

revista

Nº 398 | jan/fev/mar 2021 | Ano XLI

antram

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



10
Ano
da

pág. 6



em destaque



Conferencia
Digital
ANTRAM

pág. 10

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
Metas alcançadas em 2020	pág. 4
destaque	
1º Aniversário da Formação Online da ANTRAM	pág. 6



Conferência Digital ANTRAM reportagem	pág. 10
--	---------



O Acordo, Portugal e o Reino Unido	pág. 16
------------------------------------	---------

opinião	
Atualização do Salário Mínimo Nacional e o CCTV do Setor	pág. 18

Tempo de condução e períodos de repouso no setor dos transportes rodoviários	pág. 20
---	---------

entrevista	
Sara Ferreira e Liliana Cunha	
Professora Coordenadora e co-coordenadora do Projeto Autodriving	pág. 24



segurança rodoviária	
As estradas também têm estrelas	pág. 28



notícias dos associados	pág. 32
-------------------------	---------

comerciais	pág. 41
------------	---------

espaço IPTrans	pág. 44
----------------	---------

Revista ANTRAM n - 398

Diretor: Pedro Polónio • **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta • **Coordenador:** José Bourbon • **Colaboradores neste número:** Ana Souta, Carlos Oliveira, Francisco Geraldes, IPTrans, Joana Araújo (Frederico Mendes & Associados), José Encarnação, José Maria Bourbon, Mariana Coimbra Maciel (PwC), Mónica Silva, Patrícia Correia, Pedro Guerreiro Silva (ANSR), 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 - Pedrulha 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:** MARE - Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EBO1 - EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 • E-mail: neuza.santos@antram.pt • **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, Nº1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 - E-mail: 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 portes de envio)** • Reg. ERC n.º 106 187

Estato editorial na página de internet: www.antram.pt



editorial



Pedro Polónio
Presidente da Direção Nacional

Caro associado,

Há um ano atrás fomos forçados a afastarmo-nos uns dos outros e até a nossa revista passou do papel para o virtual.

Chegou a hora de fazer o inverso. De nos voltarmos a aproximar e um primeiro passo nesse sentido é voltarmos a ter a nossa revista em papel. Queira a “sorte” que na próxima edição possamos avançar também com o anúncio de formas ainda mais intensas de aproximação, como a realização de eventos presenciais em cuja organização estamos também a trabalhar.

A revista da ANTRAM é uma forma de comunicação muito relevante para toda a Direcção e, achamos nós, é também importante para as nossas associadas. Infelizmente, durante um ano, deixámos de ter a revista à mão. É certo que esteve à distância de um **click**, mas a sua presença na mesa do escritório ou na secretária onde muitos de nós, em momentos de maior concentração, nos sentamos a pensar um pouco nas questões mais importantes, dá presença da ANTRAM na vida das associadas que o virtual não consegue oferecer.

Isto que refiro, pode parecer pouco significativo, mas não deixa de nos mostrar que nem tudo mudou no mundo e que, de facto, há coisas que ainda são como são. É um pouco como os transportes. Podemos digitalizar processos, mas não há nada que se faça sem o motorista e o camião...

Decorrido que está o primeiro trimestre do ano, penso ser consensual estarmos perante um ano que, de facto, vai constituir um grande desafio para a nossa actividade. O aumento dos custos salariais, aliado ao elevadíssimo aumento dos custos com combustível, estão a criar uma pressão muito grande nas empresas. Em cima disso, sentimos, e creio que não me enganarei se disser que sentimos todos, uma diminuição da actividade económica.

É, portanto, uma época de grandes cuidados e que exige sensatez de todos os empresários, sobretudo no que à política de investimento e preços spot no mercado diz respeito. Nunca nos devemos esquecer que dar um preço muito baixo para “desencalhar” um camião acaba sempre por influenciar negativamente o mercado para o futuro...

É certo que a pandemia, tudo indica, se aproxima do seu final, pelo menos enquanto fenómeno cujo controlo tem exigido os severos confinamentos a que temos estado sujeitos. Salvo algo inesperado, a ciência indica-nos que, em breve, não mais de 6 meses, estaremos próximos de atingir imunidade grupal e, dessa forma, poderemos retomar a normalidade, ainda que “mascarados”. No entanto, as feridas estão cá e os efeitos perdurarão. Dirão os mais confiantes que se aproxima a fase da execução dos planos europeus de incentivo que, transversalmente, irão produzir estímulos na economia e, como tal, ainda que indirectamente, irão ajudar o nosso sector a reerguer-se. Também acreditamos que isso possa ocorrer, mas a incerteza é hoje maior do que nunca e não devemos dar nada por garantido, devendo antes focar-nos, mais do que nunca, na gestão das empresas. Em termos políticos, a Direcção da ANTRAM tem estado em contacto próximo do Governo e ainda recentemente apresentámos, através da CCP, os nossos comentários ao Plano de Recuperação e Resiliência.

Estamos, também, a realizar um estudo que nos ajudará a mostrar aos nossos governantes o quanto a nossa economia se apresenta onerada com elevados custos de contexto quando comparada com outras economias, desde logo a espanhola, para que se entenda que a competitividade não depende apenas das empresas, mas também das decisões políticas que têm evidentes efeitos económicos.

É com esta vontade de melhorar as condições das nossas empresas que continuaremos a trabalhar.

Boas leituras, desta vez com 3 sentidos. Sim, porque não há nada que substitua o cheiro e o toque duma revista impressa em papel!

5.º

SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE



2-3-4
JULHO
2021
EXPOCENTRO
POMBAL



ORGANIZAÇÃO



Realização condicionada à avaliação de risco em articulação com as autoridades de saúde.

www.pombaltransport.com

Metas alcançadas em 2020

PUBLICAÇÃO DO AVISO DE PORTARIA DE EXTENSÃO DO CCTV PUBLICADO NO BTE N.º 45 DE 8 de dezembro de 2019

Portaria de Extensão n.º 49/2020, publicada no Diário da República, 2.ª série, de 26 de fevereiro.

MANUTENÇÃO DO REGIME DO REEMBOLSO PARCIAL DE IMPOSTOS SOBRE COMBUSTÍVEIS – “GÁSÓLEO PROFISSIONAL”

Publicação da Portaria n.º 40/2020, de 6 de fevereiro, relativa à prorrogação até 31 de dezembro de 2020 do regime transitório aplicável aos abastecimentos realizados em ou para instalações de consumo próprio, previsto no n.º 2 do artigo 14.º-B da **Portaria n.º 246-A/2016**, de 8 de setembro.

DESCONTOS NAS PORTAGENS

O Governo revê o regime de descontos nas portagens (Portaria n.º 309-B/2020, de 31 de dezembro).

A partir de 1 de janeiro 2021:

- O desconto para veículos de transporte de mercadorias (Regime Modular Base), atualmente fixado em 30% (regime diurno) e 50% (regime noturno, fins-de-semana e feriados) passa para 35% e 55% respetivamente. Os descontos referidos irão continuar a aplicar-se nas ex-SCUT onde atualmente já se aplicam: A4 - Sendim/Águas Santas, A4 - Túnel do Marão, A4 - Vila Real-Bragança (Quintanilha), A13 - Atalaia (A23)/Coimbra Sul, A13-1, A17 - Mira/Aveiro Nascente (IP5), A22, A23, A24, A25, A28, A29, A41 - Freixeiro/Ermida (IC 25) e A42. Este regime aplica-se aos veículos das classes 2, 3 e 4.
- Quanto ao 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, o mesmo só é aplicável a veículos das classe 1 e 2, e incide nas seguintes vias: A22 – Algarve; A23 – IP; A23 – Beira Interior; A24 – Interior Norte; A25 – Beiras Litoral e Alta; A28 – Norte Litoral; A4 – Subconcessão AE transmontana; A4 – Túnel do Marão; A13 e A13-1 - Subconcessão do Pinhal Interior.

CONTRIBUIÇÃO EXTRAORDINÁRIA PARA O SETOR ENERGÉTICO

Revisão do diploma legal, clarificando que as empresas de transporte rodoviário de mercadorias não são sujeitos passivos de pagamento desta obrigação.

PACOTE RODOVIÁRIO

- Campanha de lobby em parceria com a IRU, onde se procedeu ao envio de Declaração Conjunta a solicitar o encerramento do processo legislativo.
- Publicação, a 15 de junho, da legislação que compõe a 1.ª Fase do Pacote Rodoviário e referente a: Regulamentação Social, Destacamento e Regime de Acesso à Atividade.

ACOMPANHAMENTO DA EVOLUÇÃO DA PANDEMIA

- Participação no grupo criado pelo Governo, aquando do confinamento, para garantir a manutenção de rede abastecimento de produtos essenciais a nível nacional.
- Intervenção a nível Internacional e nacional de forma a garantir que a circulação rodoviária de veículos pesados de mercadorias fosse sempre excecionada no que respeita às restrições à circulação.
- Derrogações da regulamentação social.
- Prorrogação dos prazos de validade dos certificados ADR.
- Apoio aos Associados com informação permanente, incluindo a disponibilização de modelos de declaração de circulação.
- Elaboração de um documento técnico com medidas de apoio ao setor enviado para o Ministério das Infraestruturas e da habitação e realizadas reuniões com as Secretarias de Estado do Planeamento e da Mobilidade. As medidas contemplam os seguintes eixos de intervenção:
 - 1.º EIXO – Incentivo ao abate de veículos e renovação da frota
 - 2.º EIXO – Ferramentas de apoio à gestão e digitalização
 - 3.º EIXO – Desconto nas taxas de portagens

DIVULGAÇÃO DOS CODIGOS DE VALOR DA SEGURANÇA SOCIAL

(enquadramento específico face às prestações pecuniárias previstas no CCTV)

PARTICIPAÇÃO NA COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO DO GRUPO DAS CARGAS E DESCARGAS

Elaboração de relatório final com proposta da ANTRAM de opção pela via legislativa como forma de regulamentar as operações de cargas e descargas, incluindo um período máximo de tempo de espera.

PROTOCOLO ASSINADO COM A APDL

A ANTRAM e a Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL) 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, em interditar a entrada e circulação de viaturas Euro I, II, III e IV dentro das infraestruturas portuárias, já a partir de dia 1 de janeiro de 2021.

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, os classificados como mais poluentes, este período será de 24 meses e, as viaturas EURO III e IV 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.

Para concretizar este objetivo, a ANTRAM fará parte de um Grupo de Trabalho que iniciará a sua atividade no dia 1 de janeiro de 2021, pelo período de vigência do referido protocolo.

REUNIÕES REGULARES DE TRABALHO COM O IMT, I.P.

PARTICIPAÇÃO NA COMISSÃO NACIONAL PARA A SIMPLIFICAÇÃO E DIGITALIZAÇÃO DO TRANSPORTE E LOGÍSTICA

O objetivo desta Comissão passa por assegurar a harmonização, a simplificação e a promoção da digitalização de procedimentos ao nível nacional, bem como garantir o acompanhamento permanente da implementação da JUL – Janela Única Logística.

Paralelamente a ANTRAM faz igualmente parte de um grupo de trabalho – o eFTI - Electronic Freight Transport Information, cujo objetivo é refletir e estudar a possibilidade de alargar o processo de digitalização de procedimentos (da JUL), que se está a implementar nos portos nacionais, aos restantes meios de transporte.

LANÇAMENTO DA LOJA ONLINE ANTRAM

INÍCIO DA FORMAÇÃO ONLINE ANTRAM, INCLUINDO OS CURSOS DE CAM RECONHECIDOS PELO IMT, I.P.

PARCERIAS/PROTOCOLOS NOVOS

Reforço da abrangência do Programa de Parcerias ANTRAM, alargando o leque de entidades e serviços disponibilizados aos Associados (Site ANTRAM/ Menu “Parcerias”).

“E tudo começou com uma conversa de troca de ideias ao telefone!”

Com a proibição de realização de sessões de formação profissional pelo sistema presencial, imposta pelo primeiro estado de emergência, em março de 2020, a ANTRAM ficou de um momento para o outro, sem qualquer possibilidade de realizar ações de formação profissional, uma das suas principais atividades de apoio aos associados e ao setor em geral.



Esta situação não teve uma repercussão exclusiva sobre a formação profissional. A execução de outras atividades como o projeto DINAMIZAR, ou a realização de ações de consultoria às empresas que recorrem aos serviços da ANTRAM pareciam estar irremediavelmente comprometidas.

Assim, e atendendo a alguma, ainda que pouca experiência de utilização das plataformas de meeting, surgiu a ideia de lançar o projeto de formação Online, assente exatamente nessas plataformas.

Com base no saber e experiência de 45 anos de desenvolvimento e execução de projetos formativos para o setor e uma forte vontade de seguir em frente, garantindo a assistência e apoio às empresas e ao setor que representamos, rapidamente nos mobilizámos e construímos uma estrutura formativa capaz de dar resposta aos novos tempos.

Assim, a **18 de março de 2020**, o Centro de Estudos Técnicos da ANTRAM iniciou a conceção de um projeto de formação Online utilizando comunicação síncrona.

Os objetivos a que nos propusemos foram:

1. Criar no momento uma alternativa e complemento à formação presencial.

2. Levar a formação da ANTRAM a todas as empresas de TRM independentemente do local onde se encontrem, incrementando a capacidade da ANTRAM no apoio ao sector.
3. Minimizar as deslocações dos formandos, reduzindo assim custos quer financeiros quer de tempo de viagem, para participar na formação.
4. Otimizar e fortalecer a formação enquanto atividade que constitui um pilar essencial de intervenção da Associação no setor.

O projeto teve desde o seu início três grandes vetores que nortearam a sua conceção e desenvolvimento.

- A seleção das temáticas a ministrar e a adaptação da formação ao modelo síncrono na qual se incluíam a formação dos formadores, o conteúdo e formato das apresentações.
- Criação de uma estrutura de apoio à organização e à execução das ações, a qual passava pela formação de colaboradores locais de formação de modo a garantirem a realização da inscrição dos formandos, preparação das comunicações de acesso às ações quer de formandos quer de formadores, acompanhamento permanente das ações, prestando suporte a todos os participantes e finalmente o encerramento das formações. Para isso foi necessário implementar uma estru-



tura de gestão documental onde se encontra hoje registada toda a atividade formativa já realizada, todos os documentos e modelos necessários à realização das ações de formação, manuais, apresentações e avaliações de conhecimento dos formandos e da satisfação do serviço prestado.

- Estruturar o apoio técnico necessário para garantir aos formandos o acesso direto e fácil às plataformas, bem como para prestar assistência imediata em caso de necessidade, uma vez que todas as ações se desenvolvem num ambiente que ainda é estranho à maior parte do público-alvo, foi outro dos cuidados que nos tem acompanhado desde o princípio e a que dedicamos especial atenção.

Todo este projeto foi construído com entusiasmo ao longo de um ano, com passos rápidos mas seguros, apresentando neste momento, uma organização sólida capaz de suportar três ou mais ações de formação em simultâneo, garantindo-se um elevado nível de qualidade de formação e apoio aos formandos e formadores em todas elas.

As ações Online têm em atenção as características do público a quem se dirigem, quer nos conteúdos quer mesmo na calendarização e nos horários que selecionamos para cada uma das formações. Flexibilidade e pluralidade de oferta formativa são também características importantes que aportam sucesso a este projeto.

Em termos de recursos humanos, a estrutura principal é neste momento composta por uma equipa multidisciplinar envolvendo 13 funcionários da ANTRAM oriundos de todos os serviços sejam eles centrais ou regionais. Esta é também uma mais-valia porque garante o envolvimento de toda a estrutura associativa em torno da formação Online assegurando-se a homogeneidade na execução de todas as ações.

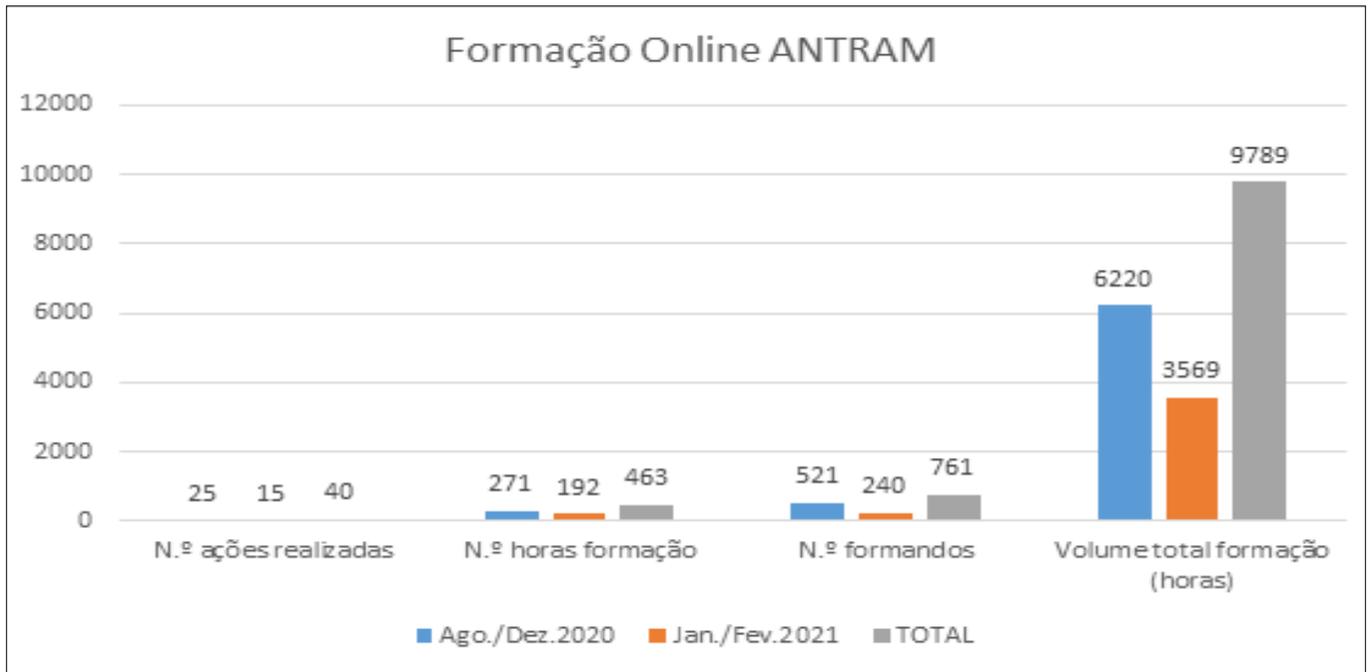
O corpo docente está constituído por cerca de 20 formadores internos e externos, todos com larga experiência e conhecimento do setor, já que colaboram com a ANTRAM há vários anos. É previsível que este número venha a crescer a muito breve prazo, com a inclusão de novas áreas de formação e com o alargamento da capacidade de intervenção da ANTRAM.

Formações que compõem a oferta formativa online

- Regulamentação Social - Tempos de Condução e Repouso e Utilização do Tacógrafo
- Organização do Trabalho dos Trabalhadores Móveis e Livretes Individuais de Controlo
- Condução Eficiente
- Acondicionamento de Carga: Estiva e Amarração
- Segurança e Saúde no Trabalho
- Gestão de Riscos de Condutores
- Como Comunicar em Tempos de Crise
- Comunicação e Relacionamento com o Cliente
- PNL nas Vendas
- Navegar na Internet
- Gestão do Tempo
- ADR para Gestores e Quadros
- Gestor de Tráfego (35 horas)
- Curso de Formação Contínua de Motoristas (CAM 35 horas)

Novidades Formativas

Na segunda quinzena de abril vamos realizar o primeiro curso de Gestor de Transportes totalmente online.



Tudo vai depender da adesão dos associados e dos formandos a este tipo de formação.

A formação Online, síncrona, no futuro deixará de ser vista apenas como uma alternativa, já que terá vida própria, porque constitui um meio de divulgação de conhecimento e criação de competências capaz de dar respostas a necessidades formativas, proporcionando maior conforto e segurança aos formandos, redução de custos e tempos de deslocação, acessibilidade à formação sem qualquer barreira geográfica.

Aliás esse sinal já foi dado pelo próprio IMT, I.P. que pretende consolidar este tipo de formação nas ações de habilitação para acesso e exercício das várias atividades para as quais a formação é obrigatória.

O que dizem da formação Online da ANTRAM

Desde logo a avaliar pelos questionários preenchidos pelos participantes no final de cada ação, é generalizada a satisfação dos formandos quer com a prestação dos formadores quer com a organização e apoio que a ANTRAM presta ao longo das ações.

Os formadores têm também manifestado o seu agrado pelo acompanhamento e apoio que os colaboradores locais de formação da ANTRAM lhes vão prestando em todos os módulos que ministram.

Quanto às instituições externas como IMT, I.P., que nos tutela enquanto entidade formadora, sabemos que valoram muito positivamente a estrutura formativa que criámos e que apresentamos ações que realizamos na plataforma que este institu-

Os primeiros passos

1. Em 7 de abril foi realizada a primeira formação de RST dirigida a motoristas convidados para o efeito tendo nesta ação participado cerca de 20 pessoas.
2. Em 22 de abril foi realizada a primeira ação promocional de RST aberta às empresas tendo participado 30 pessoas entre os quais representantes do IMT, I.P. como observadores.
3. Em 23 de abril teve lugar a segunda ação promocional de SST na qual participaram 31 pessoas, incluindo representantes do IMT, I.P.
4. A 24 de abril terceira ação promocional de HACCP em que participaram 29 pessoas, incluindo ainda 3 representantes do IMT, I.P.
5. Elaboração da estrutura de formação a aplicar nos programas de formação
6. A 7 de maio realizou-se a primeira ação inter empresas.

to público nos disponibiliza. Assim consideramos que estamos no bom caminho! E estas valorações, porque positivas, constituem um importante estímulo para continuarmos com entusiasmo, a alargar os horizontes da formação Online.

Em conclusão, podemos dizer que apesar de estar já em fase adiantada de consolidação, a ANTRAM não pretende dar este projeto como acabado. Tencionamos ir mais longe. Queremos garantir que chegaremos a qualquer empresa ou a qualquer pessoa que esteja interessada em entrar e evoluir no mundo dos transportes rodoviários de mercadorias.

Quem sabe se no futuro não possamos estabelecer um processo de cooperação com os PALOP, ajudando os transportadores desses países a construir e a solidificar as suas organizações.



GREEN TRUCK AWARD 2020
PELO 4º ANO CONSECUTIVO

CONSUMIR POUCO É A NOSSA FILOSOFIA



SCANIA R540

RECORDE EM BAIXO CONSUMO

A Scania foi mais uma vez a melhor no prestigiado concurso alemão "Green Truck", um teste comparativo de 360 km cujo objetivo é determinar qual camião consome menos combustível. Usando um **modelo R540** desta vez, a Scania venceu todos os seus rivais com um consumo médio de **25,14 litros / 100 km** e um velocidade média de **80,42 km / h**. O que mostra que a nossa filosofia de alcançar a eficiência máxima não é incompatível com a **potência e o desempenho**.



scania.pt

Veja a configuração deste camião



SCANIA



Conferencia Digital ANTRAM

13 E 14 DE JANEIRO DE 2021

Associados da ANTRAM debateram o estado do setor e balizaram a futura intervenção da Associação em conferência digital

O contexto pandémico que vivemos (e que parece teimar em persistir) inviabilizou a realização do 20º Congresso ANTRAM — uma prática anual salutar de reflexão e de prospetividade, de ação e de políticas — que estava previsto ocorrer em outubro de 2020.

Sendo o congresso ANTRAM um momento marcante na vida associativa, era essencial a ANTRAM conseguir colmatar esta lacuna deixada em aberto pela não realização do evento. Com efeito, apostando em manter uma intervenção ativa e próxima dos seus Associados, mas segura, sobretudo em tempos de confinamento, a ANTRAM realizou nos dias 13 e 14 de janeiro, a Conferência Digital ANTRAM.

Ora em tempos em que o Setor do Transporte Rodoviário de Mercadorias se manteve a operar sob um ambiente difícil e por vezes até hostil, o propósito desta iniciativa passou por analisar os impactos da pandemia e seus efeitos nos transportes e na atividade setorial, bem como por perceber que ensinamentos podemos todos aproveitar desta reaprendizagem da realidade, das ferramentas e estratégias que utilizámos nestes últimos meses, para encarar, de uma forma completamente nova, o mundo e conseguirmos redefinir que futuro queremos para o setor, para as empresas e negócios.

O programa da Conferência Digital ANTRAM esteve dividido em 2 sessões.

- No dia 13, numa sessão mais transversal conversámos sobre os efeitos da pandemia e desafios do setor, tendo como premissa diferentes abordagens.
- No dia 14, numa sessão dedicada exclusivamente ao universo associativo, refletiu-se acerca da intervenção da ANTRAM, de como deve ser marcado o passo na defesa dos interesses das empresas associadas, e sobre o futuro do setor.

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:





13 de janeiro "Saúde, Transportes e Economia"

A abertura oficial da Conferência Digital ANTRAM foi feita pelo presidente da ANTRAM, que iniciou a sua intervenção saudando os Associados e demais participantes, o moderador e os oradores convidados. Pedro Polónio agradeceu ainda às entidades que se juntaram a este evento, apoiando a sua realização.



Pedro Polónio
- Presidente da Direção Nacional da ANTRAM

Depois de sumariamente elencar os principais temas a debater, Pedro Polónio passou a palavra a José Costa Faria, que pela sua experiência e know-how setorial, foi convidado a moderar a sessão, e a quem estamos muito gratos quer pela disponibilidade e aceitação do convite da ANTRAM quer pela excelente forma como conduziu os trabalhos.

Sem muitas delongas, José Costa Faria fez a apresentação dos oradores convidados.



José Costa Faria - Moderador da sessão

A sessão intitulada "Saúde, Transportes e Economia" contou com a presença de Ricardo Mexia, médico de Saúde Pública e presidente da ANMSP - Associação Nacional de Médicos de Saúde Pública, de Jorge Coelho, comentador, gestor de várias empresas e político e ainda de José Luís Alvim, economista, consultor e professor de Estratégia na Porto Business School.



Ricardo Mexia
- Presidente da Associação Nacional dos Médicos de Saúde Pública

Sendo o primeiro a intervir, Ricardo Mexia trouxe até nós a sua visão da pandemia, alertando para questões que devem merecer a atenção de todos.

Segundo o médico, a estratégia para conseguir travar a evolução da doença e dos contágios passa sobretudo por testar, seguir e rastrear, cabendo a cada um de nós atuar também como agente de saúde pública.

No que toca ao transporte rodoviário de mercadorias, quer pela sua importância global em termos económicos – fazendo chegar os bens onde eles são precisos, mantendo viva a cadeia de abastecimento - quer pela necessidade de se travar todas as vias de contágio possíveis, importa que os profissionais deste setor tenham sempre a linha de conta, em primeiro lugar, a sua proteção pessoal e depois, mas não menos importante, e como forma de evitar a propagação da doença, as recomendações feitas pela DGS, assim como as regras sanitárias e cuidados de proteção que, no caso do transporte internacional, cada país tem ativadas.

Apesar de a vacina ter um papel primordial no combate à pandemia, ela não é a bala de prata. A curto prazo, a vacina permite a proteção individual de quem a toma, todavia é coletivamente que ela poderá, a médio prazo ter mais expressão, não só porque prioriza os mais vulneráveis, os mais expostos e os maiores transmissores do vírus, mas sobretudo porque tem como objetivo permitir que se atinja a imunidade de grupo.

Relativamente ao contexto que vivemos atualmente, Ricardo Mexia deixou em aberto três desafios:

Incerteza

Desde que apareceu esta pandemia, a maior dificuldade que todos

nós sentimos foi saber como lidar com a incerteza e não haja dúvida que assim continuará a ser...

Horizonte

Quando estará resolvida a pandemia?

Sendo esta a questão que todos gostaríamos de ver respondida, a verdade é que não fazemos ideia de quanto mais tempo isto vai durar, nem tão pouco quando terminará.

A única certeza que, para já, podemos ter é que, paulatinamente, através da vacinação, conseguiremos inocular os mais vulneráveis e os mais transmissores e assim combater a doença.

Futuro

Quanto ao futuro, Ricardo Mexia salientou dois aspetos relevantes: se por um lado todos sabemos que esta pandemia trouxe coisas muito más, arriscando mesmo dizer que “foi um ano para esquecer”, por outro lado é importante termos consciência que a pandemia também trouxe coisas boas, sobretudo porque permitiu que fossem encontradas algumas soluções e inovações que perdurarão no tempo.

E foi elogiando este espírito e capacidade de reaprendizagem que Ricardo Mexia terminou a sua intervenção: perante uma conjuntura adversa e por vezes hostil, muitos “conseguiram reconverter-se, identificando oportunidades que no futuro não deixarão de ser exploradas”.

Posto isto, foi a vez de Jorge Coelho fazer uma análise holística da sociedade, e em jeito de prognose dar algumas pistas sobre aquelas que crê serem as linhas futuras do nosso país.



Jorge Coelho

– Comentador, Gestor e Político

“Nunca a saúde teve tantas repercussões na economia”.

O ano 2020 assistiu à maior quebra de sempre no comércio internacional e isto teve necessariamente reflexos significativos na vida das empresas. Criaram-se barreiras, fecharam-se fronteiras e o estado constante de incerteza, já referido anteriormente pelo Ricardo Mexia, não abonou a favor da atividade económica nem tão pouco a favor do transporte rodoviário de mercadorias - área de atividade que considera “absolutamente central no nosso país” e que, em tempos de pandemia, “tem estado na linha da frente”.

Segundo o convidado, o momento que vivemos obrigou-nos a todos a tomar decisões: quer se seja político, médico, empresário ou um simples cidadão comum, a pandemia obrigou que, perante a incerteza, todos tivéssemos de definir outras formas de intervir e de encarar a realidade.

Jorge Coelho crê confiante que o país, a economia e o setor do transporte rodoviário de mercadorias, como muitos outros, têm capacidade para lutar e ultrapassar esta situação difícil. Todavia é essencial que haja planeamento e uma resposta efetiva. E nos tempos que correm são vários os exemplos que apontou: No caso da ciência, a vacina é o culminar de um esforço notável num curto espaço de tempo. Já no que toca à saúde e em concreto ao Sistema Nacional de Saúde português, Portugal conseguiu, embora em certos momentos com sérias dificuldades, responder à pandemia e aos contágios. Do ponto de vista dos transportes, e perante todas as exigências com as quais o setor se viu confrontado, foi dada uma resposta cabal não só no que respeita à manutenção das cadeias de abastecimento mas também ao nível da distribuição das vacinas, cuja implementação não se ficou pela planificação e operacionalização militar e se estendeu também à esta atividade setorial. Mesmo em termos sociais, Jorge Coelho referiu terem sido dadas respostas diretas às dificuldades das pessoas e das empresas, através da implementação de medidas específicas para este período. Em termos europeus essa ajuda e intervenção também se fará sentir: estão previstos vários incentivos enquadrados na conhecida “bazuca europeia” que ajudarão as empresas a ultrapassar as dificuldades. Neste campo específico, Jorge Coelho assinalou que Portugal recorrendo a estes apoios tem a oportunidade e as condições para alavancar a sua recuperação económica. As palavras de ordem para este novo desafio são “reconstruir e reorientar”. Contudo deixou o alerta que todo este processo requer tempo e planeamento. No imediato Jorge Coelho defendeu que a prioridade deverá ser dar continuidade ao plano de vacinação para conseguirmos concretizar a tão desejada imunidade de grupo mas ultrapassado esta meta, “é preciso olhar para as exportações, devendo ser feito todo o esforço para recuperarmos a nossa atividade económica”, que ficou lá atrás confinada e parada no tempo.

Antes de dar por terminada a sua intervenção, Jorge Coelho deixou ainda um repto à Direção da ANTRAM para que, no âmbito da intitulada “bazuca europeia” não perca a oportunidade de desenvolver um projeto para concretização de medidas de apoio para o Setor e para a própria Associação.

De seguida o moderador, José Costa Faria, deu voz à academia. E foi precisamente enquanto professor que José Luís Alvim partilhou com os Associados da ANTRAM e empresários do Setor as suas ideias, desafiando os presentes a acompanhá-lo num exercício de reflexão sobre a relevância em ser-se líder num momento de crise como este pelo qual estamos a passar.

“Quando penso numa empresa, penso em pessoas a interagir e a desenvolver bem aquilo que têm de fazer” – começou por afirmar José Luís Alvim.

Tendo por base toda a sua experiência académica e profissional em



José Luís Alvim

- Docente de Estratégia Empresarial e de Financiamento na Porto Business School

contexto empresarial, o professor, atestou que para uma empresa ter sucesso não basta ter pessoas competentes. Há sim que ter pessoas com sentido de compromisso e de pertença, que acreditem e tenham gosto naquilo que fazem e desenvolvem. “Se assim for acredito que o sucesso está garantido” – afirmou.

Quando se pergunta a um empresário sobre as suas expectativas, ele naturalmente menciona a satisfação dos seus clientes e a vantagem competitiva perante os seus concorrentes. Porém, na opinião de José Luís Alvim, a concretização destas expectativas – que, no caso do setor, correspondem à entrega do produto certo, ao cliente certo, na data certa, na hora certa e com qualidade - só se consegue mostrando muita convicção mas sobretudo uma liderança forte.

Mas será que num contexto de crise é possível um empresário mostrar liderança?

José Luís Alvim deixou aos empresários do setor algumas dicas para reflexão.

Em primeiro lugar, referiu ser essencial que em qualquer organização ou empresa todos assumam um compromisso: cada departamento, cada equipa, cada pessoa tem de ter objetivos. É essencial que todos conheçam muito bem o negócio e estejam totalmente focados em resultados. Ora para que todos estejam alinhados José Luís Alvim salientou ser fulcral haver muita comunicação - não uma comunicação no papel ou no email, mas sim uma “comunicação olhos nos olhos”.

Importante é também haver planeamento. Um empresário deve preocupar-se em eliminar o desnecessário, focando-se naquilo que cria valor na sua organização. Face à incerteza de quanto tempo mais durará esta pandemia, é fundamental pensar e planejar, conciliando o curto, o médio e o longo prazo.

É igualmente necessário fazer-se uma gestão criteriosa dos custos sem que isso afete a capacidade da empresa para retomar rapidamente a atividade.

Porém existem outros aspetos a ter em linha de conta.

A liderança pressupõe atuar pelo exemplo. Um líder de sucesso é aquele que conhece os seus colaboradores, que confia nas suas



**Conferencia
Digital
ANTRAM**

capacidades, que sabe delegar e dar feedback; é aquele que sabe colocar-se no lugar dos outros; é aquele que apoia e compreende. Uma liderança forte é sinonimo de afetividade e compreensão. Hoje em dia, liderar pessoas é a nobre missão de as envolver, de valorizar as suas competências, de as conduzir e orientar de uma forma proactiva para que a organização possa alcançar os seus objetivos.

José Luís Alvim assegurou que no final, o resultado só poderá ser um: a superação da crise.

Terminadas as intervenções dos oradores, os Associados presentes puderam colocar algumas questões e partilhar com o moderador e oradores alguns anseios e perspetivas.

No encerramento da sessão o presidente da ANTRAM reiterou os agradecimentos formulados, convidando os Associados a marcar presença na sessão do dia 14 de janeiro.

Esta sessão teve o apoio de:



wtransnet
part of alpega

abann
Sistemas de Informação, Lda.



14 de janeiro

“Que futuro ambicionamos para o setor?”

Reservada exclusivamente aos Associados ANTRAM, esta sessão foi presidida pelos membros da Direção Nacional, tendo-se contado igualmente com a presença da nova Diretora Geral, da Associação, Ana Monteiro Souta.



Ana Monteiro Souta
– Diretora Geral da ANTRAM

Depois de numa primeira parte ter sido apresentado um balanço daquela que foi a atuação da ANTRAM em 2020, e revistas em síntese todas as metas alcançadas, foi tempo de projetar o futuro. Dando-se voz aos Associados, foram recolhidos diversos contributos e definidos os principais temas que devem fazer parte da agenda política da ANTRAM em 2021.

Além dos três eixos de atuação que a Direção Nacional assumiu desde logo defender

- 1.º EIXO – Incentivo ao abate de veículos e renovação da frota
- 2.º EIXO – Ferramentas de apoio à gestão e digitalização
- 3.º EIXO – Desconto nas taxas de portagens

os Associados, em conjunto com a Direção Nacional, consideraram relevante a ANTRAM propugnar várias matérias, que do ponto de vista setorial são cruciais para as empresas e para o desenvolvimento e sustentabilidade do setor, a saber:

- A melhoria do funcionamento IMT, I.P.
- A adoção da via legislativa para regulação do regime das cargas e descargas
- O BREXIT, designadamente a proteção das operações
- O apoio via redução TSU, não apenas para o salário mínimo mas consagrando o aumento automático acordado em sede de CCTV
- A criação em Portugal de legislação análoga à lei “Gaysot” (França)
- A preparação técnica da Diretiva do Destacamento assente na coordenação da legislação existente nos vários países europeus
- A fiscalização das matrículas estrangeiras em Portugal
- A criação do Observatório dos Transportes
- A oposição à deslocalização geográfica dos parques de contentores situados no concelho de Loures.

Da parte da Direção Nacional ficou assumido o compromisso de fazer jus à missão da ANTRAM e de trabalhar com afinco no sentido de construir um setor mais sustentável, mais competitivo, mais saudável e transparente.

Esta sessão teve o apoio de:



**SENHOR ASSOCIADO
A ANTRAM EXISTE PARA O SERVIR
CONTACTE-NOS
E COLOQUE AS SUAS DÚVIDAS
OU QUESTÕES
RESPONDEREMOS
COM A MAIOR BREVIDADE**

JÁ CONHECE A FORMAÇÃO ONLINE DA ANTRAM

- Regulamentação Social - Tempos de Condução e Repouso e Utilização do Tacógrafo
- Organização do Trabalho dos Trabalhadores Móveis e Livretes Individuais de Controlo
- Condução Eficiente
- Segurança e Saúde no Trabalho
- Gestão de Riscos de Condutores
- Como Comunicar em Tempos de Crise
- Comunicação e Relacionamento com o Cliente
- PNL nas Vendas
- Navegar na Internet
- Gestão do Tempo
- ADR para Gestores e Quadros
- Gestor de Tráfego (35 horas)
- Curso de Formação Contínua de Motoristas (CAM 35 horas)

Novidade

Na segunda quinzena de abril vamos realizar o primeiro curso de Gestor de Transportes totalmente online.

Renove as qualificações dos seus colaboradores com comodidade e em total segurança.



formação online
antram



ANTRAM | Centro de Estudos Técnicos
+351 218 544 108 | cet@antram.pt
www.antram.pt

O Acordo, Portugal e o Reino Unido

No dia 24 de dezembro, o Reino Unido (RU) e a União Europeia (UE) concluíram um Acordo de Comércio e Cooperação que estabelece os termos da relação económica futura entre as duas partes.

No dia 24 de dezembro, o Reino Unido (RU) e a União Europeia (UE) concluíram um Acordo de Comércio e Cooperação que estabelece os termos da relação económica futura entre as duas partes. O Acordo de Comércio e Cooperação é constituído por quatro pilares principais: (i) o acordo de comércio livre; (ii) uma nova parceria para a segurança dos cidadãos; (iii) cooperação económica, social e ambiental em áreas como transportes, energia, pescas; e (iv) um acordo horizontal em matéria de governação.

Este é o maior acordo comercial bilateral assinado pelas duas partes – uma relação comercial avaliada em cerca de 750 mil milhões de euros em 2019. É também o primeiro acordo comercial negociado pela UE que prevê a isenção de direitos aduaneiros e quotas no comércio de bens (desde que estes cumpram as necessárias regras de origem). Uma boa notícia para empresas e consumidores.

Quanto aos serviços, o acordo assegura que investidores e prestadores de serviços não terão restrições no acesso ao

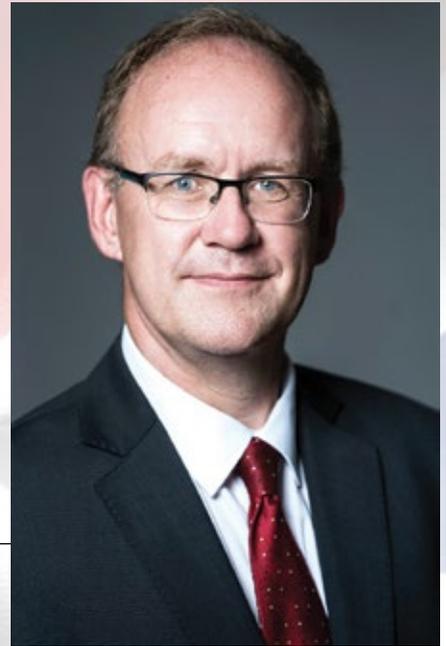
mercado ou barreiras discriminatórias ao comércio. Promove a mobilidade profissional, assegurando que prestadores de serviços em viagens de curto prazo não necessitem de autorizações de trabalho e o reconhecimento mútuo das qualificações profissionais.

Todavia, apesar do seu alcance e ambição, a entrada em vigor do Acordo, implica grandes mudanças. A UE e o Reino Unido passaram a formar dois mercados autónomos e dois espaços regulamentares e jurídicos distintos, o que significa que as empresas terão de se adaptar a uma nova realidade comercial, com novos procedimentos alfandegários e novas regras no que toca a políticas de imigração.

Apesar disso, o Acordo inclui disposições para facilitar o comércio e resolver barreiras não-tarifárias, em ambos os sentidos. E tanto a UE como o RU estão empenhados em manter uma estreita colaboração, com o objetivo de simplificar os processos, bem como apoiar as empresas nos eventuais impactos à sua atividade.

Como foi referido pelo Governo Português, este Acordo é particularmente relevante para Portugal, sendo o RU o quarto maior mercado de exportações portuguesas e a quarta maior fonte de investimento direto estrangeiro. Em 2020 o comércio bilateral entre Portugal e Reino Unido ascendeu a 9.8 mil milhões de euros (um decréscimo de 29% face ao ano anterior, provocado pela pandemia de Covid e pela forte contração de ambas as economias), incluindo mais de 5 mil milhões de euros em bens transacionados entre ambos os mercados. Cerca de dois terços desses bens são transportados por via terrestre. Este é seguramente um aspeto importante para a ANTRAM e para os seus associados.

Como referi, as empresas portuguesas terão de se adaptar a uma nova realidade. É fundamental perceber os novos requisitos fronteiriços, definir responsabilidades com parceiros comerciais (importadores, distribuidores) quanto ao cumprimento dos procedimentos aduaneiros e comunicar com as autoridades locais para garantir o cumprimento das regras aplicáveis.



Chris Sainty,
Embaixador do Reino Unido em Portugal

O governo britânico lançou recentemente uma plataforma online “Trade with the UK”, onde empresas internacionais que pretendam exportar os seus produtos para o RU poderão facilmente consultar as regras e impostos que se aplicam às suas mercadorias. Há também uma página dedicada a empresas europeias, bem como um helpdesk centralizado onde estas poderão colocar as suas questões.

Quanto ao setor dos transportes, a partir de 1 de janeiro de 2021, todas as empresas que realizem serviços de transporte entre a UE e o RU devem garantir o cumprimento dos requisitos de certificação da UE e do RU, respetivamente e cumprir novas formalidades para cruzar a fronteira entre os dois mercados.

O Acordo cobre os termos e condições sob os quais as empresas transportadoras (aéreas, rodoviárias, de passageiros e marítimas) podem realizar os seus serviços. Inclui disposições para garantir que a concorrência entre as empresas se desenvolve em igualdade de condições, garantindo elevados níveis de segurança no transporte, di-

reitos dos trabalhadores e dos passageiros e proteção do ambiente.

Especificamente em relação ao transporte rodoviário de mercadorias, o Acordo prevê o acesso ponto-a-ponto sem quotas para empresas que transportem mercadorias por estrada entre a UE e o RU. Os camiões da UE e RU também podem realizar até duas operações adicionais no território da outra parte, após atravessar a fronteira. Isto permitirá às transportadoras europeias que levem uma mercadoria ao RU de realizar duas operações de cabotagem no RU, o que limita o risco de ter de viajar de regresso à UE sem uma mercadoria. Já para as transportadoras do RU, estas operações adicionais podem estar compostas por duas operações de comércio cruzado (isto é, operações de transporte entre dois Estados membros) ou uma operação de comércio cruzado e uma operação de cabotagem (uma operação de transporte entre dois pontos no mesmo Estado membro).

São também garantidos os direitos de

trânsito, através do território europeu e britânico, para chegar a países terceiros ou a outras partes do seu próprio território. Estas disposições permitem a continuação dos vínculos logísticos entre a Irlanda e o resto da UE, através do RU. Mais informação sobre o transporte de mercadorias entre o RU e a UE pode ser encontrado no site <https://www.gov.uk/guidance/transporting-goods-between-great-britain-and-the-eu-guidance-for-hauliers-and-commercial-drivers>.

Em resumo, a relação do Reino Unido com a União Europeia, e em particular com Portugal, mudou em alguns aspetos fundamentais. No entanto, a longa história de cooperação entre os nossos dois países na defesa do comércio livre e de mercados abertos que fomentem o crescimento das economias irá manter-se, assim como o nosso trabalho colaborativo com as autoridades, associações e empresas portuguesas para minimizar perturbações no fluxo de mercadorias entre os nossos países e para que a forte relação económica que nos une possa ser aprofundada nos próximos anos.

Atualização do Salário Mínimo Nacional e o CCTV do Sector

Foi publicado no Diário da República n.º 253/2020, 3º Suplemento, Série I, no passado dia 31 de dezembro de 2020, o Decreto-Lei n.º 109-A/2020 que procedeu à fixação do valor da retribuição mínima mensal garantida para 2021.

Assim sendo, o salário mínimo para 2021 sofre um aumento de 30€ — passa dos atuais 635€ para 665€ — o que representa uma taxa de atualização de 4,724%.

Conforme o previsto no próprio CCTV, os valores das prestações pecuniárias da tabela salarial (retribuição/salário base) e o valor das diuturnidades (cláusula 46.ª), serão revistos anualmente, a partir do dia 1 de janeiro de 2021, no mínimo, de acordo com a taxa de atualização apurada face à evolução da retribuição mínima mensal garantida.

Na prática tal significa que, no que respeita ao valor da retribuição base:

- Todas as categorias profissionais previstas no CCTV, cujo valor da retribuição base é igual ao salário mínimo nacional, terão o respetivo valor revisto de acordo com o atual valor do salário mínimo nacional;
- Igualmente, as categorias profissionais cuja retribuição base está fixada pelo valor previsto na tabela salarial do CCTV, também serão atualizadas conforme a percentagem de atualização do salário mínimo nacional (ou seja 4,724%)

Em concreto, para um trabalhador com a categoria profissional de motorista de pesados, automaticamente os valores da retribuição base, complemento salarial e diuturnidades sofrem, no mínimo, o seguinte aumento:

Retribuição base: 733,07€

Diuturnidades: 17,80€

Complemento salarial:

Adicionalmente outras prestações pecuniárias, por terem no cálculo do seu valor, referência ao salário mínimo nacional, diuturnidades e complemento salarial, sofrerão necessariamente um aumento.

Assim para o ano de 2021 haverá ainda que considerar as seguintes atualizações:

- **Prestação Pecuniária prevista na cláusula 61.ª:** para um motorista que conduza um veículo de 40ton, com 5 diuturnidades, o valor passará a ser:

- Se estiver afeto ao serviço de nacional: **401,64€;**
- Se estiver afeto ao serviço de ibérico: **405,16€;**
- Se estiver afeto ao serviço de internacional: **412,20€.**

- **Subsídio de Trabalho noturno: 73,31€**
(10% do valor da retribuição base).

- **Trabalho prestado em dias de descanso semanal ou feriado: 55,78€**, valor por cada dia trabalhado, tendo como exemplo um trabalhador de nacional que aufera uma retribuição/salário base de 733,07€, um complemento salarial de 14,66€ e cinco diuturnidades de 89,02€

$$(733,07+14,66+89,02)/30 = 27,89€ (\text{valor dia}) * 2 - 55,78€$$

Relativamente às demais prestações pecuniárias – por exemplo, ajudas de custos, ajuda de custo TIR, subsídio de operações, subsídio de risco – estas não sofrem qualquer atualização.



Ana Monteiro Souta
Assessoria Jurídica

Grupo	Tipo de Viatura	Sal. base	Valor do Complemento Salarial					
			Nacional		Ibérico		Internacional	
I.	Até 3,5t	680,81€	0	0€	1.01	6,8€	1.02	13,62€
II.	Superior a 3,5ton até 7,5t	733,08€	0	0€	1.01	7,33€	1.02	14,66€
III.	Superior a 7,5t até 44t	733,08€	1.02	14,66€	1.03	22€	1.05	36,65€
IV.	Mais de 44t	733,08€	1.04	29,32€	1.06	43,98€	1.1	73,31€

Face ao exposto, por referência a esta atualização, para 2021, os quadros no anexo III do CCTV, serão os seguintes:

MOTORISTAS DE PESADOS AFECTOS AO TRANSPORTE NACIONAL

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS - 2021

Designação	Valor
Retribuição Base	733,07 €
Complemento Salarial (59.ª)	14,66 €
Diuturnidades (5)	89,02€
Prestação Pecuniária cláusula 61ª	401,64 €
Subsídio de Trabalho Nocturno	73,31 €
Subsídio de Operações (22 dias)	55,00 €
2 Dias de Descanso semanal trabalhados	111,57 €
Valor Bruto Total	1.478,26 €

MOTORISTA DE PESADOS AFECTO AO TRANSPORTE NACIONAL DE MATERIAS PERIGOSAS EM CISTERNAS

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS 2021

Designação	Valor
Retribuição Base	733,07 €
Complemento Salarial (59.ª)	14,66 €
Diuturnidades (5)	89,02€
Prestação Pecuniária cláusula 61ª	401,64 €
Subsídio de risco	165,00 €
Subsídio de Trabalho Nocturno	73,31 €
Subsídio de Operações	125,00 €
2 Dias de Descanso semanal trabalhados	111,57 €
Valor Bruto Total	1.713,26 €

MOTORISTA DE PESADOS AFECTO AO TRANSPORTE IBÉRICO

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS – 2021

Designação	Valor
Retribuição Base	733,07 €
Complemento Salarial (59.ª)	21,99€
Diuturnidades (5)	89,02€
Prestação Pecuniária cláusula 61ª	405,16€
Ajuda de Custo TIR	115,00 €
Subsídio de Trabalho Nocturno	73,31 €
4 Dias de Descanso semanal trabalhados	225,09 €
Valor Bruto Total	1.662,63 €

MOTORISTA DE PESADOS AFECTO AO TRANSPORTE INTERNACIONAL

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS – 2021

Designação	Valor
Retribuição Base	733,07 €
Complemento Salarial (59.ª)	36,65 €
Diuturnidades (5)	89,02€
Prestação Pecuniária cláusula 61ª	412,20 €
Ajuda de Custo TIR	135,00 €
Subsídio de Trabalho Nocturno	73,31 €
4 Dias de Descanso semanal trabalhados	229,00 €
Valor Bruto Total	1.708,24 €

Tempo de condução e períodos de repouso no setor dos transportes rodoviários

Há muitos anos que existe, a nível da União Europeia, legislação específica relativa aos tempos de condução e repouso e à utilização do aparelho de controlo (tacógrafo). Essas regulamentações têm sido sucessivamente atualizadas de modo a cumprir com os objetivos de segurança e controlo especificados na legislação em vigor, além de modernizar os aparelhos de controlo, tornando-os mais fáceis de usar e facilitar o controlo por parte das autoridades. A última alteração foi introduzida pelo Regulamento (UE) 2020/1054 e é sobre essas alterações que vamos dedicar a nossa atenção, relembrando as regras em vigor:

- O Regulamento (CE) n.o 561/2006, alterado pelo Regulamento (UE) 2020/1054, estabelece regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso para condutores, visando melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária.
- O Regulamento (UE) n.o 165/2014, alterado pelo Regulamento (UE) 2020/1054, estabelece requisitos para a construção, instalação, utilização, ensaio e verificação dos tacógrafos que devem equipar os veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.o 561/2006.

O Regulamento (CE) no 561/2006 aplica-se:

- Ao transporte rodoviário de mercadorias por veículos com uma massa total superior a 3,5 toneladas e ao transporte rodoviário de passageiros por veículos adaptados para transportar mais de 9 pessoas (incluindo o condutor);
- Independentemente do país de matrícula do veículo, ao transporte rodoviário efetuado no interior da União Europeia (UE) e entre os países da UE, a Suíça e os países do Espaço Económico Europeu.

NOTA: A partir de 1 de julho de 2026, aplica-se ao transporte rodoviário de mercadorias em operações de transporte internacional ou de cabotagem por veículos cuja massa máxima autorizada, incluindo reboques ou semirreboques, seja superior a 2,5 toneladas.

Regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso

As regras pormenorizadas relativas a esta matéria constam dos artigos 6.o, 7.o, 8.o e 9.o. Estas incluem:

- Um tempo diário de condução máximo de 9 horas. Não mais de duas vezes por semana, este limite pode ser alargado até 10 horas;
- Um tempo semanal de condução máximo de 56 horas;
- Um tempo de condução total acumulado por cada período de 2 semanas consecutivas máximo de 90 horas;



- Após um período de condução de 4,5 horas, o condutor gozará uma pausa ininterrupta de, pelo menos, 45 minutos, ou 15 + 30 minutos, a não ser que goze um período de repouso; Relativamente a estas regras não houve alterações, tendo sido clarificado que o condutor de um veículo com tripulação múltipla pode 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.

Repouso diário:

- Pelo menos, 11 horas ou de 3+9, que pode ser reduzido para 9 horas, mas não mais de três vezes entre dois períodos de repouso semanais; este repouso tem de ser cumprido dentro das 24 horas seguintes ao fim de um período de repouso diário ou semanal anterior;
- O condutor de um veículo com tripulação múltipla deve gozar um período de pelo menos 9 horas nas 30 horas que se sigam ao termo de um período de repouso diário ou semanal.
- No caso de o condutor acompanhar um veículo transportado em transbordador (ferry) ou em comboio e gozar um período de repouso diário regular, no máximo duas vezes, por outras atividades que, no total, não ultrapassem uma hora. O condutor deve ter acesso a uma cabine-dormitório, uma cama ou um beliche.

Repouso semanal:

Um repouso semanal tem de começar o mais tardar no fim de 6



Francisco Geraldès

períodos de 24 horas a contar do fim do período semanal anterior.

Em cada período de duas semanas consecutivas, o condutor goza pelo menos:

- a) De dois períodos de repouso semanal regular; ou
- b) De um período de repouso semanal regular e de um período de repouso semanal reduzido de pelo menos 24 horas, com a compensação devida junto a um período de pelo menos 9 horas, antes do fim da terceira semana a contar da semana onde ocorreu a redução.

Passou a ser permitido que um condutor que efetue operações de transporte internacional de mercadorias possa gozar dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos fora do Estado Membro onde se encontra estabelecido, desde que, em cada período de quatro semanas consecutivas, o condutor goze pelo menos quatro períodos de repouso semanal, dos quais pelo menos dois sejam períodos de repouso semanal regular. Nesta situação o período de repouso semanal subsequente é precedido de um período de repouso gozado a título de compensação por esses dois períodos de repouso semanal reduzido.

Considera-se que um condutor efetua operações de transporte internacional se os dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos do condutor tiverem início fora do Estado Membro onde o empregador está estabelecido e do país de residência do condutor. Passou a estar explicitado que os períodos de repouso semanal regular e quaisquer períodos de repouso semanal de duração superior a 45 horas gozados a título de compensação por um período de repouso semanal reduzido anterior não podem ser gozados num veículo e devem ser gozados num alojamento apropriado e adequado do ponto de vista do género, com instalações de dormida e sanitárias adequadas.

Outra novidade foi a possibilidade de interromper o repouso semanal, à semelhança e nas mesmas condições estabelecidas para o repouso diário.

No caso de um repouso semanal regular só se aplica se a viagem tiver uma duração prevista de 8 horas ou mais e o condutor disponha de uma cabine-dormitório no ferry ou no comboio.

Regresso ao centro operacional do transportador ou à residência do condutor

Outra novidade do Regulamento é impor que as empresas de transporte organizem o trabalho dos condutores de modo a que estes possam regressar ao centro operacional do empregador onde o condutor está normalmente baseado e onde iniciam o seu período de repouso semanal regular, no Estado Membro onde o empregador está normalmente baseado, ou ao local de residência do condutor em cada período de quatro semanas consecutivas, a fim de passar, pelo menos, um período de repouso semanal regular ou um período de repouso semanal superior a 45 horas a título de compensação por um período de repouso semanal reduzido.

Caso o condutor goze dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos, a empresa de transporte organiza o trabalho do condutor de modo a que este possa regressar antes do início do período de repouso semanal regular superior a 45 horas a título de compensação.

BREVES nacional

Anuário Estatístico da Mobilidade e dos Transportes 2019

Já se encontra disponível para consulta no Site do IMT, I.P. o anuário estatístico da mobilidade e dos transportes relativo ao ano de 2019.

Esta publicação tem por objetivo divulgar as informações decorrentes dos setores da mobilidade e transportes.

Toda a informação disponível no site do IMT, I.P.

IMT - Consulta de registos de homologações

Encontra-se disponível no Site do IMT uma nova funcionalidade que irá permitir a pesquisa automática de homologação europeia para indicação da homologação nacional.

Esta nova funcionalidade irá alterar a documentação a apresentar junto da Autoridade Tributária e Aduaneira, dispensando a apresentação do formulário modelo 9 IMT, substituindo este documento pela emissão de uma declaração com indicação da homologação.

A presente funcionalidade tem por objetivo a simplificação de procedimentos tendo em vista a melhoria da qualidade de serviços prestados.

Informação complementar sobre este tema disponível no Site do IMT, I.P.

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



A empresa documenta a forma como cumpre essa obrigação e conserva a documentação nas suas instalações a fim de a apresentar a pedido das autoridades de controlo.

Artigo 12º

Outras alterações importantes referem-se ao artigo 12ª que estabelece:

“Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária e com o objetivo de atingir um ponto de paragem adequado, o condutor pode não observar o disposto nos artigos 6º a 9º, na medida do necessário para garantir a segurança das pessoas, do veículo ou da carga.”

Veio agora permitir, este artigo, que o condutor possa, em circunstâncias excecionais, exceder, no máximo, até uma hora o tempo de condução diário e semanal para chegar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor para gozar um período de repouso semanal.

O condutor pode exceder, no máximo, até duas horas o tempo de condução diário e semanal, desde que tenha gozado uma pausa ininterrupta de 30 minutos imediatamente antes do período de condução suplementar necessário para chegar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor para gozar um período de repouso semanal regular. De notar que o limite de 90 horas de condução bissemanais não pode ser excedido.

Utilizando as possibilidades deste artigo 12º, o condutor deve mencionar manualmente na folha de registo do aparelho de controlo, numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou no seu registo de serviço, o mais tardar à chegada ao ponto de paragem adequado, o motivo de tal inobservância.

Qualquer período que ultrapasse o tempo de condução é compensado mediante um período de repouso equivalente, gozado em conjunto com outro período de repouso, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão.

De realçar que para além dos limites definidos para os tempos de condução há que respeitar os limites ao tempo de trabalho estabelecidos no Decreto-Lei nº 237/2007 e no CCTV do setor.

Tacógrafos

Nos termos do Regulamento (UE) n.º 165/2014, os tacógrafos devem ser instalados em todos os veículos pesados, com as exceções previstas no Regulamento (CE) n.º 561/2006. A partir de 1 de julho de 2026, os tacógrafos devem ser instalados nos veículos com mais de 2,5 toneladas envolvidos em operações de transporte internacional ou cabotagem.

A tecnologia dos tacógrafos evoluiu, em primeiro lugar, de analógica para digital e, em seguida, para uma tecnologia mais avançada, a digital inteligente, obrigatória para os veículos matriculados desde 15 de junho de 2019. Os tacógrafos inteligentes registam automaticamente, por meio de localização por satélite, os tempos de condução, as pausas e os períodos de repouso, bem como os períodos de disponibilidade e de outro trabalho dos condutores. Este recurso permite melhorar a observância e a deteção rápida de eventuais manipulações ou usos indevidos.

Alterações introduzidas

Tacógrafos analógicos:

- Introdução do símbolo do país, para além do local, de início e fim de atividade
- Introdução do símbolo do país de entrada, quando há atravessamento de fronteiras

Tacógrafos digitais:

- Registo, sob o símbolo cama, para além das pausas e repousos, os períodos de férias e de baixa por doença;
- Ativação do símbolo ferry/comboio, para além do símbolo “cama”, nos períodos de repouso gozados a bordo de um ferry/comboio;
- A partir de 2 de fevereiro de 2022 a introdução do símbolo do país de entrada, quando há atravessamento de fronteiras

A partir de 2023 os novos veículos terão instalado o tacógrafo inteligente de segunda geração que também será instalado em substituição dos atuais analógico e digital não inteligente, a partir de 31 de dezembro de 2024.

Brexit e os seus impactos



Mariana Coimbra Maciel
People and Organisation
Senior Tax Consultant
da PwC

Com o Acordo de Saída (“Brexit”), o Reino Unido abandonou formalmente a União Europeia (UE). Até ao final de 2020 decorreu um período de transição, após o qual entrou em vigor o Acordo de Comércio e Cooperação, que regula as relações entre a UE e o Reino Unido a partir de 1 de janeiro de 2021.

Entre outros aspetos, importa, agora, conhecer as principais alterações introduzidas em Portugal com impacto nos cidadãos, nomeadamente nos processos de imigração, de IRS e de segurança social.

Processos de imigração

Os cidadãos que pretendam visitar Portugal por um período não superior a 90 dias, poderão continuar a fazê-lo sem necessidade de obter um visto. No entanto, os cidadãos britânicos que se tornem residentes em Portugal após 1 de janeiro de 2021 terão de requerer uma autorização de residência nos termos definidos para os cidadãos não comunitários.

No que se refere aos cidadãos britânicos que já residiam em Portugal antes de 31 de dezembro de 2020, foi estabelecido um procedimento transitório. Estes cidadãos devem requerer uma nova autorização de residência, até 30 de junho de 2021, que irá substituir os anteriores certificados de registo/residência emitidos pelas câmaras municipais ou pelo SEF. Estes certificados continuam a ser válidos após 31 de dezembro de 2020 e até que a nova autorização de residência seja emitida.

Este procedimento transitório, feito parcialmente online, não aparenta ser significativamente mais complexo do que o anterior. Contudo, os cidadãos que pretendam transferir a sua residência para Portugal após 1 de janeiro de 2021, terão pela frente um processo mais burocrático e moroso para que possam obter a respetiva autorização de residência.

Implicações fiscais

A partir de 1 de janeiro de 2021, os cidadãos que se registem junto da Autoridade Tributária com uma morada no Reino Unido, bem como aqueles que atualizem o seu domicílio fiscal para esse país, ficam obrigados a nomear um representante fiscal em Portugal.

Relativamente aos cidadãos que, antes de 1 de janeiro de 2021, já se encontravam registados com uma morada no Reino Unido, é concedido um prazo de seis meses (i.e., até 30 de junho de 2021), para efetuarem essa nomeação sem qualquer penalidade. Apesar

do prazo alargado, é possível que muitos destes cidadãos não cheguem a cumprir este procedimento atempadamente, não só porque muitos deles já não terão qualquer vínculo com o território português à data, mas também porque o processo de nomeação de representante fiscal pode não ser simples de concretizar.

Adicionalmente, é ainda importante notar que a saída da UE leva ainda a que o Reino Unido fique excluído do âmbito de aplicação de regimes que abrangem apenas cidadãos/território da UE. Um desses casos é a possibilidade de não tributação de mais-valias obtidas com a alienação de habitação própria e permanente quando exista reinvestimento noutra habitação própria e permanente (em Portugal ou na UE), o qual deixa de ser aplicável a imóveis situados no Reino Unido.

Implicações em sede de segurança social

O Acordo entre a UE e o Reino Unido inclui um Protocolo de Coordenação da Segurança Social que estabelece uma série de medidas destinadas a proteger os direitos à segurança social dos cidadãos britânicos e da UE após 1 de janeiro de 2021, permitindo, transitoriamente, que os Estados-Membros optem pela aplicação das regras previstas nos regulamentos comunitários para a mobilidade internacional de trabalhadores, por um prazo máximo de 15 anos.

Esta coordenação é essencial e assegura, entre outros aspetos, a coordenação na atribuição das diferentes prestações (por exemplo, de doença, maternidade e paternidade, velhice, desemprego), a totalização dos períodos contributivos (ou seja, os períodos contributivos decorridos noutros países serão tidos em conta no cálculo das prestações) e a sujeição à legislação da segurança social de um único país em cada momento.

No que se refere aos cidadãos que já se encontravam numa situação transfronteiriça entre a UE e o Reino Unido antes de 1 de janeiro de 2021, continuam a aplicar-se, total ou parcialmente, as regras dos regulamentos de coordenação da segurança social da UE, enquanto não houver interrupção na situação.

Perante uma alteração tão significativa e com impacto a tantos níveis, é essencial que, nesta fase de transição, exista efetiva coordenação entre a UE e o Reino Unido, bem como que as respetivas autoridades cooperem entre si e com os cidadãos, por forma a permitirem que estes se adaptem a esta nova realidade e consigam cumprir as formalidades associadas atempada e fluidamente.

Sara Ferreira e Liliana Cunha

Professora Cordenadora e co-coordenadora do Projeto Autodriving

“O racional de conceção do veículo autónomo será sempre o de evitar o acidente, independentemente de quem são as potenciais vítimas”

95%. Segundo os dados presentes no relatório publicado em 2016 pela Comissão Europeia, sob o título “Salvar Vidas: reforçar a segurança dos veículos na EU”, esta é a percentagem de acidentes, que ocorrem nas estradas da União Europeia, em que o erro humano está envolvido, sendo que em 75% dos casos este erro é “apenas” humano. O excesso de velocidade, a distração e o consumo de álcool são identificadas como as principais causas de acidente. **As boas notícias?** Todas elas poderão passar a ser residuais dentro de algumas décadas, quando os veículos 100% autónomos estiverem entre nós.

Bem, para sermos rigorosos, eles já estiveram entre nós, ainda que apenas durante 4 dias: entre 15 de Outubro de 2018 a 15 de Outubro de 2019 circularam pela primeira vez em Portugal carros sem condutores na A9/Crel, naqueles que foram os primeiros testes deste tipo de condução no nosso país.

Para além disto, a autonomia parcial é já uma realidade: quando olhamos para o sector do Transporte de Pesados de Pessoas e Mercadorias, vemos que os camiões já têm sistemas de autonomia com aviso ao motorista, para além de adotarem o platooning (em português pelotão) um método em que “comboios de veículos, camiões ou ligeiros”, circulam juntos e coordenados através de acoplamento eletrónico e mecânico, reduzindo assim a resistência aerodinâmica.



Mas o que pensam os portugueses sobre esta, para muitos, já quase inevitável transição para os veículos autónomos? Quais as suas expectativas e medos? E o que terá de ser feito para garantir que esta transição é feita em harmonia e segurança com os veículos não autónomos? Quais os maiores desafios?

Foi para tentarmos responder a estas e outras questões que estivemos à conversa com duas das três responsáveis pelo projeto “Autodriving: Modelação do comportamento do condutor em contexto de veículo autónomo com recurso ao simulador de condução”, as Professoras Sara Ferreira (da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto) e Liliana Cunha (da Faculdade de Psicologia e de Ciência da Educação da

Universidade do Porto), que são, respetivamente, a coordenadora e cocoordenadora do projeto.

Quais os objetivos do projeto “Autodriving” e que conclusões esperam poder retirar dele?

O projeto tem dois objetivos principais. Por um lado, avaliar a aceitabilidade da população portuguesa face aos veículos automatizados, e os seus fatores determinantes, tendo como foco diferentes dimensões de análise, designadamente o género, a idade, a área geográfica de residência e a atividade profissional. Por outro lado, estudar a segurança, em contexto de simulação, associada à retoma do controlo do veículo automatizado, por parte do condutor, perante um evento crítico.



José Maria Bourbon
Consultor de Comunicação

Sobre o projeto

O projeto “Autodriving - Modelação do comportamento do condutor em contexto de veículo autónomo com recurso ao simulador de condução” (POCI-01-0145-FE-DER-028526) é coordenado pelo Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente (CITTA), na Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (assumindo a coordenação do projeto a Prof. Sara Ferreira), tendo como instituições parceiras o Centro de Psicologia da Universidade do Porto (CPUP), na Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade do Porto (onde o projeto é co-coordenado pela Prof. Liliana Cunha), e o Centro Interdisciplinar de Desenvolvimento e Investigação em Ambiente, Gestão Aplicada e Espaço (DREAMS), na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias (onde o projeto é co-coordenado pela Prof. Anabela Simões).

O projeto permitirá explorar diferentes representações face aos veículos automatizados, e contribuir pelo conhecimento produzido para o desenvolvimento futuro de tecnologia de condução autónoma centrada no utilizador.

“A realidade comporta sempre algo de inantecipável!”

Segundo o que está exposto no site da Universidade do Porto, um dos objetivos do Projeto AutoDriving passa por “estudar a atividade e comportamento do condutor durante a condução autónoma incluindo a investigação do comportamento de “assumir o controlo” da condução do veículo em diferentes circunstâncias...” que são consideradas as de maior risco no contexto do veículo autónomo. Conseguem dar-me dois ou três exemplos práticos de diferentes circunstâncias que se enquadram neste quadro?

São exemplo de situações críticas aquelas que estão ainda fora dos limites da tecnologia (a realidade comporta sempre algo de inantecipável!) e também aquelas em que o modelo de controlo partilhado veículo-humano pode apresentar algumas contradições, como acontece no “nível 3” de automatização (nível em que é permitido ao condutor desviar o olhar da atividade de condução, mas ainda assim lhe é atribuída a responsabilidade pela tomada de controlo, caso o veículo o solicite).

Temos como referência situações, em con-

“Esta fase de transição será feita de forma controlada, definindo locais próprios para a circulação de veículos autónomos”

texto real, com protótipos ou sistemas já em utilização, em que não houve adequada deteção de sinalização temporária (e.g., obras), ou mesmo de peões. São situações limite, mesmo que pontuais, mas que contribuem para o debate sobre a conceção destes sistemas de automação.

Em que fase do projeto é que se encontram atualmente e quando esperam apresentar conclusões sobre o mesmo?

Foi já desenvolvido todo um trabalho de análise de representações sobre os veículos automatizados, através de questionário (responderam numa primeira fase mais de 500 participantes), e de grupos focais, realizados em Lisboa e no Porto, com pessoas de diferentes idades e atividades profissionais (inclusive pessoas que têm a condução como atividade profissional).

Foram igualmente desenvolvidas experiências, em contexto de simulação, com cerca de 40 participantes, com o objetivo de analisar o comportamento de takeover (por exemplo, quando é necessário a tomada de controlo do veículo por parte do condutor) perante um evento crítico inesperado.



Quando os veículos autónomos passarem a circular nas estradas portuguesas irão partilhá-las com os veículos de condução manual. Como é que se consegue garantir que esta interação é segura e acontece de forma harmoniosa sem causar mais acidentes? Por outras palavras, que desafios é que existem que serão necessário ultrapassar para que esta interação seja o mais harmoniosa possível?

Esta fase de transição é a mais desafiante, sem dúvida, e o conhecimento que a nossa equipa, e outras equipas de investigação em contexto europeu estão a desenvolver, podem constituir um contributo importante para consubstanciar melhor este processo. Podemos falar, claro, do investimento

“Não se trata de definir algoritmos de decisão, com base numa hierarquia de valores, sobre os custos da falha do sistema, ou para quem estes custos poderão ser mais ou menos críticos”



em formação dos próprios condutores, se bem que esta formação não é por si só suficiente. Há questões de ordem legal, política, que poderão coadjuvar esta fase de transição. É verdade também que esta fase de transição se fará de forma controlada, definindo, por exemplo, locais próprios para a circulação dos veículos autónomos.

Outra das questões muito faladas, quando falamos da implementação de uma condução 100% autónoma é a vertente ética. O exemplo clássico é como e quem vai decidir o que um carro autónomo deve fazer, quando tem de decidir entre ‘matar uma criança’ que está a atravessar a estrada ou ‘as 5 pessoas de meia-idade’ que vão no carro. Como olha para esta questão?

O racional de conceção do veículo autónomo será sempre o de evitar o acidente, independentemente de quem são as potenciais vítimas. No entanto, como acontece na situação atual, de condução manual, há situações súbitas em que não é fisicamente possível parar o veículo para evitar o impacto, e nesse caso o veículo reduzirá ao máximo a sua velocidade para minimizar a energia da colisão. Uma potencial alteração da trajetória poderia implicar consequências imprevisíveis, e não necessariamente menores. O princípio de garantia de segurança, implícito na conceção destes veículos, é um princípio preconizado para todos. Não se trata de definir algoritmos de decisão, com base numa hierarquia de valores, sobre os custos da falha do sistema, ou para quem estes custos poderão ser mais ou menos críticos.

E em caso de acidente quem é que deve, na sua opinião, ser responsabilizado: o fabricante ou o condutor?

As fronteiras de responsabilidade poderão ser ponderadas em função do facto de o acidente ser atribuído aos **limites da tecnologia, ou ao espaço de supervisão humana**. Por isso, é que o nível 3 de automatização, de que falamos anteriormente, é crítico deste ponto de vista, e tem sido amplamente discutido, inclusive tem sido equacionada pelos fabricantes a hipótese de não operacionalizar no espaço público a condução neste nível, e passar diretamente do nível 2 (o veículo assume o controlo da velocidade e da trajetória, sempre com supervisão humana), para o nível 4 (o controlo de velocidade e da trajetória, em determinados ambientes, não carece de supervisão humana), assim que a tecnologia e o enquadramento legal o permitam.

“O inquérito que desenvolvemos, bem como os grupos focais, revelam esse receio (do cibercrime) poder vir a afetar a aceitabilidade dos veículos autónomos”

Quando muitos apontam o cibercrime como crime do século XXI, qual é que acha que é a probabilidade deste ser um facto que atrase a adoção desta solução por parte da população em geral? (porquê)

O inquérito que desenvolvemos, bem como os grupos focais, revelam esse receio, o que poderá afetar a aceitabilidade. No entanto, cremos que a resposta da indústria a este tipo de situações, até noutros contextos de aplicação da tecnologia, tem sido decisiva e eficaz na superação progressiva destes problemas.

Acha que existe uma elevada probabilidade dos ataques cibernéticos em veículos autónomos serem um crime muito comum num futuro próximo? (porquê)

Não sendo especialistas em cibersegurança, diríamos que esse é um desafio transversal numa sociedade cada vez mais tecnológica. É um desafio de sociedade, mais do que uma questão específica dos veículos autónomos.

De uma forma geral, como é que acha que o sector dos motoristas de transporte de mercadorias encara esta possível mudança para a condução parcialmente ou até 100% autónoma?

A condução autónoma associada ao transporte de mercadorias é uma preocupação da equipa, e temos já um projeto aprovado, que se inicia agora e que abordará as especificidades deste setor, nomeadamente, no que respeita à circulação de veículos pesados em pelotão com algum grau de automação.



“É fundamental criar condições para a aprendizagem de diferentes tipos de atores (por exemplo, condutores e peões), tendo em vista a adaptação a um novo paradigma de mobilidade”

Um das lutas do sector dos motoristas de Pesados de Passageiros e Mercadorias tem sido a de que a sua profissão passe a ser considerada de desgaste rápido. Com esta transição para a condução autónoma a acontecer nas próximas décadas, na sua opinião esta exigência continua a fazer sentido?

Essa exigência continua a ser pertinente, visto que a introdução de automatização por si só não elimina os fatores de penosidade, até porque a atividade destes profissionais não é, como sabemos, só a condução (por exemplo, implica também contacto com o público ou a movimentação manual de cargas). Mesmo no contexto de condução automatizada e de circulação em pelotão, não é previsível nas próximas décadas que o condutor seja dispensado das tarefas de condução ou, pelo menos, da sua permanente supervisão.

Por outras palavras, acredita que com a possibilidade de utilização de veículos autónomos a saúde mental e física dos motoristas ficará mais assegurada?

Tudo depende das condições de trabalho em que a atividade será exercida, por exemplo, dos horários em que é realizada e, por isso, perspetivar a atividade de forma reduzida à tarefa de condução, não permite responder aos impactos potenciais da au-

tomação na saúde física e mental. É importante, pois, pensar as situações de trabalho com recurso à automação e não restringir a sua análise apenas ao interface H-M.

Se tivessem de apontar as três maiores vantagens dos veículos autónomos sobre os veículos manuais quais seriam?

A expectativa de redução do número e gravidade dos acidentes através da redução do erro habitualmente atribuído ao fator humano; A promoção da inclusão social e da mobilidade de todos os cidadãos, e uma potencial melhoria da circulação através de uma gestão mais eficiente do tráfego.

E os três maiores desafios que terão de ser ultrapassados para que haja uma adesão por parte da população em geral?

A indústria tem que garantir a fiabilidade do sistema para assegurar a confiança da população em geral. Será necessário também o enquadramento legal do contexto de condução autónoma, e de políticas públicas em matéria de homologação, utilização, e limites de responsabilização nestes cenários de condução. Por último, é ainda fundamental criar condições para a aprendizagem de diferentes tipos de atores (por exemplo, condutores e peões), tendo em vista a adaptação a um novo paradigma de mobilidade.

BREVES internacional

Restrições à circulação 2021

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

Alemanha: camiões movidos a gás natural isentos de portagens

O governo alemão anunciou que os veículos pesados movidos a gás natural (GNV, GNL ou GN) continuam a beneficiar de uma isenção de pagamento de portagens até ao final do ano de 2023.

Os tanques que equipam os referidos veículos terão que ter as seguintes capacidades mínimas:

- GNC: Mínimo 300 litros ou 50 kg;
- GNL: Mínimo 300 litros ou 115 kg;
- GN: Mínimo 300 litros.

Para se beneficiar desta isenção de portagens, o interessado deverá efetuar o pedido junto da Toll-Collect. O benefício da isenção é válido por um período máximo de dois anos e pode ser prolongado até ao final do ano de 2023. Informações adicionais: <https://www.toll-collect.de/en> e em <https://www.bag.bund.de>

Fonte: TOLL-COLLECT

Reino Unido: utilização de pneus com mais de 10 anos proibida

Segundo informação recebida através da congénere britânica, encontra-se proibida, desde o dia 1 de fevereiro, a utilização de pneus nas viaturas com mais de 10 anos.

Esta proibição aplica-se aos pneus usados no eixo direcionado dos veículos pesados de mercadorias e passageiros, bem como em todos os eixos dos minibus (9-16 lugares).

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

As estradas também têm estrelas

Em tempos escrevi nas páginas desta publicação que a indústria automóvel teve uma evolução nos últimos anos que seria inimaginável há duas ou três décadas. Arrisco mesmo a dizer que a evolução mais notada foi ao nível da segurança, quer ativa quer passiva. Quando comparamos os *crash tests* realizados na década de 80 ou 90 com os de hoje em dia, ou quando nesses testes intervêm veículos daquelas décadas e veículos recentes, percebemos logo as diferenças e, especialmente, a evolução dos sistemas de segurança passiva. Esta questão assumiu contornos ainda mais importantes a partir de 1997, com o surgimento do *European New Car Assessment Program*, vulgo “EuroNCAP”, sistema que avalia de forma independente muitos dos modelos de veículos vendidos na Europa, atribuindo um conjunto de “estrelas”, tantas quanto mais seguro for o veículo, até ao máximo de cinco. Naturalmente que esta classificação tem um enorme peso na hora de escolher um novo veículo, sendo hoje tão ou mais importante, até em termos de marketing, que as restantes características do veículo.

Agora imagine o estimado leitor que, a exemplo do que já sucede com os veículos, também as estradas podiam ser classificadas de acordo com o seu nível de segurança. Pois este cenário já é uma realidade em Portugal. O “Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária – PENSE 2020”, incluía no seu objetivo estratégico 3 – “Infraestrutura Mais Segura”, o estudo da rede rodoviária de acordo com a metodologia “EuroRAP - European Road Assessment Program”, em tudo idêntica à utilizada nos veículos, atribuindo também “estrelas” consoante os níveis de segurança de uma estrada, até ao máximo de cinco. A metodologia “EuroRAP”, reconhecida pela Organização das Nações Unidas (ONU) e pela Organização Mundial de Saúde (OMS), permite a comparação internacional de estradas, pois é utilizada em mais de 80 países em todo o mundo, tendo até ao momento avaliado e classificado mais de um milhão de quilómetros de estradas.

Este processo, liderado pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), teve o seu início em 2016, com um estudo piloto que incidiu sobre a estrada nacional EN118. Com a apresentação dos resultados deste piloto, estava dado o mote para proceder a um estudo e uma avaliação mais abrangentes das estradas portuguesas.

Nessa sequência, o Estudo “EuroRAP”¹ avaliou 20 estradas portuguesas com uma extensão de 4.880 km (cerca de 35% da Rede Rodoviária Nacional, e 5% da rede de estradas em Portugal), tendo sido selecionadas pelo elevado nível de sinistralidade nelas registado, sendo que no período de 2010 a 2016 estas vias registaram os maiores Indicadores de Gravidade acumulados e foram responsáveis por 43% das mortes registadas em Estradas Nacionais, Estradas Regionais, Itinerários Complementares e Itinerários Principais. O estudo, elaborado de acordo com a metodologia “EuroRAP” incluiu as seguintes vertentes²:

1) Classificação por estrelas - medição da segurança da infraestrutura rodoviária atribuindo estrelas, de 5 estrelas a 1 estrela (como o “EuroNCAP” nos automóveis), a partir das características físicas da estrada e das velocidades praticadas;

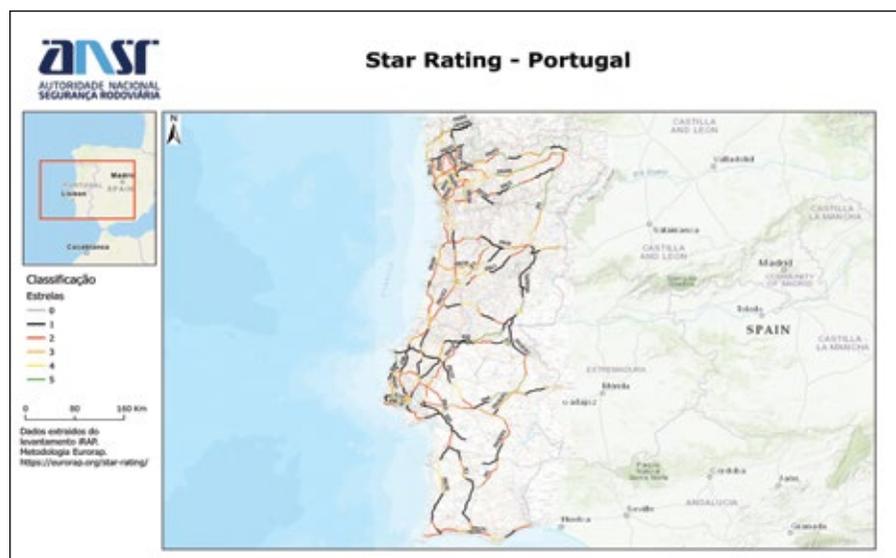
2) Elaboração de planos de investimento de segurança rodoviária - apresentação de um conjunto de cenários de intervenção nas vias, contabilizando custos e respetivos benefícios, com base em modelos económicos que combinam fatores de redução de risco;

3) Elaboração de Mapas de Risco - classificação das vias de acordo com uma escala de risco (baixo; baixo-médio; médio; médio-alto; alto), tendo em conta a exposição a esse risco medida pelo tráfego.

No que diz respeito à classificação por estrelas os resultados desta avaliação, para os 4.880 km de estradas da Rede Rodoviária Nacional e para os ocupantes de automóveis³, foram os seguintes :

- 777,1km (15,92%) avaliados com 1 estrela;
- 1.743,7km (35,73%) avaliados com 2 estrelas;
- 2.052,5km (42,06%) avaliados com 3 estrelas;
- 282,0km (5,78%) avaliados com 4 estrelas;
- 16,2km (0,33%) avaliados com 5 estrelas.

Relativamente aos planos de investimento, o estudo apresentou quatro cenários de análise custo-benefício. Para cada cenário foi indicado o investimento necessário para melhorar a segurança rodoviária dos utilizadores



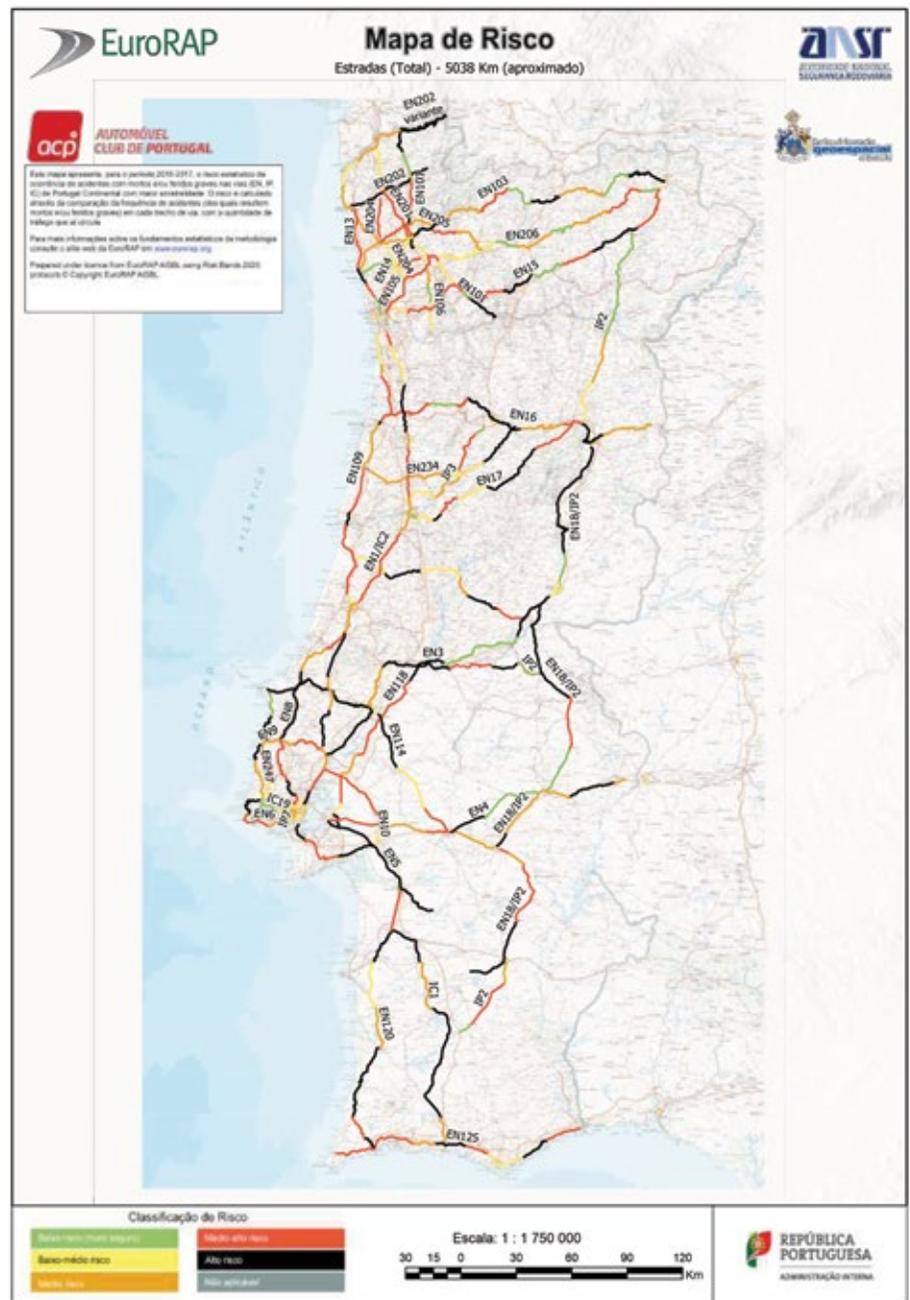


das estradas avaliadas e a redução expectável do número de vítimas mortais e de feridos graves, bem como o benefício em termos económicos e sociais, decorrente da poupança para a sociedade por serem evitadas mortes e feridos graves em consequência dos acidentes rodoviários.

O estudo demonstrou não só que a melhoria da segurança das infraestruturas rodoviárias é um investimento com elevado retorno – por cada euro investido a sociedade poupa mais de oito euros - mas sobretudo que estes investimentos salvam vidas.

A terceira vertente do Estudo - mapa de risco - representou de forma objetiva os trechos da rede rodoviária avaliada, nos quais as pessoas morrem ou são feridas gravemente e onde o risco para o utente é maior.

Recorde-se que nas últimas décadas Portugal fez progressos assinaláveis em matéria de sinistralidade rodoviária: em 1995 morriam mais de 2.000 pessoas, por ano, nas estradas portuguesas, e em 2020 esse valor reduziu em 84,5% para 387 vidas ainda a lamentar. Entre outros fatores, os investimentos em infraestruturas rodoviárias no nosso país deram um contributo muito relevante para que estes resultados fossem atingidos, permitindo salvar mais de 26 mil vidas e poupar mais de 61 mil milhões em custos económicos e sociais, um valor muito superior ao valor investido. Por outro lado, tem vindo a assistir-se a uma evolução dos veículos como já se disse, quer ao nível da segurança ativa, quer ao nível da segurança passiva, assim como do comportamento dos utentes da via pública. Como já aqui escrevi por diversas vezes, e correndo o risco de me tornar repetitivo, a prossecução de uma cultura de segurança rodoviária deve ser encarada como uma responsabilidade de todos. Por isso, na estrada, que agora também já têm “estrelas”, faça a sua parte e contribua para o desígnio nacional de salvar vidas. Não se esqueça: ZERO é o único número aceitável de vítimas mortais.



¹ As principais conclusões do estudo podem ser consultadas em <http://www.ansr.pt/Documents/IRAP%20Portugal%20Star%20Rating%20%20SRIP%20Report%20-%20v06.pdf>

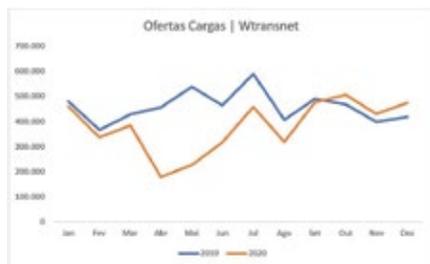
² O estudo detalhado pode ser consultado em <https://vida.irap.org/en-gb/home>

³ O estudo forneceu também resultados para ocupantes de veículos de duas rodas a motor de bicicletas e para peões.

2020 termina com as ofertas de cargas em alta e boas perspetivas para o novo ano

Apesar de um início complicado, as ofertas registadas na bolsa de cargas da Wtransnet, parte do Grupo Alpega, foram totalmente recuperadas, permitindo olhar para o futuro imediato com otimismo.

O ano de 2020 despede-se com 4,5 milhões de ofertas de cargas tendo como origem e/ou destino a Península Ibérica registadas na plataforma de Wtransnet, testemunhando a superação da crise do coronavírus e delineando perspetivas animadoras para 2021.



A primeira metade do ano foi marcada pela pandemia e pela paralisação da atividade comercial, especialmente até à Semana Santa. A partir desse momento, as cargas começaram a estabilizar-se e, graças a uma excelente campanha de verão e ao último trimestre com melhores dados que em 2019, pode afirmar-se que 2020 se despediu com uma nota positiva.

As exportações dispararam na última fração de 2020

As ofertas de cargas para a exportação não deixaram de subir na última



metade do ano, com um incremento ainda mais notável a partir de setembro. Assim, registaram-se quatro meses consecutivos com números acima dos registados no mesmo período do ano passado, 30% superiores. Deste modo, conseguiu-se travar a queda na primeira fração de 2020 e a lacuna na balança de exportações ibéricas relativamente a 2019 foi amortecida até -14%.

As importações retomam o caminho do crescimento

As ofertas de cargas para importação traçaram um caminho semelhante ao das exportações e, desde o seu ponto mais baixo no mês de maio, aumentaram até ao ponto de os números do último trimestre de 2020 se situarem próximos dos registados no mesmo período do ano anterior.

Ao longo destes doze meses, contabilizaram-se 1,1 milhões de ofertas de cargas para importação, apenas 15% menos do que os 1,3 milhões contabilizados em 2019.

O transporte nacional termina com otimismo

Ao nível doméstico, as ofertas de cargas



tendo como origem e destino a Península Ibérica, que correspondem a mais de metade do total de ofertas da bolsa de cargas da Wtransnet, também se afastaram dos números desanimadores do início do ano, chegando ao final do exercício com menos 19% relativamente a 2019, muito longe dos -67% que se chegou a registar em abril.

Entramos em 2021 com dados que nos transmitem esperança, com um fluxo que se comportou de forma muito positiva na última fração do ano recentemente concluído. Resta saber quais serão os efeitos do intenso temporal de neve com que se iniciou janeiro e as novas perspetivas de confinamento perante o aumento dos contágios. Em todo o caso, as perspetivas são boas para o transporte rodoviário de mercadorias.

O relatório completo pode ser consultado em <https://pt.wtransnet.com/indicador-transporte>



wtransnet

part of alpega

BEM-VINDO AO CLUBE DOS OTIMISTAS

Depois do ano que vivemos, temos a oportunidade de começar de novo, fazendo o que fazemos melhor:

transportar mercadorias.

- A única bolsa de cargas com verdadeira **garantia de pagamento.**
- Segurança primeiro. Trabalhe apenas com empresas que passaram por **filtros de qualidade** e credibilidade.

Em 2021, temos muito mais para lhe oferecer!

Associe-se à comunidade de transportes mais segura e combine o poder da **Wtransnet** e **Teleroute.**

www.wtransnet.com | 308802565

TMB entrega Diplomas de Honra IRU

A empresa TMB -Transportes Magalhães e Bruno, Lda. entregou a 18 dos seus motoristas, o Diploma de Honra da IRU.

Este diploma, atribuído anualmente pela IRU, resulta como forma de reconhecer os motoristas do transporte nacional e internacional cujo percurso e desempenho profissional seja um exemplo para outros condutores, especialmente os mais jovens, ao mesmo tempo que promove a segurança rodoviária e melhora a imagem da profissão. Os motoristas da TMB agraciados foram:

- Hernâni Francisco de Oliveira; Manuel Joaquim Augusto Isidro dos Santos; João Paulo Lima Marques; José João da Silva Pereira; Carlos Alberto Lourenço Martins; Eurico Alexandre; Trindade Casimiro; Fernando Manuel D. Leal; Belmiro Monteiro; Bruno António Ferraz Pinto; Alberto Manuel Azevedo Pereira; Luis Miguel P. Costa Pereira; Fernando Ribeiro Teixeira; António Oliveira Dias; Vítor Sousa; Carlos Manuel Giz Vaz Canilhas; Manuel Fernando da Costa Azevedo; Rui Alberto Arábida Xavier; Jorge Manuel Ferreira Meijinhos. Parabéns a todos!



Luís Simões

Renova parte da frota com a MAN

A Luís Simões (LS) renovou parte da sua frota com a aquisição de 68 veículos da marca MAN, modelo TGX 470.

Esta decisão está relacionada com a aposta da LS em oferecer sempre as melhores condições de segurança aos seus motoristas, as mais inovadoras soluções a nível de sustentabilidade, e serviços de excelência aos seus clientes.

Os novos veículos estão tecnicamente equipados com os sistemas mais avançados, que tornam a condução mais eficiente, segura e sustentável, e proporcionam uma visão completa do estado da frota em tempo real.



Faz parceria com Frutorra

A Luís Simões (LS) iniciou uma parceria com a Frutorra, uma empresa especializada na importação, produção e comercialização de aperitivos, frutos secos e legumes.

A LS assumiu a gestão de toda a cadeia de distribuição, incluindo as operações de armazenamento, preparação de pedidos e distribuição, bem como as tarefas de picking.

Torrestir aposta no rastreio à COVID-19

O Grupo Torrestir decidiu realizar testes quinzenais de rastreio à COVID-19 a todos os seus colaboradores, garantindo assim a segurança das suas operações e evitando potenciais situações de contágio.



your partner, your solution

TBM renova parceria com a ANTRAM

A TBM - Transportes Bernardo Marques renova parceria com a ANTRAM para a realização de auditoria energética à sua frota de transportes.

“A auditoria de energia e respetivo plano de racionalização do consumo de energia enquadra-se no Regulamento para a Gestão do Consumo de Energia para o Setor dos Transportes (RGCEST), ao abrigo da Portaria 228/90, de 27 de março. Esta renovada parceria para além de constituir um instrumento para cumprimento legal assume-se como uma área estratégica da empresa para a descarbonização da frota de viaturas, tornando a TBM mais resiliente no futuro.

Presente no mercado de Transportes Rodoviários, há três décadas, e consciente da necessidade de um plano de racionalização de melhoria de eficiência energética da sua frota, a TBM continua a monitorizar os seus consumos de energia com um plano de implementação de medidas de URE (Utilização Racional de Energia), que visam reduzir os consumos de energia, emissões de gases com efeito de estufa e os custos operacionais associados à gestão da sua frota” – referiu Bernardo Marques (CEO).

Santos e Vale abre Mega-Centro Logístico no Carregado

Seguindo a estratégia de expansão e crescimento da empresa, a Santos e Vale iniciou, a 15 de fevereiro, as operações no seu novo Mega-Centro Logístico do Carregado.

A nova plataforma da Santos e Vale está equipada com os mais sofisticados meios logísticos que vão possibilitar, por um lado o aumento no processamento dos envios, permitindo assim, uma otimização dos tempos de entrega e de recolha, e por outro lado um aumento da capacidade de logística de armazém da empresa.

Transportes João Pires renova frota com 21 novas viaturas MAN TGX

Com este reforço da sua frota, a João Pires Internacional Transportes continua a sua estratégia de prestação de serviços com qualidade, mostrando igualmente preocupação com o bem-estar dos motoristas, proporcionando-lhes melhores condições de trabalho.

A frota da João Pires Internacional Transportes passa assim a ser constituída maioritariamente por viaturas Euro 6 e Euro 5 EEV, esperando que com esta aquisição possa contribuir para uma maior otimização dos consumos e uma redução das emissões de CO².



Síntese legislativa

Despacho n.º 2207-B/2021, de 26 de fevereiro

Determina os pontos de passagem autorizados na fronteira terrestre.
(publicado no DR n.º 40, série II de 26-02-2021)

Decreto-Lei n.º 14-B/2021, de 22 de fevereiro

Alarga o apoio excepcional à família no âmbito da suspensão das atividades letivas e não letivas presenciais.

Portaria n.º 39/2021, de 22 de fevereiro

Determina o procedimento de marcação do gasóleo profissional utilizado para abastecimento nas instalações de consumo próprio.

Regulamento (UE) 2021/267, de 16 de fevereiro de 2021

(publicado no JO n.º 60, série L, de 22-2-2021)

que estabelece medidas específicas e temporárias, em face da persistência da crise de COVID-19, relativas à renovação ou prorrogação de determinados certificados, licenças e autorizações e ao adiamento de determinados controlos periódicos e formação contínua em determinados domínios da legislação em matéria de transportes e à prorrogação de determinados prazos referidos no Regulamento (UE) 2020/698.

Decreto n.º 3-E/2021, de 12 de fevereiro

Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República

Portaria n.º 34/2021, de 12 de fevereiro

Aprova a DMR (Declaração Mensal de Remunerações - AT).

Decreto-Lei n.º 14/2020, de 12 de fevereiro

Altera o regime jurídico de entrada, permanência, saída e afastamento de estrangeiros do território nacional. -

Decreto do Presidente da República n.º 11-A/2021, de 11 de fevereiro

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

Resolução da Assembleia da República n.º 63-A/2021, de 11 de fevereiro

Autorização da renovação do estado de emergência.

Declaração de Retificação n.º 4/2021, de 3 de fevereiro

Retifica a Portaria n.º 303/2020, de 28 de dezembro, que regulamenta a apresentação do pedido de autorização prévia no procedimento de regularização previsto nos artigos 78.º-B e 78.º-C do Código do IVA e aprova os modelos e respetivas instruções.

Lei n.º 4-B/2021, de 1 de fevereiro

Estabelece um regime de suspensão de prazos processuais e procedimentais decorrente das medidas adotadas no âmbito da pandemia da doença COVID-19, alterando a Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março.

Despacho n.º 1242-D/2021, de 29 de janeiro

(publicado no DR n.º 20, série II, de 29-1-2021)

Determina os pontos de passagem autorizados na fronteira terrestre.

Decreto n.º 3-D/2021, de 29 de janeiro

Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

Decreto do Presidente da República n.º 9-A/2021, de 28 de janeiro

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

Resolução da Assembleia da República n.º 14-A/2021, de 28 de janeiro

Autorização da renovação do estado de emergência.

Decreto n.º 3-C/2021, de 22 de janeiro

Altera a regulamentação do estado de emergência decretado pelo Presidente da República

Decreto-Lei n.º 8-B/2021, de 22 de janeiro

Estabelece um conjunto de medidas de apoio no âmbito da suspensão das atividades letivas e não letivas presenciais.

Decreto-Lei n.º 8-A/2021, de 22 de janeiro

Altera o regime contraordenacional no âmbito da situação de calamidade, contingência e alerta e procede à qualificação contraordenacional dos deveres impostos pelo estado de emergência.

Decreto n.º 3-B/2021, de 19 de janeiro

Altera a regulamentação do estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

Declaração de Retificação n.º 2/2021, de 18 de janeiro

Retifica a Portaria n.º 8/2021, de 7 de janeiro, que aprova os modelos de impressos destinados ao cumprimento da obrigação declarativa prevista no n.º 1 do artigo 57.º do Código do IRS e respetivas instruções de preenchimento, publicada no Diário da República, 1.ª série, n.º 4, de 7 de janeiro de 2021.

Decreto-Lei n.º 6-E/2021, de 15 de janeiro

Estabelece mecanismos de apoio no âmbito do estado de emergência.

Decreto-Lei n.º 6-C/2021, de 15 de janeiro

Prorroga o apoio extraordinário à retoma progressiva de atividade em empresas em situação de crise empresarial.-

Decreto n.º 3-A/2021, de 14 de janeiro

Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República

Decreto do Presidente da República n.º 6-B/2021, de 13 de janeiro

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

Resolução da Assembleia da República n.º 1-B/2021, de 13 de janeiro

Modificação da declaração do estado de emergência e autorização da sua renovação

Despacho Conjunto SEAAFSS de 8 de janeiro

Considerando o âmbito de emergência resultante da pandemia COVID-19, os Secretários de Estado Adjunto e dos Assuntos Fiscais e o da Segurança Social, emitiram um despacho que suspende – a exemplo do que já tinha acontecido em 2020 – as execuções fiscais, impedindo penhoras, entre outros atos.

Esta situação contempla, também, a suspensão dos prazos de prescrição e de caducidade com todos os tipos de processo.

Também tem efeitos na suspensão de planos de regularização em prestações que estejam em curso.

Atenção que se trata de uma mera suspensão e por 90 dias.

Portaria n.º 8/2021, de 7 de janeiro

Aprova os modelos de impressos destinados ao cumprimento da obrigação declarativa prevista no n.º 1 do artigo 57.º do Código do IRS e respetivas instruções de preenchimento.

Incentivos Fiscais e Financeiros

Com o final do Portugal 2020, e na transição para o novo Quadro Financeiro Plurianual (2021-2027), quais os apoios com que as Empresas poderão contar para assegurar a saída da crise pandémica?

O Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) é o programa que prevê reformas estruturais fundamentais para assegurar a saída da crise pandémica e garantir um futuro resiliente para Portugal. Beneficia de um envelope financeiro total de **16.643 milhões de euros (M€)**, composto por 13.944 M€ em subvenções e por 2.699 M€ em empréstimos.

Com base no diagnóstico de necessidades e dos desafios, o PRR foi organizado em três dimensões estruturantes:

- Resiliência - 61% do montante de subvenções do PRR
- Transição Climática - 21% do total de subvenções do PRR
- Transição Digital - 18% do montante global de subvenções do PRR

Assim, as áreas definidas como prioritárias são:

- Enfrentar as principais vulnerabilidades sociais do País - o Serviço Nacional de Saúde, a habitação e as respostas sociais
- **Aumentar o potencial produtivo** - a qualificação e competências, e o investimento e inovação
- **Reforçar a competitividade e a coesão territoriais** - as infraestruturas, as florestas e a água

O «Aumento do Potencial Produtivo» será a área de maior interesse e enquadramento nas empresas de transportes rodoviários de mercadorias, sendo que dois dos grandes objetivos serão criar 15.000 novos postos de trabalho qualificados, e também promover a **transição digital das empresas**, requalificando 36 mil trabalhadores e apoiando 30 mil PME.

De referir ainda que o PRR prevê que os compromissos de investimento sejam todos assumidos até 2023 e todas as despesas têm de ser executadas até 2026.

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

Decreto n.º 2-A/2021, de 7 de janeiro

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

Decreto do Presidente da República n.º 6-A/2021, de 6 de janeiro

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

Resolução da Assembleia da República n.º 1-A/2021, de 6 de janeiro

Autorização da renovação do estado de emergência.

Decreto-Lei n.º 109-A/2020, de 31 de dezembro

Fixa o valor da retribuição mínima mensal garantida para 2021.

Portaria n.º 309-B/2020, de 31 de dezembro

Regulamenta as medidas de uniformização e atenuação de custos para os utilizadores de autoestradas.

Lei n.º 75-D/2020, de 31 de dezembro

Renovação da imposição transitória da obrigatoriedade do uso de máscara em espaços públicos, prorrogando a vigência da Lei n.º 62-A/2020, de 27 de outubro.

Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro

Orçamento do Estado para 2021.

Portaria n.º 309/2020, de 31 de dezembro

Prorrogação da suspensão de verificação do requisito de não existência de dívidas de entidades candidatas ou promotoras ao IEFP, I. P., para a aprovação de candidaturas e realização de pagamentos de apoios financeiros pelo IEFP, I. P., às respetivas entidades, no âmbito das medidas de emprego e formação profissional em vigor, determinado através da Portaria n.º 94-B/2020, de 17 de abril, e prorrogado pela Portaria n.º 184/2020, de 5 de agosto.

Decreto-Lei n.º 109/2020, de 31 de dezembro

Estabelece uma isenção de imposto do selo sobre as apólices de seguros de crédito à exportação, apólices de seguros caução e garantias bancárias na ordem externa.

Decreto-Lei n.º 107/2020, de 31 de dezembro

Altera as medidas excecionais de proteção dos créditos das famílias, empresas, instituições particulares de solidariedade social e demais entidades da economia social, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Deliberação n.º 1292/2020, de 30 de dezembro

(Publicado no DR n.º 252, série II de 30-12-2020) Valores das tarifas das inspeções técnicas de veículos a vigorar para o ano de 2021

Despacho n.º 12649/2020, de 30 de dezembro

(Publicado no DR n.º 252, série II de 30-12-2020)

Determina a flexibilização do procedimento dos veículos em fim de série, no âmbito da pandemia provocada pela doença COVID-19.

Decreto-Lei n.º 106-A/2020, de 30 de dezembro

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

Lei n.º 75-A/2020, de 30 de dezembro

Altera o regime excecional para as situações de mora no pagamento da renda devida nos termos de contratos de arrendamento urbano habitacional e não habitacional, no âmbito da pandemia COVID-19, alterando a Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março, e a Lei n.º 4-C/2020, de 6 de abril.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 114/2020, de 30 de dezembro

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

Portaria n.º 305/2020, de 29 de dezembro

Primeira alteração à Portaria n.º 73/2018, de 12 de março, que define os termos e as condições de utilização do Sistema de Certificação de Atributos Profissionais (SCAP) para a certificação de atributos profissionais, empresariais e públicos através do Cartão de Cidadão e Chave Móvel Digital.

Portaria n.º 304/2020, de 29 de dezembro

Aprova a declaração modelo 58 para cumprimento da obrigação declarativa de comunicação à Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) de determinados mecanismos internos ou transfronteiriços com relevância fiscal, conforme previsão da Lei n.º 26/2020, de 21 de julho, alterada pelo Decreto-Lei n.º 53/2020, de 11 de agosto, e respetivas informações gerais e instruções de preenchimento.

Portaria n.º 303/2020, de 28 de dezembro

Regulamenta a apresentação do pedido de autorização prévia no procedimento de regularização previsto nos artigos 78.º-B e 78.º-C do Código do IVA e aprova os modelos e respetivas instruções.

Regulamento (UE) 2020/2224, de 23 de dezembro

(publicado no JO n.º 437, Série L de 28-12/2020) relativo a regras comuns que garantem a conectividade rodoviária fundamental do transporte de mercadorias e de passageiros após o termo do período de transição previsto no Acordo sobre a saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica.

Portaria n.º 298-A/2020, de 23 de dezembro

Altera as instruções de preenchimento 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 23.º do Regime do IVA nas Transações Intracomunitárias, aprovadas pela Portaria n.º 215/2020, de 10 de setembro, as quais são aplicáveis às operações realizadas a partir de 1 de janeiro de 2021.

Portaria n.º 295/2020, de 21 de dezembro

Altera a Portaria n.º 523/2003, de 4 de julho, relativa ao modelo da declaração de pagamento de retenções na fonte de imposto sobre o rendimento das pessoas singulares (IRS) e de imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas (IRC).

Portaria n.º 294-B/2020, de 18 de dezembro

Procede à primeira alteração à Portaria n.º 170-A/2020, de 13 de julho, que regulamenta os procedimentos, condições e termos de acesso do incentivo extraordinário à normalização da atividade empresarial

Decreto do Presidente da República n.º 66-A/2020, de 17 de dezembro

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

Resolução da Assembleia da República n.º 90-A/2020, de 17 de dezembro

Autorização da renovação do estado de emergência -

Decreto-Lei n.º 103-A/2020, de 15 de dezembro

Altera o regime excepcional e temporário de cumprimento de obrigações fiscais, no âmbito da pandemia da doença COVID-19

Decreto-Lei n.º 103/2020, de 15 de dezembro

Altera o sistema de incentivos à adaptação da atividade empresarial ao contexto da COVID-19.

Decreto-Lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro

Aprova o regime geral da gestão de resíduos, o regime jurídico da deposição de resíduos em aterro e altera o regime da gestão de fluxos específicos de resíduos, transpondo as Diretivas (UE) 2018/849, 2018/850, 2018/851 e 2018/852.

Decreto-Lei n.º 102-C/2020, de 9 de dezembro

Transpõe a Diretiva UE 2018/645, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros.

Decreto-Lei n.º 102-B/2020, de 9 de dezembro

Altera o Código da Estrada e legislação complementar, transpondo a Diretiva (UE) 2020/612

Decreto-Lei n.º 102-A/2020, de 9 de dezembro

Altera as prescrições mínimas de proteção da segurança e da saúde dos trabalhadores contra os riscos da exposição a agentes biológicos durante o trabalho e transpõe as Diretivas (UE) 2019/1833 e 2020/739.

Decreto-Lei n.º 101-E/2020 de 7 de dezembro

Transpõe a Diretiva (UE) 2018/957, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços.

Decreto n.º 11/2020, de 6 de dezembro

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

Resolução da Assembleia da República n.º 89-A/2020, de 4 de dezembro

Autorização da renovação do estado de emergência.

Decreto do Presidente da República n.º 61-A/2020, de 4 de dezembro

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

Portaria n.º 277/2020, de 4 de dezembro

Fixa a taxa do adicionamento sobre as emissões de CO₂ (índice 2) previsto no artigo 92.º-A do CIEC e o valor do adicionamento resultante da aplicação dessa taxa aos fatores de adicionamento relativos a cada produto

Portaria n.º 278/2020, de 4 de dezembro

Procede à atualização anual das pensões de acidentes de trabalho para o ano de 2020

Site ANTRAM: registe-se!

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





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



O seu calendário fiscal para abril, maio e junho de 2021



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

abril de 2021

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
12	IVA Envio da declaração mensal referente ao mês de março de 2021 e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
12	IRS/IRC/ Seg. Social Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a março de 2021 (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 março de 2021	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 março 2021	Modelo não oficial	n/a	n/a	
20	IVA Envio de declaração recapitulativa mensal referente a março de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade mensal e trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 100.000 €
20	IVA Envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 1 trimestre de 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 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 €
26	IVA Pagamento IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativamente as operações de fevereiro de 2021		n/a	Internet Notários Outras entidades cobradoras	Pode optar pela flexibilização em 3 ou 6 prestações mensais, vencendo-se a primeira no próprio mês e cada uma das restantes na mesma data dos meses subseqüentes aplicável aos contribuintes que verifiquem as condições do Art.º 9-B do Dec. Lei 10 F/2020, de 26/03
31	IRS/IRC Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes fev 2021	Modelo 30	Internet	n/a	

maio 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 abril de 2021 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a abril 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.
20	IVA	Envio da declaração mensal referente ao primeiro trimestre de 2021 e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
20	Segurança Social	Pagamento das contribuições relativas a abril de 2021	n/a	n/a CRSS / Internet	Balcão bancário CTT/Multibanco	
20	IRS/IRC/Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a abril de 2021	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a abril de 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 €
25	IVA	Pagamento IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativamente as operações de fmarço de 2021		n/a	Internet Notários Outras entidades cobradoras	Pode optar pela flexibilização em 3 ou 6 prestações mensais, vencendo-se a primeira no próprio mês e cada uma das restantes na mesma data dos meses subsequentes aplicável aos contribuintes que verifiquem as condições do Art.º 9-B do Dec. Lei 10 F/2020, de 26/03
31	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em março 2021	Modelo 30	Internet	n/a	
31	IRC	Envio da declaração modelo 22 relativa a 2020 pagamento do IRC, da Derrama e da Derrama Estadual	Modelo 22 e P1	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	n/a	No caso do período de tributação não coincidente com o ano civil, até ao último dia do 5.º mês seguinte à data do termo do período de tributação
31	IRC Preços de Transferência	Comunicação da identificação da entidade declarante e da respetiva jurisdição fiscal – Declaração Financeira e fiscal por país referente a 2020 (Country-by-country report)	Modelo 54	Internet	n/a	Comunicação deve ser efetuada: <ul style="list-style-type: none"> • Eletronicamente • Por qualquer entidade, residente ou com estabelecimento estável em Portugal, que integre um grupo sujeito à apresentação do Country-by-country report.

maio de 2021

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
31	IMI	Pagamento do Imposto Municipal sobre imóveis referente a 2020	Documento cobrança	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	<p>Pagamento: O IMI passa a ser pago:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No mês de maio, quando o seu montante seja igual ou inferior a 100 €; • Nos meses de maio e novembro, quando o seu montante seja superior a 100 € e igual ou inferior a 500 €; • Nos meses de maio, agosto e novembro, quando o seu montante seja superior a 500 €

junho 2021

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
11	IVA	Envio da declaração mensal referente ao mês de abril de 2021 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 maio de 2021 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
14	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a maio 2021	n/a	Internet	n/a	<p>Comunicação deverá ser efetuada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. • Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
15	IVA	Pagamento IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativamente as operações de abril de 2021	n/a	Internet Notários Outras entidades cobradoras	<p>Pode optar pela flexibilização em 3 ou 6 prestações mensais, vencendo-se a primeira no próprio mês e cada uma das restantes na mesma data dos meses subsequentes aplicável aos contribuintes que verifiquem as condições do Art.º 9-B do Dec. Lei 10 F/2020, de 26/03</p>	
21	IRS/IRC/Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a maio de 2021	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
21	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a maio de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade mensal e trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores,
31	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em março 2021	Modelo 30	Internet	n/a	

Ford Trucks Portugal entra em 2021 com novidades

A marca tem produtos inovadores e tecnologias atualizadas para o iniciar o ano com uma gama cada vez mais perto dos clientes.

A família F-Max, que agora inclui duas novas variantes, o F-MAX Blackline e o F-MAX L, tem mais especificações e opcionais, trazendo conectividade aos clientes da Ford Trucks.

Ao apostar na digitalização dos seus veículos, a Ford Trucks torna-os produtos de mobilidade conectada e equipados com tecnologias de última geração mais vantajosas para os clientes.

Entre as novas tecnologias está o cruise control ligado ao GPS e o Sistema multimédia que facilitam a vida tanto a condutores como a gestores de frota. Estas também permitem aos utilizadores da aplicação "My Ford Trucks" controlar os veículos remotamente, dando-lhes um maior nível de conforto.

O fabricante apresenta ainda ferramentas de controlo-remoto, integradas na tecnologia ConneCTruck, que permitirão aos gestores de frota monitorizar os veículos num computador ou tablet, com funções adicionais na aplicação móvel, tornando possível aceder ao histórico de dados do veículo e informação sobre a rota em apenas alguns cliques.

Outra novidade da Ford Trucks para este ano é que o Eco Mode passa a ser de série em todas as variantes do F-MAX. Com este modo ativado, o sistema gere automaticamente a eficiência do veículo, através do Max Cruise (cruise control predictive) e do Eco Roll que aproveita as descidas para garantir que o camião circula durante o máximo de tempo possível gastando o mínimo de combustível possível.

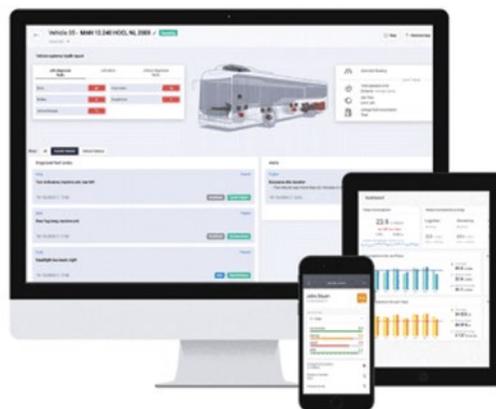
Os camiões passam ainda a ser equipados com a nova caixa de velocidades automatizada ZF EcoTronic de 9 velocidades, para maior conforto de condução, em especial em áreas urbanas com trânsito, reduzindo também o consumo de combustível e, conseqüentemente, o custo total de propriedade.

Parceria com a Stratio

A Ford Trucks Portugal expandiu a parceria com a Stratio depois de ter obtido bons resultados, com mais de 100 veículos novos vendidos em 2020 equipados com a Stratio Databox e a Plataforma Stratio instalada de origem.

Segundo o CEO da Ford Trucks Portugal, Bruno Oliveira, os principais objetivos da implementação desta parceria com a Stratio foram "ter visibilidade e aumentar a proximidade com os veículos vendidos, prever falhas dos principais componente e evitar a imobilização dos veículos, assim como reforçar o foco permanente no TCO (Custo Total de Propriedade) do veículo, tornando o motorista cada vez mais eficiente".

A aposta na tecnologia da Stratio faz parte desta dinâmica ao permitir assegurar uma manutenção mais eficaz dos veículos Ford Trucks para os seus clientes poderem estar na estrada o maior tempo possível a rentabilizar o seu investimento na marca, para além de conseguirem ter total visibilidade sobre os veículos para poderem prestar um apoio de excelência.



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

Schmitz Cargobull apresenta Geração ecológica de semirreboques

Baseados no tema “Repensar a sustentabilidade”, a EcoGeração da marca alemã de semirreboques inclui três versões: EcoFIX, EcoFLEX e EcoVARIOS. O denominador comum desta nova gama é o facto de todos contribuírem para uma maior poupança de combustível e redução das emissões de CO2 no transporte rodoviário.



EcoFIX

Trata-se de uma versão aerodinâmica do S.CS de cortinas, que permite uma poupança de combustível que pode ir até 5%. Com a zona traseira do semirreboque levantada, o veículo ganha uma forma aerodinâmica, reduzindo a inércia. Pode ser facilmente subida caso o reboque necessite de ser carregado até ao teto.



EcoFLEX

Contando com uma zona traseira flexível e rebaixável, na sua máxima extensão consegue uma altura de 4 metros à frente e atrás. Paralelamente a cortina é ajustada para corresponder à altura pretendida.



EcoVARIOS

Trata-se de uma opção para o transporte de grandes volumes e para a indústria automotiva, uma vez que tanto a frente como a traseira do semirreboque podem ser ajustados. Isto permite uma altura interior de três metros e uma altura total de quatro metros.

Nos dois últimos modelos, o teto é levantado manualmente com recurso a uma bomba hidropneumática e a altura é ajustada com pilares. De manuseamento fácil, este processo pode ser operacionalizado apenas por uma pessoa, demorando aproximadamente dez minutos, já incluindo o ajuste da cortina à nova altura.

Todos os produtos beneficiam das já conhecidas vantagens dos chassis da marca, assim como da garantia e dos serviços de conectividade.

Para mais informações contacte a Schmitz Cargobull Portugal.

Michelin alarga gama X Multi Energy

A marca conta agora com duas novas referências para equipar o eixo direcional e os eixos de tração de camiões de transporte regional.

Já disponíveis, os novos pneus Michelin X Multi Energy Z e D 315/80 R 22.5, complementam a gama formada pela medida

315/70 R 22.5, lançada em 2018. O Michelin X Multi Energy constitui a primeira gama de pneus dedicada ao transporte regional que melhora a eficiência em termos de consumo de combustível e das emissões de CO2, ao mesmo tempo que oferece um elevado rendimento quilométrico e uma ótima segurança, destacando-se pela sua polivalência de utilização.

A baixa resistência ao rolamento dos pneus Michelin X Multi Energy Z e D 315/80 R 22.5 permite:

- Uma poupança no consumo de combustível de até 0,7 litros por cada 100 km por comparação com a gama Michelin X Multi.
- Uma redução das emissões de até 1,82 kg de CO2 por cada 100 km .

A eficiência em termos de consumo, combinada com o elevado rendimento quilométrico, proporciona às frotas uma redução da pegada ambiental e permite otimizar os custos, ao mesmo tempo que responde às expectativas dos fabricantes de camiões, sujeitos à norma VECTO relativa ao nível de emissões.

Toda a gama Michelin X Multi Energy beneficia da marcação 3PMSF, o que garante um elevado nível de aderência em todas as condições climáticas. Além disso, a gama Michelin X Multi passa a poder ser resculturada e recauchutada, para otimizar os custos das empresas e minimizar o impacto sobre o meio ambiental, reduzindo o consumo de recursos naturais e a pegada de carbono.



Reta lança novo serviços de Orçamentação Online

A Reta – Serviços Técnicos e Rent-a-Cargo, S.A., empresa especialista em serviços de Manutenção e Reparação multimarca, de Camiões, Semirreboques e Autocarros, disponibiliza aos seus clientes um novo serviço de Orçamentação Online.

Com esta nova oferta, a empresa faculta aos clientes orçamentos de manutenção e reparação através de uma videochamada com o cliente, utilizando o WhatsApp. O orçamentista da RETA dá as indicações para que o cliente mostre durante a videochamada os danos a reparar, faz as perguntas necessárias e o orçamento é elaborado e enviado ao cliente em poucas horas.

Este novo serviço online permite à empresa manter-se próxima dos clientes e demonstrar a sua capacidade de adaptação às novas circunstâncias, simplificando e facilitando processos e as reparações necessárias às viaturas.

Scania une-se à Cruz Vermelha Portuguesa no combate a COVID-19

No âmbito do seu programa de Responsabilidade Social Corporativa, a SCANIA decidiu doar à Cruz Vermelha Portuguesa toda a receita angariada através da venda dos calendários solidários que produz.

A verba será aplicada na iniciativa que está a levar a cabo pela Cruz Vermelha Portuguesa para dar resposta à crise do coronavírus em Portugal.



A Scania investe numa unidade de montagem e num laboratório de baterias elétricas

Com a rápida expansão da gama de camiões, autocarros e motores elétricos da Scania, a empresa planeia, durante os próximos anos, investir mais de 1 bilião de SEK (cem milhões de euros) numa unidade de montagem de baterias em Södertälje, na Suécia. O passo inicial será a construção de uma unidade de 18 000 m², prevista para o início de 2021, com o objetivo de estar totalmente operacional em 2023. Esta unidade irá montar módulos e pacotes de bateria a partir de células que são entregues pela fábrica de baterias da Northvolt, em Skellefteå. Os pacotes de bateria serão personalizados para variadas aplicações e entregues para montagem nas próximas carroçarias, que está a ser simultaneamente reorganizada para montagem paralela de veículos com motores elétricos e de combustão.

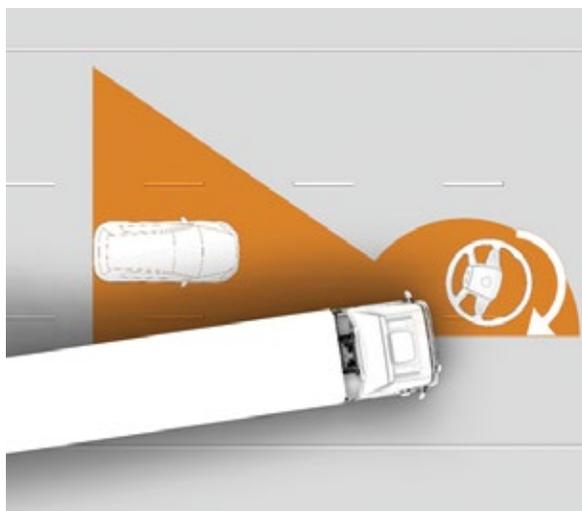
Scania lança Direção Eletricamente Assistida

A Scania está a introduzir como opção nos seus camiões, a Direção Eletricamente Assistida (EAS).

Esta funcionalidade irá melhorar a experiência de condução e possibilitará novos ou melhorados sistemas de apoio ao condutor.

O sistema EAS da Scania é eletro hidráulico, dependente da velocidade e proporciona por exemplo, o retorno ativo e compensação para desvio induzido por vento lateral. O algoritmo de controlo inclui fatores como, por exemplo, velocidade, assegurando que o binário do volante é sempre proporcional à resistência que advém das rodas. Com a direção eletro hidráulica, a roda volta a neutro por si só. Este é um benefício extra quando se está a fazer marcha-atrás.

Os sistemas baseados em EAS partilham uma lógica de aviso comum com níveis de ativação crescente com som, luzes coloridas, etc., eventualmente, em alguns casos, com direção ativa do camião. A maioria das funções pode ser ativada ou desativada pelo condutor.



Simulador de condução já está no MARL

O simulador de condução de alta performance, propriedade da ANTRAM e da ANTROP, já se encontra no espaço do IPTrans, no Mercado Abastecedor da Região de Lisboa (MARL).

Este sofisticado equipamento, cuja exploração foi cedida ao IPTrans, com o apoio técnico da nossa parceira CR&M – Condução Ativa de Condução, Lda, vai ser um instrumento fundamental para a realização do futuro curso de Técnico/a de Condução de Veículos de Transporte Rodoviário.

O equipamento será ainda muito útil para a educação rodoviária de todos os alunos que frequentam os cursos do IPTrans, quer dos Técnicos de Gestão de Transportes mas também todos os outros.

Os próximos passos passarão pela definição do lay-out de organização do equipamento e acessórios, montagem e realização de obra de isolamento do espaço do simulador.

Entretanto, o IPTrans foi certificado para o exercício da atividade de formação de motoristas de veículos pesados de mercadorias e de passageiros, com vista à obtenção de Certificado de Aptidão de Motorista (CAM).

As próximas etapas serão o reconhecimento do curso de formação e a autorização dos centros de formação, nomeadamente as instalações do IPTrans, em Loures e no MARL.



Apostando na Qualidade IPTrans inicia renovação do mobiliário das salas de aulas

O IPTrans iniciou, em janeiro, o processo de renovação do mobiliário de todas as salas de aulas, com a renovação de duas salas de aulas. Iremos prosseguir e concluir este investimento, durante o presente ano letivo, com a expectativa de podermos aproveitar os apoios, ainda por clarificar, do PRR – Plano de Recuperação e Resiliência.

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



antram

Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias