revista
antram
Nº 399 | mai/jun/jul 2021 | Ano XLI | 2,50€
Órgão Oficial da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias | www.antram.pt

facebook
www.facebook.com/Antram.Sede

congresso

29 e 30 de outubro de 2021
Palácio de Congressos do Algarve - Hotel Salgados Palace

grande entrevista

António Bagão Félix

O PRR falha, ao ignorar a produtividade, que é a questão chave do país

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: região.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: região.lisboa@antram.pt

DIREÇÃO REGIONAL DO SUL
MARÉ – Mercado Abastecedor da Região de Évora
Escritório E801 – E803, 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

grande entrevista
António Bagão Félix
O PRR falha, ao ignorar a produtividade,
que é a questão chave do país pág. 4

destaque
20.º Congresso Antram pág. 12

associativismo
João Gouveia é eleito
Vice-presidente da Direção Nacional da ANTRAM pág. 14

opinião
O Regime do trabalho noturno
no Sector pág. 20

A Segurança Rodoviária
e a Norma NP ISO 39001:2017 pág. 23

notícias dos associados pág. 30

comerciais pág. 40

espaço IPTrans pág. 48

Revista ANTRAM n - 399

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** Ana Souta, Catarina Filipa Cavaleiro (PwC), Domingos Arouca (IPTrans), Graça Santos, Joana Araújo (FM & Associados), José Encarnação, José Maria Bourbon, Mónica Silva, Palmira Pinto (ACT), PwC, Susana Mariano · **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: regiao.norte@antram.pt · **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 2º Esq. - Sala A - Pedrulha 3021-901 Coimbra Tel.: 239 497 940 / Fax: 239 497 948 / regiao.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: regiao.lisboa@antram.pt · **Direção Regional do Sul**: MARÉ – Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EB01 – EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 · E-mail: neuza.santos@antram.pt · **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, Nº1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 · E-mail: luisa.goncalves@antram.pt · **Design e Maquetagem:** João Cazenave - joao@cazenave.pt

editorial

Pedro Polónio
Presidente da Direção Nacional

O ano de 2021 tem-se revelado desafiante para a maioria dos sectores. O nosso sector não é excepção.

Se o aço bate recordes, o gasóleo sobe de forma exponencial.

Se os chips escasseiam, o alumínio, a ureia, o cobre, os cereais, plásticos entre muitos outros, sobem sem parar, alguns mais de 100%, também a mão-de-obra do sector atinge valores nunca antes vistos, os pneus aumentam de custo, os semirreboques e tractores sobem de forma relevante, os IUC´s ficam mais caros e sem isenções.

Numa palavra, o nosso sector vive actualmente uma forte pressão que, temo, pode vir a piorar nos meses de inverno que se avizinham, por serem meses de menor actividade económica.

Estamos, pois, perante um momento de vida económica que se revela muito complexo e ao qual se associa um momento político muito contrário ao nosso sector. Hoje, como nunca, com a imposição de metas, porventura inalcançáveis, de transição energética e de redução da pegada ecológica, temos os decisores políticos, nacionais e europeus, a afastarem-se do nosso sector e a privilegiarem outros modos de transporte.

Podemos censurar esta deriva, mas, mais importante, teremos que saber viver com ela, amenizando-a o mais possível, mostrando que somos essenciais e que também este sector pode reduzir a sua pegada carbónica sem ser através do seu desaparecimento. Existem, de facto, formas de o transporte rodoviário ser menos poluidor, desde logo no confronto entre transporte público e transporte privado. O nosso, o primeiro, claramente mais eficiente do que o segundo e que, dessa forma, deve ser privilegiado ao passo que, o segundo, deve ser dificultado.

São estas as mensagens que temos procurado transmitir aos decisores políticos. Confesso que, muitas vezes com dificuldade, uma vez que nos deparamos com um grande desconhecimento do mundo real por parte dos nossos decisores e, pior do que tudo, com tomadas de decisões por parte de Ministérios, com impacto no nosso sector, que são totalmente desconhecidas pela nossa tutela mais directa. Vive-se, em suma, uma grande confusão governamental onde todos os diferentes Ministérios adoptam decisões a mais das vezes contraditórias entre si.

O nosso papel directivo é tentar defender o nosso sector, o que temos feito, informando, igualmente, para as enormes dificuldades que estamos a passar e para o sentimento de insatisfação geral vivido pelos empresários. Esperemos que este nosso trabalho possa produzir algum efeito.

No entanto, percebamos todos, não é a ANTRAM ou o Governo que vai resolver a maioria dos problemas do sector.

Voltando ao início deste texto. Dada a escassez de matérias-primas, assistimos hoje ao aumento relevante dos custos de construção e da compra de casas. Em muitos casos superiores a 10 e 15%. A isto se chama o funcionamento do mercado. De facto, o mercado tem que ser capaz de se adaptar às mudanças e tem que ser capaz de repercutir os aumentos dos custos.

No caso do transporte público rodoviário de mercadorias, não há qualquer ajuda pública ou medida governamental que nos vai resolver os problemas. Mesmo a recente medida de controlo das margens de distribuição, nada representará para o nosso sector. A solvabilidade das empresas de transporte depende, em grande medida, das boas decisões de gestão individuais e, mais do que resignarmo-nos como coitadinhos, está nas mãos de cada um olhar para o mercado e tomar as melhores decisões de gestão. Quer ao nível dos preços, quer da capacidade de frota disponível, mercados principais, desequilíbrios entre importação e exportação e respectivas repercussões nos preços.

Espero, honestamente, que todos nós consigamos tomar as melhores decisões nas nossas empresas.

Aproveito, por fim, para desejar boas férias a todos, agradecendo as inscrições já obtidas para o congresso a realizar em 29 e 30 de Outubro no Palácio de Congressos do Algarve, no Hotel dos Salgados Palace, onde poderemos, de forma presencial e com toda a segurança, discutir o sector, analisar os problemas e propor soluções.

INVENCÍVEL

VENCEDOR ABSOLUTO

NOS TESTES COMPARATIVOS DA IMPRENSA EUROPEIA

Os motores de 13 litros da Scania apresentam resultados recorde e o seu desempenho tem sido reconhecido a todos os níveis. O Scania 540 S foi o campeão absoluto entre os principais testes comparativos de camiões do mundo. Os testes dos 1.000 pontos (1000 Punkte Test) e do European Truck Challenge (ETC), que foram publicados pelas mais prestigiadas revistas do setor na Europa como a *Lastauto Omnibus* ou *KFZ Anzeiger*, avaliam qualidades relacionadas com a cabina, o ambiente do motorista, o conforto para dormir ou a condução na estrada e o Scania 540 S tem sido imbatível, obtendo a maior pontuação geral em ambos os testes, com o menor consumo de combustível e a maior velocidade média.

um scania uma árvore

CONFIGURA O TEU CAMIÃO

SCANIA

scania.pt

António Bagão Félix

O PRR falha, ao ignorar a produtividade, que é a questão chave do país

A Presidente da Comissão Europeia esteve em Portugal e anunciou a aprovação do PRR português, ao abrigo do Mecanismo de Recuperação e Resiliência. Na ocasião, o Primeiro-Ministro destacou a enorme participação da sociedade civil e referiu ainda que o PRR vai garantir uma economia mais competitiva, empresas mais produtivas e mais emprego digno e com direitos e vai permitir avançar na convergência com a União Europeia. Começo por lhe perguntar se acredita, como o Primeiro-Ministro, que o PRR vai transformar profundamente a nossa economia.

Este plano é bem-vindo, desde logo porque é um montante considerável. Se juntarmos a isso o Portugal 2020 e o plano de fundos estruturais que vai até 2027, no conjunto estamos a falar de qualquer coisa como 60 mil milhões de euros durante o espaço de 9 anos. O que, realmente, é uma oportunidade fundamental para que a economia e a sociedade melhorem significativamente após uma pandemia com efeitos bastante nefastos.

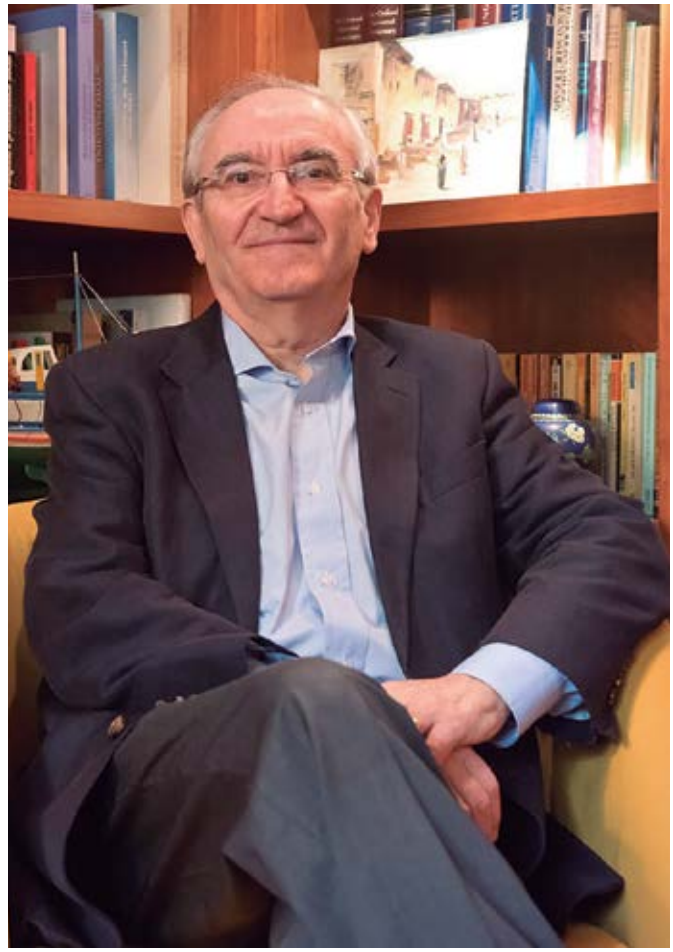
No entanto, eu acho que os planos são sempre os melhores do mundo até se iniciar a sua aplicação. O problema vem depois, na sua execução, no modo como se aprovam as dotações a distribuir ou a realizar e na medição dos efeitos diretos e indiretos na economia e na sociedade.

Nesse sentido, este plano inova naquilo que são os baluartes definidos pela própria Comissão - economia e sociedade digital, transição climática, aspetos de restruturação de setores fundamentais do aparelho do estado – mas, quando verificamos em detalhe alguns desses programas, 'entramos' numa linguagem muito prolixa, que precisa de ser descodificada. Esta proposta não anda muito longe do cardápio habitual dos planos apresentados no contexto da Comunidade Económica Europeia e agora da União Europeia.

Nós temos de aprender com os erros do passado, com as deficiências ao nível da gestão dos programas, com uma relativa falta de transparência e com a ânsia de gastar dinheiro por gastar dinheiro… Até porque este plano tem um limite temporal bastante curto – até 2026 – e, portanto, o perigo é o de gastar depressa e mal.

Mas, no fundo, como é que podemos corrigir esses erros do passado?

Eu espero que seja uma excelente oportunidade mas, normalmente, os planos só se discutem quando são a expressão de montantes a distribuir. Nós sabemos que, muitas vezes, os problemas estruturais do nosso país não se resolvem apenas com dinheiro e, às vezes,



(O PRR) é um plano que trata da máxima recuperação para o aparelho do Estado, com um insuficiente apoio à economia de mercado, às empresas e ao mundo do trabalho

(Um Estado) bipolar, demasiado invasivo e grande para pequenas questões, e demasiado exíguo para as grandes questões estruturais

é o dinheiro que estraga o desenvolvimento dessas reformas, quer ao nível do aparelho de Estado, quer ao nível do tecido empresarial. Acho que este programa, que me parece formalmente bem feito, embora não meça os efeitos imediatos na economia e nos alvos sociais, dececionou-me um pouco, porque é um plano que trata da máxima recuperação para o aparelho do Estado, com um insuficiente apoio à economia de mercado, às empresas e ao mundo do trabalho. Em relação à distribuição dos fundos e das medidas, corre o risco de se tornar num estimulante para o Estado e num 'placebo' para as empresas: há 'excesso de Estado', uma espécie de um Estado 'glutão' e há uma insuficiência para as empresas.

Do que disse a Presidente da Comissão Europeia e o Primeiro-Ministro, 33% das verbas são para a componente ambiente e 22% para a componente digital. 45% serão para o reforço da resiliência que parece que tem muito a ver com o Estado…

Sim. Na minha perspetiva, a reforma profunda do Estado é um bem para a sociedade e para a economia. Desde logo ao nível social, como o combate à pobreza ou a formação profissional, o sistema de justiça - que se quer mais célere e, portanto, mais justo -, os sistemas de serviços de saúde… Isto, se for bem feito, terá consequências positivas, ainda que a prazo, no funcionamento da própria economia. Simplesmente, a história mostra-nos um Estado, bipolar, demasiado invasivo e grande para pequenas questões, e demasiado exíguo para as grandes questões estruturais.

Eu não vi neste plano qualquer reforma de fundo do Estado, para além de aspetos de natureza técnica, por exemplo, um Estado mais digital, como, aliás, tem vindo a ocorrer nesta década, em que o Estado português evoluiu muito. O que eu tenho ouvido falar é da entrada de novos funcionários públicos - caminhamos para 800 mil. Quando devíamos estar a pensar numa diminuição do peso dos encargos do Estado, estamos a aumentá-lo.

Um dos erros, com consequências mais nefastas para Portugal, foi voltar a reduzir o horário de trabalho dos funcionários públicos de 40 horas para 35 horas, ou seja, uma redução de 16,6% nas horas de trabalho. Ora, se há uma redução de 16,6% nas horas de trabalho do Estado, isso significa que deveria haver um aumento de produtividade correspondente, para não haver necessidade de mais volume de pessoal no Estado. Mas a produtividade terá aumentado marginalmente, o que origina dois tipos de consequências:

PERFIL

António Bagão Félix, 73 anos, é casado, tem duas filhas e quatro netas. É licenciado em economia pelo atual ISEG – à época ISCEF – e Doutorado Honoris Causa pela Universidade Lusíada em Ciências da Economia e Empresa.

Atualmente aposentado, o seu último cargo foi o de Presidente do Conselho Diretivo do Centro de Informação, Mediação, Provedoria e Arbitragem de Seguros.

Exerceu também várias funções governativas, das quais se destaca Ministro das Finanças e da Administração Pública, Vice-Governador do Banco de Portugal, Membro do Conselho de Estado, Ministro da Segurança Social e do Trabalho e Secretário de Estado da Segurança Social.

Paralelamente a estas funções governativas e este percurso no setor público, António Bagão Félix distinguiu-se ainda por um percurso catedrático: tendo sido Professor Catedrático Convidado na Universidade Lusíada durante mais de 10 anos e ainda Presidente do Conselho Fiscal da Sociedade Científica da Universidade Católica Portuguesa e Membro do Conselho Superior da Universidade Católica Portuguesa.

Um confesso humanista — ou "personalista" como prefere ser chamado — teve também um percurso muito ativo no mundo "social", tendo sido Presidente da Comissão Nacional Justiça e Paz e da Assembleia Geral da União das Misericórdias Portuguesas e também membro de órgãos Sociais em várias ONG, como a Caritas, Banco Alimentar Contra a Fome e Special Olympics, entre outras.

A escrita é outra das suas paixões, tendo-se traduzido em vários livros como "O Cacto e a Rosa", "O Conto do Vigário" e "Um dia haverá" mas também em livros mais técnicos como "Ética aplicada à Proteção Social", "Política de Segurança Social" e "Emprego e Formação".

Com uma participação ativa tão vasta e intensa na vida pública, viu o seu percurso ser reconhecido ao ser condecorado com a Grã-Cruz da Ordem do Infante D. Henrique em 2016, depois de, já em 2005, lhe ter sido atribuída uma Medalha de Defesa Nacional de 1ª Classe e outra de Cavaleiro da Ordem de Nossa Senhora de Conceição.

Os impostos cobrados sobre o produto interno bruto foram os mais elevados de sempre

a primeira é rigidificar a despesa pública; a segunda é, ao ter de avançar com um aumento do volume da função pública, distribuir os recursos a ela destinados por mais pessoal e, portanto, não há mecanismos fundamentais para premiar o mérito, a competência e uma carreira profissional com conta, peso e medida no Estado. O Estado privilegia o volume em relação ao efeito preço, privilegia o total pago a mais funcionários, em vez de uma melhor distribuição e uma melhor preservação do poder de compra da função pública. Vejo o estado sempre com a tendência de remar mais e pilotar menos e, nesse aspeto, este plano deixa-me, de algum modo, insatisfeito. Este plano é uma espécie de braço monetário do Governo para os próximos anos, vai ser encarado pelos eleitores como o grande distribuidor de subsídios e o grande criador de mais emprego público e, em consequência, o maior alimentador da sua base eleitoral preferencial, que, de facto, no Partido Socialista é a administração pública. Cada vez mais o Estado se confunde com o partido que está no Governo.

A atual "geringonça" política também condiciona as políticas que o PS tem que desenvolver, a possibilidade de se fazerem verdadeiras reformas do Estado?

Sim. As soluções políticas são todas legítimas, se forem feitas no quadro parlamentar. Mas é uma falácia pensar-se que ver um programa e ver os orçamentos de Estado e os principais instrumentos legislativos apoiados por partidos à esquerda do Partido Socialista resolve algum problema. Porque o Bloco de Esquerda ou o Partido Comunista, cada um à sua maneira, são direta ou indiretamente contra a União Europeia, contra o Euro e contra a Aliança Atlântica, toleram apenas, sem qualquer entusiasmo, a iniciativa privada e são ótimos a discursar sobre a distribuição. Para o que não são é para a criação de riqueza. Estes partidos, não me parecem ser aqueles de que o país precisa para fazer reformas fundamentais, tais como uma reforma fiscal. Nós atingimos, no ano da pandemia, a maior carga fiscal de sempre. Significa que os impostos cobrados sobre o produto interno bruto foram os mais elevados de sempre. Eu estive a fazer umas contas e a carga fiscal em 2020 só aumentou porque houve aumento do IRS. Porque o IRC teve, naturalmente, um quebra de 20,1%. Os impostos indiretos também desceram, como o IVA e o imposto sobre produtos petrolíferos (menos atividade)… Os únicos impostos que aumentaram – em 630 milhões de euros –, foram os rendimentos do trabalho. Isto não faz qualquer sentido! A estrutura fiscal alterou-se: em 2019, os impostos diretos relativamente ao total de impostos foram de 43,2%; já em 2020, ano da crise, aumentaram para 44,3%, em consequência do aumento dos rendimentos de trabalho, porque os lucros das empresas e o IRC diminuíram. Ao invés, os impostos indiretos diminuíram.

Em 2020 aconteceram duas coisas: por um lado, os mecanismos da diminuição das consequências da pandemia foram sobretudo transformados em proteções de lay-off, o qual está sujeito a IRS. Por outro lado, em 2020 foram alteradas as taxas de retenção, aumentando-as.

Mas, em relação à questão da fiscalidade, qual é então a sua visão sobre a reforma que o país deveria fazer?

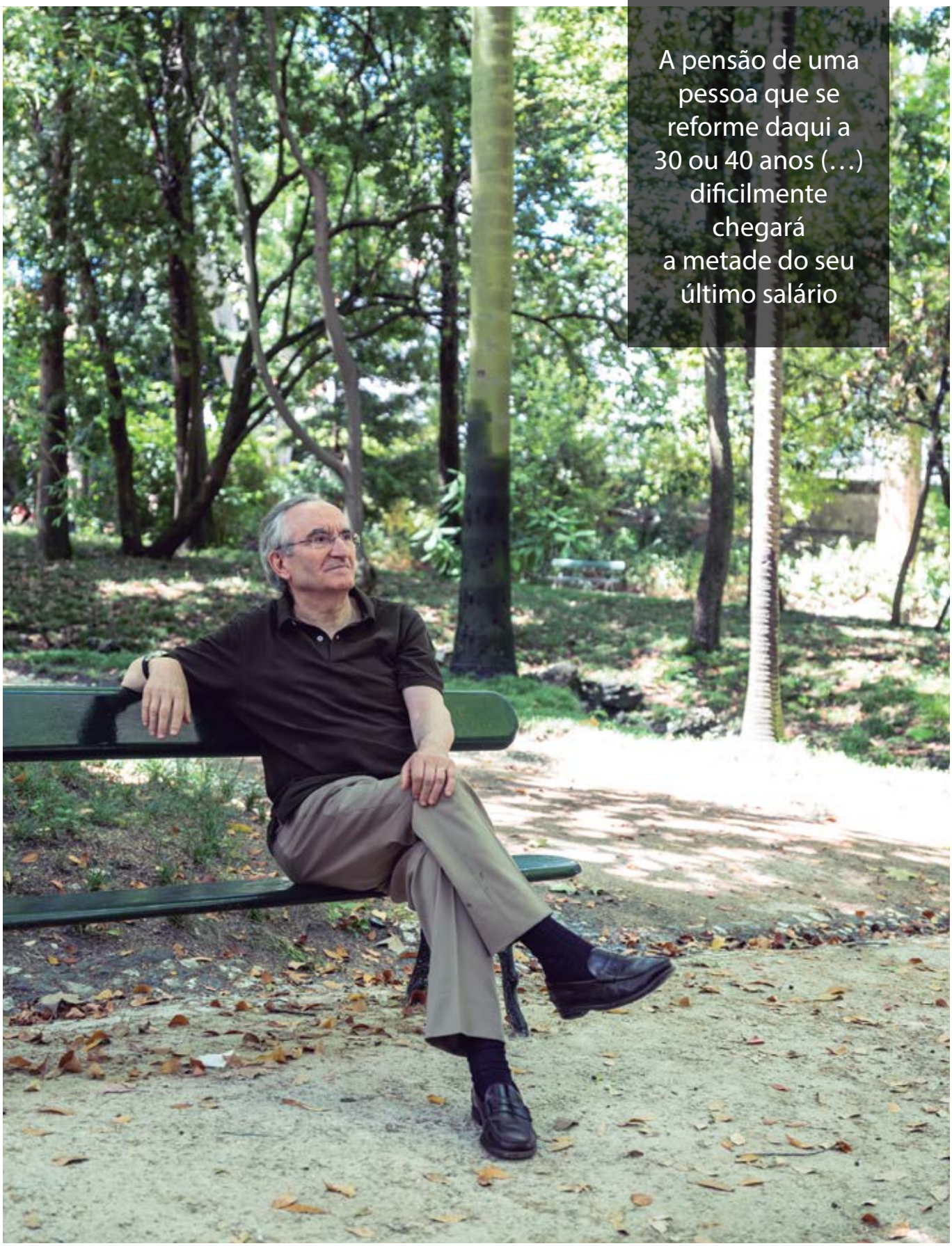
No meu entender, a reforma fiscal, em primeiro lugar, tem de ser consistente a médio / longo prazo para percebermos qual é o caminho, isto é, não podemos andar constantemente em ziguezagues fiscais. Hoje é um Governo e toma uma posição; amanhã é outro Governo e toma outra posição em relação a uma certa medida. Temos de saber qual é o caminho e também tem de ser simples de entender, simples de executar e simples de controlar e não este emaranhado em que andamos todos permanentemente a viver.

> Não podemos andar constantemente em 'ziguezagues' fiscais

Esse médio / longo prazo implica o tal acordo de regime, digamos assim…

Exatamente, como implica na justiça, na proteção social, etc.. E isso tem de se fazer, pelo menos, com o PSD.

Evidentemente que os impostos não podem diminuir da forma como todos desejamos, tem de ser lentamente, sob pena de o Estado passar a ter défices, que não são desejáveis nem possíveis. No domínio dos impostos diretos, no IRS deve haver, a pouco e pouco, alguma redução da taxa marginal para a classe média. Não faz sentido que uma pessoa que ganha 1500 euros por mês seja considerado fiscalmente rico. Por exemplo, a nossa taxa de IRS marginal máxima que é de 48% aplica-se a rendimentos anuais superiores a 80 mil euros, enquanto em França só se aplica a rendimentos



A pensão de uma pessoa que se reforme daqui a 30 ou 40 anos (…) dificilmente chegará a metade do seu último salário

O nosso futuro está em 3Ps: Produtividade, Poupança e Procura Externa

anuais superiores a 500 mil euros. O sistema fiscal transformou-nos em ricos ou quase ricos, o que é um absurdo.
Quanto ao IRC, eu acho que tem de haver uma diminuição, porque quer a taxa do imposto quer as derramas nos estão a tirar uma oportunidade até do ponto de vista da competitividade global. Um país como o nosso só tem quatro maneiras de ser competitivo no exterior: a primeira é através de moeda própria. Já não temos. A segunda é ter recursos naturais. Não temos, a não ser nos serviços de turismo. A terceira é uma elevada produtividade, a qual também não temos e, se quisermos ter, isso demora muito tempo (esse, aliás, é um dos pontos em que o PRR falha, ao ignorar a questão da produtividade, que é a questão chave do país). E, finalmente, a arma fiscal, designadamente no IRC.

Mas o António Costa e Silva, numas referências que fez sobre o PRR, estaria a pensar no aumento da produtividade, um desafio que ainda não resolvemos …
Não, não resolvemos… porque a produtividade tem de ser assumida como grande desígnio estratégico nacional. Eu costumo dizer que o nosso futuro está em 3ps: Produtividade, Poupança e Procura Externa. E a produtividade não se altera por decreto. Exige sistema de ensino preparado e qualificado e nós estamos muito longe de o ter… Por exemplo, no PRR volta-se a falar em escolas profissionais, mas as palavras são as mesmas de há 30 anos ou de há 40 anos quando eu fui secretário de estado do emprego e formação profissional e era ministro da educação Roberto Carneiro, altura em que lançámos as escolas profissionais…
Continuo a pensar que foi uma boa ideia mas, a certa altura, está-se a 'patinar sobre o mesmo gelo' e alguma coisa tem de ser feita. Por exemplo, a propósito do ensino profissional, eu acho que este tem de ser novamente prestigiado, tem de ser considerado no mercado de trabalho como um valor acrescentado e 'o mundo não está para aí virado'. Aliás, como acontece com a maior parte das licenciaturas do ensino superior. Quero dizer: uma família investe financeiramente para permitir que os seus filhos possam tirar um curso superior e, depois, são remunerados pouco acima do salário mínimo nacional…
E há outras questões que são essenciais para a produtividade. A celeridade da justiça é fundamental, como é a questão da relação com o Estado e a das leis laborais. Ora, basear uma reforma laboral com os partidos à esquerda do atual governo é uma contra reforma laboral. Significa rigidificar o mercado de trabalho, premiar a estagnação e mediocridade, nivelar por baixo e atacar a meritocracia. Eu não sou muito a favor da flexibilidade dos despedimentos. Mas sou favorável à flexibilidade da contratação. Se eu perguntar a uma pessoa que está desempregada se prefere continuar assim ou ter um posto de trabalho que pode ser a prazo, ela prefere a segunda opção. Nós estamos a atrofiar os mecanismos de flexibilidade ao nível da contratação e isso não é bom para ninguém.
A flexibilidade na contratação pode ser benéfica do ponto de vista das oportunidades de emprego e de investimento das empresas?
Absolutamente. A questão da contratação a termo deve ser considerada como bem-vinda. Onde devemos ser mais duros é quando se salta do uso da contratação a termo para o seu abuso. Quando

nós temos leis rígidas, evidentemente temos uma execução das leis 'flexível'. Ao invés, devemos ter leis flexíveis e fiscalização rigorosa da lei. Mas nós optamos sempre por leis muito rígidas, muito firmes, muito hirtas e depois anda tudo a enganar-se uns aos outros. E repare quem é o principal promotor de contratação a termo: é o próprio Estado!

Há um tema que ainda não abordámos que é o da reforma da segurança social e a sua sustentabilidade…

Nós temos dois tipos de reforma de sistemas de proteção social. Uma reforma paramétrica – dos principais parâmetros que formatam o modelo - e uma reforma sistémica, que vai para além dos parâmetros.

Quanto aos parâmetros, já fizemos praticamente tudo o que era possível e estamos até adiantados em relação a países como a vizinha Espanha, ao nível da taxa da redução das pensões, do regime contributivo, da própria natureza do cálculo das pensões e do fator de sustentabilidade.

Nós podemos gostar mais deste ou de outro modelo qualquer, mas o choque com a realidade é fundamental. Mais tarde ou mais cedo, as pessoas vão perceber as restrições elevadíssimas que o atual modelo põe à sociedade e aos futuros reformados, designadamente por razões demográficas. Em Portugal vivemos cada vez mais tempo mas nascemos cada vez menos. Isto faz com que a parte distributiva, se o bolo for igual, dividido por mais pessoas, vai dar uma fatia menor a cada um. Isto é pura aritmética, não vale a pena filosofar muito sobre isto, nem criar teorias que não correspondem minimamente à realidade.

Temos de ir para caminhos das reformas sistémicas, ou seja, manter incólume o regime de proteção social pública – das pensões públicas – que é um ativo civilizacional europeu, mas dar liberdade às pessoas para que parte da sua poupança possa ser aplicada em regimes contratuais, não alternativos, mas suplementares em relação à proteção pública. Isso faria esbater aquilo que é a realidade: a pensão de uma pessoa que se reforme daqui a 30 ou 40 anos dificilmente chegará a metade do seu último salário. Temos de começar a criar alternativas que, pelo menos, permitam às pessoas com mais possibilidades de poder encaminhar parte da sua poupança para mecanismos contratuais que amenizem ou amorteçam o impacto das dificuldades da segurança social.

Precisamos de meios, de recursos. É interessante porque, neste domínio, é como se, às vezes, as pessoas não pudessem saber a verdade… É agreste, dura, crua, mas vale a pena enfrentá-la. Uma reforma destas precisa dos principais partidos políticos que enformam a economia social de mercado.

Até que ponto é que a imigração é uma resposta e uma solução?

A imigração é uma resposta mas não é uma solução para o que acabei de referir. Havendo mais pessoas que legítima e legalmente estão em Portugal a trabalhar, esbate um pouco o problema da demografia de que falei há pouco, aumentando o número de contribuintes para o sistema da segurança social.

Acontece é que o sistema da segurança social é um sistema de chapa cobrada, chapa gasta: as contribuições caiem e saem no mesmo ano para outros fins.

Temos mais contribuintes, mas esse dinheiro dos contribuintes não é posto à parte para aquela pessoa, ou seja, nos anos em que os imigrantes são contribuintes ativos como trabalhadores, evidentemente que aumenta as receitas nesses anos, mas eles depois também vão ser, e com toda a legitimidade, reformados como qualquer um de nós. A questão dos imigrantes esbate o problema e adia a questão de fundo…

Outro tema que gostava que comentasse é o do Rendimento Social de Inserção. Há poucos dias, o Presidente da Conferência Episcopal Portuguesa criticava o atual modelo, dando a entender que o rendimento não estava suficientemente associado à requalificação das pessoas, à sua reintegração na sociedade…

Exatamente. Inicialmente chamava-se rendimento mínimo garantido. Quando se deu a mudança de nome para RSI eu era, na altura, o Ministro do Trabalho e da Segurança Social. Não correspondeu apenas a uma mudança de nome - a própria legislação foi alterada - na medida em que tornou mais clara a ideia de que esta prestação é uma espécie de direito-dever. Qual é o dever? Aumentar a educação, proteger os filhos, participar em ações de formação profissional, de requalificação, de reconversão, etc. Isso está explícito na lei. Outro ponto que, na altura, também foi muito discutido, foi o do fim da renovação automática desta prestação. Ao fim de 12 meses caducava e a pessoa ou família em causa tinha de provar que os seus rendimentos continuavam abaixo do limiar da pobreza e, por outro lado, tinha feito aquilo a que a segurança social o obrigava como dever da própria prestação.

No Governo de José Sócrates acabou-se com isso e voltou-se à renovação automática. Esta, para mim, é uma questão fundamental: não pode haver uma renovação automática de uma prestação destas a qual, aliás, conta com o benefício da inação e da inércia do Estado e dos sistemas públicos. Quando o Senhor Bispo refere isso – e bem - na medida em que esta prestação é uma prestação a cujo direito correspondem deveres e esses deveres, ou são verdadeiramente fiscalizados e operacionalizados, ou então estamos perante uma situação inadequada. Por este motivo, eu acho que este ponto deveria ser novamente discutido… Mas esta é também uma prestação cheia de pruridos ideológicos: se eu estivesse a dizer isto num debate parlamentar era logo considerado reacionário, pessoa sem qualquer sensibilidade social… Este debate é sempre enquistado…

Ainda a este propósito, de vez em quando ouve-se falar de alguns países, nomeadamente de países do norte da Europa, que atribuem uma espécie de rendimento mínimo garantido, às pessoas que estejam em situação de desemprego e que isso é considerado benéfico para a economia…

Houve uma experiência piloto na Finlândia que não teve grandes resultados. Na Suíça essa possibilidade foi chumbada em referendo. Houve alguns desenvolvimentos no Alasca e noutro estado americano, mas não passou disso.

Sobre esse tipo de dinheiro, uma espécie de envelope financeiro que pode ser entregue às famílias, eu tenho duas posições: se isso for uma medida para, num determinado momento de uma sociedade, estimular a recuperação económica, por via do consumo, é uma medida que pode fazer algum sentido. Por exemplo, foi o que fez a administração Trump, reforçada pela administração Biden. Em vez de andar com um sistema de segurança social cheio de regras,

no qual se perde muito dinheiro com a burocracia, foi dado um cheque a cada americano e, depois, há um certo retorno. Isto, durante um ou dois anos, tem alguma lógica.
Acontece que uma prestação nestas condições para sempre é impossível no atual quadro. Se Portugal quisesse dar às pessoas por mês 250 euros, ou seja, 3 mil euros por ano, estávamos a falar de 30 mil milhões de euros por ano, ou seja, eram 15% do PIB. Ora, nós de impostos cobramos 40 e tal mil milhões… É impossível.
E depois tem outro aspeto que, numa sociedade latina como a nossa, é muito perigoso: é o eliminar dos incentivos ao trabalho. Não pode acontecer. Para isso, já nos chega determinado tipos de prestações que são uma forma de as pessoas viverem de subsídios do Estado e não aceitarem ofertas de trabalho que às vezes têm.

Nós temos políticos mas não há estadistas

Ainda sobre o papel do Estado na economia, há pouco referia que, às vezes, há mais Estado, onde devia haver menos, e há menos, onde devia haver mais. Qual a sua visão sobre o papel do Estado na economia social de mercado?
O nosso Estado sofre de apoplexia e de várias ondas que o incham. Inicialmente, a administração central era um aparelho relativamente contido mas foi aumentando. A certa altura, foi criando satélites à volta, que são as chamadas autoridades, que são uma forma de gastar mais dinheiro, às vezes sem grande eficácia. E depois temos a questão das autarquias, a questão das parcerias, ou seja, o Estado, a certa altura, atropela-se dentro de si próprio. É fundamental perceber o que nós queremos que o Estado faça mas, se fizer, fazer bem e não atrapalhar a sociedade. Porque cada euro de impostos que é retirado à sociedade, ou seja à economia de mercado, vai para o Estado. Nós temos de perceber se esse euro de impostos tem um benefício coletivo ou não. E essa análise, esse exame, nunca é feito. Se nós fôssemos fazer, para cada função do Estado, esta relação entre a utilidade do euro cobrado por impostos e a desutilidade do euro cobrado à sociedade, eu creio que iríamos chegar a uma série de conclusões que tornariam o Estado mais pequeno e mais forte.

E não precisamos da tal discussão que clarifique o que é que queremos que o Estado faça?
Exatamente. As funções do Estado dividem-se em três grandes grupos: as próprias da soberania, como negócios estrangeiros, justiça, administração interna e finanças; como segunda função, temos as atividades de caráter geral a prosseguir - que têm a ver, sobretudo, com os aspetos sociais, como a educação, segurança social, saúde – e, aí, a questão que se coloca é como é que se pode conciliar as diferentes iniciativas públicas, privadas e sociais; e, finalmente, temos um terceiro grupo de funções em que o Estado é fornecedor de si próprio, em que faz funções que podia comprar na sociedade, o chamado outsourcing… Ainda há muitas funções do Estado que poderiam ser exercidas pela sociedade.

Qual é, na sua opinião, o papel do Presidente da República em todas estas questões? Até que ponto o mesmo está a ser integralmente cumprido?
Bem… o Presidente da República tem funções relativamente limitadas, do ponto de vista constitucional e, portanto, o seu magistério é sobretudo de influência. E, neste sentido, a inteligência e a capacidade de comunicar invulgar que o atual PR tem constitui uma boa oportunidade para poder influenciar os decisores políticos parlamentares e executivos relativamente a reformas de fundo.
Os tempos não estão muito para isso, tenho pena, mas gostaria que, nos 5 anos que quase ainda tem pela frente, o PR pudesse contribuir para as questões de uma melhor fiscalidade, um sistema de justiça mais justo e célere, políticas de natalidade que pudessem ser consideradas como um grande objetivo nacional, melhoria do sistema de ensino…

Mas os tempos não estão para isso porque temos a "geringonça" ou por outras razões?
Por ambas, mas sobretudo pelas outras razões. Eu acho que, atualmente, os partidos têm sobretudo uma estratégia de conquista ou de preservação do poder. Governam muito de acordo com as sondagens, com os 'facebooks' e outras redes sociais e falta-lhes muita visão estratégica.
Infelizmente hoje — não é apenas um problema do nosso país — nós temos políticos mas não há estadistas. O que é que é ser estadista? É, muitas vezes, não se deixar aliciar pelo curto prazo, pelo dia seguinte, mas até ser prejudicado pela ideia do dia seguinte para beneficiar a sociedade que governa a médio e longo prazo.

A propósito disso, de termos políticos e não estadistas, como é que vê o atual líder do PSD?
Eu acho que o Dr. Rui Rio tem aspetos que eu considero muito interessantes e outros que eu considero mais desinteressantes.
Os interessantes, é que é talvez o único político em Portugal que é capaz de pensar mais a prazo, do que para o dia seguinte. É capaz de ceder nalguma posição para encontrar um consenso… Aliás, tem sido bastante mal tratado pelo Dr. António Costa. Para além disso, é uma pessoa corajosa e uma pessoa com grande seriedade intelectual.
Agora, tem contra ele, tanto quanto dizem as sondagens, uma incapacidade de conseguir transmitir a mensagem e isso, num partido como o PSD ou como o PS - porque esses partidos, o que querem é sempre o poder -, se as sondagens são curtas, o desgaste interno também é maior. E, às vezes, ele peca por ter uma visão com pouca mundividência, tem por vezes uma visão algo "paroquial".

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)
- Gestor de Transporte

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

formação online antram

antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

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

Está de volta o Congresso ANTRAM!

A ANTRAM regressa este ano ao Algarve para realizar no seu congresso anual — um encontro entre Associados onde se debate, ao mais alto nível, questões pertinentes e relevantes relacionadas com o Transporte Rodoviário de Mercadorias, e onde se reflete sobre as principais dificuldades, desafios e oportunidades que o setor enfrenta.

Depois de um interregno de um ano, o 20º Congresso ANTRAM regressa em força, assente num novo paradigma e em diferentes moldes de organização, privilegiando todas as recomendações e orientações previstas pela Direção Geral de Saúde.

20 congresso

antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

Establishment according to Health Measures · Portugal
Clean & Safe
TURISMO DE PORTUGAL

29 e 30 de outubro de 2021
Palácio de Congressos do Algarve - Hotel Salgados Palace

Inscreva-se através da Loja Online em

www.loja.antram.pt

ou faça download do formulário de inscrição disponível no Site ANTRAM.

Juntos vamos dar um novo rumo ao setor

Nos dois dias dedicados ao evento, esperamos poder contar com a sua presença e partilhar consigo, e demais empresários, o estado de arte do setor, mas sobretudo definir um caminho conjunto que nos traga um setor mais forte e robusto.

Perante uma "nova normalidade", é tempo de enfrentar os desafios e encontrar novas soluções que garantam a sustentabilidade do transporte rodoviário de mercadorias e da atividade transportadora. A necessidade de inovarmos e reinventarmos a nossa forma de atuar assume agora uma importância vital e é em conjunto que teremos de dar um novo rumo ao setor.

Esperamos, em breve, receber notícias suas e a confirmação da sua presença no 20º Congresso ANTRAM. Contamos consigo. Contamos com todos!

"Um evento seguro"

A pensar na segurança e de modo a garantir o bem-estar de todos os participantes, o 20º Congresso ANTRAM dispõe de um escrupuloso protocolo sanitário com medidas e regras específicas de capacidade e utilização de espaços, onde se privilegia o distanciamento social e a higienização frequente.

O **uso de máscara será obrigatório durante todo o evento** e em todas as áreas públicas do Palácio de Congresso do Algarve e do Hotel Salgados Palace.

Todos os espaços consagrados ao evento estão adaptados de forma a cumprir as regras em vigor exigidas pela Direção Geral de Saúde, garantindo que o 20º Congresso ANTRAM seja um evento totalmente seguro.

Herdade dos Salgados
8200-424 Guia - Albufeira

João Gouveia é eleito Vice-presidente da Direção Nacional da ANTRAM

No passado dia 6 de maio decorreu nos Serviços Centrais da ANTRAM, a Assembleia Geral Eleitoral para eleger o representante para o cargo de Vice-presidente da Direção Nacional, cuja vacatura tinha surgido e tinha de ser preenchida até ao fim do mandato da atual Direção Nacional, que se prolonga até 2022.

Foi eleito João Filipe Mendes Gouveia, em representação da empresa UNICOMBI – TRANSPORTES COMBINADOS, S.A., sócio n.º 7000.

Fomos falar com João Gouveia para saber como o empresário, agora Vice-presidente da Direção Nacional, sente o associativismo e a ANTRAM.

O que o levou a aceitar o convite para se candidatar ao cargo de Vice-presidente da Direção Nacional da ANTRAM?

Após ter um percurso de aproximadamente 10 anos onde fui Vice-presidente da Região de Lisboa, onde depois apresentei uma lista e um programa de candidatura inovador para a Região, mantive-me sempre junto da mesma.

Neste momento, tenho a noção que posso dar um contributo mais assertivo assim como pertencer a uma equipa de trabalho que vem fazendo mudanças cruciais e benéficas para o setor.

O facto de ter o meu *know-how* centrado na logística urbana permite que a Direção Nacional abranja ainda mais áreas do nosso setor.

Enquanto empresário, como encara o futuro do setor dos transportes rodoviários de mercadorias?

O futuro do setor dos transportes será duro mas sempre dependente das decisões que tomarmos agora de modo a proteger todos os intervenientes, quer sejam as empresas quer sejam os clientes. Com regulamentação correta e ajustada, sem dúvida que o futuro será positivo.

Atualmente, a participação das pessoas em associações ou coletividades é muito reduzida. Fala-se muito de uma crise do associativismo. A seu ver quais são os principais desafios que atualmente o associativismo em Portugal enfrenta?

O reflexo da adesão ao associativismo passa um pouco por ser o reflexo de algum egoísmo gerado nas últimas gerações, tentando solucionar os seus problemas mas esquecendo sempre que há problemas e questões que são transversais e que sozinhos vamos mais rápidos. Todavia é juntos que iremos mais longe.

Como vê a ANTRAM enquanto associação representativa do setor?
A ANTRAM é a associação que representa o sector de forma mais sustentada e com maior relevo.

Que intervenção poderá ter a Associação para aumentar a proximidade de e com os Associados?
Desde 2014 que defendo que as Direções Regionais e a Direção Nacional se devem aproximar dos seus Associados e não esperar o contrário. Exemplo disso são os diversos webinares que têm sido feitos ao longo deste último ano.
O Associado tem que perceber que é parte do todo e que sem ele e sem o seu contributo tudo o que se possa fazer é pouco, comparado com uma junção de ideias, regras e de regulamentação.

Enquanto Órgão Social e membro da Direção Nacional, que mensagem gostaria de deixar ao universo de Associados da ANTRAM?
Participem! Façam-se ouvir junto da Associação!
Só assim a Direção Nacional terá uma ideia clara dos problemas do setor. E obviamente também das coisas boas que se passam dentro do setor e com os nossos Associados.

ANTRAM realiza Reunião Geral com Associados

A Reunião Geral de Associados da ANTRAM realizada no passado dia 8 de maio, teve como como principal objetivo apresentar aos Associados presentes aquela que tem sido a linha de atuação da Associação em sede de intervenção junto do governo e as respostas dadas pela tutela, fazendo simultaneamente um balanço global do estado do setor face àquelas que têm sido as enormes preocupações do universo associativo e desta forma definir ações futuras da Associação na defesa dos interesses e necessidades dos seus Associados.

Esta reunião foi agendada em virtude de diversas solicitações e do enorme ruído que algumas decisões políticas mais recentes têm provocado no Setor.

Em termos gerais, foi feito um breve enquadramento do caderno reivindicativo que a ANTRAM apresentou ao Governo e um ponto de situação quanto às ações que, ao longo do último ano, foram desenvolvidas - e que abrange em particular os seguintes temas:

- Medidas de apoio face ao aumento do salário mínimo nacional
- Legislação – Regime das cargas e descargas
- Fiscalização do Setor
- Desconto nas taxas de portagem / Majoração
- Incentivo ao abate de veículos e renovação de frota
- Ferramentas de apoio à gestão e digitalização
- Publicação da prorrogação do regime transitório do gasóleo profissional nos postos de abastecimento de consumo próprio
- Transposição da Nova Diretiva do Destacamento

Igualmente foram abordados outros temas críticos, resultado da atual conjuntura e das decisões recentes que têm vindo a ser tomadas e divulgadas pelo governo e demais organismos públicos, a saber: o preço dos combustíveis e atuação da entidade reguladora, a eliminação da isenção de ISV para as carrinhas comerciais, a eliminação da redução em 50% do IUC nos veículos com licença para transporte de grandes dimensões, o privilégio desmedido do transporte ferroviário face ao transporte rodoviário de mercadorias, o enquadramento do setor (ou melhor, a falta dele) em sede de Plano de Recuperação e Resiliência / Comparação com outros países, a deslocação do parque de contentores de Loures, a concorrência no Setor e a falta de fiscalização, desde logo às empresas de outros países.

Perante uma plateia de Associados manifestamente exasperada face ao que se está a passar atualmente com o setor - seja devido à inexistência de respostas concretas da parte do Executivo às pretensões apresentadas seja devido à total desconsideração de que o setor tem sido alvo, sentimento que se revelou unânime — a Direção da ANTRAM, preocupada com a situação de fragilidade em que grande parte das empresas se encontra, comprometeu-se, como forma de evitar a adoção, desde já, de formas de luta mais assertivas por parte do setor, em insistir na marcação urgente de uma reunião com a tutela na qual procurará transmitir o estado do Setor e o enorme descontentamento vivido pelas empresas e onde deverá exigir que sejam implementadas, no imediato, medidas de apoio concretas para aquele.

Não é possível adiar mais a situação. O setor está totalmente estrangulado e está farto de ser considerado atividade de terceira linha.
Está em causa a sustentabilidade de uma atividade que é primordial para a retoma da economia e do país como bem se viu ao longo do último ano.

Ficou acordado agendar-se para breve uma nova reunião com os Associados na qual serão os mesmos informados dos contactos que, entretanto, a Direção da ANTRAM irá realizar e, de acordo com o que for transmitido, retomar-se a análise de formas de luta, mais assertivas e concertadas, que deverão ser adotadas na defesa de um Setor que se pretende sustentável.

Presidente da ANTRAM participa no Webinar "Transportes Internacionais - Novas Tendências"

No passado dia 27 de maio a Câmara de Comércio e Indústria Luso-Alemã (CCILA) e a Câmara de Comércio Luso-Britânica, com a colaboração da APAT, promoveram um Webinar dedicado ao tema "Transportes Internacionais – Novas Tendências".

O objetivo principal desta iniciativa foi perceber como encarar esta nova realidade do pós-Covid e até do pós-Brexit, importando compreender como podem os diversos players trabalhar em parcerias colaborativas, desenvolvendo novas capacidades coletivas que permitam encontrar a melhor solução de transporte, conseguindo índices de competitividade melhorados para todos os intervenientes na cadeia e, também para o cliente final.

A sessão de abertura ficou a cargo de Miguel Leichsenring-Franco, Presidente da CCILA, que procedeu igualmente ao encerramento.

O painel de debate contou com a participação de diferentes players setoriais, designadamente:

A moderação do debate foi assegurada por António Nabo Martins, Presidente Executivo APAT.

Neves & Mesquita entrega Diplomas de Honra IRU

A empresa Neves & Mesquita, Lda. entregou a 2 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 Neves & Mesquita agraciados foram Rui António Pereira Carvalho e José António David Soares. Parabéns a todos!

A Revista ANTRAM errou

Na anterior edição da Revista ANTRAM (n.º 398), publicámos o artigo "1º Aniversário da Formação Online da ANTRAM", a páginas 6 a 8, mas mitimos a autoria, de Carlos Oliveira, Diretor do Centro de Estudos Técnicos. Pelo lapso, ao autor e aos leitores, pedimos desculpas, aqui deixando a devida correção.

ANTRAM participa nas reuniões estatutárias da IRU

Nos dias 6 e 7 de maio decorreu, e formato online, a reunião do Conselho do Transporte de Mercadorias (CTM - Goods Transport Council) e a Assembleia Geral da IRU (AG).

Estas reuniões contaram com cerca de 140 participantes, em representação de Associações de 45 países diferentes. Em resultado dos temas abordados e debatidos, a IRU adotou, entre outras, as seguintes posições:

- **Sobre a pandemia Covid-19:**
  Devido ao forte impacto da pandemia no Setor do transporte rodoviário, a IRU continuará a apelar às autoridades para que sejam implementadas medidas de apoio financeiro direcionadas às empresas, que sejam coordenadas as medidas de tráfego transfronteiriço de modo a que se garanta a continuidade do transporte sem interrupções, bem como, sejam criados incentivos para a implementação de ferramentas e soluções digitais (digitalização do setor).
  Foi referido que o transporte rodoviário deve ser considerado como um serviço essencial e os motoristas profissionais como trabalhadores essenciais.
  Tendo em conta as iniciativas regionais existentes, advogou-se que o certificado de vacinação que venha a existir seja amplamente utilizado e que abranja todas as vacinas certificadas. Os motoristas profissionais de autocarro e de veículos pesados de mercadorias devem ficar isentos de testes COVID-19 nas fronteiras. Contudo, caso existam situações relacionadas com a saúde pública em que os referidos testes tenham mesmo que ser realizados, então deverá ficar prevista a possibilidade destes serem efetuados antes da chegada à fronteira, por exemplo, nas instalações da empresa. Além disso, os Estados Membros devem incluir os motoristas profissionais nas listas prioritárias dos programas de vacinação voluntária nacionais.
  Atualmente existem já dois países a incluir os motoristas no grupo de trabalhadores prioritários para efeito da administração da vacina, a saber: a Roménia e a Argentina. A IRU destacou ainda como um problema, a falta de previsões confiáveis para o fim da pandemia, as novas mutações do vírus e uma possível quarta vaga pandémica do Covid-19. Foi ainda abordado o tema relacionado com risco de falência das empresas que, face aos indicadores, mostra-se elevado assim como a falta de liquidez que continua a ser um desafio enorme para os operadores. No geral, o risco de recessão existe e pode durar mais do que o esperado.

- **Sobre a descarbonização do Setor (Green Compact 2050):** A IRU, de modo a que se possa alcançar o compromisso do transporte comercial totalmente livre de carbono em 2050, considera que será necessário apostar: nos Ecotrucks (transportar mais com menos), no transporte coletivo de passageiros, reduzindo a utilização do transporte particular, nos combustíveis alternativos (baixos em emissões de carbono ou livres de emissões) e ainda na formação dos motoristas em eco condução.
  Neste sentido, apelou aos governos para a necessidade uma maior coordenação, de modo a que se identifiquem formas mais eficientes para se atingir a descarbonização total.
  Foi referido ainda – posição igualmente perfilhada pela ANTRAM – que sem apoios financeiros/incentivos as metas traçadas pela Comissão Europeia serão difíceis de alcançar. Esta questão da descarbonização continuará a ser trabalhada entre a IRU, as Associações, os construtores e outras entidades que desempenham um papel fundamental neste tema.

- **Quanto às restrição imposta pelos países ao acesso de veículos comerciais aos centros urbanos:** Tendo como objetivo descongestionar e despoluir os centros urbanos, a IRU referiu que se deve apostar no transporte coletivo de passageiros, reduzindo-se o tráfego de veículos ligeiros de passageiros particulares. As estimativas indicam que cerca de 90% dos veículos que circulam nas cidades são veículos de passageiros particulares. Na perspetiva da IRU banir os veículos comerciais terá um impacto residual. Os veículos comerciais vão continuar a ser necessários nas cidades, já que 70% da população mundial, em 2050, estará a viver nas cidades.
  A IRU considera ainda que qualquer alteração regulamentar que se pretendam fazer quanto ao acesso dos veículos comerciais às cidades deve ser discutida com os operadores de transportes e logística pelo menos 10 anos antes da sua implementação, de modo a que se tenha em conta a renovação das frotas.

As posições adotadas foram dadas a conhecer à Comissão Europeia para que as mesmas sejam tomadas em consideração pelos decisores políticos.

No final da reunião, a IRU informou os seus membros que as próximas reuniões serão presenciais e irão ocorrer a 4 de novembro de 2021 e posteriormente a 5 de maio de 2022.

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

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 Regime do trabalho noturno no Sector

O trabalho noturno vem regulado, em termos gerais, nos artigos 223.º e seguintes do Código do Trabalho aprovado pela Lei n.º 7/2009 de 12 fevereiro e alterações seguintes.
De acordo com a definição legal, considera-se trabalho noturno o prestado num período que tenha a duração mínima de sete horas e máxima de onze horas, compreendendo o intervalo entre as 0 e as 5 horas.
Segundo a doutrina dominante, desta noção não decorre necessariamente a qualificação como noturno de qualquer trabalho, mas tão só a caracterização do período durante o qual a prestação de trabalho será qualificada como noturna, Em termo práticos tal significa que, pode prestar-se trabalho noturno por tempo inferior a sete horas ou até num período de tempo não compreendido entre no intervalo de tempo entre as zero e as cinco horas do dia.
Legalmente estabelece-se porém que, os instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho podem, em respeito pelo previsto na regra geral, determinar qual o período de trabalho noturno a aplicar.
Caso nada seja estabelecido nos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho considera-se período de trabalho noturno o compreendido entre as 22 horas de um dia e as 7 horas do dia seguinte.
No caso específico do setor de transportes públicos rodoviários de mercadorias, o CCTV em vigor – CCTV celebrado entre a ANTRAM e outra a FECTRANS e outras, publicado no BTE, 1.ª série, n.º 45 em 8 de dezembro de 2019 – prevê na sua cláusula 25.ª que se entende por trabalho noturno como aquele que é prestado entre as 20 horas de um dia e as 7 horas do dia seguinte.
A ser assim, é este período – entre as 20 horas e as 7 horas – que deve ser considerado no nosso setor.
Em todo o caso, o trabalhador com deficiência ou doença crónica é sempre dispensado de prestar trabalho noturno, assim como as grávidas.
Na prática, o trabalho noturno poderá ser dito "normal" ou "não-normal" – neste sentido o Prof. Menezes Cordeiro em Manual do Direito do Trabalho, Edições Almedina, pág. 695 e seguintes – conforme conste ou não do horário de trabalho do trabalhador, ou seja, conforme tenha ou não sido "pré-fixado, em termos estáveis e previsíveis".

A ser assim, importa distinguir o trabalho noturno do conceito de trabalhador noturno que, em si mesmo, é acompanhado de um regime garantístico próprio.
A lei procurou definir o conceito de trabalhador noturno sendo este "Aquele que executa pelo menos 3h de trabalho normal noturno em cada dia ou que possa realizar durante o período noturno uma parte do seu tempo de trabalho anual definida em IRCT ou, na sua falta, correspondente a 3h por dia".
Em termos de organização, duração e limites de tempo de trabalho, que terão de ser considerados no que respeita ao regime de trabalho noturno, a lei veio estabelecer regulamentação concreta.
Neste sentido, o Código do Trabalho no seu artigo 224.º, n.º 2 estabelece que, quando vigora o regime de adaptabilidade, o período normal de trabalho diário do trabalhador noturno não pode ser superior a oito horas diárias, em média semanal, salvo disposição diversa estabelecida em instrumento de regulamentação coletiva de trabalho, sendo que, para o apuramento da referida média não se contam os dias de descanso semanal obrigatório ou complementar e os dias feriado.
Uma vez mais, no caso especifico do nosso setor, haverá ainda que considerar legislação específica que vem impor um outro limite.
Estamo-nos a referir ao número 5 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 237/2007 de 19 de junho, segundo o qual, a duração do trabalho, incluindo trabalho suplementar, no caso de abranger, no todo ou em parte, o intervalo entre as 0 e as 5 horas, não pode exceder dez horas por dia salvo quando, por motivos objetivos, nomeadamente razões técnicas ou de organização do trabalho, tal seja justificado.
Esta mesma limitação vem depois prevista na cláusula 21.ª n.º 2 do CCTV., clarificada pelo seu n.º 3 que concretiza que o conceito de dia, referido nesta cláusula, deve ser entendido como período de 24 horas, a contar do início da jornada de trabalho.

Por outro lado, a lei prevê-se ainda outros limites para determinadas atividades profissionais.
A ser assim, o trabalhador noturno não deve prestar mais de oito horas de trabalho num período de vinte e quatro horas em que efetua trabalho noturno, em qualquer das seguintes atividades, que implicam riscos especiais ou tensão física ou mental significativa:
a) Monótonas, repetitivas, cadenciadas ou isoladas;
b) Em obra de construção, demolição, escavação, movimentação de terras, ou intervenção em túnel, ferrovia ou rodovia sem interrupção de tráfego, ou com risco de queda de altura ou de soterramento;
c) Da indústria extrativa;
d) De fabrico, transporte ou utilização de explosivos e pirotecnia;
e) Que envolvam contacto com corrente elétrica de média ou alta tensão;
f) De produção ou transporte de gases comprimidos, liquefeitos ou dissolvidos ou com utilização significativa dos mesmos;
g) Que, em função da avaliação dos riscos a ser efetuada pelo empregador, assumam particular penosidade, perigosidade, insalubridade ou toxicidade.

Porém, esta limitação não será aplicável:
- Ao trabalhador que ocupa cargo de administração ou de direção ou com poder de decisão autónomo que esteja isento de horário de trabalho;

Ana Monteiro Souta
Assessoria Jurídica

- Quando a prestação de trabalho suplementar seja necessária por motivo de força maior ou para prevenir ou reparar prejuízo grave para a empresa ou para a sua viabilidade devido a acidente ou a risco de acidente iminente;
- Quando a atividade caracterizada pela necessidade de assegurar a continuidade do serviço ou da produção, nomeadamente a referida em qualquer das alíneas d) a f) do n.º 2 do artigo 207.º, desde que por convenção coletiva seja concedido ao trabalhador período equivalente de descanso compensatório.

Legalmente é conferida uma outra proteção adicional aos trabalhadores considerados noturnos.
Em conformidade, o artigo 225.º do Código do Trabalho determina que o empregador deve assegurar exames de saúde gratuitos e sigilosos ao trabalhador noturno destinados a avaliar o seu estado de saúde, antes da sua colocação e posteriormente a intervalos regulares e no mínimo anualmente.
O empregador deve ainda avaliar os riscos inerentes à atividade do trabalhador, tendo presente, nomeadamente, a sua condição física e psíquica, antes do início da atividade e posteriormente, de seis em seis meses, bem como antes de alteração das condições de trabalho.
O registo desta avaliação deve ser conservada pelo empregador.

Estabelece ainda como obrigação para o empregador, sempre que possível, o dever de assegurar ao trabalhador que sofra de problema de saúde relacionado com a prestação de trabalho noturno a afetação a trabalho diurno que esteja apto a desempenhar.
A consulta aos representantes dos trabalhadores para a segurança e saúde no trabalho ou, na falta destes, ao próprio trabalhador, deve ser feita pelo empregador sobre a afetação a trabalho noturno, à organização deste que melhor se adapte ao trabalhªdor, bem como sobre as medidas de segurança e saúde a adotar.
O facto de o trabalho noturno apresentar em regra a um maior esforço para o trabalhador levou a lei a atribuir-lhe uma retribuição em 25% superior à do trabalho equivalente prestado durante o dia.

Este acréscimo retributivo do trabalho noturno, não se aplica, salvo se previsto em instrumento de regulamentação coletiva de trabalho:
- Ao serviço de atividades que sejam exercidas exclusiva ou predominantemente durante esse período, designadamente as de espetáculos e diversões públicas;
- Ao serviço de atividades que, pela sua natureza ou por força da lei, devam necessariamente funcionar à disposição do público durante o mesmo período, designadamente em empreendimentos turísti-

cos, estabelecimentos de restauração e de bebidas e em farmácias, nos períodos de serviço ao público;
- Quando a retribuição tenha sido estabelecida atendendo à circunstância de o trabalho dever ser prestado em período noturno.

E nesta matéria retributiva o que estabelece em particular o CCTV do setor?
De forma geral e aplicável á generalidade das categorias profissionais abrangidas pelo CCTV, a cláusula 48.ª determina – em sintonia com o previsto no Código do Trabalho – que, o trabalho noturno será remunerado com um acréscimo de 25% em relação à retribuição a que dá direito o trabalho equivalente prestado durante o dia.
Para este efeito, a cláusula 49.ª, fixa que, o cálculo do valor hora é sempre efetuado de acordo com a seguinte fórmula:

$$\frac{\textbf{(Retribuição base + Complemento salarial (cláusula 59.ª) + Diuturnidades) x 12}}{\textbf{Período normal de trabalho semanal x 52}}$$

Porém, quanto à categoria profissional de motorista, haverá que considerar um regime específico quanto ao trabalho noturno.
Mesmo dentro desta categoria importa distinguir se estamos perante trabalhadores que se encontram afetos ao transporte nacional ou ao transporte ibérico e/ou internacional.

Começando pelo transporte nacional, a cláusula 62.ª estabelece como regra que, a entidade empregadora pagará obrigatoriamente a todos os trabalhadores com a categoria profissional de motorista afetos ao transporte nacional, um subsídio de trabalho noturno no valor mínimo de 10% da remuneração base, tendo em vista a circunstância de o trabalho prestado poder ter de ser realizado em período noturno, nos termos do artigo 266.º, número 3 alínea c) da Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, com exceção do previsto no número seguinte.

Contudo, no momento da contratação ou por acordo escrito estabelecido posteriormente, as partes podem determinar que o trabalho será prestado maioritariamente em período diurno caso em que o subsídio de trabalho noturno não será devido, devendo antes, neste caso, ser o trabalho noturno prestado remunerado com um acréscimo de 25 % em relação à retribuição a que dá direito o trabalho equivalente prestado durante o período diurno.

Esclarece-se ainda, para efeitos de aplicação prática deste regime que, relativamente aos contratos de trabalho celebrados antes da publicação deste CCTV – ou seja, antes de 8 de dezembro de 2019 -, as partes deverão manter o regime que vigorava em matéria de pagamento do trabalho noturno, sem prejuízo de o mesmo puder vir a ser alterado em face da alteração superveniente do modo de execução específica do contrato de trabalho.

Como se procura clarificar na nota explicativa anexa a esta cláusula, com o presente artigo, o que partes outorgantes do CCTV pretenderam fazer foi, tornar tendencialmente obrigatório o pagamento de subsídio de trabalho noturno.
No entanto, procurou-se respeitar as situações em que os trabalhadores não realizam ou apenas realizam esporadicamente trabalho noturno, ou seja, situações em que não se justifica o pagamento deste subsídio. Nesse caso, como resulta do número 2 da presente cláusula, devem as partes reconhecer expressamente tal circunstância no momento da contratação.

Para além disso, e no que diz respeito aos contratos já em execução à data de aplicação do presente CCTV, verificamos que não havia lugar ao pagamento obrigatório de qualquer subsídio noturno. Ora, se ao abrigo do anterior CCTV não ocorria o pagamento daquele subsídio, certamente porque não se verificavam os pressupostos da sua atribuição, então o subsídio não deverá passar a ser devido por força da entrada em vigor do presente CCTV e apenas poderá vir a ser pago se e quando o trabalho passar a ser prestado maioritariamente em período noturno.

No que respeita ao conceito de remuneração base, indicado para efeitos de cálculo do valor do subsídio de trabalho noturno, refere-se apenas e só à retribuição/salário base e cujo valor mínimo está previsto na tabela salarial constante do anexo III, por referência à cláusula 44.ª do CCTV. A ser assim, se um trabalhador motorista tiver uma retribuição base no valor de 733,07€, o seu subsídio de trabalho noturno será de 73,31€; já no caso da sua retribuição base ser no valor de 750€, o seu subsídio de trabalho noturno será de 75€.

Este subsídio de trabalho noturno, sendo uma contrapartida do modo específico de execução do trabalho é devido aquando do pagamento dos dias de férias e no subsídio de férias destes trabalhadores.
Diferentemente, este subsídio já não é devido para efeitos de pagamento do subsídio de natal.

Já no caso dos motoristas afetos ao transporte ibérico e/ou internacional, a clausula 63.ª do CCTV determina a obrigatoriedade de pagamento do subsídio de trabalho noturno.

Em suma, no caso específico dos trabalhadores motoristas, procurou-se uniformizar o regime, face ao modo específico que estes prestam a sua atividade, estabelecendo como regra o pagamento do subsídio de trabalho noturno. Todavia, não foi descurado que no caso do transporte nacional, existem situações claras em que o trabalho noturno não é de todo prestado, prevendo-se por isso a exclusão destes pagamento do subsídio de trabalho noturno – devidamente justificado face ao trabalho ser prestado maioritariamente em período diurno – e em substituição, a aplicação do regime geral de pagamento como acréscimo de 25% por cada hora prestada em período noturno.

Susana Mariano

Graça Santos

A Segurança Rodoviária e a Norma NP ISO 39001:2017

O tema da segurança rodoviária nas empresas de transporte rodoviário de mercadorias assume particular relevância, uma vez que está na base da atividade das empresas deste setor. No entanto e apesar de se tratar de um setor fortemente regulamentado em matérias que podem ter um grande impacto na redução da sinistralidade rodoviária, (como por exemplo ao nível do controlo de horas de trabalho, descansos, pausas dos condutores e utilização de tacógrafos, veículos com instalação de limitadores de velocidade, diferenciação para os condutores de veículos pesados de mercadorias e condutores de veículos que transportem matérias perigosas ao nível da taxa de álcool no sangue, exigências ao nível da estiva e amarração de cargas e também das competências dos condutores, em que para além da habilitação legal para a condução se exigem outras qualificações), ainda não é suficiente, basta ver o número de pessoas que perdem a vida nas estradas, tendo sido em 2019, mais de 600 pessoas.

É por isso necessário aumentar a consciencialização e a capacitação de todos os intervenientes no sistema de tráfego rodoviário, desde o estado a outros organismos, quer públicos quer privados, como gestores de infraestruturas, fabricantes de veículos, associações, mas também as empresas e os utilizadores da estrada, entre muitos outros. Compete a cada um desempenhar o seu papel, assumindo um claro compromisso no combate à sinistralidade rodoviária, numa responsabilidade que se quer partilhada por todos.

Torna-se assim fundamental criar mecanismos de controlo que se traduzam em melhores níveis de desempenho de segurança rodoviária, influenciando comportamentos e direcionando-os para o alcance dos objetivos, que a este nível, se pretende que sejam de redução e, a longo prazo, até à eliminação do número de mortos e feridos graves nos acidentes rodoviários.

A Norma ISO 39001 identifica boas práticas de gestão de segurança rodoviária (SR), que permitirão a uma organização atingir os resultados desejados.

Esta Norma abre uma janela de oportunidades às empresas em geral e às de transporte rodoviário em particular de se alinharem com uma filosofia de segurança. Trata-se de uma norma voltada para a gestão da segurança rodoviária, oferecendo um "itinerário" simples que contribui para a redução da sinistralidade, evitando perdas humanas e garantindo efetivos benefícios financeiros e materiais. Tornará a empresa mais competitiva no mercado, além de mais segura.

Os requisitos desta Norma incluem o desenvolvimento e implementação de uma política adequada de SR, o desenvolvimento de objetivos e planos de ação que tenham em conta as exigências legais e outros requisitos que a organização subscreva, e informações sobre os elementos e critérios relacionados com a SR que a organização identifica como aqueles que pode controlar e influenciar.

Esta Norma é aplicável a qualquer organização, independentemente do tipo, dimensão e produto ou serviço prestado, desde que tenha como propósito:

1. Melhorar o desempenho da SR;
2. Conceber, implementar, manter e melhorar um sistema de gestão de SR;
3. Assegurar-se da conformidade com a política de SR que definiu e
4. Demonstrar a conformidade com a presente Norma.

Assim, a Norma ISO 39001 tem um enorme potencial para a melhoria do desempenho das empresas na área da segurança rodoviária, contribuindo para a redução da sinistralidade rodoviária, bem como dos custos, valorização da profissão de Motorista, maior credibilidade das empresas promovendo e preservando a confiança das Partes Interessadas e consequente impacto na melhoria da imagem do setor.

Transmissões intracomunitárias de bens - Transportadores à prova

Catarina Filipa Cavaleiro
Indirect Tax Senior Consultant

Em termos gerais, o IVA é um imposto que pretende ser neutro para os agentes económicos e tributar o consumo no local onde este ocorre. Por esta razão, quando se verifica a venda de um bem que se destina a ser consumido fora do território nacional, mediante o cumprimento de determinados requisitos, esta operação não é aqui tributada.

É o que se verifica no caso em análise – transmissões intracomunitárias de bens – em que os bens são enviados de Portugal para outro Estado Membro da União Europeia onde irá ocorrer o seu consumo.

Em face do acima exposto, as transmissões intracomunitárias de bens são isentas de IVA, ao abrigo do disposto no artigo 14.º do Regime de IVA nas Transações Intracomunitárias, desde que, entre outros requisitos, se comprove que os bens foram efetivamente transportados para outro Estado Membro.

É precisamente em relação aos métodos através dos quais é possível fazer prova da saída dos bens que se têm verificado algumas alterações recentes, com impacto significativo em todos os agentes económicos envolvidos nestas operações, nomeadamente, vendedores, transportadores e adquirentes.

Estas alterações têm na sua génese o Regulamento de Execução 2018/1912 do Conselho de 4 de dezembro de 2018, publicado com o objetivo de harmonizar a legislação aplicável nos Estados Membros da União Europeia a este tipo de operações, reduzindo o risco de fraude, nomeadamente da fraude tipo carrossel.

Neste sentido, este regulamento veio introduzir uma presunção ilidível, ou seja, afastável mediante apresentação de prova em contrário, ao elencar um conjunto de documentos que, assim que estejam na posse do vendedor, permitem presumir que houve um efetivo transporte dos bens com destino a outro Estado Membro e, portanto, não se encontra obrigado a proceder à liquidação do imposto.

Na esfera nacional, a Autoridade Tributária publicou os ofícios n. º 30218 e 30213 que, em termos gerais, estabelecem o que já se encontrava previsto.

Novas regras

De acordo com a já referida legislação, os documentos a obter dependem da forma como o transporte é organizado, designadamente, do responsável pelo transporte – adquirente ou vendedor.

Um dos tipos de documentos referidos neste diploma está relacionado com o transporte ou a expedição dos bens, tais como uma declaração de expedição CMR assinada, um conhecimento de embarque ou uma fatura emitida pelo transportador dos bens.

Adicionalmente, o regulamento introduz a obrigação de ter, não apenas um documento comprovativo do transporte dos bens, mas pelo menos dois documentos. Neste sentido, por parte da entidade que realiza o transporte, para além do CMR, deverá ter em sua posse outros elementos, tais como (i) fatura emitida pelo transportador ou (ii) uma apólice de seguro.

Acresce que os referidos documentos devem ser emitidos por partes independentes do adquirente e do vendedor o que, face à estrutura de alguns grupos económicos, se torna difícil ou mesmo impossível.

De facto, caso estejamos perante um grupo que organiza, através de meios próprios, o transporte de bens, a obtenção destes documentos emitidos por partes independentes, revela-se tarefa impossível.

A este respeito, as notas explicativas publicadas pela Comissão, preveem que, quando o fornecedor ou adquirente organiza através dos meios de que dispõe o transporte dos bens, o previsto no regulamento relativamente aos elementos de prova a emitir por duas partes independentes não se aplica.

Neste âmbito, importa salientar um dos pontos do Ofício 30231 de 28 de janeiro de 2021, o qual refere que o *Regulamento não determina que a expedição ou o transporte só possam ser objeto de prova ou demonstração na forma nele prescrita. Continuam, assim, a poder ser utilizados os meios gerais de prova admissíveis em direito, a ser objeto de apreciação e valoração na análise global da prova e dos elementos da operação. O valor dos meios de prova*

de que o sujeito passivo disponha não fica excluído ou desqualificado pelo facto de não poderem integrar a presunção.

Ou seja, conclui a Autoridade Tributária que apesar de o regulamento elencar um conjunto de documentos que, quando na posse do vendedor, em princípio são suficientes para comprovar o transporte dos bens, caso o sujeito passivo não os consiga obter, devem considerar-se como válidos os documentos historicamente aceites. Assim, conforme referido acima, estamos perante a introdução de uma presunção que pretende harmonizar exigências probatórias de forma transversal nos Estados Membros da União Europeia, promovendo a estabilidade para quem inspeciona, assim como para quem é inspecionado, que desta forma têm uma garantia mínima de certeza.

Concluindo, com a introdução destas novas regras, as empresas que realizam transmissões intracomunitárias devem munir-se de toda a documentação que permita comprovar o transporte dos bens. Não obstante, quando tal não seja possível, deverá recorrer-se a meios alternativos que permitam comprovar igualmente a saída dos bens. Neste âmbito, tem sido e continuará a ser fundamental o trabalho documental realizado pelas empresas responsáveis pelo transporte, que assumem um papel central na obtenção de prova de realização destas operações.

BREVES *nacional*

APDL disponibiliza informação online da autorização para levante de contentores no Porto de Leixões

A Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL) passou a disponibilizar, desde o passado dia 8 de abril, a informação relativa ao estado da autorização integrada para levante de contentores no Porto de Leixões, através do Site da administração portuária e da APP Rodovia.

Esta informação irá complementar a já disponibilizada anteriormente, relativa às restantes entidades, nomeadamente, Alfândega, APDL e Operador de Terminal, permitindo uma maior visibilidade e transparência relativamente a um processo fundamental para a eficiência da portaria do Porto de Leixões.

Este é o resultado da efetiva e contínua intervenção do Grupo de Trabalho do Núcleo de Contentores da ANTRAM, que nos últimos tempos tem desenvolvido, conjuntamente com a APDL, ações com vista a melhorar a operacionalidade do Porto de Leixões e que culminou com a assinatura do Protocolo firmado a 9 de dezembro de 2020.

Espera-se que esta medida tenha impacto positivo nos tempos de permanência de camiões em porto, contribuindo não só 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, mas sobretudo para a melhoria da eficiência global do porto.

APDL: sistema Via Azul

O sistema Via Azul encontra-se disponível na Portaria Única do Porto de Leixões desde o início de 2019 e permite o levante não atendido e automático reduzindo substancialmente os tempos de atendimento e os tempos de espera dos camiões.

A Via Azul tem sido alvo de melhoria contínua de forma a dar resposta à necessária fluidez do trânsito rodoviário e reduzir as emissões. Mais concretamente, os tempos de atendimento nas vias normais variam em média entre os 12 e os 15 minutos, com tempos de permanência total no porto de 50 a 55 minutos. A Via Azul permite reduzir estes tempos para 3 a 4 minutos e 27 a 32 minutos, respetivamente.

O ano passado o índice de utilização da Via Azul foi de 17% o que, apesar de ser já um número considerável e que sugere que a vantagem do recurso a esta via é reconhecida pelos utilizadores do porto, fica aquém das expectativas iniciais do projeto.

As últimas novidades do sistema Via Azul são:

1. Existem novas modalidades de acesso ao código de barras da Via Azul para qualquer utilizador do porto, nomeadamente, no site do Porto de Leixões e na APP Rodovia do Porto de Leixões.
2. No final de abril ficou disponível para consulta no site e na APP o selo do contentor associado ao VGM conforme solicitado por vários utilizadores.
3. Passou a ser possível a consulta na APP e no site do estado da autorização do agente de navegação relativamente ao levante de contentores.
4. Durante o corrente ano, a APP Rodovia foi alvo de múltiplas melhorias pelo que convimos os utilizadores do porto que ainda não recorrem regularmente a esta ferramenta a testarem a mesma. O feedback que temos recebido dos utilizadores é fundamental para a contínua melhoria da aplicação pelo que agradecemos que, se possível, auscultem os vossos associados sobre sugestões e contributos para melhoria da referida APP.

A APDL espera que estas medidas tenham impacto positivo nos tempos de permanência de camiões em porto, nas emissões associadas ao ecossistema portuário e na eficiência global do porto podendo, inclusive, na redução dos custos de transporte rodoviário de serviços que envolvam o porto de Leixões.

Fonte: APDL

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

Segurança e saúde no trabalho: responsabilidade do empregador

No passado dia 28 de abril celebrou-se o Dia Mundial para a Segurança e Saúde no Trabalho (SST), comemoração que visa sensibilizar todos os atores do mundo do trabalho para a prevenção de acidentes de trabalho e doenças profissionais, através da promoção das melhores estratégias para um trabalho seguro, saudável e digno.

É inquestionável a necessidade de, em permanência, as organizações reforçarem os atuais sistemas de SST implementados. Atente-se na necessidade sentida em todos os setores da economia de reavaliação de riscos laborais e preconização de medidas preventivas para fazer face ao vírus SARS-COV-2 e evitar a sua propagação.

A Lei nº 102/2009, de 10 de setembro, e suas sucessivas alterações, estabelece o regime jurídico vigente da promoção da SST. Atualmente, a generalidade dos empregadores já cumpre com a obrigação de organização dos serviços de SST numa das modalidades previstas na Lei nº 102/2009. Contudo, desde o momento em que os organiza, é habitual o empregador considerar que a SST passou a ser obrigação dos técnicos que afetou a esses serviços.

Os objetivos e as atividades principais a ser desenvolvidas pelo serviço de SST encontram-se elencadas nos artigos 73º-A e 73º-B da Lei nº 102/2009, mas as organizações são dinâmicas e as suas necessidades e objetivos variam ao longo do tempo, grande parte das vezes fruto das decisões da gestão de topo.

É importante sublinhar que, mesmo tendo os serviços organizados, é sempre ao empregador que é atribuída a responsabilidade por assegurar aos seus trabalhadores condições de segurança e de saúde em todos os aspetos do seu trabalho, quer nas instalações quer no exterior. Assim, deve o empregador salvaguardar medidas adequadas de proteção mesmo quando os trabalhadores têm de prestar o seu trabalho em local ou instalações pelas quais não é responsável.

Para uma maior consciencialização das suas responsabilidades e obrigações enquanto empregador e para agilizar o fluxo de informação dentro da empresa, seria conveniente que cada empregador disponibilizasse um pouco do seu tempo para leitura da Lei nº 102/2009, se não da totalidade do diploma, no mínimo de alguns artigos que são essenciais. Assim, propõe-se a leitura atenta, para além dos já citados artigos 73º-A e 73º-B, dos artigos 5º, no qual são enunciados os princípios gerais de um sistema de prevenção de riscos profissionais para assegurar aos trabalhadores o direito à prestação de trabalho em condições que respeitem a sua segurança e a sua saúde; 15º, no qual são elencadas as obrigações gerais do empregador, de forma continuada e permanente, para que o exercício da atividade se processe em condições de segurança e de saúde para o trabalhador, tendo em conta os princípios gerais de prevenção; e 16º, no qual são estabelecidas as responsabilidades no caso de atividades simultâneas ou sucessivas num mesmo local de trabalho.

No dia a dia de uma organização são inúmeras as situações de atividades simultâneas ou sucessivas que podem ocorrer num mesmo local de trabalho, quer pertencente ao empregador quer a outros empregadores, atividades que vão implicar adequada e atempada atenção para a manutenção de elevados níveis de proteção da segurança e saúde dos trabalhadores envolvidos nas mesmas. A título de exercício, pensemos nas operações muitas vezes realizadas nas instalações de um empregador por recurso a trabalhadores temporários, a trabalhadores em regime de cedência ocasional ou a trabalhadores de empregadores terceiros que executam um serviço ao abrigo de contrato de prestação de serviços, aqui incluídos diversos tipos de trabalhos, entre outros, cargas e descargas de mercadorias, de manutenções diversas, de vigilância e de limpeza.

Mas o empregador que detém a gestão das instalações nas quais a atividade/serviço vai ser desenvolvido tem responsabilidades. O legislador estabelece que, não obstante a responsabilidade de cada empregador, a empresa adjudicatária duma obra ou dum serviço deve assegurar a coordenação dos diversos empregadores com trabalhadores envolvidos nesses trabalhos, desde logo assegurando a avaliação dos riscos derivados da coatividade por parte das diversas empresas e a coordenação dessas entidades para assegurar a segurança e saúde de todos. Portanto, caberá à empresa em cujas instalações vai ser prestado um serviço a elaboração e divulgação de instruções compreensíveis e adequadas às tarefas/atividades desenvolvidas por todos os trabalha-

Palmira Pinto
Inspetora do Trabalho - ACT

dores, planificando a prevenção e evitando os riscos em cada posto de trabalho, comunicando às empresas (e estas aos seus trabalhadores) os resultados da avaliação de riscos, a planificação da prevenção, sobre o dispositivo e trabalhadores responsáveis pelas situações de emergência e instruções de trabalho. Desta forma, estará a viabilizar-se que essas empresas também exerçam adequadamente as suas atividades preventivas, designadamente através de um planeamento adequado das medidas de prevenção que têm de ser asseguradas quando nas instalações de outro empregador e disponibilizando aos seus trabalhadores formação necessária ao desenvolvimento dessa atividade em condições de segurança e saúde, informação compreensível e instruções para adequarem os seus comportamentos nesses contextos, nomeadamente sobre os riscos associados aos locais de trabalho a que tenham de aceder, aos equipamentos de trabalho que tenham que utilizar, que procedimentos de verificação devem realizar antes da utilização de cada equipamento de trabalho e regras de manuseamento bem como sobre o que fazer e a quem se dirigir ou contactar em caso de emergência.
Por fim, deixa-se o alerta de que o dono de obra e a empresa utilizadora ou adjudicatária de obra ou serviço, bem como os respetivos gerentes, administradores ou diretores, são solidariamente responsáveis pelas violações das disposições legais relativas à segurança e saúde dos trabalhadores temporários, dos que lhe forem cedidos ocasionalmente ou dos trabalhadores ao serviço de empresas prestadoras de serviços, cometidas durante o exercício da atividade nas suas instalações, assim como pelo pagamento das respetivas coimas.
Acresce que na violação de normas de segurança e saúde no trabalho os valores máximos das coimas aplicáveis às contraordenações tipificadas como muito graves são elevados para o dobro.
Assim, como diz o ditado popular, mais vale prevenir.

BREVES *internacional*

COVID-19: Ponto de situação

Devido à situação de pandemia provocada por COVID-19, antes de programar as viagens dos seus motoristas, torna-se demais importante que saiba de antemão quais os controlos e impedimentos que vai encontrar em cada país, já que alguns países europeus poderão exigir documentos adicionais aos motoristas e/ou registos de entrada e ainda testes de covid-19.
Chamamos ainda a atenção para o facto de que, alguns países europeus isentarem somente os motoristas da obrigação de quarentena e/ou apresentação de teste à COVID-19.
Consulte toda a informação sobre o tema COVID-19 no Site ANTRAM e evite contratempos.

Polónia – novo sistema de portagens (e-TOLL)

Está prevista a entrada em funcionamento a partir do junho, do novo sistema de cobrança eletrónica de portagens "e-TOLL" em substituição do atual sistema em vigor conhecido como "ViaToll".
O sistema de cobrança eletrónico de portagens polaco aplica-se em autoestradas, via rápidas e estradas nacionais (ver a listagem das mesmas) geridas pela Direção Geral de Estradas e Autoestradas Nacionais da Polónia. Existem contudo, três autoestradas (A1, A2 e A4) que são geridas por concessionários particulares, pelo que, o e-Toll/Viatoll não funciona nas mesmas. Isto significa que as portagens nessas autoestradas serão pagas diretamente ao portageiro.
As autoridades polacas irão permitir, durante o período transitório, até 30 de setembro de 2021, que os transportadores possam usar os dois sistemas em simultâneo (o atual ViaToll ou o novo e-Toll).
Em todo o caso, os transportadores devem desde já, iniciar o processo de registo da empresa/veículos e posterior aquisição dos OBU's. No momento em que a empresa/veículo(s) já esteja registada e que tenha recebido o novo OBU para o veículo(s), deve então proceder ao "cancelamento" do registo junto da anterior operadora (ViaToll).

RECORDATÓRIA! LEZ – Zonas de Baixas Emissões

As grandes cidades europeias têm vindo progressivamente a limitar/interditar a circulação dos veículos mais poluentes, nas zonas delimitadas pela LEZ.
Atualmente, os países que possuem áreas interditas/limitadas pela LEZ são: Alemanha, Áustria, Espanha, França, Bélgica, Dinamarca, Holanda, Hungria, Itália, Noruega, Portugal, Reino Unido (Londres e outras duas cidades), República Checa e a Suécia.
Assim, antes de realizar uma viagem a um país dos acima referidos, informe-se se a cidade/país em causa requer algum tipo de autorização/registo para o veículo circular nas zonas abrangidas pela LEZ e em alguns casos, se o mesmo poderá de facto circular nessas áreas.
Informação adicional disponível no Site da ANTRAM e/ou em
- https://pt.urbanaccessregulations.eu/

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

ANDAMUR
cada viagem importa

Araia

ANDAMUR, **EXPERIÊNCIA E EFICIÊNCIA** AO SERVIÇO DO TRANSPORTE INTERNACIONAL

Após mais de **30 anos de experiência em Espanha**, a **Andamur iniciou a sua internacionalização em 2020.**

A especialização na oferta de soluções orientadas para frotas que realizam **transporte internacional,** assim como o atendimento de clientes procedentes de outros países na rede de estações que a empresa atualmente possui, levou a empresa a identificar a oportunidade de estar presentes em diferentes lugares na União Europeia e **Portugal foi o seu primeiro destino.**

Espanha e Portugal são dois países que possuem um grande tecido empresarial muito orientado para o transporte internacional.

A **eficiência e a qualidade** são a chave para o transporte, num mercado altamente competitivo

+650 ESTAÇÕES DE SERVIÇO EM **EUROPA**

Área de serviço multienergia, Guarromán

Estacionamento de segurança, La Junquera

www.andamur.com

Falamos com

Miguel Ángel López Sánchez

CEO da Andamur

Andamur chegou a Portugal em 2020, qual o balanço que faz deste ano?

O nosso primeiro objetivo era criar uma estrutura, com uma equipa local, que pudesse atender os clientes portugueses. Em termos gerais podemos dizer que a experiência está a ser muito positiva e queremos ganhar um espaço no mercado, baseados na confiança, na competitividade e na qualidade de serviço que oferecemos e para tal contamos com uma equipa portuguesa.

No contacto diário com o mercado português, identificaram algumas diferenças em relação ao mercado espanhol?

São dois mercados experientes e consolidados, mas o mercado português presta especial atenção à nossa rede internacional. Embora a maior parte do abastecimento seja realizada em Espanha, nem todas as empresas ofereciam serviços em todos os países. Na Andamur temos uma rede de estações associadas em 9 países que, no final de 2021, vão todas superar um milhar, sendo possível abastecer com um cartão único em qualquer uma delas.

Quais são as soluções que a Andamur oferece aos seus clientes para a gestão e recuperação de impostos?

Na Andamur temos um serviço especializado na recuperação de impostos, através da colaboração com uma empresa, oferecendo a totalidade dos serviços relacionados com este tema. Realizam-se gestões de IVA, impostos especiais e Lei Macrón.

A gestão de portagens é uma rubrica também muito importante para as empresas de transporte. Quais os serviços que a Andamur oferece neste âmbito?

A Andamur é distribuidora direta do sistema de pagamento de portagens mais completo que existe no mercado, através do qual e apenas com um único dispositivo e mediante uma tecnologia por satélite dá cobertura em 12 países de Europa.

Na sua visão a Andamur destaca a segurança como um aspeto chave nas soluções que oferece. Que âmbitos abrangem nesta matéria?

No que respeita à segurança existem dois pontos chave: a segurança da frota e a segurança nas transações.

Em relação à frota, a Andamur possui estacionamentos seguros e vigiados em três das suas principais estações: La Junquera, Pamplona e Guarromán, assim como diversos acordos em pontos estratégicos na Europa, que estamos a aumentar dia após dia.

Por outro lado, a segurança nas transações é um ponto crítico. Garantimos a tranquilidade dos nossos clientes com airCODE, um sistema com o qual, através da geração de um código, no dispositivo móvel, o que torna impossível que se cometam fraudes com os cartões, nem por clonagem nem por perda ou roubo.

Também fazem menção na visão da empresa a um ambiente digital, multi-energético e sustentável. O que a Andamur está a realizar neste sentido?

Desde o seu início, que a Andamur aposta no futuro trabalhando no presente. A inovação é um ponto chave para conseguir manter a competitividade no mercado oferecendo aos nossos clientes as soluções que necessitam.

Em maio lançámos "Andamur Connect" uma nova versão do escritório virtual através do qual os nossos clientes têm acesso on-line, durante as 24 horas do dia, a informação importante, como preços, consumos de combustível ou portagens ou à gestão autónoma de seus cartões.

Desde 2020, a Andamur oferece nas suas estações soluções multi-energéticas, que unem a toda a oferta de combustíveis tradicionais, o gás natural e a eletricidade.

Em relação ao ponto anterior e no que respeita à sustentabilidade, é importante destacar que a Andamur é a primeira, e de momento a única, rede na Europa oficialmente certificada para a emissão da Declaração Anual de Emissão de Carbono.

Por último, como CEO de Andamur, quais os objetivos que planeia para a empresa a curto e médio prazo?

Desde que os meus pais abriram a primeira estação transmitiram três valores na família que continuam a ser ainda hoje os valores da empresa: compromisso com o ambiente de empresas e pessoas com as quais interatuamos, cumplicidade para entender as suas necessidades e encontrar soluções e espírito de superação para saber que devemos continuar a crescer dia a dia, oferecendo os melhores serviços em qualquer das áreas.

A curto prazo, o nosso objetivo é consolidar o trabalho iniciado em Portugal, colocar em atividade a nossa segunda equipa internacional na Polónia e continuar a melhorar na eficiência e competitividade, incorporando soluções de valor acrescentado para os clientes.

Em maio vamos dar início a um programa inovador no sector. Trata-se do Programa de Formação Andamur para Condutores.

Também finalizaremos o ano de 2021 com uma nova estação em Llers, a poucos quilómetros de La Junquera, na qual além do serviço que já oferecemos hoje, acrescentaremos uma nova área de serviço que será a maior de Espanha, e que vai permitir abastecer 34 camiões simultaneamente.

Vivemos num mercado em evolução constante e em ritmo acelerado e a nossa competitividade e a dos nossos clientes aumenta na medida em que somos mais eficientes e produtivos, e esse é nosso compromisso. Em suma, criar uma rede que nos permita acompanhar o nosso cliente desde o início da viagem até ao seu regresso a casa, porque como diz o nosso slogan, na Andamur Cada Viagem Importa.

www.andamur.com

Laso inicia transporte para parque eólico na Guarda

A LASO foi a empresa escolhida para o projeto de transporte dos componentes eólicos do parque de Celorico da Beira. Trata-se de 22 máquinas que levarão à realização de 220 transportes no total. As deslocações já se iniciaram.

Santos e Vale

Abre nova plataforma na região de Braga

Integrada na estratégia de expansão e crescimento da empresa, esta nova plataforma que inicia hoje operações e que irá servir a região de Braga e Alto Minho, vem melhorar a capacidade da Santos e Vale para as recolhas e entregas nesta região. Esta nova plataforma está equipada com os mais sofisticados meios logísticos que vão possibilitar um aumento no processamento dos envios das zonas de atuação, permitindo assim, uma otimização dos tempos de entrega e de recolha na região.

"Temos observado um grande aumento da procura dos nossos serviços na região Norte, pelo que, esta aposta em melhores condições, irá permitir continuar a manter a qualidade de serviço para que os nossos clientes possam fazer crescer os seus negócios com toda a segurança. Com esta nova estrutura sabemos que vamos conseguir oferecer um melhor serviço aos nossos clientes." - referiu Joaquim Vale, Administrador da Santos e Vale.

Com mais de 13.000m2 de área total, a plataforma está localizada junto aos principais acessos rodoviários da cidade de Braga e irá processar os envios dos Concelhos do Alto Minho, Cávado e Ave.

Assina acordo com os CTT

O acordo assinado com os CTT vem reforçar a posição da empresa no mercado nacional de distribuição expresso de paletes e aumentar a visibilidade da qualidade e fiabilidade dos serviços prestados.

A Santos e Vale, enquanto Operador Logístico que oferece aos seus clientes uma solução "one-stop shop", integrando as suas áreas de negócio de Logística, Distribuição e Transporte, tem vindo a aumentar a sua posição no mercado, também apoiada neste tipo de parcerias estratégicas colaborativas que promovem o que de melhor cada empresa tem para oferecer.

Joaquim Vale, administrador da Santos e Vale refere que "existem muito poucas empresas em Portugal com a notoriedade dos CTT. Participarmos num projecto com uma empresa de referência como os CTT é algo que muito nos orgulha e motiva. As parcerias colaborativas são o caminho lógico para o futuro das empresas que sejam ambientalmente responsáveis."

Para João Sousa, administrador-executivo dos CTT, "este acordo marca mais um passo na adoção de um novo modelo de negócio de carga, voltado para a eficiência e para a qualidade do serviço ao cliente. Os CTT têm muito orgulho em trabalhar com um parceiro como a Santos e Vale, com reconhecida qualidade no mercado, e acreditam que esta parceria trará excelentes resultados".

A Santos e Vale está na liderança nos sectores de Distribuição e Logística em Portugal, posiciona-se no mercado como uma empresa sólida, inovadora, tecnologicamente avançada e com grande foco na redução da sua Pegada Ecológica.

Com um serviço fiável, rápido, competitivo e seguro, a Santos e Vale envolve todos os participantes na cadeia de fornecimento utilizando a competência dos seus recursos indo ao encontro das necessidades dos seus clientes com a garantia do cumprimento rigoroso dos prazos de entrega, preços competitivos e a máxima segurança no transporte das mercadorias.

Luís Simões incorpora dois novos megacamiões

Prosseguindo a sua aposta na sustentabilidade, inovação e segurança, a Luís Simões colocou em circulação dois novos megacamiões.
Estes veículos - compostos por uma cabeça tratora, um linktrailer e um semi-reboque - caracterizam-se pela sua maior capacidade, uma vez que contam com double deck (dois pisos/alturas).
Capazes de transportar dois níveis de paletes sem os sobrepor, estes veículos permitem otimizar a carga, garantindo a integridade dos produtos transportados. Além disso, o recurso a este tipo de veículos permite reduzir as deslocações e consequentemente o consumo de energia e de emissões de CO_2 por tonelada transportada.

A LS assegura desta forma o cumprimento dos padrões de sustentabilidade e promove um modelo de transporte mais eficiente e ecológico.

STEF abre plataforma em Alenquer

A nova Plataforma de Alenquer vem reforçar o dispositivo do Grupo STEF no território nacional e posiciona-se como um ponto estratégico para a recolha e posterior distribuição de bens alimentares, que se destinam ao mercado nacional e a outros mercados europeus.

Com um investimento que ronda os 15 milhões de euros, esta plataforma tri-temperatura (ambiente, congelado e refrigerado) conta com uma área total de 30.000 m2 e 43 portas de cais. Pensada numa ótica de futuro e ambientalmente sustentável, a área foi equipada com painéis fotovoltaicos e a mais moderna tecnologia de frio.
Fabrice Carré, diretor geral da STEF Portugal, declara: "Com esta nova plataforma a STEF Portugal aumenta a sua cobertura, potenciando a expedição dos produtos alimentares de norte a sul do país, abrindo as portas da Europa aos seus clientes e prestando-lhes um serviço mais eficiente e qualitativo. Estar presente na região centro é fundamental para a nossa operação e este é um investimento que decidimos manter apesar da pandemia e da conjuntura económica menos favorável".

Paulo Duarte renova frota com veículos MAN

Numa perspetiva de crescimento, a Paulo Duarte Transportes adquiriu recentemente 170 novos veículos MAN garantindo uma frota renovada.
Sobre a escolha feita a Paulo Duarte referiu que a mesma se sustenta através "dos princípios da confiança, eficiência, fiabilidade, redução de custos operacionais e sustentabilidade" e salientou ainda que "queremos que os nossos clientes possam contar com a eficiência da Paulo Duarte para sustentar os desígnios futuros da descarbonização. Não é só de carros elétricos que se faz a descarbonização, é também em produzir menos CO_2. Um km feito com a Paulo Duarte produz menos CO_2 do que com outros operadores. Por todas estas razões, esta será uma parceria de sucesso ao garantir melhores condições aos nossos motoristas, ao meio ambiente e aos nossos clientes."

Síntese legislativa

Lei n.º 36/2021, de 14 de junho
Aprova a lei-quadro do estatuto de utilidade pública.

Decreto-Lei n.º 49/2021, de 14 de junho
Estabelece o regime sancionatório aplicável à violação das regras relativas aos serviços transfronteiriços de entrega de encomendas.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 70-B/2021, de 4 de junho
Prossegue a estratégia do levantamento de medidas de confinamento no âmbito do combate à pandemia da doença COVID-19.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 70-A/2021, de 4 de junho
Altera as medidas aplicáveis a determinados municípios no âmbito da situação de calamidade.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 64-A/2021, de 28 de maio
Prorroga a situação de calamidade e altera as medidas aplicáveis a determinados municípios no âmbito da situação de calamidade.

Despacho n.º 5418-A/2021, de 28 de maio
(publicado no DR n.º 104, série II, 3.º suplemento de 28-5-2021)
Aprova as listas dos países e das competições desportivas internacionais a que se aplicam as regras em matéria de tráfego aéreo, aeroportos, fronteiras terrestres, marítimas e fluviais.

Lei n.º 33/2021, de 28 de maio
Prorroga a isenção de imposto sobre o valor acrescentado para as transmissões e aquisições intracomunitárias de bens necessários para combater os efeitos da pandemia da doença COVID-19.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 62-A/2021, de 21 de maio
Altera as medidas aplicáveis a determinados concelhos no âmbito da situação de calamidade.

Despacho n.º 5187-A/2021, de 21 de maio
(publicado no DR n.º 99, Série II, de 21-5-2021)
Altera a lista dos países a que se aplicam as regras em matéria de tráfego aéreo, aeroportos e fronteiras terrestres, marítimas e fluviais.

Decreto-Lei n.º 37/2021, de 21 de maio
Cria uma medida excecional de compensação ao aumento do valor da retribuição mínima mensal garantida.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 59-B/2021, de 14 de maio
Declara a situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Despacho n.º 4957-A/2021, de 14 de maio
(publicado no DR n.º 94, série II de 14-5-2021)
Aprova a lista dos países e das competições desportivas internacionais a que se aplicam as regras em matéria de tráfego aéreo, aeroportos, fronteiras terrestres e fluviais.

Portaria n.º 102-A/2021, de 14 de maio
Regulamenta o novo incentivo à normalização da atividade empresarial, previsto no Decreto-Lei n.º 23-A/2021, de 24 de março, e o apoio simplificado para microempresas à manutenção dos postos de trabalho, previsto no Decreto-Lei n.º 46-A/2020, de 30 de julho.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 52-A/2021, de 11 de maio
Altera as medidas especiais aplicáveis às freguesias de São Teotónio e Longueira/Almograve, no município de Odemira

Portaria n.º 98/2021, de 5 de maio
Aprova a declaração modelo 30.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 46-B/2021, de 4 de maio
Cria a Estrutura de Missão «Recuperar Portugal».

Decreto-Lei n.º 29-B/2021, de 4 de maio
Estabelece o modelo de governação dos fundos europeus atribuídos a Portugal através do Plano de Recuperação e Resiliência

Despacho n.º 4473-D/2021, 30 de abril
(publicado no DR n.º 84, série II de 30-abril-2021)
Aprova a lista dos países e das competições desportivas internacionais a que se aplicam as regras em matéria de tráfego aéreo, aeroportos, fronteiras terrestres e fluviais.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 45-C/2021, de 30 de abril
Declara a situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Declaração de Retificação n.º 12-A/2021, de 21 de abril
Retifica o Decreto n.º 7/2021, de 17 de abril, da Presidência do Conselho de Ministros, que regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República, publicado no Diário da República, 1.ª série, n.º 74-A, de 17 de abril de 2021.

Decreto-Lei n.º 28/2021, de 20 de abril
Assegura a execução do Regulamento (UE) 2017/1369, que estabelece um regime de etiquetagem energética.

Lei n.º 21/2021, de 20 de abril
Altera o Estatuto dos Benefícios Fiscais, o Código do Imposto do Selo, o Código Fiscal do Investimento, o Código do Imposto sobre os Veículos e o Código do Imposto Único de Circulação e cria uma medida extraordinária de contagem de prazos no âmbito do IRC.

Despacho n.º 3894-A/2021, de 17 de abril
(publicado no DR n.º 74-A, II série de 17-04-2021)
Aprova a lista dos países e das competições desportivas internacionais a que se aplicam as regras em matéria de tráfego aéreo, aeroportos e fronteiras terrestres.

Decreto n.º 7/2021, de 17 de abril
Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

Despacho n.º 3838-B/2021, de 15 de abril
(publicado no DR n.º 73, II série de 15-04-2021) Determina os pontos de passagem autorizados na fronteira terrestre.

Decreto n.º 6-A/2021, de 15 de abril
Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

Decreto do Presidente da República n.º 41-A/2021, de 14 de abril
Renova a declaração do estado de emergência, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública.

Resolução da Assembleia da República n.º 114-A/2021, de 14 de abril
Autorização da renovação do estado de emergência.

Lei n.º 18/2021, de 8 de abril
Estende o regime jurídico aplicável à transmissão de empresa ou estabeleci-

mento às situações de transmissão por adjudicação de fornecimento de serviços que se concretize por concurso público, ajuste direto ou qualquer outro meio, alterando o Código do Trabalho

Lei n.º 13-B/2021, de 5 de abril
Cessa o regime de suspensão de prazos processuais e procedimentais adotado no âmbito da pandemia da doença COVID-19, alterando a Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março.

Lei n.º 13-A/2021, de 5 de abril
Renova a imposição transitória da obrigatoriedade do uso de máscara em espaços públicos, prorrogando, pela segunda vez, a vigência da Lei n.º 62-A/2020, de 27 de outubro.

Decreto n.º 6/2021, de 3 de abril
Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

Despacho n.º 3516-A/2021, de 3 de abril
(publicado no DR n.º 64-A, 1º suplemento, série II de 3-4-2021) Determina os pontos de passagem autorizados na fronteira terrestre.

Decreto-Lei n.º 25-B/2021, de 30 de março
Estabelece um regime transitório de reconhecimento e troca das cartas de condução emitidas pelo Reino Unido.

Decreto-Lei n.º 25-A/2021, de 30 de março
Prorroga o regime excecional e transitório de reorganização do trabalho e de minimização de riscos de transmissão da infeção da doença COVID-19 no âmbito das relações laborais.

Decreto n.º 5/2021 de 28 de março
Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República

Decreto do Presidente da República n.º 31-A/2021, de 25 de março
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/2021, de 25 de março
Autorização da renovação do estado de emergência.

Decreto-Lei n.º 23-A/2021, de 24 de março
Estabelece medidas de apoio aos trabalhadores e empresas, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 33-A/2021, de 24 de março
Estabelece medidas de apoio no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Decreto-Lei n.º 28/2021, de 20 de abril
Assegura a execução do Regulamento (UE) 2017/1369, que estabelece um regime de etiquetagem energética.

Lei n.º 21/2021, de 20 de abril
Altera o Estatuto dos Benefícios Fiscais, o Código do Imposto do Selo, o Código Fiscal do Investimento, o Código do Imposto sobre os Veículos e o Código do Imposto Único de Circulação e cria uma medida extraordinária de contagem de prazos no âmbito do IRC.

Despacho n.º 3894-A/2021, de 17 de abril
(publicado no DR n.º 74-A, II série de 17-04-2021)
Aprova a lista dos países e das competições desportivas internacionais a que se aplicam as regras em matéria de tráfego aéreo, aeroportos e fronteiras terrestres.

Decreto n.º 7/2021, de 17 de abril
Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

FREDERICO MENDES & ASSOCIADOS

Incentivos Fiscais e Financeiros

Plano de Recuperação e Resiliência: Empresas 4.0

O plano de recuperação português, o primeiro a ser aprovado, e que prevê projetos de 16,6 mil milhões de euros, dos quais 13,9 mil milhões de euros dizem respeito a subvenções a fundo perdido, tem como objetivo transformar profundamente a economia portuguesa. Assim, inclui três dimensões que podem ser de especial interesse para as Empresas de Transportes Rodoviários de Mercadorias:

- Transição Digital – Empresas 4.0
- Reforço do Potencial Produtivo – Qualificações e Competências
- Transição Climática – Mobilidade Sustentável, Descarbonização e Energias Renováveis

A componente "Empresas 4.0", a qual engloba um envelope financeiro de 650 milhões de euros, é dirigida especificamente para o reforço da digitalização das empresas. Esta dimensão tem como objetivo recuperar o atraso relativamente ao processo de transição digital, permitindo o acesso ao conhecimento e aos meios tecnológicos digitais que promovem a: (i) modernização do trabalho e dos processos de produção; (ii) desmaterialização dos fluxos de trabalho; (iii) mitigação dos défices de competências na utilização das tecnologias digitais; (iv) incorporação de ferramentas e metodologias de teletrabalho; (v) criação de novos canais digitais de comercialização de produtos e serviços; e (vi) incorporação de tecnologias disruptivas nas suas propostas de valor das empresas.

Os investimentos a implementar nesta componente serão desenvolvidos em três blocos:

- Capacitação Digital das Empresas (100 M€)
- Transição Digital das Empresas (450 M€)
- Catalisação da Transição Digital das Empresas (100 M)

A Transição Digital das Empresas, componente com maior peso nesta temática, contribuirá para a transformação dos modelos de negócio das PME portuguesas e para a sua digitalização, visando uma maior competitividade e resiliência. Integra a promoção da digitalização dos negócios por via da aceleração e automação de tomadas de decisão e de execução com base em inteligência artificial, do redesenho de cadeias de valor e de fornecimento, otimizando rapidez e resiliência e da utilização de espaços de dados transsectoriais, suportada em infraestruturas europeias de cloud e edge computing, inovadoras, seguras e energeticamente eficientes, proporcionando às empresas um reposicionamento dos seus negócios num ecossistema digitalmente avançado. Engloba os programas Rede Nacional de Test Beds, Comércio Digital (Coaching 4.0) e Empreendedorismo.

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

Despacho n.º 3838-B/2021, de 15 de abril
(publicado no DR n.º 73, II série de 15-04-2021) Determina os pontos de passagem autorizados na fronteira terrestre.

Decreto n.º 6-A/2021, de 15 de abril
Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

Decreto do Presidente da República n.º 41-A/2021, de 14 de abril
Renova a declaração do estado de emergência, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública.

Resolução da Assembleia da República n.º 114-A/2021, de 14 de abril
Autorização da renovação do estado de emergência.

Lei n.º 18/2021, de 8 de abril
Estende o regime jurídico aplicável à transmissão de empresa ou estabelecimento às situações de transmissão por adjudicação de fornecimento de serviços que se concretize por concurso público, ajuste direto ou qualquer outro meio, alterando o Código do Trabalho.

Lei n.º 13-B/2021, de 5 de abril
Cessa o regime de suspensão de prazos processuais e procedimentais adotado no âmbito da pandemia da doença COVID-19, alterando a Lei n.º 1-A/2020, de 19 de março.

Lei n.º 13-A/2021, de 5 de abril
Renova a imposição transitória da obrigatoriedade do uso de máscara em espaços públicos, prorrogando, pela segunda vez, a vigência da Lei n.º 62-A/2020, de 27 de outubro.

Decreto n.º 6/2021, de 3 de abril
Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

Despacho n.º 3516-A/2021, de 3 de abril
(publicado no DR n.º 64-A, 1º suplemento, série II de 3-4-2021) Determina os pontos de passagem autorizados na fronteira terrestre.

Decreto-Lei n.º 25-B/2021, de 30 de março
Estabelece um regime transitório de reconhecimento e troca das cartas de condução emitidas pelo Reino Unido.

Decreto-Lei n.º 25-A/2021, de 30 de março
Prorroga o regime excecional e transitório de reorganização do trabalho e de minimização de riscos de transmissão da infeção da doença COVID-19 no âmbito das relações laborais.

Decreto n.º 5/2021 de 28 de março
Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República.

Decreto do Presidente da República n.º 31-A/2021, de 25 de março
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/2021, de 25 de março
Autorização da renovação do estado de emergência.

Decreto-Lei n.º 23-A/2021, de 24 de março
Estabelece medidas de apoio aos trabalhadores e empresas, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 33-A/2021, de 24 de março
Estabelece medidas de apoio no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Declaração de Retificação n.º 9-B/2021, de 24 de março
Retifica o Decreto n.º 4/2021, de 13 de março, da Presidência do Conselho de Ministros, que regulamenta a prorrogação do estado de emergência decretado pelo Presidente da República, publicado do Diário da República, 1.ª série, n.º 50-A, de 13 de março de 2021.

Portaria n.º 69-A/2021, de 24 de março
Altera o Regulamento do Programa APOIAR.

Portaria n.º 69/2021, de 24 de março
Define os termos de atribuição do subsídio extraordinário de risco no combate à pandemia da doença COVID-19 e revoga a Portaria n.º 67-A/2021, de 17 de março.

Portaria n.º 68/2021, de 24 de março
Aprova as percentagens do mecanismo de correção cambial criado pelo Decreto-Lei n.º 35-B/2016, de 30 de junho, para o segundo semestre de 2020.

Declaração de Retificação n.º 9-A/2021, de 19 de março
Retifica o Decreto-Lei n.º 8/2021, de 20 de janeiro, que procede à atualização das metas de incorporação de biocombustíveis nos combustíveis para consumo em território nacional para 2021.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2021, de 19 de março
Aprova o Programa Internacionalizar 2030.

Decreto-Lei n.º 22-A/2021, de 17 de março
Prorroga prazos e estabelece medidas excecionais e temporárias no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Portaria n.º 58/2021, de 16 de março
Aprova o modelo de declaração mensal global destinado ao cumprimento da obrigação declarativa prevista no n.º 11 do artigo 28.º do Código do IVA

Declaração de Retificação n.º 9/2021, de 16 de março
Retifica a Portaria n.º 39/2021, de 22 de fevereiro, que determina o procedimento de marcação do gasóleo profissional utilizado para abastecimento nas instalações de consumo próprio.

Despacho n.º 2807-B/2021, de 15 de março
(publicado no DR n.º 51, série II de 15/3/2021)Determina os pontos de passagem autorizados na fronteira terrestre

Decreto n.º 4/2021, de 13 de março
Regulamenta o estado de emergência decretado pelo Presidente da República

Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2021, de 13 de março
Estabelece uma estratégia de levantamento de medidas de confinamento no âmbito do combate à pandemia da doença COVID-19

Resolução da Assembleia da República n.º 77-B, de 11 de março
Autorização da renovação do estado de emergência

Decreto do Presidente da República, de 11 de março
Renova a declaração do estado de emergência, com fundamento na verificação de uma situação de calamidade pública

Lei n.º 11/2021, de 9 de março
Suspensão excecional de prazos associados à sobrevigência e caducidade de convenção coletiva de trabalho

UM RETORNO POSITIVO PARA QUEM PROCURA PRESTAÇÕES DE EXCELÊNCIA

antram

Top 6
cursos mais procurados

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

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

O seu calendário fiscal para julho, agosto e setembro de 2020

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

julho de 2021

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
12	IVA	Envio da declaração mensal referente ao mês de maio 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 junho de 2021 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
13	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a junho de 2021	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. • Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
15	IES/ Declaração Anual	Envio da IES referente a 2019 e anexos aplicáveis	IES/ Declaração Anual IRC –Anexo A a H IRS – Anexo I IVA – Anexo L a P Selo – Anexo Q IE – Anexo R, S e T	Internet	n/a	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil até ao 15.º dia do 7.º mês posterior posterior à data do termo desse período independentemente desse dia ser útil ou não útil.
20	IRS/IRC/Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a julho de 2020	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	Segurança Social	Pagamento das contribuições relativas a julho de 2020	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	O valor devido é apurado através do software da Segurança Social (registos necessário); até 150 €, pagamento no CRSS; sem limite de montante, pagamento efectuado com cheque visado
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a julho de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade mensal e trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 50.000 €
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 2 trimestre de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores,

julho de 2021

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
31	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em maio de 2020	Modelo 30	Internet	n/a	
31	IRC	1º Pagamento adicional por conta e pagamento por conta	Modelo P1	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil no 7º mês, no 9º mês e até ao 12º mês do respetivo período de tributação. Possibilidade de limitação/dispensa do 3º pagamento por conta. Micro, pequenas e medias empresas, bem como cooperativas, podem ser dispensadas de efetuar o pagamento por conta, no âmbito das medidas fiscais extraordinárias adotadas no contexto da pandemia da COVID-19.

agosto de 2021

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
10	IVA	Envio da declaração mensal referente ao mês de julho 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
10	IRS/IRC/ Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a julho de 2021 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a julho 2021	E-Fatura	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. • Por recolha directa dos dados da fatura
16	IVA	Pagamento IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativamente as operações de julho de 2021		n/a	Internet Notários Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA
16	IVA	Envio da declaração mensal referente ao primeiro trimestre de 2021 e anexos	Declaração Periódica	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco	Envio electrónico de informação adicional, em caso de reembolso
20	Segurança Social	Pagamento das contribuições	n/a	n/a CRSS / Internet	Balcão bancário CTT/Multibanco	
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a julho de 2020	Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /Prestações de Serviços	Internet	n/a	Aplicável a sujeitos passivos no regime normal de tributação, com periodicidade mensal e trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 50.000 €

agosto de 2021

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
20	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em julho 2021	Modelo 30	Internet	n/a	
20	IS	Envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 1 trimestre de 2021	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivo pagamento referentes a julho de 2021	Internet	n/a	
31	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes julho 2021	Modelo 30	Internet	n/a	
31	IMI	Pagamento do Imposto Municipal sobre imóveis	Documento cobrança	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	O IMI passa é pago: • Nos meses de maio e novembro quando 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

antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

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

setembro de 2021

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
10	IVA	Envio da declaração mensal referente ao mês de agosto 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
10	IRS/IRC/ Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a agosto de 2021 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
13	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a agosto de 2020	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT. • Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças. • Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.
20	IRS/IRC/Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a agosto 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	Segurança Social	Pagamento das contribuições relativas a agosto de 2021	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	O valor devido é apurado através do software da Segurança Social (registos necessário); até 150 €, pagamento no CRSS; sem limite de montante, pagamento efectuado com cheque visado ou através de cartão multibanco
20	IVA	Envio de declaração recapitulativa mensal referente a agosto 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 €
30	AIMI	Pagamento do AIMI Modelo P1	Documento à cobrança	n/a	Tesouraria das Finanças CTT/Multibanco Outras Entidades cobradoras	Aplicável a proprietários, usufrutuários ou superficiários de prédios urbanos localizados em Portugal, exceto os classificados como "comerciais, industriais ou para serviços" e "outros".
30	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em agosto de 2019	Modelo 30	Internet		

Site ANTRAM: registe-se!

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

Trator Scania S540
Inteligente, forte e rigoroso

O trator Scania S540 é atualmente considerado a tecnologia de ponta por muitos transportadores europeus. Este trator não só vem equipado com a última versão e a mais pontente dos motores Scania de seis cilindros em linha e com a já famosa cabina-cama série S com espaço interior suficiente para o motorista se movimentar, como também é um dos primeiros camiões a vir equipado com a nova caixa de velocidades Scania Opticruise e o EAS – sistema de direção eletrificado munido da nova funcionalidade ADAS (sistema avançado de assistência ao condutor), estes dois últimos opcionais.

O motor Scania de 540 cv foi concebido a pensar no benefício do cliente, destacando-se, desde logo, pela maior potência, reduzido o consumo de combustível, uso exclusivo de SCR para o tratamento de gases de escape, facilidade de condução, menores custos de manutenção/reparação e ainda, uma redução do seu peso total, oferecendo assim uma maior capacidade de carga líquida ou peso sobre o eixo dianteiro, quando comparados com os motores V8 mais potentes da Scania. Esta motorização de 540 cv, lider de mercado, é adequada para clientes que precisam de uma maior potencia, mas que, por questões financeiras, não estão dispostos a investir num V8 de 16 litros.

As novas caixas de velocidade Scania Opticruise (G33CM) não têm peças em comum com a gama anterior e, entre outras novidades, são mais silenciosas, mais leves em cerca de 60kg devido ao seu formato menor e compartimentos de alumínio e proporcionam uma redução de combustivel de aproximadamente 1%. Dispõem ainda de três travões de eixo, monitorizados por um novo sistema de gestão, oferecendo um excelente desempenho na mudança de velocidades.
Já o sistema EAS da Scania, opcional, proporciona ao condutor um melhor controlo sobre a posição lateral do veículo em faixas estreitas e em manobras em espaços estreitos, bem como no retorno assistido do volante à posição central e também em marcha-atrás. O EAS, não sendo um sistema de condução autónoma, introduz novos níveis de segurança e apoio ao condutor enquanto conduz.

A funcionalidade ADAS, que é também opcional e que acompanha o sistema EAS inclui: o LKA (Lane Keep Assist), o LCP (Lane Change Prevention) e o LDAAS (Lane Departure Warning with Active Steering).
Todas estas funções têm como característica comum, apoiar o motorista na condução e ativamente corrigir a direção do veículo através das indicações das câmeras e sistema de radar instalados no veículo. A título de exemplo, a função LCP, que funciona juntamente com o sistema de aviso de ângulo morto da Scania - uma novidade -, emite um "aviso" luminoso no interior do veículo alertando o motorista para a presença de um "obstáculo" precisamente na zona de ângulo morto do trator.

A renovada versão do trator S540 esteve em Portugal para testes e a Revista ANTRAM foi desafiada pela Scania para realizar uma prova de estrada. O trator fez conjunto com um semirreboque totalmente carregado e foi percorrido um percurso de cerca de 80km, realizado em estrada nacional e autoestrada (Vialonga – Montijo – Porto Alto - Vialonga), a uma velocidade média de 60km/h. No final do trajeto, o consumo de combustível verificado foi de 22.76 litros. Segundo o Demo Driver da Scania, dadas as características do trajecto realizado, o consumo de combustível verificado foi excelente.

Ficha técnica Scania S 540 Euro 6d

Motor:
Scania DC13 166 540cv Euro 6d, seis cilindros em linha, de 13 litros. Injeção de alta pressão XPI e sistema de tratamento de gases de escape Scania FGT, DOC, DPF, SCR. Potência máxima de 540CV a 1800 rpm, binário máximo de 2700Nm entre as 1000rpm até 1300rpm.

Cabine:
Série S de teto alto.

Transmissão:
a nova Scania G33CM.

Retarder:
Scania R4700D

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

Peso bruto do trator:
7420kg

Opções:
Conjunto de instrumentos na versão High level; Sistema de infoentretenimento; Banco do motorista Premium; Banco do passageiro Premium e reclinável; EAS, LKA LCP, LDAAS, AEB, EBS, Hill Hold, ESP, FLC, Scania driver suport e alarme de roubo de combustível.

A Scania lidera o mercado de camiões no final do primeiro trimestre do ano

Com 16,20% de quota de mercado em camiões com mais de 16 toneladas, a Scania lidera o mercado no final do 1º trimestre de 2021.
A Scania ultrapassou os desafios de 2020, um dos períodos económicos mais difíceis da história, mantendo o seu foco na assistência aos seus clientes e no aumento da rentabilidade dos seus negócios. Consequentemente, os clientes revelaram confiar na marca sueca, fechando o primeiro trimestre do ano com uma quota acumulada de 16,20% no mercado dos camiões com mais de 16 toneladas, graças às 826 unidades registadas, representando um crescimento de 28,26% comparativamente com o mesmo período do ano anterior.
Por segmentos e nos primeiros três meses do ano, a Scania lidera o segmento de longo curso com uma quota de 17,43%, com 749 unidades. Nos veículos especiais, a Scania está em segundo lugar, com uma quota de 18,88% e um crescimento de 58,2% em comparação com o mesmo ano de 2020.

Sebastián Figueroa, Diretor Geral da Scania Ibérica, explica como lidaram com a crise e as chaves para este crescimento: *"2020 tem sido um dos períodos mais complicados que alguma vez tivemos de enfrentar. Esta situação permitiu que nos adaptássemos às circunstâncias, a fim de nos reinventarmos e sermos flexíveis nos nossos processos, com o único objetivo de estarmos perto dos nossos clientes e de mantermos um contacto diário e direto com as empresas a fim de melhor compreendermos as necessidades de cada cliente.*
Na Scania temos mantido o nosso foco nos combustíveis alternativos, nos quais temos a mais vasta gama do mercado. Os pedidos de camiões movidos a GÁS (GNC/GNL) continuam a crescer e continuamos a desenvolver soluções de transporte alternativas ao gasóleo.
No final do ano passado, introduzimos no mercado os nossos modelos elétricos, cujas primeiras unidades serão testadas nos próximos meses. As soluções já existem, mas têm de ser desenvolvidas passo a passo, em sintonia com o mercado.
Os veículos da Scania são cada vez mais eficientes, alcançando uma economia de combustível imbatível. Os motores de 13 litros estão a demonstrar resultados e desempenho recordes, reconhecidos em toda a linha. O Scania S 540 é, mais uma vez, o campeão absoluto nos testes comparativos mais importantes do mundo para camiões comerciais pesados.
Os clientes valorizam a qualidade e fiabilidade do nosso produto, mas também apreciam o aumento da rentabilidade obtida por parte dos serviços Scania que otimizam a utilização dos seus veículos. Nesse sentido, a Scania disponibiliza uma ampla gama de serviços, tais como monitorização, formação, formação para reduzir o consumo de combustível, manutenção flexível ou concessionário digital, permitindo dispor de informações diretas sobre o estado do veículo, podendo, em caso de avaria, coordenar o melhor momento para parar o veículo".

Daimler Trucks testa camião a hidrogénio

O fabricante de camiões está focado na tecnologia a pilha de combustível para o transporte de longo curso.
O objectivo é conseguir autonomias superiores a 1000 quilómetros sem paragens para abastecer. No final de Abril o construtor começou os testes rigorosos do primeiro protótipo do camião Mercedes-Benz GenH2, que foi revelado em 2020.
O GenH2 foi projectado para um peso bruto de 40 toneladas e uma carga útil de 25 toneladas.

Andamur lança Andamur Connect

Consciente da importância de simplificar os processos para ajudar os clientes a optimizar tempos, a Andamur deu um passo em frente na digitalização lançando o Andamur Connect uma nova ferramenta digital com maior conectividade, onde os clientes dispõem de múltiplas vantagens e facilidades para uma adequada gestão da frota.
Simples e intuitivo o Andamur Connect simplifica as comunicações com os clientes e facilita-lhes o acesso à documentação e aos serviços.

Scania:

- Ganha novamente "Green Truck"

A Scania venceu pelo quinto ano consecutivo o cobiçado título de "Green Truck" da Alemanha. O prestigiado concurso de teste da imprensa é organizado por duas das principais revistas de comércio alemãs e, ao longo dos anos, tornou-se um campeonato mundial em eficiência de transporte para camiões de longo curso.

Este ano, a Scania introduziu um trator R 410 que conseguiu obter um resultado de teste que deixou todos os outros para trás: o consumo médio do camião foi medido em 23,53 litros por 100 km, ao mesmo tempo que a Scania também conseguiu a maior velocidade média, atingindo 80,60 km/h.

Os testes são rigorosamente monitorizados e são realizados em estradas públicas com uma mistura entre autoestradas e estradas rurais. As condições que podem influenciar os resultados, tais como o tráfego e as condições meteorológicas, são compensadas pela utilização de um camião de referência. Todos os camiões em competição têm a mesma marca de pneus, com o mesmo desgaste e pressão.

- Lança campanha de seguro

A Scania lançou uma campanha de seguro com a qual os seus clientes, antigos e novos, podem economizar até 250€ em mão de obra, produtos ou serviços oficiais Scania.
Com este novo seguro, a Scania visa oferecer uma cobertura contra danos físicos ao veículo, minimizar perdas económicas e maximizar a disponibilidade e vida útil do veículo.

-A solução mais adequada

Com o seguro Scania, em caso de sinistro, a prioridade na reparação é garantida e a possibilidade de substituição do veículo (dependendo da duração da reparação e disponibilidade), com o mínimo de complicações. A prioridade é colocar os veículos de volta na estrada o mais rápido possível e prestar serviços de prevenção de sinistros, a fim de prevenir acidentes.
A Scania Finance adapta a sua forma de trabalhar às necessidades de cada cliente e oferece soluções financeiras flexíveis para atender ao plano de negócios, seja para um único veículo ou para toda a frota, otimizando o financiamento, a gestão do fluxo de caixa e a carga fiscal.
O conhecimento especializado do setor dos transportes significa que podem recomendar produtos financeiros adequados, para alcançar a solução mais adequada aos objetivos operacionais e necessidades de cada cliente.
Este seguro está limitado a veículos novos e de ocasião de até 6 anos, comercializados pela Scania Portugal e está disponível até 31 de dezembro de 2021 ou até 300 contratos.

IVECO:

- Alarga a oferta de serviços digitais

A IVECO reforçou a sua oferta de serviços digitais IVECO ON, concebidos para facilitar a vida dos motoristas e ajudar os gestores de frotas a manter os seus veículos em perfeito estado de funcionamento, tanto em eficiência como em produtividade. A inovadora funcionalidade IVECO Over the Air Update, disponível em todos os veículos IVECO Daily e IVECO S-WAY equipados com Connectivity Box, permite aos clientes procederem, eles próprios, às atualizações de software remotamente, em modo over the air, poupando tempo e reduzindo os períodos de inatividade dos veículos.

A funcionalidade IVECO Over the Air Update é extremamente fácil de utilizar e possibilita uma rápida atualização do software dos veículos, de acordo com as conveniências dos motoristas e dos gestores de frotas, sem necessidade de deslocação a uma oficina. Assim, as atualizações podem ser feitas pelo cliente em qualquer local e a qualquer momento, requerendo-se, apenas, que o veículo esteja estacionado num local seguro, demorando apenas alguns minutos graças a procedimentos extremamente simples. Isto significa que o motorista pode instalar as atualizações quando lhe for mais conveniente, durante uma paragem de descanso, em missão ou numa pausa nas instalações da empresa, sem qualquer desperdício de tempo.

- Daily vence prémio "Light Truck of the Year"

Mesmo enfrentando uma forte concorrência no segmento para veículos de peso bruto entre as 3,5 e as 7,5 toneladas, a publicação "Van Fleet World" distinguiu a IVECO Daily com o prémio "Light Truck of the Year" de 2021. Esta é a segunda vez que a IVECO Daily é distinguida com uma vitória nesta categoria, repetindo o feito de 2019.

Thomas Hilse, Presidente da IVECO afirmou: "Estamos muito orgulhosos que o nosso Daily tenha sido distinguida, pela segunda vez, com este prémio. É um veículo versátil e único que oferece uma experiência superior de condução. A sua conectividade avançada desbloqueia um mundo de serviços personalizados, desenhados para ajudar os operadores e gestores de frotas a desenvolver os seus negócios de uma forma eficiente, sustentável e rentável. É, sem dúvida, uma solução de transporte completa, capaz de cumprir com os requisitos específicos de cada operador de frota".

Mercedes-Benz comemora este ano, 125 anos do primeiro camião do mundo a ser construído

O primeiro camião do mundo foi construído por Gottlieb Daimler em 1896. Daimler inventou o motociclo, a viatura motorizada de passageiros, uma mangueira de combate a incêndios motorizada e depois, quase inevitavelmente, o camião em 1896.

O pragmatismo esteve na génese do desenho do primeiro camião do mundo, que parecia uma pequena carroça com um motor, mas sem uma lança de tração para atrelar a viatura de forma a esta ser puxada. O motor ciclo Otto, batizado como "Phoenix", era um "dois cilindros de quatro cavalos", localizado na traseira. O veículo rolava sobre rodas de ferro duro. Através de uma corrente, Daimler manobrava o eixo dianteiro, com suspensão de lâminas. O motor colocado na traseira do veículo consumia aproximadamente seis litros de gasolina por cada 100 quilómetros.

Em 1898, Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach transferiram o motor "Phoenix", anteriormente localizado na parte traseira, para uma posição sob o assento do condutor, com a transmissão por correia de quatro velocidades a ser também transferida para a frente.

Nesse mesmo ano, o camião recebeu a frente que claramente o distinguia e o desenho que permitia o transporte de cada vez maiores cargas. Os seus dez cavalos de potência eram agora transmitidos às rodas de ferro na parte traseira através de uma correia de quatro velocidades e de um eixo longitudinal dianteiro-traseiro.

Gottlieb Daimler, provavelmente devido ao grande número de inovações, foi cauteloso e ainda antes de apresentar o veículo, que era altamente moderno na altura, submeteu-o a testes num cliente que possuía uma fábrica de tijolos.

O primeiro comprador do primeiro camião veio de Inglaterra, o berço da industrialização.

Daimler Trucks e Volvo Group juntam esforços para projeto comum "cellcentric"

Na senda do transporte mais sustentável e pela neutralidade europeia em emissões de CO2 até 2050, os dois construtores europeus de camiões – a Daimler Trucks e a Volvo Group – criaram uma join voiture a que deram o nome de "cellcentric".

Os dois fabricantes europeus unem assim esforços, numa parceria detida em 50/50, como parte de um compromisso pioneiro na indústria para acelerar o desenvolvimento do sistema de célula de combustível à base de hidrogénio para veículos pesados de longo curso e para outro tipo de aplicações.

A "cellcentric" tem a ambição de se tornar líder a nível mundial no fabrico de sistemas de célula de combustível e de ser o seu maior produtor europeu, encontrando-se previsto o início da produção em série para 2025. Para que esta meta seja alcançada e viável a nível comercial, os dois acionistas da "cellcentric", pedem uma política europeia harmonizada para o Hidrogénio.

As ambições da "cellcentric" foram reveladas durante um evento digital, que ocorreu no dia 29 de abril, liderado por Martin Daum, Presidente da Daimler Truck AG, e Martin Lundstedt, CEO da Volvo Group.

De acordo com estes dois fabricantes de camiões europeus, os camiões elétricos movidos a bateria e a célula de combustível serão complementares, dependendo das necessidades individuais de cada cliente. Os camiões elétricos a bateria serão os eleitos para veículos mais "leves" e para curtas distâncias. Por outro lado, os camiões movidos a célula de combustível (hidrogénio) serão os mais indicados para veículos mais "pesados" e para utilização em longo curso.

Martin Daum, Presidente do Conselho de Administração da Daimler Truck AG e Membro do Conselho de Administração da Daimler AG, afirma que: "Os camiões elétricos movidos a hidrogénio serão a chave para se alcançar o transporte com neutralidade carbónica no futuro. Os camiões elétricos a bateria, sozinhos, não vão alcançar este objetivo, mas, em parceira com a Volvo Group, estamos totalmente comprometidos com a nossa joint-venture "cellcentri" para o desenvolvimento da célula de combustível e produção em série. No que diz respeito à infraestrutura necessária de hidrogénio, a solução mais viável a longo prazo é o hidrogénio verde".

Martin Daum, Presidente da Daimler Truck AG e Martin Lundstedt, CEO da Volvo Group

Martin Lundstedt, CEO do Grupo Volvo, também referiu que "A nossa ambição conjunta é cumprir as metas do acordo de Paris - neutros em CO2 até 2050 -, o mais tardar. Estamos convencidos de que a tecnologia de célula de combustível de hidrogénio desempenha um papel essencial para nos ajudar a alcançar essa meta. Mas sabemos que há muito mais a alcançar do que apenas a eletrificação de máquinas e veículos. Será necessária uma maior cooperação entre entidades públicas e privadas para desenvolver a tecnologia e as infraestruturas necessárias, e é por isso que pedimos uma ação unida por parte de legisladores e governos em todo o mundo para nos ajudar a tornar a tecnologia de célula de combustível de hidrogénio um sucesso. Parcerias como a "cellcentric" são vitais para o nosso compromisso com a descarbonização do transporte rodoviário".

Os principais fabricantes de camiões da Europa, apoiados pela Daimler Truck AG e Volvo Group, solicitam a instalação de cerca de 300 postos de abastecimento de hidrogénio de alto desempenho adequados para veículos pesados até 2025 e de cerca de 1.000 postos de abastecimento de hidrogénio no máximo até 2030 na Europa.

Sendo certo que os camiões neutros em CO2 são atualmente significativamente mais caros do que os veículos convencionais, será necessário adotar uma política que assegure a procura e a acessibilidade. De acordo com a Daimler Truck AG e a Volvo Group, o tipo de política a criar deve incluir incentivos para tecnologias neutras de CO2 e um sistema de tributação baseado no carbono e na energia.

A meta da Daimler Truck AG e da Volvo Group é começar com testes em clientes de camiões movidos a célula de combustível de hidrogénio em cerca de três anos e iniciar a produção em série durante a segunda metade desta década.

Porquê escolher a Consultoria ANTRAM?

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

antram

Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

www.antram.pt

Áreas de Intervenção:

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

Auto Sueco apresenta em Portugal a sua nova gama de camiões Volvo Trucks

Num evento organizado para a imprensa nacional, a Auto Sueco, empresa do grupo NORS apresentou, no passado dia 19 de maio, na Unidade de Pós Venda de São João da Talha, a nova geração de camiões Volvo Trucks fortemente focados no ambiente do motorista, na segurança e na produtividade.

O lançamento da nova gama da Volvo Trucks, que tinha sido anunciada em 2020, foi adiado em Portugal devido à pandemia. Os novos camiões pesados – Volvo FH, FH16, FM e FMX – representam cerca de dois terços das entregas da Volvo Trucks.

A nova gama de camiões Volvo Trucks foi concebida a pensar no motorista. Os veículos foram concebidos de forma a serem mais eficientes, seguros e atrativos para os motoristas.

Os novos camiões Volvo Trucks estão disponíveis com diversos modelos de cabinas diferentes e podem ser otimizados para uma vasta gama de aplicações. Nos camiões de longo curso, a cabina é na maior parte do tempo a segunda casa do motorista. Já nos camiões de transporte regional, a cabina é utilizada como o escritório móvel. Deste modo, a visibilidade, conforto, ergonomia, nível de ruido, capacidade de manobras e seguranças foram determinantes no desenvolvimento de toda a gama Volvo Trucks agora renovada.

Os modelos Volvo FM e FMX, além da cabina totalmente nova, têm também muitas das mesmas funções do display de instrumentos dos Volvos maiores. O espaço interior foi aumentado até um metro cubico, proporcionado um maior conforto e mais espaço de trabalho para o motorista. Além disso, a visibilidade do motorista também não foi descurada. As janelas são maiores, a linha de porta foi rebaixada e os espelhos são novos.

O volante encontra-se equipado com uma função de ajuste da coluna de direção, permitindo um maior ajustamento individual da posição de condução. A cama inferior da cabina longa está posicionada mais acima face ao modelo anterior, permitindo assim, maior conforto e espaço adicional de arrumos por baixo.

O conforto interior foi também melhorado através do isolamento reforçado, ajudando assim a combater melhor o frio, o calor e o ruído.

Em todos os modelos, a área do motorista tem agora uma interface completamente nova para informações e comunicações, com o objetivo de facilitar a visualização e gestão de diferentes funções, criando menos stress e distração. O display de instrumentos, com um ecrã de 12 polegadas, totalmente digital, facilita a escolha das informações necessárias em qualquer altura. O motorista tem ainda ao seu alcance, um ecrã de 9 polegadas disponível para o infoentretenimento, navegação, informações de transporte e monitorização de câmaras. As funções podem ser controladas por botões no volante, controlo por voz ou através do ecrã tátil e do painel de controlo do display.

Nos modelos Volvo FH e FH16 a segurança foi incrementada com a instalação de faróis com uma função de máximos adaptativos. O sistema desliga alguns segmentos dos máximos LED quando o camião se cruza com outros veículos em sentido contrário

ou com o veículo que segue à sua frente.
A condução é também facilitada por um Cruise Control Adaptativo (ACC), que foi melhorado para velocidades até 0 km/h e Cruise Control em descida que ativa automaticamente os travões das rodas quando é necessária força de travagem adicional para manter uma velocidade constante em descida. Além disso, o sistema de travagem controlado eletronicamente (EBS), um pré-requisito para a funcionalidade de segurança como o Aviso de Colisão com Travagem de Emergência e o Controlo Eletrónico da Estabilidade, vem agora equipado de série no novo camião. Como opção, está disponível a Direção Dinâmica Volvo, com os sistemas de segurança Auxilio à Manutenção na Faixa de Rodagem e Assistência à Estabilidade.
A visibilidade do motorista pode ser melhorada através de uma câmara de canto, instalada no lado do passageiro, que irá permitir uma visão complementar da parte lateral do camião no display.
O Volvo FH e o Volvo FM estão igualmente disponíveis com motor EURO 6, movido a GNL, que proporciona eficiência de combustível e desempenho ao nível dos camiões a diesel equivalentes da Volvo, porém, com um impacto ambiental muito menor. O motor a gás da Volvo pode funcionar a biogás ou a gás natural, reduzindo as emissões de CO2 até 100% ou 20%, respetivamente, em comparação com motores a diesel.
O novo Volvo FH pode ser personalizado com um novo e eficiente motor diesel Euro 6, incluindo no pack I-Save, que permite poupanças significativas de combustível de até 10% e reduções de Co2.
A estrela da companhia continua a ser o Volvo FH16 equipado com um potente motor de 750cv.

Volvo Trucks pronta para eletrificar grande parte do transporte de mercadorias

Com o início das vendas já no final do ano de 2021 de três novos modelos de gama alta totalmente elétricos (FH, FM e FMX), a Volvo Trucks acredita que chegou o momento de acelerar a adoção da eletrificação no transporte rodoviário pesado. Esta perspetiva positiva baseia-se na capacidade dos camiões elétricos da Volvo de satisfazerem uma grande variedade de necessidades de transporte. Na UE, por exemplo, será possível eletrificar num futuro próximo quase metade de todos os transportes por camião.
"As empresas de transporte apercebem-se cada vez mais da necessidade de iniciar de imediato a sua viagem na eletrificação, tanto pensando no ambiente como por razões competitivas, de modo a satisfazer os requisitos dos clientes para um transporte sustentável. Com a vasta oferta da Volvo Trucks, torna-se viável para muito mais empresas de transporte abraçar a eletrificação", diz Roger Alm, Presidente da Volvo Trucks.
A produção dos novos modelos elétricos para a Europa terá início no próximo ano. Juntam-se ao Volvo FL Elétrico e ao Volvo FE Elétrico para transportes urbanos, que se encontram em produção em série desde 2019. Com os novos modelos de camiões, a Volvo Trucks tem atualmente uma linha de seis camiões elétricos médios e pesados, o que a torna na mais completa gama de camiões elétricos comerciais do setor.

IPTRANS
ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

Curso Profissional de Logística em Viseu - Proficlela e IPTrans assinam protocolos

Dia 10 de Maio, pelo meio dia, a Profitecla de Viseu abriu as suas instalações para formalizar dois protocolos de colaboração com o IPTrans, visando concretizar oferta formativa em Logística na cidade de Viseu e na Região CIM de Dão Lafões.
O acordo foi assinado com a presença de elementos das direções de ambas as instituições. Do lado do IPTrans estiveram presentes representantes das três associadas ANTRAM, FECTRANS, Município de Loures. Nos breves discursos dos membros, ficou vincada a vontade de se criar uma sinergia que valorize ainda mais os profissionais da Logística e Transportes, que tão importantes são para a realidade económica do país, algo deixado em ainda maior evidência no contexto Pandémico.
Por último, com esta parceria pretende-se responder, de forma eficaz e com apoio da experiência do IPTrans, a uma necessidade de recrutamento das empresas do território, sabendo que se trata do segundo setor que mais postos de trabalho gera na Região CIM.

A Direção da AEPTL/IPTrans

SELO DE CONFORMIDADE EQAVET

IPTrans confirma qualidade dos seus cursos profissionais - ANQEP atribui Selo de Conformidade EQAVET

A ANQEP atribuiu ao IPTrans o Selo de Conformidade EQAVET, no passado dia 13 de Maio.
Este selo de qualidade, atesta a conformidade dos nossos processos de planeamento, implementação, análise e revisão, no âmbito da gestão dos cursos profissionais.
Concluída mais esta etapa, nunca é demais agradecer a todos - e foram muitos - os que tornaram possível o sucesso desta "demanda".
O profissionalismo e a resiliência de todos foram determinantes para o sucesso do trabalho. O desafio da Qualidade continua.

Cursos Técnicos Superiores Profissionais na Escola Profissional de Loures

No passado dia 20 de Maio, o IPTrans recebeu membros das direções dos Institutos Politécnicos de Setúbal e Santarém para examinar a concretização da oferta de cursos técnicos superiores profissionais nas suas instalações em Loures.
Entre os cursos superiores sugeridos pelos membros presentes, destacou-se a hipótese de se concretizarem os CTeSP de Logística, de Gestão do Transporte Rodoviário de Mercadorias (a criar) e de Acompanhamento de Crianças e Jovens, entre outros.
As partes analisaram as condições para a realização dos cursos, nas suas diversas envolventes.Foi uma reunião produtiva que deixou boas perspectivas para a concretização, já no próximo ano letivo, de CTeSP no IPTrans.

IPTRANS
ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES
25 ANOS

ESTÁS NO 9º ANO?

Cursos Profissionais

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

ISENÇÃO DE PROPINAS
CP Cursos Profissionais
ELEVADA EMPREGABILIDADE

SELO DE CONFORMIDADE EQAVET

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

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!

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

Regulamentão 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 - 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*

antram
Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias