

"Serviços abrangentes do cartão de frota para todas as frotas"

Adira ao BP PLUS para começar a beneficiar a partir de hoje.





TRUCKSTORE. O SEU PARCEIRO DE NEGÓCIO PARA CAMIÕES USADOS.

No TruckStore encontra uma vasta seleção de camiões usados de várias marcas e modelos e uma extensa gama de serviços como financiamento, garantia TruckStore e a compra do seu camião usado, para que encontre a solução ideal para o negócio da sua empresa.

Let's talk about trucks. www.truckstore.com



editorial pág. 2

destaque	
Cláudia Monteiro de Aguiar	
Deputada ao Parlamento Europeu / Partido Social Democrata	pág. 4
João Pedro Matos Fernandes	
Ministro do Ambiente e da Ação Climática	pág. 6
João Vieira Lopes	
Presidente da Direção da CCP	
- Confederação do Comércio e Serviços de Portugal	pág. 8
José Bancaleiro	
Managing Partner Stanton Chase Portugal – Your Leadership Partner	pág.10
destaque	
20.º Congresso Antram	pág. 12
associativismo	
Transportes Rama, Lda comemora 75 anos de existência	pág. 14
opinião	
Legislação do Regime das cargas e descargas	pág. 18
Portugal 2030	pág. 24
notícias dos associados	pág. 42
comerciais	pág. 44
espaço IPTrans	pág. 47















Revista ANTRAM nº - 400

Diretor: Pedro Polónio - Subdiretor: Ana Monteiro Souta - Coordenador: José Bourbon - Colaboradores neste número: Ana Carolina Antunes (PwC), Ana Souta, Cláudia Monteiro de Aguiar, Cristina Matos, Domingos Arouca (IPTrans), Graça Santos, Joana Araújo (FM & Associados), João Pedro Matos Fernandes, João Vieira Lopes, José Bancaleiro (Stanton Chase Portugal), José Encarnação, Mónica Silva, PwC, Susana Mariano, Teresa Pargana (ACT) - 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 Regionals: Direção Regional do Norte: Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 2260 709 120 / Fax: 226 909 180 E-mail: regiao.oncrete@antram.pt - Direção Regional do Cartor: Estrada Nacional nº 1, Lota 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, №1, 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

Periodicidade Trimestral · Tiragem: 4000 ex. · Distribuição gratuita aos Associados · Número avulso: 2,50 Euros · Assinatura Anual: 10,00 Euros (mais portes de envio) · Reg. ERC n.º 106 187 Estatuto editorial na página de internet: www.antram.pt





Pedro Polónio Presidente da Direção Nacional

Estamos em véspera do Congresso que irá ter lugar nos dias 29 e 30 de Outubro no Palácio de Congressos do Algarve, no Hotel dos Salgados Palace.

A sociedade regressa ao seu normal o que nos deixa todos muito satisfeitos e optimistas.

Acredito que a nossa sociedade saberá desconfinar de uma forma sensata e que não fará retroagir este processo. Não podemos andar para trás. As consequências seriam devastadoras e não falo apenas a nível económico. Somos seres sociais e precisamos de socializar. Sem isso, tornamo-nos indistintos, inexpressivos, perdemos as nossas características, os afectos...

O Congresso é um pouco disso. É um voltar a ver amigos. É um voltar a dar oportunidade aos patrocinadores, muitos deles também amigos dos nossos associados, de voltarem a apresentar os seus produtos e mostrarem as inovações.

Os dados que possuímos indicam que o Congresso terá uma assistência que regressa a níveis pré-pandemia e a participação dos patrocinadores também regista igual receptividade. Temos tudo para que corra bem e o espaco oferece condições excelentes para o Congresso, com capacidade muito superior à do número total de participantes.

Mas o Congresso também serve para se discutir e analisar a envolvente e a esse nível temos muito para discutir.

Fala-se já na comunicação social que em 2022 o salário mínimo nacional deverá subir para € 705,00. Isso representa uma subida de 6%. Este valor percentual, aplicado ao nosso sector, importará aumentos muito consideráveis de vencimentos, cujos custos (refiro-me, aqui, à subida das diversas rúbricas de vencimento, incluindo custos com segurança social) deverão rondar os € 150,00/mês por cada motorista. Estamos a falar de um valor superior a € 7,00 por dia, assumindo 21 dias de trabalho num mês.

Tudo isto são elementos que importam ser analisados pelos associados, uma vez mais num cenário de discussão aberta. A isto, há que somar a questão da compra dos equipamentos, que regista cada vez maiores atrasos, da subida imparável dos combustíveis, sendo muito importante, a este respeito, antecipar tendências.

Em cima destes temas, temos a nova legislação sobre cargas e descargas. O tempo entretanto decorrido já permitirá perceber como está a decorrer a sua aplicação prática.

Todos estes temas são centrais na gestão das empresas de transporte e, mesmo para aqueles que não puderem estar presentes no congresso, a ANTRAM estará sempre disponível para divulgar informação técnica e partilha que vos permita tomar as melhores decisões de gestão. Recordo que a razão de ser da ANTRAM reside nos seus associados.

Como tenho vindo a referir em anteriores editoriais, mantemos contactos próximos do governo, a quem procuramos transmitir ideias que ajudem à sustentabilidade financeira, económica e social do nosso sector. As respostas, como imaginam, pecam sempre por tardias e escassas, ainda assim contamos poder fazer um ponto de situação a este nível, que vos possa ajudar a tomar algumas decisões futuras.

Termino este editoral recordando o que repetidamente refiro. As empresas vivem no mercado. O nosso futuro só depende das empresas. Não depende da associação! A ANTRAM "apenas" pode ajudar a melhorar o contexto em que as empresas se movem, levar o nosso ponto de vista para o processo político de decisão, mas não molda o comportamento de cada actor/empresa. Apelo, portanto, uma vez mais, à racionalidade na gestão, sem a qual nos será ainda mais difícil enfrentarmos o panorama adverso em que já hoje nos encontramos. 🙌





GANHAR, GANHAR, GANHAR, GANHAR E VOLTAR A GANHAR

PRÉMIO GREEN TRUCK PELO QUINTO ANO CONSECUTIVO



Conduzir o camião que **menos consome** do mercado não só ajuda o ambiente: também beneficia o **seu negócio**. Ambos saem a ganhar. Mais ainda tendo em conta que o vencedor do rigoroso prémio **Green Truck 2021** foi o **Scania R410 Highline**, uma vitória que repetimos pelo quinto ano consecutivo.

Um pleno que demonstra mais uma vez que, para alcançar grandes metas, só há um caminho: ganhar, ganhar, ganhar, ganhar e voltar a ganhar. Optar por um transporte sustentável não significa ter de decidir entre o clima e os negócios.









Cláudia Monteiro de Aguiar Deputada ao Parlamento Europeu / Partido Social Democrata

Política Europeia de Transportes: a crise, os desafios e o futuro

Confrontados com a recente paragem abrupta e imprevista das atividades económica e humana, fruto da crise pandémica Covid19, ficou claro que o transporte rodoviário de mercadorias e a logística são instrumentos cruciais para a livre circulação de bens, em Portugal, na Europa e no Mundo. Ficou claro também a forma impactante como a crise atingiu o segmento do transporte de passageiros.

Importa dar a devida relevância ao papel que, em pleno pico da crise, o transporte rodoviário de mercadorias teve no que diz respeito à mobilidade e entrega de equipamentos médicos e terapêuticos aos países menos preparados e às pessoas que mais necessitavam. Com algumas falhas e atrasos, facto é que a Comissão Europeia, vendo-se obrigada, deu prioridade à livre circulação de mercadorias e serviços na União. Em março de 2020 avançou com as *Green Lanes*, que originaram as "fronteiras abertas", onde foram levantadas restrições para veículos rodoviários de transporte de mercadorias, estabelecendo tempos máximos de espera de 15 minutos.

Esta medida, entre outras, teve por intuito estabelecer regras comuns que evitassem perturbações entre Estados-Membros, na cadeia de abastecimento e permitissem uma manutenção eficiente dos fluxos de transportes, permitindo aos trabalhadores, considerados essenciais, o cumprimento das suas incumbências de forma mais ágil e célere possível.

Entre a aplicação de medidas excecionais e os revezes sentidos em certas "fronteiras internas europeias" entrou em vigor parte do Pacote de Mobilidade 1, findos 3 anos de intensas negociações entre o Parlamento Europeu e o Conselho. No fundo tentou-se não criar divisões acentuadas entre a periferia europeia e os países centrais mas garantir, acima de tudo, a melhoria das condições de trabalho dos condutores, sem retirar competitividade às empresas, em particular as localizadas na periferia como é o caso do nosso País.

Em vigor desde Agosto de 2020 encontra-se o regulamento relativo aos tempos de condução e às condições de descanso dos condutores, que levantaram questões como o regresso do condutor ao domicílio após 3 ou 4 semanas, dependendo dos tempos de descanso; a proibição de gozar um período de repouso semanal regular na cabine do veículo, quando o alojamento adequado é ainda inexistente nos principais eixos rodoviários; a aplicação de circunstâncias excecionais para ultrapassar o tempo de condução diária e semanal para alcançar um local de



paragem adequado e garantir a segurança das pessoas, dos veículos ou da sua carga, e nos casos em que o condutor tenha de chegar ao seu local de residência ou ao centro operacional do empregador para usufruir de um período de repouso semanal ou de um período de repouso semanal regular. Simultaneamente, a obrigação do registo manual de passagem de fronteira para tacógrafos analógicos e digitais, em diferentes fases temporais, entrará em vigor apenas em 2022.

Em Fevereiro de 2022, entrarão em vigor as regras de destacamento e as disposições mais importantes relativas ao mercado do transporte de mercadorias. Ambas complexas, em especial o destacamento que se aplica à cabotagem e às operações de transporte internacional, excluindo o trânsito, e as operações bilaterais com duas operações adicionais de carga ou descarga. No que toca à cabotagem haverá um período de espera de 4 dias até que possam ser realizadas mais operações com o mesmo veículo dentro do mesmo país. Por último, a obrigatoriedade dos camiões regressarem ao centro operacional da empresa de 8 em 8 semanas. Medidas estas que em muitos aspetos tiveram a oposição e voto negativo do PSD no Parlamento Europeu, em defesa dos interesses de Portugal.

Falar do futuro implica uma atenção redobrada sobre o pacote Fit for 55, apresentado em julho com o objetivo de tornar as políticas da União aptas a alcançar uma redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de, pelo menos, 55% até 2030, em comparação com os níveis de 1990. No que toca ao transporte de mercadorias, as medidas que agora chegam ao Parlamento para discussão são disruptivas e transformadoras. Segundo a Comissão, os transportes necessitam cortar 90% das emissões até 2050. O transporte rodoviário, em particular, é hoje responsável por um quinto das emissões de gases com efeito de estufa na UE. Para alcançar este objetivo é proposta a criação de uma taxa ao carbono, um sistema próprio de comércio de licenças de emissões para o transporte rodoviário até 2025. As receitas desta taxa servirão para criar o novo Fundo Social para a Ação Climática com o objetivo de reduzir parte dos custos. Caso a proposta vingue, acredito que as receitas desta nova taxa de carbono devam ser alocadas a uma política de investimento na mobilidade verde rodoviária, tanto em infraestruturas como em veículos a combustíveis alternativos.

É importante garantir que toda esta transformação não implique mais custos aos operadores. O valor destas propostas é de



360 mil milhões de euros, e deve alicerçar-se, simultaneamente, na criação de novos postos de trabalho assentes na inovação e na competitividade europeia. Concordamos com a descarbonização, mas não com uma deslocalização da indústria europeia para locais com menores preocupações de índole ambiental, logo, com menores custos de produção. As metas são importantes, mas mais importante é a forma de as alcançar.

Precisamos reforçar e investir em infraestruturas para combustíveis alternativos, mas para isso é necessário o compromisso dos Estados-Membros e o apoio justo da Comissão. A meu ver, o plano de resiliência português deveria ter considerado esta visão holística da mobilidade e não centrar-se apenas nos grandes centros urbanos e na orla costeira. Custa-me pensar, como portuguesa, que o nosso País poderá ter perdido mais uma oportunidade de realizar uma mudança estrutural. Portugal merece uma estratégia mas, acima de tudo, um plano de ação para o transporte rodoviário de mercadorias em Portugal.

www.antram.pt 5 | Revista ANTRAM | jul/ago/set 2021

João Pedro Matos Fernandes Ministro do Ambiente e da Ação Climática

"A descarbonização dos transportes, incluindo o rodoviário de mercadorias, é crucial."

O setor dos transportes e da mobilidade é um pilar fundamental para o desenvolvimento económico e para a coesão social e territorial. É também um setor chave para o compromisso de atingir a neutralidade carbónica até 2050. E, neste contexto, a descarbonização dos transportes, incluindo o rodoviário de mercadorias, é crucial.

Descarbonizar não só compensa como é a única opção para limitar o aumento da temperatura média do planeta e evitar o efeito catastrófico das alterações climáticas. Todos os modos de transporte têm de se tornar mais sustentáveis, o que exige alternativas ecológicas e incentivos adequados para impulsionar a transição.

O Pacto Ecológico Europeu exige uma redução de 90% das emissões de gases com efeito de estufa dos transportes até 2050. A Comissão Europeia apresentou a "Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente", juntamente com um Plano de Ação, que compreende 82 iniciativas em 10 áreas de ação, traçando o rumo para uma mobilidade ecológica, inteligente e a preços comportáveis. A estratégia estabelece as bases para um sistema de transportes alinhado com a transição ecológica e digital e capaz de se tornar mais resiliente a futuras crises.

Tendo por base o Pacote "Fit for 55", apresentado pela Comissão Europeia em junho de 2021, é proposto um roteiro com os instrumentos para atingir a redução de emissões em 55% até 2030 e a neutralidade carbónica até 2050. Ambas as metas estão consagradas na Lei Europeia do Clima, aprovada sob a presidência portuguesa do Conselho da União Europeia e já publicada.

O Pacote consiste num conjunto de propostas interligadas que procuram um equilíbrio entre preços, metas, regras e medidas de suporte:

- Revisão das taxas mínimas de imposto sobre gasolina e gasóleo;
- Eliminação gradual do tratamento fiscal preferencial ao GPL e ao gás natural.
- Eliminação da possibilidade de diferenciar entre a utilização comercial e não comercial do gasóleo (relevante em especial para os veículos pesados).



- Regulamento relativo à infraestrutura de combustíveis alternativos – incluindo pontos de carregamento (também de hidrogénio) para ligeiros e pesados, e abastecimento de GNL para veículos pesados.
- Aumento do nível de ambição das energias renováveis nos transportes, através da fixação de um objetivo de redução da intensidade de gases com efeito de estufa.
- Criação de submetas para biocombustíveis avançados e Combustíveis Renováveis de Origem não Biológica.

Por outro lado, até 2050 quase todos os veículos motorizados serão de emissões nulas; haverá pelo menos 30 milhões de automóveis e 80 milhões de camiões zero-emissões em circulação; duplicação do transporte ferroviário de alta velocidade de passageiros; aumento em 50% do de mercadorias e também a desburocratização deste tipo de transporte.

O tráfego ferroviário de mercadorias irá duplicar e tornar-se mais ecológico; será necessário que as mercadorias passem sem descontinuidades entre modos de transporte.

A dimensão do esforço para Portugal é significativa e o pacote torna evidente que temos de abraçar um novo modelo económico para atingir os objetivos.

Esta transição é também geradora de uma nova dinâmica da economia. Alcançar a neutralidade carbónica em Portugal exige investimentos da ordem de um bilião de euros até 2050, dos quais cerca de 85% serão de investimento privado.

Mas o Plano de Recuperação e Resiliência português, cujo período de execução decorrerá até 2026, também estabelece reformas e investimentos no âmbito da Componente da Mobilidade Sustentável, incluída na dimensão da Transição Climática. Assim irá promover-se a descarbonização do setor dos transportes com projetos que tenham um importante contributo para a recuperação dos efeitos económicos e sociais resultantes da crise pandémica, em particular no plano do emprego.

A trajetória de descarbonização que estabelecemos requer uma profunda alteração do paradigma energético. Implica usar energia de fonte renovável, recorrendo a recursos endógenos, usar a energia de modo mais inteligente e eficiente, promover a produção descentralizada.

Exige também mudar o modelo da mobilidade, com foco nos transportes públicos, apoiar os modos ativos e os veículos de zero emissões. Descarbonizar a indústria, aumentando os seus padrões



Portugal foi nesta matéria pioneiro. Em 2016, o Governo assumiu o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica até 2050, assegurando a transição de uma economia linear e dependente de combustíveis fósseis para uma economia circular, regeneradora de recursos e baseada nos nossos recursos endógenos e renováveis. Dos cenários então estudados, concluímos que aquele em que a economia mais cresce é também aquele em que mais facilmente se atinge a neutralidade carbónica, existindo mais investimento e maior dinamismo da economia.

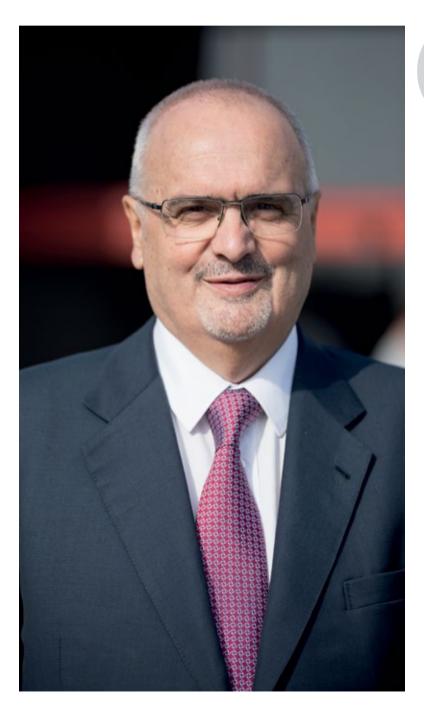
de desempenho ambiental. Apostar na inovação e em novas tecnologias que possam apoiar a transição para uma economia neutra em carbono. Incrementar a utilização de fontes de energia renováveis. Desenvolver uma economia baseada no hidrogénio verde. Os transportes foram muito afetados pela pandemia. Teremos, por isso, de continuar a trabalhar no futuro do sistema de transportes para que possa ser rápida a recuperação do grave impacto desta crise. Sustentabilidade, inteligência e resiliência são as palavras--chave da mudança.

www.antram.pt 7 | Revista ANTRAM | jul/ago/set 2021

João Vieira Lopes

Presidente da Direção da CCP - Confederação do Comércio e Serviços de Portugal

O Comércio e os Serviços no contexto do PRR



O Plano de Recuperação e Resiliência, PRR surge como uma iniciativa da União Europeia de combate à crise COVID19 e aos seus efeitos devastadores sobre os Estados-membros. Na forma como foi constituído representou, no entender da Confederação do Comércio e Serviços de Portugal, CCP, uma importante rutura com a ortodoxia financeira da União, ao permitir que as verbas alocadas se façam por via do recurso ao mercado pela Comissão Europeia, ou seja, pela emissão de dívida conjunta da U.E. No plano dos conteúdos o PRR, como aliás a esmagadora maioria dos documentos estruturantes aprovados no seio da U.E., continua a ser dominada por uma visão da economia marcadamente conservadora e que dá continuidade a uma linha estratégica que tem vindo a afastar a Europa dos seus principais concorrentes, com um crescimento da economia que, desde o início deste século, tem sido claramente medíocre, com as suas principais economias a revelarem sinais de entropia preocupantes. Os discursos da «reindustrialização» e da «autonomia estratégica» (leia-se de integração nos territórios nacionais das principais atividades industriais) estão longe de ser uma alternativa a uma dinâmica de globalização e de constituição de cadeias globais de produção e espelham apenas a incapacidade da Europa de se confrontar neste terreno, quer com os EUA, quer com a China.

O nosso PRR é, naturalmente, condicionado por esta situação e pelas regras impostas pela U.E. na sua preparação. Mas importa aqui referir que o Governo assumiu com a maior naturalidade e concordância estas regras, abdicando praticamente no Plano de evidenciar o que, no contexto europeu, nos distingue dos outros países e que deveria estar presente no desenho da nossa estratégia, por constituírem fatores diferenciadores, e consequentemente, se refletirem nas ações a promover pelo PRR.



A CCP teve oportunidade de apresentar, em tempo oportuno, um conjunto de comentários e propostas concretas tendo em conta os três vetores (Resiliência, Transição Climática e Transição Digital) em que se estrutura o Plano.

As principais críticas da CCP à estratégia aprovada podem sintetizar-se da seguinte forma:

- a. As atividades mais atingidas pelo Covid (nomeadamente os sectores do comércio e serviços) estão completamente omissos do PRR, sendo estes os sectores que irão necessitar de uma maior aposta na sua recuperação;
- b. Há um desequilíbrio notório na afetação dos recursos financeiros entre o investimento público e investimento nas empresas, com excessiva preponderância de investimento público, desvalorizando o papel das empresas como o motor real do crescimento e da criação de riqueza; E desvalorizando ainda a importância de uma aposta na diversificação da economia tornando-a mais resiliente, estimulando a reorganização das cadeias logísticas e da produção e alterando o perfil de especialização do sistema produtivo nacional; Considera-se, em especial, que 3 componentes nucleares do Plano no que se refere à economia e à competitividade, e que são, também, as principais áreas onde as empresas poderão obter financiamento, a saber: investimento e inovação (C5), qualificações e competências (C6) e "empresas 4.0" (C16), ao receberem apenas 24% das verbas a fundo perdido do PRR ficam longe do que seria recomendável. Sabendo-se, ainda, que uma parte dos apoios direcionados para as mesmas não tem as empresas como destinatárias.
- c. Verifica-se uma clara discriminação de alguns sectores, em particular o sector do comércio e dos serviços, o que significa a omissão dos sectores que mais contribuem para o PIB em termos nacionais. Neste domínio os exemplos desta discriminação podem multiplicar-se. Desde logo, não se percebe como no domínio da resiliência nada é previsto de estruturante para os serviços e comércio de proximidade, tendo em conta quer o impacto da pandemia, quer as profundas transformações em curso na estrutura de consumo. Não se percebe, igualmente, como no domínio da transição climática nada é referido sobre o transporte rodoviário de mercadorias. Tendo Portugal assumido o compromisso de

- atingir a neutralidade carbónica em 2050, sem uma renovação das frotas no sector dos transportes rodoviários de mercadorias tal mostra-se impossível, principalmente dado o impacto que estes veículos têm na distribuição e mobilidade, nomeadamente, dentro das cidades, tema que se cruza com outra das fragilidades do PRR e que se prende com a ausência de uma efetiva política de cidade.
- d. Constata-se a ausência de uma política territorial, em especial a política de cidade, políticas que permitem pensar a cidade do futuro. Com efeito, para além das apostas na habitação, incluindo o alojamento estudantil a custos acessíveis, a nova geração de equipamentos sociais, a melhoria das acessibilidades em edifícios públicos, de descarbonização dos transportes públicos, ou de eficiência energética, é necessário desenvolver novas políticas que implicam repensar a cidade futura, como um espaço que se quer inteligente, ecológico e sustentável ambientalmente, mas, também, vivo, dinâmico e interativo.

A tudo isto acresce um modelo de governação muito complexo, como a experiência recente já vai demonstrando, e, não menos importante, continuamos sem perceber o enquadramento do PRR face aos outros instrumentos para a década, quer seja relativamente ao PT 2020 que estará em execução até 2023, quer em relação ao próximo grande instrumento de apoios comunitários que será o PT2030, quer seja, ainda, em relação a outros planos ou programas que deveriam constituir a base da construção das medidas e dos investimentos a realizar, como é o caso do Programa Nacional de Reformas, PNR e, sobretudo, do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, PNPOT.

Num momento em que o PRR já está em andamento, com vários concursos lançados, mas muitos ainda por lançar, é fundamental adequar muitas das ações previstas nas várias componentes do plano a uma estratégia que sirva o crescimento da economia. É ainda fundamental prosseguir o esforço de desburocratizar e de simplificação de procedimentos (o Governo tem dado alguns passos nesse sentido), sob pena de um número significativo de investimentos, principalmente investimento público, possa prosseguir a um ritmo desejável, compatível com os calendários que nos são impostos neste plano.

www.antram.pt

9 | Revista ANTRAM | jul/ago/set 2021

"The best is yet to come"

Joel era Despachante Oficial. Tinha herdado do seu pai o escritório na zona do Poço do Bispo e a equipa de 12 pessoas. Começou a trabalhar aos 16 anos com o seu pai a quem nunca conhecera outra profissão. Agora com perto de 50 anos de idade dominava como ninguém os "circuitos" próprios daquela que era a sua profissão.

Quando lhe disseram que por causa do desaparecimento das fronteiras na União Europeia a sua profissão iria desaparecer, pura e simplesmente não acreditou. Toda a vida tinha havido fronteiras e, quanto mais não seja, existiam milhares de famílias que viviam daquele tipo de atividades. Era impossível.

Demorou menos de dois anos. Foi tudo tão rápido que nem lhe deu tempo de se preparar a si e à sua família, nomeadamente aos dois filhos que trabalhavam com ele e que via como seus sucessores daí a uns anos. Depois de ultrapassar a sua confusão e a revolta acabou por se dedicar com a mulher a um pequeno restaurante, no qual se sentia, pelo menos equilibrado. Os filhos acabaram por se dedicar à informática e seguiram o seu caminho.

Este é um exemplo radical de profissões que desapareceram por razões políticas. Muitas outras desapareceram por razões tecnológicas, por razões de alterações de gostos, e por muitas outras razões.

Antever o futuro é sempre um exercício muito arriscado. Aliás, é importante ter a humildade de reconhecer que, como refere a sabedoria popular, "o futuro a Deus pertence. De facto, embora nos últimos cinquenta anos se tenham escritos milhares de livros com tendências e previsões do futuro, a verdade é que fenómenos tão impactantes como o surgimento da internet ou a atual pandemia não foram antecipados por ninguém. Mas, embora sendo cauteloso no que referimos sobre o futuro, a verdade é que é hoje perfeitamente possível identificar algumas das principais linhas (drivers) que influenciarão o nosso futuro. No campo da gestão de pessoas, salientaremos quatro: A globalização que nos está a trazer a competição global em todos os campos, mobilidade geográfica (incluindo os movimentos migratórios) trazida pelo esbatimento e interpenetração dos interesses económicos, a interculturalidade e a aproximação cultural entre países e regiões, a diversidade e por último a necessidade de novas abordagens a problemas como o terrorismo, o aquecimento global ou as pandemias.

A demografia com a questão do envelhecimento da população em muitas regiões e as consequentes dificuldades dos Estados em garantir as reformas e o apoio à saúde, a existência no seio das organizações de gerações com perfis e interesses muito diferentes e os consequentes choques geracionais. Parece também evidente que se irá agravar a escassez de talentos, especialmente, em algumas profissões.

A complexidade da gestão das organizações que será marcada pelo aparecimento e rápido desenvolvimento de novos processos de trabalho, novas formas contratuais e novas profissões. O COVID 19 veio acelerar um fenómeno que já era evidente, o trabalho remoto. As tecnologias têm vindo a acelerar a automatização de tudo o que são atividades transacionais, fazendo uma clara separação entre aquilo que pode ser feito por sistemas tecnológicos e aquilo em que o ser humano traz valor. Estas novas formas de trabalhar obrigarão novas formas de Governance, novas lideranças, a uma maior utilização do outsourcing e à substituição do trabalho individual por equipas de especialistas.

Por último, as tecnologias, que são o motor de muitas das mudanças anteriormente referidas. A evolução tecnológica sempre existiu, o que agora é diferente é a rapidez com que elas surgem e o facto de rapidamente se "democratizarem" e estarem disponíveis para uma larga maioria de pessoas a nível mundial. Conceitos como inteligência artificial, digitalização, robotização, dataficação, analytics, conectividade estão a entrar de rompante nas nossas vidas e a modificá-las para sempre.

Neste contexto de transformação, muitas profissões vão desaparecer, muitas irão surgir e muitas outras se irão manter, mas com fortes modificações. Diria que, no essencial, teremos três tipos de profissões. (I) As Profissões Básicas, que estão pouco dependentes da evolução das tecnologias, como sejam, empregados de mesa, cozinheiro, enfermeiro, etc. Estas profissões adaptar-se-ão a novos processos e tecnologias mas não desaparecerão. (II) As Profissões Modificadas por força de alterações tecnológicas radicais ou como resultado da fusão de diferentes especializações. Exemplos são as profissões de recrutador, formador ou de militar. As tecnologias estão a mudar radicalmente, por exemplo, a forma de fazer a guerra, que fará com que a profissão de militar seja completamente diferente do que era há vinte anos. (III) As Novas

Profissões: Resultantes de novas necessidades e de novas especializações. São inúmeras as profissões que podem surgir, referindo a título de mero exemplo, Drone designer, Drone pilot, Autonomous vehicle controler, ou Digital Architect.

A crise provocada pelo COVID-19 vai passar! Por muito dramático que tenha sido o seu impacto social e económico, dentro de algum tempo o mundo, os negócios e as organizações retomarão a sua evolução "normal", mesmo que seja um "novo normal".

Sobre o fortíssimo impacto que esta crise tem tido e terá na vida de todos nós ninguém duvida! Há, aliás,

quem pense que ela está a provocar uma mudança radical na forma de gerir as empresas e no relacionamento humano. Eu defendo que a crise do COVID19 tem tido, essencialmente, um efeito fortemente acelerador de tendências que já eram bem evidentes. O *Zoom*, por exemplo, já estava em grande crescimento há três anos. O que esta crise fez foi apenas acelerar exponencialmente esse crescimento.

Tal como nos outros setores, na área da Logística e "Supply Chain" as transformações serão muitas e algumas dramáticas. Da robotização dos armazéns, passando pelos sistemas de picking e terminando na distribuição em veículos autónomos e em drones, muitas delas já se iniciaram há muito tempo e só não as vê quem não as quer ver. Muitas destas transformações irão, seguramente, ter impacto nas profissões ligadas a este setor. Vejamos, a título de mero exemplo, três situações

Tudo indica que nos próximos anos uma importante parte da distribuição será, progressivamente, feita, entre grandes armazéns centrais e através de veículos autónomos (sem condutor). Neste cenário será de esperar que muitos dos tradicionais condutores se tornem redundantes e muitos se transformem em profissionais da nova indústria dos veículos autónomos.

As tecnologias são um risco e mexem com a nossa vida. A grande vantagem é que também poderão facilitar as soluções. A mudança passa por aceitarmos a nova realidade, mudar o "mindset" e investir tempo e emoção nas novas competências. Conheço muita gente que já o fez no passado e que tem tudo para o voltar a fazer. Recusar a mudança pode ser muito mais letal que o COVID-19.

Um outro fenómeno já em marcha e que o COVID tem vindo

a acelerar é a robotização de muitas tarefas, especialmente, as mais transacionais. A Inteligência Artificial (AI) tem vindo a criar sistemas automáticos cada vez mais flexíveis e inteligentes que farão com que muitas tarefas administrativas e físicas passem a ser feitas por máquinas. Está a acontecer diariamente no processamento de informação nas áreas Financeira, RH, Marketing, Compras, etc. Hoje são comuns sistemas que, sem qualquer intervenção humana, permitem a um computador recolher informação em várias fontes, trabalhá-la e dar-lhe o seguimento correto. Tudo isto com mais rapidez, maior fiabilidade e muito mais barato. Quando assim é...

Uma terceira transformação que consideramos muito importante é a do papel do líder. Novas formas de trabalhar (nomeadamente equipas remotas e multiculturais) exigem novas formas de gestão e liderança. No caso dos serviços de apoio, tudo indica que o trabalho remoto veio para ficar, (mesmo que de forma híbrida), não só porque é tendencialmente mais produtivo, mas, principalmente, porque se sabe que as novas gerações preferem trabalhar remotamente e isto será um fator de atração e retenção de pessoas talentosas. O líder deste tipo de equipas tem de se adaptar e ganhar competências para o fazer com eficácia. O trabalhar por objetivos mais do que por horas de atividade, o domínio das tecnologias, a sensibilidade às diferenças culturais e comunicacionais, a gestão disciplinada e o "mindset" de servidor, são, entre outras, áreas que o novo líder terá de reforçar.

Aceito que o que aconteceu ao Joel pode atemorizar algumas pessoas, mas continuo a acreditar que estas transformações também trarão muitas oportunidades e contribuirão para um mundo melhor. Como canta Tony Bennet "The best is yet to come!"



29 e 30 de outubro de 2021

Palácio de Congressos do Algarve | Hotel Salgados Palace

Seguir em frente

"Desistir não é solução

enquanto houver caminho para percorrer."

Programa Provisório

11h00 Receção e Credenciação de Participantes
Abertura do Espaço de Exposição Comercial e do Parque de Exposição de Veículos
13h00 Almoço de Boas Vindas
15h00 Sessão Solene de Abertura

Pedro Polónio (Presidente da ANTRAM) Pedro Nuno Santos

(Ministro das Infraestruturas e da Habitação)* José Carlos Rolo

(Presidente da Câmara Municipal de Albufeira)

15h30 1º Painel:
"Os novos paradigmas do Setor"

patrocinado por



Oradores

Ana Sepúlveda

(Presidente da Associação Age Friendly Portugal)

Cândida Santos

(Professora | Porto Business School)

José Bancaleiro

(Managing Partner - Stanton Chase Portugal)

18h30 **Networking Comercial** (Espaço de Exposição)

20h30 Jantar

30 de outubro

ábado,

09h30 2º Painel

Reunião de Associados (Parte I)

(Reservado aos Associados inscritos no congresso)

patrocinado por



Enquadramento

Análise dos grandes temas setoriais.

11h30 Coffee Break

patrocinado por



11h45 2º Painel

Reunião de Associados (Parte II)

(Reservado aos Associados inscritos no congresso)

14h00 Almoço de Trabalho

16h00 Networking Comercial

(Espaço de Exposição)

16h30 Intervenção Especial

"Dos fracos não reza a história"

Adelino Cunha

(CEO - I have the power)

17h30 Sessão de Encerramento

Pedro Polónio (Presidente da ANTRAM)

20h30 Cocktail

patrocinado por



21h00 Jantar de Gala



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



























































Transportes Rama – Tantos anos de uma história que se conta em décadas

Corria o ano de 1946 guando dois irmãos, Manuel Rama e Carlos Rama, iniciaram a sua atividade como transportadores. Através de grandes clientes como a Shell Portuguesa, Lda. (da qual os Transportes Rama foram o primeiro transportador em Portugal), a Triunfo e as Rações Isidoro, a empresa entra na década de 60 com 150 colaboradores e a operar com 60 unidades de transporte.

O transporte internacional rodoviário fica para a década de 70 e permanece até hoje como palco da atividade da empresa.

O final dos anos 90 fica pautado, para a empresa, como a época de implementação do seu Sistema de Qualidade e a Certificação de Qualidade reconhecida pela APCER.

A entrada dos netos dos fundadores permitiu a incrementação da exigência e da qualidade do serviço prestado e a evolução da empresa até aos dias de hoje.

Atualmente com 100 viaturas, a empresa estabeleceu o seu nicho nos transportes internacionais rodoviários de matérias perigosas e iniciou o transporte em temperatura controlada com a expansão da sua frota para veículos com este fim, para além de manter a sua frota de carga geral. Este impulso de expansão deu também origem ao desenvolvimento de novas instalações que prometem contar a história dos Transportes Rama nas próximas décadas.

Que balanço faz destes 75 anos de atividade dos Transportes Rama?

O balanço é bastante positivo.

São 75 anos de história já com a 3ª geração neste momento à frente dos destinos da empresa, e também com colaboradores na 3ª geração, facto de que muito nos orgulhamos.

Claro que nem tudo foram facilidades, o que seria impossível a qualquer empresa com tão longa caminhada. Passou por algumas dificuldades, porém não posso deixar de salientar que a marca Transportes Rama está hoje bem consolidada no meio dos Transportes Rodoviários de Mercadorias como uma marca que transmite honestidade, confiança, pontualidade e segurança.

Quais os principais marcos da sua história a destacar?

Entre outros, posso referir o facto de termos sido os primeiros parceiros da Shell Portuguesa a transportar combustíveis e garrafas de gás, bem como os/dos primeiros transportadores no serviço inter-

Orgulhamo-nos de ser uma empresa em que 100% dos nossos motoristas possuem habilitação para o transporte de mercadorias perigosas - o ADR.

Formado em Contabilidade e Administração pelo Instituto Superior de Contabilidade e Administração de Coimbra, Carlos Oliveira é um dos rostos dos Transportes Rama.

Sócio-gerente da empresa há mais de 20 anos, partilha este desígnio com os seus dois irmãos – Luís e Pedro Oliveira, cabendo-lhes a árdua tarefa de continuar a edificar a história dos Transportes Rama e a marcar passo para mantê-la uma empresa de referência no mercado dos transportes rodoviários de mercadorias.

Carlos Oliveira é ainda membro dos Órgãos Sociais da ANTRAM, desempenhando o cargo de presidente do Conselho Fiscal da Região Centro.





Outro marco importante, bastante recente ainda, é a aposta no mercado de temperatura controlada com a aquisição de viaturas frigorificas para o transporte internacional, sendo um investimento que prevemos que dê continuidade e crescimento na nossa empresa.

Quais os principais mercados em que opera?

O nosso mercado principal é a Comunidade Europeia com maior incidência em Itália. Este país representa neste momento cerca de 75% da nossa atividade. No entanto, a empresa encontra-se a diversificar e a aumentar a presença em países como a Alemanha, Suíça, República Checa e Polónia. Para isso tem contribuído o investimento recente em viaturas com temperatura controlada.

Qual o peso do mercado internacional no seu negócio?

A nossa empresa atualmente trabalha quase em exclusivo para o mercado internacional. A percentagem do mercado nacional é residual.

O que é que hoje em dia faz mais a diferença no setor?

Temos para nós que o que hoje faz a diferença no setor é a capacidade que cada operador/empresa tem para se especializar em determinados tipos de transporte (nichos de mercado), fazendo aí a diferença com o seu saber-fazer e consequentemente com a sua eficiência, não esquecendo a capacidade para saber usar as tecnologias no reforço da sua estratégia e dessa forma potenciar a sua proposta de valor e a sua capacidade de diferenciação.

Qual é o plano de investimentos dos Transportes Rama para os próximos anos?

Ao longo dos últimos anos os investimentos que temos feito concentraram-se essencialmente na renovação da nossa frota e num ligeiro e sustentado aumento da mesma. O nosso plano de investimentos para o futuro terá a mesma ideia base, à qual iremos acrescentar o investimento na construção das novas instalações na Zona Industrial da Mealhada — cujo início está previsto para o se-





gundo semestre deste ano e que esperamos concluir antes do final de 2022 — e também o investimento em ferramentas digitais que será um dos nossos maiores desafios a curto prazo.

Considera fundamental a aposta numa frota mais sustentável e "amiaa do ambiente"?

Um dos nossos valores é "A nossa rota é a Sustentabilidade Ambiental" o qual temos vindo a colocar, nos últimos anos, num patamar de importância superior, assumindo-se como um pilar da empresa a par do social e do económico. Consideramos de especial importância fazer a nossa parte para que as gerações vindouras possam viver um planeta preservado. Para isso temos vindo a reduzir anualmente a nossa emissão de CO2 em 40 toneladas e para os próximos 5 anos temos como objetivo que a redução passe a ser de 50 toneladas por ano.

Temos uma frota com uma idade média de 2,2 anos nos nossos tratores, conseguida através de uma renovação sistemática; estamos ainda atentos ao que as marcas vão desenvolvendo no sentido de tornar as viaturas menos poluentes.

Outra aposta pela qual temos um carinho muito especial é a formação dos motoristas. Neste tema quem trabalha na nossa empresa é encorajado a trabalhar diariamente em prol de uma condução racional e consequentemente amiga do ambiente.

Por último, nas novas instalações esta preocupação será também uma grande preocupação.

E quanto ao digital, vê com bons olhos o uso de plataformas e ferramentas digitais? Que melhorias podem trazer ao vosso negócio? Claro que sim! Os Transportes Rama querem estar na linha da frente do setor no uso de plataformas e ferramentas digitais. Olhamos



para o nosso futuro através da evolução tecnológica e estamos permanentemente a procurar oportunidades de acrescentar valor à organização, olhando para elas como algo em que queremos marcar a diferença.

Temos evoluído muito nos últimos anos e investido no desenvolvimento em ferramentas à nossa medida, nomeadamente no que diz respeito à informatização do processo de gestão de tráfego e a sua integração com os motoristas/viaturas, mas também no processo administrativo e recursos humanos. O setor tem muito para evoluir no futuro com o uso da inteligência artificial e nós gostávamos muito de participar nessa evolução e se possível com um papel significativo, partilhando o nosso saber-fazer e a nossa visão.

O capital humano dos Transportes Rama é fator-chave nos serviços que prestam? Em que estratégias apostam para a sua valorização e retenção?

É de facto para nós o fator-chave, diria mesmo decisivo no serviço que prestamos. As nossas "raízes" sempre olharam para os colaboradores de uma forma muito particular. Não olhamos para esta questão agora porque é moda ou porque fica bem dizer que temos essa atenção. Selecionar, desenvolver e reter talento são as nossas palavras-chave para conseguirmos uma equipa profissional, empenhada e orientada para resultados e na qual os nossos clientes têm confiança acrescida quando nos entregam a sua mercadoria.

Apostamos essencialmente na formação e no bem-estar dos nossos colaboradores, sendo estas questões primordiais para nós. Prova disto mesmo é a média de permanência na nossa empresa dos colaboradores - cerca de 15 anos. Para nós não é demagogia, a felicidade dos nossos colaboradores é um dos valores que nos move. Temos feito muita coisa, mas destacamos o cumprimento escrupuloso do CCTV, uma remuneração acima da média do setor e o mais importante de tudo, temos uma relação diferenciada com cada colaborador. Na nossa empresa os colaboradores não são números; procuramos uma relação individual com cada pessoa a quem, por outro lado, também exigimos desempenhos elevados.

Quais são os maiores desafios que os Transportes Rama enfrentam no futuro?

O nosso maior desafio de futuro é não entrar na perigosa "zona de conforto". Temos uma equipa jovem e dinâmica mas também experiente. Por isso temos todas as condições para, no futuro, sermos uma referência enquanto empresa inovadora e orientada para o mercado. Estamos dispostos a correr riscos calculados, nunca deixando de ter atração por melhorar continuamente, quer seja numa escala maior como por exemplo a satisfazer um novo mercado, quer seja numa escala mais pequena melhorando um simples processo interno. Queremos desenvolver a capacidade de nos adaptarmos, pois uma coisa é certa: no futuro vamos, com certeza, ser testados quanto a essa capacidade e nesse teste queremos passar com distinção.

Como qualifica o trabalho desenvolvido pela ANTRAM? Que outra intervenção acha que a Associação poderia ter?

O trabalho desenvolvido por esta direção tem sido de uma dedicação incrível para tentar resolver os problemas do setor, que são muitos e complexos. No entanto, e porque é sempre possível melhorar, considero que a ANTRAM deveria ter uma postura de maior abertura e diálogo com os seus Associados; ouvi-los mais, de modo a que estes sintam que são uma voz ativa dentro da Associação. Deve ainda apostar na criação de parcerias com outras entidades de modo a que daí possam resultar benefícios para os seus sócios.



Legislação do Regime das cargas e descargas

No passado dia 13 de julho foi publicado em Diário da República, o Decreto-Lei n.º 57/2021 que altera o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias, no sentido essencialmente de incorporar e prever um regime jurídico específico relativo às operações de cargas e descargas.

A data fixada para a sua entrada em vigor foi o dia 11 de setembro de 2021.

Para melhor se perceber o que esta legislação vem alterar, importa fazer previamente uma breve resenha histórica de todo este pro-

Em 2019, no âmbito das greves dos motoristas que muito afetaram a economia portuguesa foi criado um Grupo de Trabalho, pelo Despacho n.º 7580-A/2019, de 26 de agosto, que tinha como objetivo avaliar o funcionamento das operações de cargas e descargas, com vista à sua regulamentação. Em resultado do trabalho desenvolvido por este Grupo, no dia 6 de dezembro, no Ministério das Infraestruturas e da Habitação, procedeu-se à assinatura protocolar de um Acordo-Quadro celebrado entre o governo e vários organismos setoriais - da distribuição, da logística, da indústria alimentar, da indústria do vidro de embalagem, dos petróleos e marítimo--portuário -, com vista à melhoria das condições de trabalho e de vida dos motoristas, bem como a melhoria da eficiência da operação de carga e de descarga em benefício de todos os agentes económicos inerentes à cadeia de transporte.

Percebia-se à data, que os motoristas eram obrigados, nos locais de carga ou descarga de mercadorias, a realizar as operações de carga ou descarga, muitas das vezes fora das situações em que o contrato colectivo celebrado pela ANTRAM, à data apenas com a FECTRANS, o permitia.

Para além deste incumprimento, também foi reconhecido o problema dos elevados tempos de espera e efeitos nocivos para as empresas e economia no geral.

Em suma, com a constituição do grupo de trabalho visou-se, sobretudo, diminuir os tempos de carga e descarga, melhorar as condições de espera e, bem assim, evitar as situações em que as empresas de transporte, melhor dizendo, os seus motoristas, eram forçados a efectuar as cargas ou descargas em situação violadora do CCTV, dada a superior força negocial das empresas onde as viaturas diariamente descarregam ou carregam, desde logo porque na generalidade das situações, tais empresas são simultaneamente as clientes das transportadoras ou clientes das suas clientes.

Contudo, o modelo de autorregulamentação consensualizado sobre





Ana Monteiro Souta Assessoria Jurídica

esta matéria, manifestamente, não logrou alcançar os efeitos pretendidos. Tendo por base a análise da comissão de acompanhamento da implementação do acordo-quadro, os resultados obtidos através de formulários, questionários e ações de fiscalização, constatou-se que os resultados obtidos foram insuficientes para o cumprimento dos objetivos de política pública assumida como pressupostos deste mesmo acordo-quadro.

A via legislativa foi assim considerada como o meio adequado para regulamentar as matérias relacionadas com cargas e descargas, tempos de espera, fiscalização e regime sancionatório.

A questão que necessariamente se coloca é saber afinal quais as alterações que o regime legal vem afinal introduzir face ao que já se encontra regulado no CCTV e no referido Acordo Quadro.

Em primeiro lugar, importa destacar o âmbito da legislação.

Desde logo, através da via legislativa, o regime legal das cargas e descargas passa a ser aplicado de forma geral e abstracta não se restringindo por isso aos outorgantes do CCTV e aos subscritores do Acordo-Quadro. De facto, a lei, porque impositiva no que toca a direitos, obrigações, âmbito de atuação, determinação de limites de responsabilidades, é o único instrumento capaz de garantir que a intervenção de todos os intervenientes está balizada por normas que não dependem a cada momento de fatores subjetivos, como a confiança ou o equilíbrio inter-partes.

Por outro lado, também quanto ao âmbito de aplicação e de forma a não criar distorções concorrenciais e discriminação entre trabalhadores nacionais e estrangeiros, o artigo 1.º vem prever que este regime jurídico aplica-se às operações de carga e descarga realizadas em território nacional, incluindo os tempos de espera, sejam elas relacionadas com transportes nacionais ou internacionais.

Isto é, na prática, uma empresa de transportes estrangeira que venha por exemplo descarregar num grande armazém, também o seu motorista está proibido de proceder à operação de descarga.

Quanto ao regime inerente à responsabilidade pela realização das operações de carga e descarga, o diploma legal foi muito fiel ao previsto no CCTV do Sector e ao que estava consagrado no próprio Acordo-Quadro.

Recorde-se que o anterior contrato coletivo de trabalho - que entrou em vigor em 20 de setembro de 2018 – já tinha procurado acomodar esta problemática, procedendo à revisão das funções inerentes à categoria profissional de motorista.

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

No atual CCTV — publicado no BTE n.º 45 de 8 de dezembro de



2019 — manteve-se no essencial a solução anterior, clarificando-se porém alguns aspetos.

O artigo 23.º C do diploma legal ora em análise, reforça o regime do instrumento de regulamentação coletiva em vigor.

Temos por isso que:

- As operações de carga e de descarga de mercadorias devem ser realizadas pelo expedidor ou pelo destinatário da mercadoria, consoante se trate de carga ou descarga, devendo recorrer a trabalhador, que não motorista, qualificado e com formação para o efeito (será o caso, de um trabalhador de armazém);
- 2) Contudo, prevê-se que o motorista possa realizar as operações de carga e descarga mas apenas e só nos casos expressamente previstos na regulamentação coletiva de trabalho em vigor, isto é, o motorista da empresa de transporte de mercadorias pode realizar operações de carga e de descarga:
 - a) Na distribuição das mercadorias, entendendo-se como tal a distribuição das mercadorias dos armazéns centrais para as respetivas lojas, mudanças e porta-a porta.
 - No que respeita à distribuição em particular, é de esclarecer que a realização das operações de cargas e descargas fica limitada ao transporte dos armazéns para as lojas. Isto significa por exemplo que, se o serviço de transporte tem início no armazém central e com destino a uma loja, está no âmbito da função do motorista proceder à carga da mercadoria e sua descarga; já se a operação for entre armazéns centrais ou para armazéns centrais (por exemplo, um transporte de um fornecedor externo para um armazém), o motorista não a terá de fazer. Por outro lado, no que respeita às operações de descarga nas lojas, estabelece-se ainda que estas só podem ser realizadas pelo motorista com a presença de outra pessoa (regra esta replicada no n.º 5 do artigo 23-C do DL 57/2021 de 13 de julho);
 - b) Por razões de segurança, em função da formação específica re-

cebida e da utilização de equipamento específico, como será nos casos do transporte de combustíveis, granéis e porta-automóveis, e em outras disposições específicas em matéria de mercadorias de matérias perigosas.

Verificando-se por via das excepções que as operações de carga podem ser realizadas pelo motorista mesmo assim, caberá ao expedidor ou ao destinatário o dever de disponibilizar todos os meios necessários que possibilitem essa operação, assegurando todas as condições de segurança.

3) No caso de a operação de carga ou de descarga ser da responsabilidade do transportador, por força de disposição contratual expressa constante do contrato de prestação de serviços de transporte que tenha celebrado, este deve recorrer a trabalhador, que não motorista, qualificado e com formação para o efeito.

A ser assim, fora dos casos indicados em cima e expressamente excepcionado no CCTV e na lei, nunca será possível recorrer a trabalhador motorista mesmo que acordando com este o pagamento de um determinado valor para fazer estas operações. Tal acordo não é válido e é ilegal.

Em suma:

- Regra geral, e com exceção dos casos particulares referidos em cima, o motorista não pode fazer operações de cargas nem descargas;
- O motorista apenas deverá proceder à estiva das mercadorias e orientar a carga da mesma.

O incumprimento destas normas legais implica o levantamento de processos contraordenacionais que, consubstanciando tais violações uma contraordenação laboral seguem o regime previsto na Lei n.º 107/2009 de 14 de setembro, cabendo a responsabilidade pela aplicação das respetivas coimas à Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT).

Estamos perante contra-ordenações classificadas como muito graves, variando o valor das coimas em função do grau de culpa (negligência/ dolo) e volume de negócios da empresa pelo que, genericamente, a coima poderá ser fixada num mínimo de 6 UC (2.040€) a 600 UC (61200€) – artigo 554.º do Código do Trabalho aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na redação dada pelas demais alterações legais.

Outra das matérias reguladas por este regime legal diz respeito ao chamado "tempo de espera".

Neste particular, o regime jurídico consagrado visa agilizar as operações de carga e descarga quanto ao modo e tempo em como estas



ocorrem, seja reduzindo os períodos de espera, seja garantindo condições mínimas de higiene e salubridade aos motoristas nos locais de carga e descarga.

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

É neste contexto que as normas legais se inserem – artigo 23.º-A e 23.º-B —, norteadas pelo princípio da reciprocidade — aliás, tal como tinha sido acordado no Acordo-Quadro - pelo que o regime nestas previstas aplica-se em caso de incumprimento por parte do carregador, do expedidor, do destinatário ou do transportador.

Desta feita, começa-se por regular e definir o tempo de espera: este não inclui o tempo da operação de carga e descarga, salvo se as partes acordarem em sentido diferente e inclui o tempo de espera inicial período durante o qual o motorista se registe no cliente e esteja disponível para que seja dado início às operações de cargas e descargas - e o tempo de espera final - período de tempo que decorre até sair das instalações, depois de efetuada a operação de carga e descarga. Fixa-se como tempo de espera máximo, o período de 2 horas, contabilizadas a partir da hora previamente acordada ou agendada entre o expedidor/destinatário e o transportador. Caso não tenha sido acordada ou agendada uma hora determinada entre o expedidor/destinatário e o transportador, e a viatura se apresente nas instalações em que a operação de carga ou de descarga deve ter lugar, a contagem

Tabela A

CATEGORIA	NACIONAL (€/hora)	IBÉRICO (€/hora)	INTERNACIONAL (€/hora)
Veículos com peso igual ou superior a 2,5 ton até 3,5 ton	12	13	14
Veículos com peso superior a 3,5 ton até 7,5 ton	15	16	17
Veículos com peso superior a 7,5 ton até 11 ton	18	19,5	21
Veículos pesados com peso superior a 11 ton até 19 ton	24	25,5	27,5
Veículos pesados com peso superior a 19 ton até 26 ton	26	28	30
Veículos pesados com peso superior a 26 ton até 44 ton	30	32,5	35
Veículos pesados com peso superior a 44 ton	34	37	40

do tempo de espera inicia -se a partir da hora de registo da viatura no sistema do carregador, do expedidor ou do destinatário, salvo quanto às entregas a lojas.

No caso de o cliente ter informado o transportador sobre o horário de funcionamento do local onde a carga ou a descarga tem lugar e o motorista lá se apresente em momento prévio ao agendado ou durante o respetivo período de encerramento, o tempo de espera só tem início após a indicação de novo horário de agendamento.

Acresce que a lei estabelece expressamente que é da responsabilidade do expedidor ou do destinatário, conforme se trate de carga ou descarga, respetivamente, garantir que todos os procedimentos necessários a estas operações, nomeadamente os administrativos e aduaneiros, são antecipada e atempadamente cumpridos por forma a respeitar o período de espera de duas horas.

Estabelecem-se, no entanto, duas exceções quanto ao período de tempo de espera máximo de 2 horas:

- Contratos em vigor que disponham em sentido diferente no que ao tempo de espera diz respeito;
- Instalações fabris quando a origem e o destino das mercadorias são terminais portuários, e terminais de graneis sólidos e multiusos.

Fixam-se ainda prazos mínimos prévios para o agendamento das operação de carga e descarga a saber:

- a) 24 horas de antecedência, para o transporte nacional, ou no dia útil precedente, caso se trate de transporte de mercadorias perigosas;
- b) 48 horas de antecedência, para o transporte entre Portugal e Espanha, ou no dia útil precedente, caso se trate de transporte de mercadorias perigosas; e
- c) 72 horas para os restantes transportes internacionais.

Não obstante a existência destes prazos, o legislador veio a reconhecer as particularidades inerentes aos serviços de transporte — muitas das vezes para dar respostas a pedidos "just in time" — prevendo situações de exceção em que o respeito pelo prazo de agendamento prévio não é possível, nomeadamente situações de rutura, intervenções urgentes, intervenções técnicas ou questões de segurança, que limitem a atividade normal e não permitam obedecer à antecedência normal do planeamento. Igualmente excetua-se o transporte de produtos perecíveis que, pela sua natureza, possa ser agendado em prazo inferior ao das 24 horas.

Diga-se porém que o fim último de todas estas normas é, sem dúvida, eliminar ineficiências na cadeia de transporte que em muito afetam todos os envolvidos.

O elemento dissuasor dos incumprimentos teria por isso que ser pensado e estipulado no âmbito da lei por via de uma penalização.

Nestes termos, quando o tempo de espera de 2 horas seja ultrapassado por motivo respeitante ao expedidor ou ao destinatário, o transportador tem direito a uma indemnização a cargo do responsável pelo incumprimento, pelo tempo de paralisação do veículo que não inclui as 2 horas do tempo de espera, por cada hora ou fração, até ao limite de 10 horas, tendo por referência a **tabela A**.

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

Por força do princípio da reciprocidade e sem prejuízo das regras específicas no artigo 19.º relativas aos danos por motivos na demora na entrega, em caso de um atraso superior a 2 horas na apresentação

da viatura para carregar e/ou na entrega da carga por motivo imputável ao transportador, o carregador, o expedidor ou o destinatário, consoante seja o caso, também terão direito a serem indemnizados, tendo por referência a mesma tabela acima e não incluindo as 2 horas de tempo de espera (e com igual acréscimo de 25% caso o atraso seja superior a 10 horas).

Estes pedidos de indemnização prescrevem no prazo de 1 ano contado a partir da data da operação de carga ou descarga que lhe dá origem.

Por outro lado, é de referir ainda outras importantes regras que constam deste regime jurídico:

- As operações de carga e de descarga realizadas fora do período normal de funcionamento das instalações do expedidor ou do destinatário são obrigatoriamente acompanhadas por representantes destes, que procederão à abertura e encerramento das instalações (n.º 10 do artigo 23.º-C).

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

Durante o tempo de espera devem ser asseguradas ao motorista condições condignas, isto é:

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

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

O não cumprimento desta obrigação constitui uma contra-ordenação leve punida com coima no valor a fixar, também de acordo com o grau de culpa e volume de negócios da empresa, e que se situará entre um mínimo de 2UC (204€) e um máximo 15UC (1530€).

No caso das cargas e descargas de mercadorias de matérias perigosas, sempre que nos postos de abastecimento exista tecnologia que permita efetuar a medição do nível de combustível de modo automatizado, não pode ser exigido ao motorista a realização manual daquela operação. Também aqui, a violação desta norma configura uma contra-ordenação leve à qual é aplicável uma coima de valor a fixar conforme o grau de culpa e volume de negócios da empresa. Por outro lado, resulta expressamente da lei que este trabalhador motorista deve, sempre que solicitado, proceder à emissão de documentação, designadamente de guia de entrega e de nota de receção de mercadoria.

Esta era uma das matérias cuja regulação era reivindicada pelo sector faz muito tempo, em particular no que respeita à regulamentação dos tempos máximos de espera das operações de carga e descarga. O respetivo sancionamento em caso de incumprimento permitirá ajudar numa maior rentabilidade das empresas na medida em que os tempos excessivos de espera, para a realização destas operações, têm sido altamente penalizadores para as empresas de transporte.

Todavia, para que uma lei seja de facto eficaz e cumpra os seus objetivos, é necessário que seja acompanhada de uma ação fiscalizadora assertiva que permita identificar incumprimentos.

Está criado o quadro legal para que ocorra uma mudança, mas esta só é possível com a alteração comportamental de todos os intervenientes.

Um incentivo à proteção dos postos de trabalho ou um desincentivo ao investimento?

Ana Carolina Antunes Deals Tax Consultant da PwC

Vive-se um período difícil e desafiante, caracterizado pela incerteza económica e social alavancado por uma crise de saúde pública global sem precedentes. Por conseguinte, temos vindo a assistir a uma tentativa de definição de políticas governamentais direcionadas ao apoio social e económico, capazes de minorar os efeitos da pandemia.

Neste contexto excecional, na tentativa de proteger os postos de trabalho, a Portaria 295/2021 publicada a 23 de julho, com efeitos retroativos a 1 de janeiro de 2021, veio dar cumprimento a um regime extraordinário, outrora previsto na Lei do Orçamento de Estado de 2021, estipulando a observância da manutenção do nível de emprego até ao final deste ano, como um requisito necessário para o acesso e/ou utilização de um conjunto de apoios públicos e incentivos fiscais por parte das grandes empresas que tenham gerado resultado líquido positivo no ano contabilístico de 2020. Encontram-se assim abrangidos pelo presente regime, não apenas

as linhas de crédito com garantias do Estado, mas também o benefício fiscal previsto no EBF (Estatuto dos Benefícios Fiscais) relativo à remuneração convencional do capital social e, bem assim, os benefícios fiscais contratuais ao investimento produtivo, à investigação e desenvolvimento empresarial e ao investimento (SIFIDE II e RFAI) e ainda o crédito fiscal extraordinário ao investimento II (CFEI II).

Mas o que significa afinal a manutenção do nível de emprego? Como cumprir este requisito? Ora, para os efeitos previstos na presente portaria, considera-se observada a manutenção do nível de emprego sempre que, até ao final do mês anterior ao da candidatura, utilização ou formação do apoio público ou incentivo fiscal, as empresas tenham ao serviço um número médio de trabalhadores igual ou superior ao observado a 1 de outubro de 2020. Adicionalmente, importa destacar que este nível de emprego deverá ser mantido (i) até 31 de dezembro de 2021, no caso dos apoios públicos ou (ii) até ao último dia do período de tributação com início em, ou após, 1 de janeiro de 2021, no caso dos incentivos fiscais.

Às entidades empregadoras a quem sejam concedidos os referidos apoios e incentivos, fica ainda vedada a possibilidade de cessação de contratos de trabalho (ou de iniciação dos respetivos procedimentos) com recurso às figuras de despedimento coletivo, extin-

ção do posto de trabalho ou por inadaptação, até ao final de 2021. Por fim, o não cumprimento das condições supramencionadas, determina a não atribuição, a suspensão ou a imediata cessação do direito a usufruir dos apoios ou incentivos fiscais e a consequente reposição da tributação-regra e restituição ou pagamento dos montantes já recebidos ou isentados de imposto (acrescidos de juros compensatórios).

De uma primeira análise, desde logo se pode constatar que a retroatividade prevista no regime, abre portas a possíveis litigâncias uma vez que a falta de regulamentação durante o primeiro semestre do ano poderá ter originado a impossibilidade de obviar situações de incumprimento dos requisitos por parte das entidades beneficiárias dos apoios ou incentivos.

Por outro lado, sendo o investimento uma componente fundamental do desenvolvimento e do crescimento económico e empresarial, que visa não só uma melhor adaptação às adversidades e ao dinamismo dos mercados mas também a criação de melhores condições e postos de trabalho, não podemos estar perante uma medida controversa? Ou seja, retirando às grandes empresas a possibilidade de beneficiar de incentivos ao investimento, não podemos estar a adiar a criação de emprego, inequivocamente necessária, em detrimento da estagnação do número de postos de trabalho já existentes?

Ainda assim, percebe-se que houve uma especial atenção por parte dos decisores políticos em não expandir estas obrigatoriedade à maioria do tecido empresarial português, deixando de fora do escopo deste regime as micro, pequenas e médias empresas e dando-lhes possibilidade de retomar, ou até incrementar, a sua atividade, não dificultando o acesso aos apoios e benefícios estatais. Concluindo, parece generalizadamente reconhecida a incerteza neste contexto de recuperação económica onde a fragilidade, resiliência e capacidade de superação do setor empresarial se encontram, inequivocamente, colocadas à prova. Assim, fica por esclarecer a resposta à questão: será este regime um incentivo à proteção dos postos de trabalho ou um desincentivo ao investimento e crescimento dos grandes contribuintes e à consequente criação de mais e de melhor emprego?

BREVES Internacional

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 Suécia.

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/

Alemanha: novas taxas de portagens em outubro

A proporção da taxa de portagem destinada aos custos de infraestruturas diminuiu, uma vez que a parte destinada à polícia de trânsito teve que ser retirada por decisão do Tribunal de Justiça Europeu. A alteração da lei, que ajusta as tarifas de portagem com base no novo cálculo dos custos de infraestrutura, entrou em vigor a 1 de outubro de 2021.

Espanha

- Alteração de restrições na N-240

O Serviço de Trânsito Catalão publicou a Resolução INT/2663/2021, de 25 de agosto, que altera a Resolução INT/332/2021, de 8 de fevereiro, que estabeleceu as restrições à circulação durante o ano de 2021.

A alteração efetuada diz respeito a um troço da N-240 que se encontra interdito a veículos com peso bruto igual ou superior a 26 toneladas o ano inteiro. Assim, a partir do dia 1 de setembro de 2021, o troço da N-240 passa a estar interdito entre o km 87.4 em Lleida e o km 36.5 em MontBlanc, em ambos os sentidos.

Face à alteração efetuada neste troço, o itinerário alternativo foi também adaptado de acordo com o seguinte: AP-2/E-90, entre as saídas n.º 5 (Soses) e n.º 9 (Montblanc).

O motivo da alteração efetuada à restrição na N-240 deve-se ao facto de ter terminado a cobrança de portagens na AP-2 (entre Alfajarín e El Vendrell) a 31 de agosto.

- Liberalização de portagens na AP-2, AP-7 e outras

O governo espanhol liberalizou, no dia 31 de agosto, um total de 477 quilómetros de autoestradas sujeitas a portagens.

As autoestradas, ou parte delas, que agora passam a ser gratuitas, são as seguintes:

- Mais dois troços na AP-7: entre Salou (Tarragona) e La Jonquera (Girona) e entre Montmeló e El Papiol (Barcelona), num total de 262km. Recorde-se que o troço da AP-7 entre Alicante e Tarragona já se encontrava sem portagens desde 1 de janeiro de 2020.

Os restantes troços da AP-7 continuam sujeitos a portagens.

- A totalidade da AP-2, no troço entre Alfajarín (Saragoça) e El Vendrell (Tarragona), num total de 215km).

Além das vias acima referidas, também a C32, no troço entre Barcelona e Lloret de Mar, e a estrada C33, no troço entre Barcelona y Montmeló, - cuja gestão depende da Generalitat de Cataluña -, passaram a ser gratuitas.

REINO UNIDO

RECORDATÓRIA! Procedimentos para realização de transporte internacional

Com a saída oficial do Reino Unido (UK) da União Europeia (U.E.), os procedimentos no que ao transporte de mercadorias diz respeito, foram alterados. Tratando-se de um país terceiro, há que ter em linha de conta o seguinte:

- Motoristas

A partir do dia 1 de outubro de 2021, os motoristas (europeus e não europeus) passam a ter de apresentar o passaporte como documento válido de viagem. De acordo com as informações que recebemos, os passaportes emitidos na U.E. não serão carimbados pelas autoridades na entrada e saída do UK. Já os passaportes emitidos fora da U.E., serão carimbados quer à entrada quer à saída.

- Veículos

Em relação ao veículo, a cópia certificada da licença comunitária continua a ser o documento válido para se efetuar transporte internacional. - Mercadorias

No que diz respeito à mercadoria, há que se ter em atenção os procedimentos que se encontram em vigor desde o início do ano, bem como aqueles que têm sido introduzidos de forma faseada (e.g. declarações de segurança; utilização do sistema inglês "GVMS" para o controlo das mercadorias; documentos/controlos sanitários em relação ao transporte de determinados produtos de origem animal e plantas, etc). Poderá consultar informação complementar sobre este tema no Site ANTRAM, em: Espaço do Associado\Brexit (saída do Reino Unido da U.E.).

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

2030 PORTUGAL



Cristina Matos CET - Centro de Estudos Técnicos Gestão de Projetos

Foi aprovada na reunião do Conselho de Ministros de 29 de outubro de 2020, a Estratégia Portugal 2030 que consubstancia a visão do governo para a próxima década e é o referencial para os vários instrumentos de política, como sejam o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) e o próximo quadro comunitário de apoio 2021-27 (Portugal 2030).

O início deste grande desafio contou com o lançamento de propostas de objetivos estratégicos para o país, que foram discutidas com parceiros sociais, o Conselho de Concertação Territorial e os mais representativos agentes económicos e sociais, de forma a se obter uma elevada variedade de contributos e construir o mais amplo consenso nacional.

O Programa Portugal 2030 apresenta um vasto conjunto de prioridades que foram agrupadas em torno de oito eixos, como o objetivo de responder aos principais constrangimentos ao desenvolvimento do país.

Eixos	Objetivos Estratégicos
1. Inovação e Conhecimento	Assegurar as condições de competitividade empresarial e o desenvolvimento da base científica e tecnológica nacional para uma estratégia sustentada na inovação
2. Qualificação, Formação e Emprego	Assegurar a disponibilidade de recursos humanos com as qualificações necessárias ao processo de desenvolvimento e transformação económica e social nacional, assegurando a sustentabilidade do emprego
3. Sustentabilidade demográfica	Travar o envelhecimento populacional e assegurar a sustentabilidade demográfica, assegurando simultaneamente a provisão e bens e serviços adequados a uma população envelhecida
4. Energia e alterações climáticas	Assegurar as condições para a diminuição da dependência energética e de adaptação dos territórios às alterações climáticas, garantindo a gestão dos riscos associados
5. Economia do mar	Reforçar o potencial económico estratégico da Economia do Mar, assegurando a sustentabilidade ambiental e dos recursos marinhos
6. Competitividade e coesão dos territórios do litoral	Assegurar a dinâmica económica e a coesão social e territorial dos sistemas urbanos atlânticos
7. Competitividade e coesão dos territórios do interior	Reforçar a competitividade dos territórios da baixa densidade em torno de cidades médias, potenciando a exploração sustentável dos recursos endógenos e o desenvolvimento rural, diversificando a base económica para promover a sua convergência e garantindo a prestação de serviços públicos
8. Agricultura/florestas	Promover um desenvolvimento agrícola competitivo com a valorização do regadio, a par de uma aposta estratégica reforçada na reforma florestal

A Estratégia Portugal 2030 integra a visão do país para a década que agora se inicia, funcionando como linha orientadora para a concretização de políticas dedicadas ao investimento económico e social, bem como para a mobilização de importantes mecanismos de financiamento, sejam estes nacionais ou comunitários.

Estando a atenção do nosso país focada na urgência da concretização dos objetivos para a próxima década há ainda que acrescentar o combate aos inesperados efeitos originados pela **pandemia de COVID-19.**

Reforça-se, assim, o carácter decisivo de instrumentos de apoio como o **Plano de Recuperação e Resiliência** ou o Acordo de Parceria 2021-2027, sem esquecer os Programas Operacionais nele englobados, bem como o Plano Estratégico da Política Agrícola Comum. Assim, a Estratégia Portugal 2030 estrutura-se em torno de 4 Agendas Temáticas.

- Atingir um nível de liderança europeia de competência digital até 2030:
- Aumentar exportações para um volume de 50% do PIB na segunda metade da década;
- Fortalecer a resiliência financeira e a digitalização das PME;
- Reforçar a atração de investimento direto estrangeiro.

AGENDA 3

Nesta Agenda Temática ambicionam-se importantes metas, no que ao desenvolvimento da **Economia Circular** e aos desafios da **transição energética** diz respeito.

Dos objetivos desta Agenda Temática, o destaque vai para:

 Redução das emissões globais de gases com efeito de estufa entre 45 a 55%;

- Incrementar para 47% o peso das energias renováveis no consumo final de energia;
- Diminuir em 35% o consumo de energia primária;
- Reduzir para metade a área ardida, aumentando a capacidade de sequestro de carbono.

AGENDA 4

O destaque nesta Agenda Temática concentra-se na necessidade de garantir uma efetiva coesão territorial, com o objetivo de assegurar o

progresso harmonioso das diversas partes do país, numa lógica que procurará reforçar o potencial das regiões mais desfavorecidas. Ambiciona-se p.e., o desenvolvimento de redes de cidades de conhecimento, digitalização e inovação, ou a promoção de novas atividades geradoras de emprego nos territórios, sem deixar de fora um melhor aproveitamento do potencial das Regiões Autónomas e das conexões entre Portugal e Espanha.

Para operacionalizar o Portugal 2030 é necessário estabelecer um Acordo de Parceria com a Comissão Europeia, que só poderá ser formalizado após a aprovação dos regulamentos geral e específicos dos Fundos. A programação do Acordo de Parceria e dos respetivos Programas Operacionais (PO) é efetuada em articulação com a programação do Plano de Recuperação e Resiliência.

A estruturação operacional dos Fundos da Política de Coesão (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, Fundo de Coesão e Fundo Social Europeu), será a seguinte:

- 3 PO TEMÁTICOS NO CONTINENTE 1. Demografia e inclusão; 2. Inovação e transição digital; 3. Transição climática e sustentabilidade dos recursos.
- 5 PO REGIONAIS NO CONTINENTE Correspondentes ao território de cada NUTS II, dando cumprimento, principalmente, à agenda temática da Estratégia «Um país competitivo externamente e coeso

Agenda 1

As Pessoas Primeiro: um melhor equilibrio demográfico, maior inclusão, menos desigualdade

- 1,1 Sustentabilida demográfica
- 1.2 Promoção da inclusão e luta contra a exclusão
 1.3 Resiliência do sistema de
- 1.4 Combate às desigualdades

Agenda 2

Digitalização, Inovação e Qualificações como motores do desenvolvimento

- 2.1 Promoção da sociedade do conhecimento
- 2.2 Inovação empresartal
- 2.3 Qualificação dos recursos
- 2.4 Qualificação das instituições

Agenda 3

Transição climática e sustentabilidade dos recursos

- 3.1 Descarbonizar a sociedade e promover a transição energética
- 3.2 Tornar a economia circular 3.3 Reduzir os riscos e valorizar
- 3.4 Agricultura e florestas sustentáveis
- 3.5 Economia do mar sustentável

Agenda 4

Um país competitivo externamente e coeso internamente

- 4.1 Competitividade das redes urbanas
- 4.2 Competitividade e coesão na baixa densidade
- na baixa densidade
- 4.3 Projeção da faixa atlântica
 4.4 Inserção territorial mercado ibérico

AGENDA 1

Esta Agenda Temática coloca a **ênfase na população**, nos desafios como a **transição demográfica** e o **envelhecimento**, bem como o desenvolvimento de iniciativas tendo em vista a recuperação dos indicadores de **natalidade** e o reforço dos **saldos migratórios**. Outras debilidades a combater são o **desemprego de longa duração**, a **pobreza** e a **precaridade laboral**, promovendo-se também a **resiliência do sistema de saúde** e a **garantia de habitação condigna** para todos.

AGENDA 2

Visa Promover a transformação do tecido produtivo nacional e travar os obstáculos que se colocam à competitividade e à qualificação é uma das preocupações expressas nesta Agenda Temática. Coloca também ênfase nos novos desafios tecnológicos e societais.

Significa isto que a Estratégia Portugal 2030 não ficaria completa se não ponderasse a **transição digital** e a **indústria 4.0**, bem como as dinâmicas empresariais num panorama pós-COVID, assentes numa maior autonomização e resiliência.

Entre os objetivos assumidos nesta Agenda Temática contam-se, por exemplo:

- Aumentar a despesa em I&D para 3% do PIB em 2030;
- Ter 60% dos jovens com 20 anos a frequentar o Ensino Superior;
- Incrementar a participação de adultos em formação ao longo da vida;



internamente», incluindo a declinação territorial das restantes agendas temáticas da Estratégia.

- 2 PO REGIONAIS NAS REGIÕES AUTÓNOMAS
- 1 PO DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA

CANDIDATURA

Aspectos importantes e prévios

- Dependendo dos avisos, entre 10% a 25% do valor de investimento terá que ser suportado por capitais próprios (dinheiro dos sócios), ou no caso de empresas com histórico deverão ter autonomia financeira no ano pré-projeto (consoante o exigido no aviso normalmente no mínimo de 15%).
- Previamente à candidatura, deverão ter orçamentos para os investimentos que pretendem realizar e a empresa deverá estar constituída.

Recomendações

- Elaboração de um plano de negócios e estudo de viabilidade do projeto de investimentos.
- Realização e apresentação da candidatura de acordo com o enquadramento à data mais favorável face à dimensão, natureza, inovação e valor.
- Para aprovação de uma candidatura, em termos genéricos, há fatores que podem contribuir para o seu sucesso: Inovação, Diferenciação face à oferta existente, Internacionalização, entre outros.

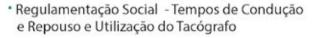
Vivem-se tempos de grandes transformações tecnológicas e contingências climáticas, sobretudo derivado às emissões de gases com efeito de estufa, que são fatores que exigem uma cuidada ponderação quanto aos investimentos a realizar. Compete pois ao empresário tomar a melhor decisão tendo em conta a sua atividade e os respetivos recursos.





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





- 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.





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





Susana Mariano

Graça Santos

CODEX ALIMENTARIUS CXC 1-1969 | General Principles of Food Hygiene

Nova versão 2020 - Principais alterações

A nova revisão do "CÓDIGO DE PRÁTICA - PRINCÍPIOS GERAIS DE HIGIENE ALIMENTAR (CXC 1-1969)" do Codex Alimentarius já saiu. Uma das principais mudanças foi a incorporação dos alergénios como mais um perigo alimentar, os quais já estavam contemplados nas normas IFS e BRC e outras reconhecidas pelo GFSI, com as quais passou a haver mais em comum.

Introdução ao tema

As pessoas têm o direito de esperar que os alimentos que comem são seguros e adequados para consumo.

As doenças e ferimentos transmitidos por alimentos podem ser graves ou mesmo fatais ou ter ainda um impacto negativo na saúde humana a longo prazo. Além disso, surtos de doenças transmitidas por alimentos podem prejudicar o comércio e o turismo.

A deterioração de alimentos é um desperdício, é cara, ameaça a segurança alimentar e pode afetar negativamente o comércio e a confiança do consumidor final.

A realidade é que o comércio internacional de alimentos e o fluxo de viajantes tem vindo a aumentar, trazendo importantes benefícios sociais e económicos, contudo, isso também facilita a propagação de doenças em todo o mundo.

Os hábitos alimentares também sofreram grandes mudanças em muitos países e as novas técnicas de produção, preparação, armazenamento e distribuição de alimentos foram desenvolvidas para refletir isso mesmo.

Todos — incluindo produtores primários, importadores, fabricantes e processadores, armazenistas de alimentos, transportadores, operadores logísticos, manipuladores de alimentos e consumidores — têm a responsabilidade de garantir que os alimentos sejam seguros e adequados para consumo. Por isso, os operadores da cadeia alimentar precisam de estar cientes dos perigos que podem afetar a alimentação, compreender as consequências desses riscos para a saúde do consumidor e devem garantir que os mesmos sejam geridos de maneira adequada.

Tendo em conta o anteriormente exposto, é aceitável que **práticas eficazes de higiene alimentar** se tenham tornado vitais para evitar as consequências adversas, para a saúde humana e económicas, de doenças transmitidas por alimentos, lesões causadas por alimentos e deterioração dos alimentos. Foi assim que nasceu o *Codex Alimentarius* (que em latim significa **Código ou Lei dos Alimentos**), em 1963, constituído por uma coleção de normas alimentares internacionais aprovadas e apresentadas de uma maneira uniforme e ainda por disposições de carácter consultivo, sob a forma de códigos de práticas, diretrizes e outras medidas recomendadas.

O Código de Práticas Recomendável, CÓDIGO INTERNACIONAL DE PRÁTICAS RECOMENDADAS - PRINCÍPIOS GERAIS DE HIGIENE DOS ALIMENTOS, identificado como CAC-RCP 1-1969, é então elaborado em 1969 para abordar pela primeira vez, os Princípios de Boas Práticas de Fabrico (BPFs) e a Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controlo (HACCP). Várias revisões se seguiram até que o ano 2020 é marcado pela mais recente revisão do código, tendo o mesmo passado a ser identificado como Princípios Gerais da Higiene dos Alimentos (GENERAL PRINCIPLES OF FOOD HYGIENE) e como CXC 1-1969. Esta revisão do Codex Alimentarius teve assim em conta as mudanças mais significativas da última década, incluindo a globalização, a mudança dos hábitos de consumo e as escolhas alimentares que foram significativamente influenciadas e impulsionadas por um estilo de vida diferente – principalmente em 2020 – e um aumento da consciencialização do consumidor sobre as escolhas alimentares sustentáveis com base no seu impacto global.

O Código de Prática - Princípios Gerais de Higiene Alimentar - CXC 1-1969

Os Princípios Gerais de Higiene Alimentar, os quais incluem as Boas Práticas de Higiene (BPHs) e o <u>Sistema de Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controlo (HACCP)</u> visam:

 Fornecer princípios e orientações sobre a aplicação de BPHs aplicáveis em toda a cadeia alimentar para fornecer alimentos que sejam seguros e adequados para consumo;



 Fornecer a base sobre a qual os códigos de prática, específicos do setor e do produto, podem ser estabelecidos.

O "Capítulo Um" do Código descreve as BPHs, que são a base de todos os sistemas de higiene alimentar, para apoiar a produção de alimentos seguros e adequados.

O"Capítulo Dois" descreve o HACCP. Os princípios do HACCP podem ser aplicados em toda a cadeia alimentar, desde a produção primária até o consumo final, e a sua implementação deve ser orientada por evidências científicas dos riscos para a saúde humana.

A tabela no Anexo 1 do Código fornece com exemplos uma comparação das medidas de controlo aplicadas como BPHs e aquelas aplicadas em Pontos Críticos de Controlo (PCCs).

O Código de Prática dos Princípios Gerais de Higiene Alimentar descreve assim os princípios gerais que devem ser compreendidos e seguidos pelos operadores em todas as fases da cadeia alimentar e fornecem uma base para as autoridades competentes supervisionarem a segurança e adequação dos alimentos.

Levando em consideração o estágio (fase) da cadeia alimentar, a natureza do produto, os contaminantes relevantes e se estes afetam negativamente a segurança, a adequação ou ambos, esses princípios permitirão que os operadores do setor alimentar desenvolvam as suas próprias práticas de higiene e segurança alimentar, as necessárias medidas de controlo, respeitando os requisitos estabelecidos pelas autoridades competentes. Como apropriado, o documento é destinado ao uso por qualquer operador da cadeia alimentar, independentemente da natureza do alimento, da dimensão do negócio e do contexto do comércio alimentar.

De notar que o código não fornece orientações específicas para todas as situações, nomeadamente, tipo de empresa, natureza e extensão dos riscos de segurança alimentar associados às circunstâncias individuais. Haverá situações em que algumas das recomendações específicas contidas no documento não são aplicáveis. A questão fundamental para cada empresa do setor alimentar é saber "o que é necessário e apropriado para garantir a segurança e adequação dos alimentos para consumo?".

O texto do documento indica onde tais questões podem surgir, usando as frases "quando necessário" e "onde apropriado". Ao decidir se uma medida é necessária ou apropriada, deve ser feita uma avaliação da probabilidade e a gravidade do perigo para estabelecer os potenciais efeitos prejudiciais para os consumidores, tendo em consideração qualquer conhecimento relevante da operação e dos riscos, incluindo as informações científicas disponíveis. Esta abordagem permite que as medidas estabelecidas no documento sejam aplicadas de forma flexível e sensata em relação ao objetivos gerais de produção de alimentos que sejam seguros e ade-



quados para consumo. Ao fazer isso, leva em consideração a grande diversidade de operações e práticas da cadeia alimentar e vários graus de risco para a saúde pública envolvida na produção e manipulação de alimentos.

Boas Práticas de Higiene (BPHs)

As Boas Práticas de Higiene (BPHs) são a base de qualquer controlo eficaz dos perigos associados às operações com alimentos.

Para alguns operadores, a implementação eficaz de BPHs será suficiente para abordar a segurança alimentar. A suficiência das BPHs implementadas para tratar da segurança alimentar pode ser determinada através da realização de uma análise de perigos e determinação de como controlar os perigos identificados. No entanto, nem todos os operadores têm experiência para fazer isso. Se o operador não for capaz de realizar uma análise de risco, pode confiar nas informações sobre as práticas de segurança alimentar adequadas de fontes externas, como as fornecidas pelas autoridades competentes, academias ou outros órgãos competentes (por exemplo, associações ou sociedades profissionais). Por exemplo, documentos de orientação de associações e outras organizações que descrevem procedimentos de segurança de alimentos são baseados em análises de risco conduzidas por especialistas com conhecimento sobre os riscos e controlos necessários para garantir a segurança de tipos específicos de produtos/serviços. Quando a orientação genérica externa é usada, o operador deve certificar-se de que a orientação corresponde às atividades do estabelecimento e garantir que todos os perigos relevantes sejam controlados.

De notar que todos os operadores da cadeia alimentar são importantes, mas alguns têm um impacto maior na segurança alimentar. Assim, para alguns, com base em questões de segurança com os alimentos, pode ser necessária maior atenção para fornecer alimentos seguros. Por exemplo, a limpeza de equipamentos e superfícies que entram em contato com alimentos prontos para consumo deve merecer maior atenção do que outras áreas, como a limpeza de paredes e tetos, porque se as superfícies de contato com alimentos não forem devidamente limpas, isso pode levar a contaminação direta de alimentos. Maior atenção pode incluir uma maior frequência de aplicação, monitorização e verificação.

Sistema de Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controlo (HACCP)

Em algumas circunstâncias, a implementação de BPHs pode não ser suficiente para garantir a segurança alimentar devido à complexidade da operação e / ou riscos específicos associados ao produto ou processo, avanços tecnológicos (por exemplo, prolongamento da vida útil por meio de embalagens de atmosfera modificada) ou uso final do produto (por exemplo, produtos destinados a uma

finalidade alimentar especial). Nesses casos, quando há perigos significativos identificados por meio da análise de perigos como não sendo controlados por BPHs, eles devem ser abordados no plano HACCP.

Responsabilidades das autoridades competentes, operadores de empresas da cadeia alimentar e consumidores

As <u>autoridades competentes</u> são responsáveis por decidir como os princípios gerais são melhor aplicados através de legislação, regulamentação ou orientação para:

- Proteger os consumidores de doenças, ferimentos ou morte causados pelo consumo de alimentos;
- Garantir que os operadores da cadeia alimentar implementem um sistema de controlo eficaz para que os alimentos sejam seguros e adequados para consumo;
- · Manter a confiança nos alimentos comercializados nacional e internacionalmente;
- Fornecer informações que comuniquem de forma eficaz os princípios de higiene alimentar para os operadores e os consumidores. Os operadores da cadeia alimentar devem aplicar as práticas de higiene e os princípios de segurança alimentar estabelecidos no código para:
- Desenvolver, implementar e verificar processos que forneçam alimentos seguros e adequados para o seu destino final;
- · Conforme apropriado, garantir que o pessoal seja competente para as suas atividades de trabalho;
- · Construir uma cultura de segurança alimentar positiva, demonstrando o seu compromisso para fornecer produtos seguros e adequados à alimentação e incentivo a práticas adequadas de segurança alimentar;
- Contribuir para manter a confiança nos alimentos comercializados, nacional e internacionalmente;
- Garantir que os consumidores tenham informações claras e de fácil compreensão para capacitá-los a identificar a presença de alérgenos alimentares, protegerem os seus alimentos da contaminação e prevenirem o crescimento / sobrevivência de patogénicos de origem alimentar, armazenando, manuseando e preparando os alimentos corretamente.

Os consumidores devem cumprir seu papel, seguindo as orientações e instruções relevantes para o manuseio, preparação, armazenamento e aplicação de medidas adequadas de higiene alimentar.

Principais alterações do Código de Práticas Recomendado

O mais importante nesta nova edição do Código envolve um maior foco na cultura da segurança de alimentos, considerando que um dos papéis das organizações que atuam dentro da cadeia produtiva de alimentos é o de "construir uma cultura positiva da segurança de alimentos, demonstrando o seu compromisso para fornecer alimentos seguros e incentivar práticas adequadas de segurança de alimentos", incluindo o seu compromisso em reconhecer "a importância do comportamento humano no fornecimento de alimentos seguros e adequados". Neste sentido, segundo o Codex Alimentarius, os elementos relevantes numa cultura positiva de segurança de alimentos, passam por considerar o Compromisso da Direção e de todo o pessoal para com a segurança alimentar (produção e manuseamento); Liderança para definir a direção certa e envolver todo o pessoal em práticas de segurança dos alimentos; Consciencialização sobre a importância da higiene dos alimentos; Comunicação aberta e clara entre todos os trabalhadores do ramo alimentício, incluindo comunicação de desvios e expectativas e a disponibilidade de recursos suficientes para garantir o funcionamento efetivo do sistema de gestão da higiene dos alimentos.

Ao longo das diferentes secções do documento verifica-se uma maior especificidade e uma maior exemplificação por cada tópico abordado, permitindo que a versão de 2020 seja mais facilmente interpretada. Nesta última edição, o tema da **prevenção da contaminação intencional** passou a ser abordado e a investigação das causas em algumas situações com impacto na segurança de alimentos também saiu reforçada.

Passaram ainda a ser referidas algumas regras de Boas Práticas de Fabrico (BPFs) e Programas de Pré-Requisitos (PPRs), oriundas de outras normas reconhecidas pelo The Global Food Safety Initiative (GFSI), bem como dos conceitos similares aos Programas de Pré-Requisitos Operacionais (PPROs) presentes na norma ISO 22000, salientando-se a alteração ou inclusão de diversos conceitos, tais como, os conceitos de "contacto cruzado com alergénio", "programa de pré-requisitos", "validação de medidas de controlo", entre outros.

A incorporação do conceito de contaminação por alergénio por contacto cruzado permite ao codex enfatizar que os operadores do setor alimentar devem estar cientes e compreender o efeito que este perigo tem nos alimentos que produzem, seja qual for o elo da cadeia, e que devem aplicar medidas preventivas e ter um sistema de gestão de alergénios que reduza o risco de contaminação do produto. Deste modo, a secção "manutenção e limpeza" inclui agora os alergénios e existe um maior foco na limpeza pessoal, comportamento e visitantes.

Reforçando a importância do "seguimento" do produto, é também acrescentado um novo ponto referente à "Identificação e Rastreabilidade do Lote".

A secção "Formação e competência" saiu reforçada ao determinar a extensão da formação necessária, indicando que a mesma deverá

abordar o uso e manutenção de instrumentos e equipamentos, os princípios da higiene alimentar, medidas de controlo para prevenir agentes de contaminação nos alimentos, boas práticas de higiene e ações corretivas. Esse reforço passou ainda pela inclusão de todas as partes interessadas associadas ao negócio alimentar e não apenas aos manipuladores de alimentos.

Ainda assim e apesar do HACCP manter os seus tradicionais 12 passos (5 etapas preliminares e 7 princípios), passou a haver a necessidade de melhor os detalhar em coerência com as normas reconhecidas pelo GFSI. Assim, verificou-se a alteração de alguns dos nomes dos 7 princípios básicos do HACCP, havendo maior foco na implementação de medidas de controlo, juntamente com os requisitos de verificação, que agora incluem também a validação.

Verifica-se, ainda, a eliminação da árvore de decisão para determinação dos Pontos Críticos de Controlo (PCC). Porém, o codex menciona ainda que poderá ser utilizada a árvore de decisão, ou outras abordagens úteis para as organizações, desde que os PCC sejam determinados corretamente.

Por último, mas não menos importante, foram adicionados dois novos anexos. Um faz a comparação das medidas de controlo aplicadas para as boas práticas de higiene versus as medidas para os pontos críticos de controlo. O outro anexo refere-se ao plano HAC-CP, já existente na versão anterior, porém atualizado, para inclusão do parâmetro de "atividades de verificação" que anteriormente não estava referido.

Em suma

O codex 2020 permite salientar a importância de cada operador no setor alimentar, tratando de compreender o contexto da sua organização e o seu papel dentro da cadeia de fornecimento alimentar, para garantir, deste modo, a identificação dos perigos relevantes para a segurança alimentar, para avaliar os riscos e poder controlá-los eficazmente com a implementação de boas práticas de higiene, e logicamente, através do plano HACCP.

É ainda de referir que apesar da nova revisão ter sido publicada, e já estar disponível no site do Codex, na 43ª Sessão da Comissão do Codex Alimentarius, ocorrida em Setembro e Outubro de 2020, verificaram-se algumas solicitações dos representantes Latino Americanos para se voltar a utilizar a "árvore de decisão" como conteúdo dos 'Princípios Gerais da Higiene dos Alimentos' (GENERAL PRINCI-PLES OF FOOD HYGIENE CXC 1-1969). O tema é complexo já que houveram numerosas sugestões na revisão da "árvore de decisão" sem que se tenha chegado a um consenso. Por agora, a Comissão propôs então a eliminação deste diagrama a fim de evitar atrasos na emissão do documento e continuar a sua revisão após a sua publicação. Assim, o tema de se ter novamente uma "árvore de decisão" dentro do conteúdo do Código ficará para um futuro próximo e provavelmente virá sob a forma de uma adenda ao documento entretanto aprovado. A norma CXC 1 será certamente a nova referência para todos os profissionais do sector alimentar, contudo ainda só se encontra disponível na versão inglesa. (1)

Formação e consultoria ANTRAM

A ANTRAM há guarenta anos que, através da consultoria e da formação especializadas, apoia o setor de transportes rodoviários de mercadorias.

Esta intervenção, para muitas das empresas a que a ela recorrem, tem constituído um fator importante de evolução das organizacões e de atualização dos recursos humanos. Na consultoria, estão à disposição dos empresários áreas como implementação, manutenção, certificação e realização de auditorias internas de sistemas como a gestão da qualidade, ambiente, segurança e segurança rodoviária. Até ao momento a ANTRAM já realizou intervenções em mais de 500 empresas do setor.

A ANTRAM apoia ainda as empresas do setor na implementação e realização de auditorias de sistemas de gestão e de boas práticas de natureza setorial SQAS, HACCP e Gestão de Resíduos, Diagnóstico Ambiental, Auditorias Energéticas, ou na elaboração do mapa de Identificação de perigos e avaliação de riscos no trabalho.

A atividade de consultoria poderá ser prestada através do estabelecimento de um contrato de prestação do serviço, tendo por base uma proposta apresentada pela AN-TRAM e aceite pela empresa que suporta o custo integral da intervenção, ou através de programas co-financiados, em que parte substancial do investimento é suportado pela entidade gestora do projeto e o restante pela empresa beneficiária.

Neste momento encontra-se a decorrer um desses Programas "PROJETO DINAMIZAR" co-financiado em 90% pelo COMPETE 2020, sendo a CCP - Confederação do Comércio e Serviços de Portugal o Organismos intermédio, e a ANTRAM a entidade promotora de um dos projetos que envolve 50 empresas de transporte rodoviários de mercadorias, num total de 5.000 horas de consultoria para as áreas de Gestão da Inovação (40 empresas) e da Economia Digital (10 empresas). Este projeto contempla também um total de 3.800 horas de formação.

FORMAÇÃO

A ANTRAM tem vindo aumentar, a diversi-



ficar e a flexibilizar a sua estrutura de formação e apoio ao setor. Oferecemos hoie formação presencial ministrada nas instalações da Associação, ou nas instalações das empresas.

Desde 2020, e na sequência do confinamento e de todas as restrições impostas pela pandemia, passámos a disponibilizar formação Online (síncrona) para um vasto conjunto de cursos que já incluem também as áreas de formação para a qualificação e exercício da atividade como, Gestor de Transportes, Formação Contínua de Motoristas de Veículos Pesados de Mercadorias (CAM - Renovação de CQM. Entre janeiro e setembro iniciaram a formação Online 934 formandos correspondendo a 1864 horas de formação e 29543 horas de volume de formação. Estes números revelam bem a adesão das empresas e dos formando a esta solução, permitindo um acesso às ações, mais cómodo, sem custos nem tempo de deslocação. Neste momento encontra-se em estudo a possibilidade de passarmos a ministrar os cursos de ADR e de Conselheiros de Seguranca à distância.

A flexibilidade da oferta formativa abrange também a diversidade de horários. Assim, as nossas formações, quer em modo presencial quer à distância, podem ser ministradas em horário laboral ou em alternativa em período pós-laboral, em dias úteis ou aos sábados.

Procuramos assim cobrir todas as opções e necessidades de acesso à qualificação dos recursos humanos das empresas, adaptando-nos às vicissitudes da atividade.

Com o fim das restrições impostas pela DGS, mas sempre cuidando da saúde e segurança dos formandos, reiniciámos a formação presencial para todos os cursos, retomando o calendário anual que foi desenhado para 2021.



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

Trabalhadores sazonais

Milhares de trabalhadores procuram todos os anos trabalho na Europa e em Países Terceiros para melhorar as suas condições de vida. Enfrentam desafios e exigências que requerem preparação e adaptação a novas regras: direitos, deveres no âmbito laboral, proteção social e de saúde, etc. Paralelamente muitos empregadores de todos os setores recorrem a esta mão-de-obra para satisfazer necessidades de contratação para a sua atividade.

A Autoridade Europeia do Trabalho (European Labour Authority - ELA) que integra a Plataforma Europeia Contra o Trabalho Não Declarado e a rede Europeia de Serviços de Emprego (EURES) procura acompanhar estes fluxos e lançaram, no passado dia 15 de junho, uma Campanha Europeia de informação com uma forte aposta na divulgação de mensagens através de redes sociais sobre direitos laborais que devem ser assegurados em todas as estações do ano #Rights4AllSeasons. O objetivo é alertar para a necessidade de promover condições de trabalho justas e seguras para os trabalhadores sazonais

que desenvolvem a sua atividade nos países da União Europeia (UE).

Constitui slogan desta campanha que "Os trabalhadores sazonais têm direito a condições de trabalho justas e seguras e quando trabalham noutro país, com os mesmos direitos laborais e sociais que os trabalhadores locais".

A Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) é, em Portugal, a entidade responsável pelo desenvolvimento da referida Campanha, em conjunto com Parceiros Institucionais e Sociais tendo programadas ações de sensibilização, visitas inspetivas e diversas iniciativas conjuntas dos Estados-Membros.

A Autoridade Europeia irá apoiar inspeções transfronteiriças concertadas e conjuntas e a troca de métodos e práticas com as inspecões do trabalho nacionais.

Os trabalhadores podem procurar assistência e aconselhamento recorrendo às administrações, serviços e redes pertinentes em cada país.

Os empregadores que contratam trabalhadores sazonais móveis beneficiam de con-

dições equitativas e da disponibilidade de mão-de-obra.

Os parceiros sociais são uma ligação fundamental para a transmissão de informações e assistência aos trabalhadores nacionais e estrangeiros e aos empregadores, sendo considerados multiplicadores e facilitadores. Enquanto representantes dos trabalhadores e dos empregadores, têm um papel importante no estabelecimento da ligação com cada grupo, bem como entre eles, e na prestação das informações necessárias de orientação dos interessados.

Muitos setores da economia da UE, em especial os setores agroalimentares, hotelaria e turismo, dependem do contributo de trabalhadores provenientes de outros Estados-Membros ou de países terceiros. O transporte rodoviário de passageiros e mercadorias, é essencial à mobilidade. Por isso, a sua atividade, com os seus trabalhadores e na relação com os seus clientes, deverá ser exemplo na integração das regras laborais, de proteção social e de segurança e saúde no trabalho. Para isso os requisitos a aplicar deverão ser claros, compreensíveis e de acesso fácil para as empresas de transportes e simultaneamente permitir um controlo eficaz às autoridades competentes.

Os trabalhadores transfronteiriços gozam de um amplo conjunto de direitos por serem vulneráveis a condições precárias de trabalho e de vida, considerando a sua permanente deslocação. A pandemia de COVID-19 tornou mais visíveis estas condições, agravando-as.

É fundamental, desde logo, a aplicação consistente das regras de recrutamento e contratação de trabalhadores em especial quando isso é feito com recurso à prestação de serviços de intermediação do mercado de trabalho através de agên-





Teresa Pargana Inspetora do Trabalho e Chefe de Divisão de Estudos, Conceção e Apoio Técnico à Atividade Inspetiva

cias privadas de colocação e empresas de trabalho temporário.

Nesta matéria pretende-se prevenir a angariação por "empresas" (cabendo neste conceito as pessoas singulares) que procedem à colocação de mão-de-obra sem cumprirem os requisitos legais, originando grandes desigualdades laborais e sociais.

É um fenómeno que ultrapassa fronteiras: intermediários que recrutam e colocam trabalhadores sem assumirem o estatuto jurídico e as respetivas responsabilidades legais para com os candidatos a emprego e a administração do trabalho. Rege nesse âmbito o Dec-Lei n.º 260/2009, de 25/09, na

redação em vigor, que regula o regime jurídico do exercício e licenciamento das agências privadas de colocação e das empresas de trabalho temporário.

De acordo com o referido diploma legal, a intermediação do mercado de trabalho por sujeitos privados é feita por "agência privada de colocação" e está sujeita a comunicação prévia ao Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP) e a comprovar um conjunto de requisitos relacionados com a sua idoneidade.

O IEFP assegura e disponibiliza o Registo Nacional das Agências no seu portal https://www.iefp.pt/agencias-privadas-

-colocacao o qual integra (i) as agências estabelecidas em território nacional e, também, sempre que existam, (ii) as agências não estabelecidas em território nacional que aí prestem serviços ocasionais e esporádicos ou as que (iii) estejam na situação de suspensão, interdição ou cessação de atividade.

A UE e as Leis nacionais definem os direitos e obrigações dos trabalhadores que aqui circulam e trabalham e dos seus empregadores. Todos temos uma responsabilidade partilhada para os defender e trabalhar em conjunto para garantir um trabalho seguro e justo para todos.



Síntese legislativa

Despacho n.º 8363/2021, de 24 de agosto

(publicado no DR n.º 164, série II de 24 de agosto de 2021)

Altera o Despacho n.º 2535/2021, que regulamenta a atribuição do incentivo pela introdução no consumo de veículos de baixas emissões 2021.

Lei n.º 55/2021, de 13 de agosto

Introduz mecanismos de controlo da distribuição eletrónica dos processos judiciais, alterando o Código de Processo Civil.

Decreto-Lei n.º 71-A/2021, de 13 de agosto

Prorroga o apoio extraordinário à retoma progressiva da atividade.

Lei n.º 52/2021, de 10 de agosto

Alteração, por apreciação parlamentar, ao Decreto-Lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro, que aprova o regime geral da gestão de resíduos, o regime jurídico da deposição de resíduos em aterro e altera o regime da gestão de fluxos específicos de resíduos, transpondo as Diretivas (UE) 2018/849, 2018/850, 2018/851 e 2018/852.

Decreto-Lei n.º 70-B/2021, de 6 de agosto

Estabelece medidas de proteção para os clientes bancários abrangidos pelas medidas excecionais e temporárias de proteção de créditos e altera o regime relativo à prevenção e regularização das situações de incumprimento de contratos de crédito.

Despacho n.º 7746-B/2021, de 6 de agosto

(publicado no DR n.º 152, série II de 6-8-2021)

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.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 101-A/2021, de 30 de julho

Altera as medidas aplicáveis em situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Lei n.º 50/2021, de 30 de julho

Prorroga as moratórias bancárias, alterando o Decreto-Lei n.º 10-J/2020, de 26 de março.

Decreto-Lei n.º 65/2021, de 30 de julho

Regulamenta o Regime Jurídico da Segurança do Ciberespaço e define as obrigações em matéria de certificação da cibersegurança em execução do Regulamento (UE) 2019/881 do Parlamento Europeu, de 17 de abril de 2019.

Portaria n.º 165/2021, de 30 de julho

Primeira alteração à Portaria n.º 1054/2009, de 16 de setembro, que fixa o valor das taxas pelos serviços prestados pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, no âmbito do regime jurídico da segurança contra incêndio em edifícios.

Portaria n.º 163/2021, de 29 de julho

Primeira alteração à Portaria n.º 281/2019, de 30 de agosto, que esta-

belece restrições à circulação rodoviária de automóveis pesados que transportem mercadorias perigosas em cisterna.

Decreto-Lei n.º 64/2021, de 28 de julho

Aprova a criação da Linha de Apoio à Tesouraria para Micro e Pequenas Empresas.

Decreto-Lei n.º 63/2021, de 28 de julho

Procede à criação do Fundo de Capitalização de Empresas.

Despacho n.º 7374-E/2021, de 23 de julho

(publicado no DR n.º 142, série II de 23-07-2021)

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.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 96-A/2021, de 22 de julho

Altera as medidas aplicáveis a determinados municípios no âmbito da situação de calamidade.

Portaria n.º 159/2021, de 22 de julho

Altera a declaração periódica do IVA, anexo R e respetivas instruções de preenchimento, prevendo o registo, por contabilistas certificados, do facto determinante de uma situação de justo impedimento de curta duração, e a declaração de valores no âmbito da regra de inversão do sujeito passivo aplicável à aquisição de cortiça, madeira, pinhas e pinhões com casca.

Portaria n.º 158/2021, de 22 de julho

Altera a declaração do pedido de autorização prévia no procedimento de regularização previsto nos artigos 78.º-B e 78.º-C do Código do IVA, bem como as respetivas instruções de preenchimento, prevendo o registo, por contabilistas certificados, do facto determinante de uma situação de justo impedimento de curta duração.

Portaria n.º 157/2021, de 22 de julho

Altera a declaração recapitulativa a que se referem a alínea i) do n.º 1 do artigo 29.º do Código do IVA e a alínea c) do n.º 1 do artigo 30.º do Regime do IVA nas Transações Intracomunitárias, bem como as respetivas instruções de preenchimento, prevendo o registo, por contabilistas certificados, do facto determinante de uma situação de justo impedimento de curta duração.

Declaração de Retificação n.º 24-A/2021, de 16 de julho

Retifica a Resolução do Conselho de Ministros n.º 92-A/2021, de 15 de julho, que altera as medidas aplicáveis em situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Decreto-lei n.º 57/2021, de 13 de julho

Altera o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias.

Despacho n.º 6794-A/2021, de 9 de julho

(publicado no DR n.º 132, 2º Suplemento, Série II de 2021-07-09) 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.

Portaria n.º 274/2021, de 8 de julho

Alteração ao Regulamento de Autorizações Especiais de Trânsito (RAET).

Resolução do Conselho de Ministros n.º 86-A/2021, de 1 de julho

Altera as medidas aplicáveis a determinados municípios no âmbito da situação de calamidade.

Portaria n.º 138-D/2021, de 30 de junho

Regulamenta o novo regime de descontos a aplicar em vários lanços e sublanços de autoestradas.

Portaria n.º 138-A/2021, de 30 de junho

Procede à regulamentação da Lei-Quadro do Estatuto de Utilidade Pública, aprovada em anexo à Lei n.º 36/2021, de 14 de junho.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2021, de 28 de junho

Determina a aplicação de um novo modelo de descontos na taxa de portagem.

Decisão do Comité Misto do EEE n.º 130/2021, de 15 de março

(publicado no JO n.º 226, série L de 25-6-2021)Altera o Protocolo n.o 10 do Acordo EEE relativo à simplificação dos controlos e formalidades aquando do transporte de mercadorias [2021/1039].

Decreto-Lei n.º 54-A/2021, de 25 de junho

Executa na ordem jurídica interna o Regulamento (UE) 2021/953, relativo ao Certificado Digital COVID da UE.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 77-A/2021, de 24 de junho

Altera as medidas aplicáveis a determinados municípios no âmbito da situação de calamidade.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 76-A/2021, de 17 de junho

ltera as medidas aplicáveis a determinados municípios no âmbito da situação de calamidade.

Decreto-Lei n.º 53-A/2021, de 16 de junho

Altera diversas medidas no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Lei n.º 36-A/2021, de 14 de junho

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

Declaração de Retificação n.º 18-A/2021, 14 de junho

Retifica a Resolução do Conselho de Ministros n.º 74-A/2021, de 9 de junho, que altera as medidas aplicáveis em situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

Despacho n.º 5848-B/2021, de 14 de junho

(publicado no DR n.º 113, série II de 14-06-2021)

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.

Frederico Mendes Associados

Plano de Recuperação e Resiliência: Qualificações e Competências

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 "Qualificações e Competências", a qual engloba um envelope financeiro de 1.324 milhões de euros, é dirigida especificamente para aumentar a resiliência do emprego. Esta dimensão tem como objetivo: (i) aumentar a capacidade de resposta do sistema educativo e formativo, (ii) combater as desigualdades sociais e de género e (iii) aumentar a resiliência do emprego (em situações de crise económica como a provocada pela pandemia), sobretudo dos jovens e dos adultos com baixas qualificações, bem como uma participação equilibrada entre mulheres e homens no mercado de trabalho.

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

- Modernização da oferta e dos estabelecimentos de ensino e da formação profissional (710 M€)
- Compromisso Emprego Sustentável (230 M€)
- Incentivo Adultos (225 M€)
- Impulso Jovens STEAM (130 M€)
- Qualificação de adultos e aprendizagem ao longo da vida -Região Autónoma dos Açores (29 M€)

O Compromisso Emprego Sustentável, segundo bloco com maior peso nesta temática, contribuirá para promover o incentivo à criação de emprego permanente de carácter excecional. Esta medida assentará numa combinação reforçada de apoios, incluindo um apoio financeiro direto à contratação no valor de pelo menos 12 vezes o valor do IAS (5.265,72 €). O apoio será majorado em 25% no caso de contratação de jovens até 35 anos e quando a remuneração base for igual ou superior a duas vezes o salário mínimo nacional, sendo as majorações acumuláveis. Adicionalmente, o apoio terá uma majoração, também acumulável, quando esteja em causa a contratação do sexo sub-representado na profissão. Será, ainda, concedido um apoio no valor de 50% da contribuição para a Segurança Social a cargo da entidade empregadora durante o período de um ano (14 meses). Este financiamento irá permitir apoiar a criação de 30 mil contratos de trabalho sem termo.

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

O seu calendário fiscal para outubro - dezembro de 2021

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

outubro de 2021

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
11	IRS/IRC/ Seg. Social	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a setembro de 2021 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações s	Internet	n/a	
12	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a setembro 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	IRS/IRC/Selo	Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a setembro de 2021	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20	IVA	Envio da Declaração Periódica, por transmissão eletrónica de dados, acompanhada dos anexos que se mostrem devidos, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativa às operações efetuadas em agosto de 2021	Declaração Periódica	Internet	n/a	Artigo 41.º CIVA (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado) (despacho 260/2021, de 27/07/2021)
20	IVA	Envio de Declaração Recapitulativa, por transmissão eletrónica de dados, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal referente a setembro de 2021 e envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 3º trimestre de 2021	Declaração Recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Internet	n/a	Aplicável a: • sujeitos passivos no regime mensal; e, • sujeitos passivos no regime trimestral quando o total das transmissões intraco- munitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 50.000 €. Artigo 30.º do RITI (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
20	IRS/IRC	Envio da declaração e pagamento do IRS e IRC retido no pagamento ou colocação à disposição dos rendi- mentos, referentes ao mês anterior	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Artigo 98.º, n.º 3 do CIRS (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
20	IS	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivo pagamento	Declaração Mensal de Imposto do Selo	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Artigo 52.º-A, n.º 2 e 44.º, n.º 1 do CIS (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
25	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetua- das em agosto de 2021	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Artigo 27.º, n.º 1 do CIVA, alterado pela Lei 119/2019 (é sujeito a alteração se ao fim-de- -semana ou feriado) (despacho 260/2021, de 27/07/2021)



outubro de 2021

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
31	IRC	Pagamento Especial por Conta (PEC) a efetuar pelas entidades coletivas com período de tributação coinci- dente com o ano civil	Modelo P1	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, até ao final do 3º mês e até final do 10º mês do respetivo período de tributação. Não aplicável ao exercício em que se inicia a atividade e no seguinte. Micro, pequenas e medias empresas, bem como cooperativas, podem ser dispensadas de efetuar o pagamento especial por conta, no âmbito das medidas fiscais extraordinárias adotadas no contexto da pandemia da COVID-19. Artigo 106.º CIRC
31	IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a agosto de 2021	Modelo 30	Internet	n/a	Artigo 119.º, n.º 7 CIRS

novebro de 2021

C	OIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
1	0	IRS/IRC/SS	Declaração de rendimentos pagos e de retenções, deduções, contribui- ções obrigatórias para regimes de proteção social e subsistemas legais de saúde e quotizações sindicais, referentes a outubro de 2021 (trabalho dependente) Comunicação, por transmissão	Declaração Mensal de Remunerações AT/SS	Internet	n/a	Artigo 119.º, n.º 1, c) (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
1	2	IVA	Comunicação, por transmissão eletrónica de dados, dos elementos das faturas referentes a setembro de 2021	n/a	Internet	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: • por transmissão eletrónica em tempo real; • por transmissão eletrónica de dados, mediante remessa de ficheiro normalizado estruturado com base no ficheiro SAF-T (PT), criado pela Portaria n.º 321-A/2007, de 26 de março, na sua redação atual; • por inserção direta no Portal das Finanças; • por outra via eletrónica, nos termos a definir por portaria do Ministro das Finanças.
2	22 1	IS	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivo pagamento referentes a setembro de 2021	Declaração Mensal de Imposto do Selo	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Artigo 52.º-A, n.º 2 e 44.º, n.º 1 do CIS (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
2	22	IRS/IRC	Envio da declaração e pagamento do IRS e IRC retido no pagamento ou colocação à disposição dos rendi- mentos, referentes ao mês anterior	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Artigo 98.º, n.º 3 do CIRS (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
2	22	IVA	Envio de Declaração Recapitulativa, por transmissão eletrónica de dados, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal referente a outubro de 2021	Declaração Recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Internet		Aplicável a: • sujeitos passivos no regime mensal; e, • sujeitos passivos no regime 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 €. Artigo 30.º do RITI (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)



novembro de 2021

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
22	IVA	Envio Declaração Periódica, por transmissão eletrónica de dados, acompanhada dos anexos que se mostrem devidos, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal/trimestral, relativa às operações efetuadas em setembro/no 3.º trimestre, respetivamente	Declaração Periódica	Internet	n/a	Artigo 41.º CIVA (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado) (despacho 260/2021, de 27/07/2021)
22	SS	Pagamento das contribuições para a Segurança Social relativas a outubro de 2021	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	Artigo 43.º e 155.º CC (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
25	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em setembro e pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal trimestral, relativa às operações efetuadas no 3.º trimestre	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Artigo 27.º, n.º 1 do CIVA, alterado pela Lei 119/2019 (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado) (despacho 260/2021, de 27/07/2021)
30	IRC/IRS	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a setembro de 2021	Modelo 30	Internet	n/a	Artigo 119.º, n.º 7 CIRS
30	IMI	Pagamento do IMI	Documento de cobrança	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Pagamento: •Em uma prestação (abril) quando o seu montante seja igual ou inferior a 250€. •Em duas prestações (abril e novembro) quando o seu montante seja superior a 250€ e igual ou inferior a 500€. •Em três prestações (abril, julho e novembro) quando o seu montante seja superior a 500€.

dezembro de 2021

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
10 IRS/IRC/S	Declaração de rendimentos pagos e de retenções, deduções, contribuições obrigatórias para regimes de proteção social e subsistemas legais de saúde e quotizações sindicais, referentes a novembro de 2021 (trabalho dependente)	Declaração Mensal de Remunerações AT/SS	Internet	n/a	Artigo 119.º, n.º 1, c) (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
13 IVA	Comunicação, por transmissão eletrónica de dados, dos elementos das faturas referentes a setembro de 2021	n/a	Internet		Comunicação deverá ser efetuada: • por transmissão eletrónica em tempo real; • por transmissão eletrónica de dados, mediante remessa de ficheiro normalizado estruturado com base no ficheiro SAF-T (PT), criado pela Portaria n.º 321-A/2007, de 26 de março, na sua redação atual; • por inserção direta no Portal das Finanças; por outra via eletrónica, nos termos a definir por portaria do Ministro das Finanças.
15 IRC	Pagamento por conta e Pagamento adicional por conta (se aplicável) em IRC	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco	Artigo 104.º e Artigo 105.º-A do CIRC (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)

dezembro de 2021

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
20	IS	Entrega da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivo pagamento referentes a setembro de 2021	Declaração Mensal de Imposto do Selo	Internet	n/a	Artigo 52.º-A, n.º 2 e 44.º, n.º 1 do CIS (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
20	SS	Pagamento das contribuições relativas a novembro de 2021	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	Artigo 43.º e 155.º CC (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
20	IVA	Envio de Declaração Recapitulativa, por transmissão eletrónica de dados, pelos sujeitos passivos do regime normal mensal referente a novembro de 2021	Declaração Recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços	Internet		Aplicável a: • sujeitos passivos no regime mensal; e, • sujeitos passivos no regime 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 €. Artigo 30.º do RITI (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
20	IRS/IRC	Envio da declaração e pagamento do IRS e IRC retido no pagamento ou colocação à disposição dos rendi- mentos, referentes ao mês anterior	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC	Internet	n/a	Artigo 98.º, n.º 3 do CIRS (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
20	IRS/IRC	Envio da declaração e pagamento do IRS e IRC retido no pagamento ou colocação à disposição dos rendi- mentos, referentes ao mês anterior	Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC	Internet	n/a	Artigo 98.º, n.º 3 do CIRS (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado)
20	IVA	Envio da Declaração Periódica, por transmissão eletrónica de dados, acompanhada dos anexos que se mostrem devidos, pelos sujetios passivos do regime normal mensal, relativa às operações efetuadas em outubro de 2021	Declaração Periódica	Internet	n/a	Artigo 41.º CIVA (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado) (despacho 260/2021, de 27/07/2021)
27	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetua- das em outubro	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Artigo 27.º, n.º 1 do CIVA, alterado pela Lei 119/2019 (é sujeito a alteração se ao fim-de-semana ou feriado) (despacho 260/2021, de 27/07/2021)
31	IRC/IRS	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a outubro de 2021	Modelo 30	Internet	n/a	Artigo 119.º, n.º 7 CIRS

Site ANTRAM: registe-se!

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



Paulo Duarte anuncia adoção de nova Plataforma Integrada para Gestão de Transportes

A Transportes Paulo Duarte anunciou a adoção de uma nova plataforma integrada para a gestão de transportes, numa parceria com as empresas DrivianTasks e a Sentilant.

Segundo a transportadora, este é um novo portal para planeamento

e gestão. Trata-se de uma aplicação para as operações no terreno que facilita o planeamento, monitoriza a execução e o cumprimento das tarefas. Através desta nova plataforma a Paulo Duarte, introduz maior «inovação e eficiência» nos processos.

STEF integra quatro novos mega camiões para redução até 25% emissões de GEE

A STEF procedeu à incorporação de quatro mega camiões na sua frota.

Esta aposta permitirá reforçar a estratégia de sustentabilidade e criar uma redução de 20% a 25% das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) por tonelada transportada.

Segundo o Grupo STEF, este passo consolida mais um avanço na maximização e eficiência do serviço de logística e minimizar o impacto ambiental.

Para além da redução das emissões de CO2, o Grupo STEF calcula, ainda, que este passo permitirá a redução do consumo de gasóleo, poupando 10-15% de energia por toneladas por quilómetro transportado.

Esta nova incorporação, implementada em parceria com os clientes e parceiros de transporte, permite, além dos benefícios ambientais, a redução dos custos de transportes, a flexibilidade e a eficiência operativa, na medida em que com apenas dois veículos se passa a transportar o mesmo que com três, detalhou o Grupo STEF.

"A incorporação dos mega camiões é mais um reflexo das preocupações e dos compromissos ambientais da STEF. Pretendemos continuar a evoluir e apresentar soluções cada vez mais eficientes, energética e economicamente, e ambientalmente sustentáveis", declarou Fabrice Carré, diretor-geral da STEF Portugal.

"Existem já estudos internacionais que apontam para poupanças de custos em torno dos 20%. Seguindo estas pegadas de sucesso, a incorporação dos quatro mega camiões na STEF Portugal é um reflexo de uma iniciativa que irá trazer vantagens a nível do ambiente, da rentabilidade e do êxito futuro do nosso negócio e dos nossos clientes», acrescentou ainda o diretor-geral.

Luís Simões distinguida pela COTEC pelo seu trabalho no domínio da Inovação

A Luís Simões foi reconhecida com o Estatuto de Inovadora CO-TEC pelas suas iniciativas de inovação, pelo cumprimento de padrões de solidez financeira e pelo seu desempenho económico. Concedido por aquela organização, o estatuto de Inovadora CO- TEC, tem uma validade anual, e distingue as empresas de origem portuguesa pelo seu desempenho em termos de inovação, bem como promove o reconhecimento público da sua atividade, enquanto exemplo de criação de valor para a economia nacional.

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.



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.

www.antram.pt

Auto Sueco Portugal apresenta camião Volvo FL Elétrico

A Auto Sueco apresenta oficialmente o Volvo FL elétrico e a sua estratégia para a descarbonização.

A Auto Sueco Portugal, empresa do grupo Nors, apresentou no passado dia 6 de setembro, no Autódromo do Estoril, o seu segundo camião Volvo FL elétrico, que juntamente com o Volvo FE elétrico constituem a atual oferta de eletromobilidade da marca sueca, no mercado nacional, para o transporte urbano e de recolha de resíduos, onde as soluções elétricas são mais relevantes.

A estratégia da Volvo Trucks centra-se no cumprimento do Regulamento Europeu de Dióxido de Carbono e Consumo de Combustível, que entrou em vigor em 2019. A marca tem como objetivo a diminuição das emissões de dióxido de carbono de 50% até 2030 e de 100% até 2040. Contudo a sua meta não fica por aqui: a marca anunciou como objetivo para 2050 a neutralidade carbónica.

Em termos de vendas, os camiões eletrificados devem representar 45% do total em 2030 e os totalmente elétricos cerca de 35% - um sério compromisso da marca em termos de descarbonização.

Os operadores de transportes nacionais e internacionais estão, também eles, a demonstrar um forte interesse nos veículos elétricos. Isso decorre dos seus próprios objetivos climáticos ambiciosos, bem como da exigência por parte dos consumidores para a descarbonização e transportes mais limpos nas cidades.

Segundo Pedro Oliveira, CEO da Auto Sueco Portugal - "O início de comercialização de soluções de transporte totalmente elétricas é um momento muito significativo, porque evidencia o compromisso da marca Volvo no sentido de procurar contribuir para a resolução de um problema fundamental, sobretudo na vida das cidades".

Os camiões elétricos da Volvo, com zero% de emissões de escape e menos ruído, facilitam a circulação em meio urbano, principalmente em cidades onde existem restrições à utilização de veículos convencionais, seja por questões de ruído ou ambientais.

As vantagens da utilização de camiões elétricos são várias, mas destaca-se desde logo:

- Zero % de emissões de poluentes
- Mais silenciosos, quer parados quer em andamento
- Ambiente de trabalho melhorado em termos de ruído e/ou vibrações,
- Possibilidade de personalização conforme as necessidades de cada cliente, e ainda
- Assistência técnica diferente e menos frequente quando em comparação com o camião tradicional.

A Revista ANTRAM esteve no Autódromo do Estoril e teve oportunidade de ver in loco o novo Volvo Electric FL de 2 eixos de peso bruto combinado de até 16ton., concebido para a distribuição urbana e local.



Trata-se de um veículo 100% elétrico, com uma autonomia de até 300km e uma potência de 165kW, com um binário máximo de até 425Nm. A bateria de iões de lítio com capacidade de até 396 kWh, que dependendo das necessidades do cliente, pode ser de quatro ou seis módulos. O tempo necessário ao carregamento da bateria, no caso da versão de bateria com quatro módulos, no modo rápido será em menos de uma hora e no modo normal, em cerca de 6 horas. Já na versão de baterias de seis módulos, o tempo de carregamento total em modo rápido será alcançado em 90 minutos e no modo normal em cerca de 10 horas. As baterias estão localizadas nas partes laterais do chassis e na linha motriz elétrica, constituída pelo motor elétrico e por uma caixa de duas velocidades, encontra-se junto ao eixo traseiro.

A Volvo Trucks também já comercializa o FE elétrico, ideal para a recolha de resíduos, com três eixos e peso bruto combinado de até 27ton. O Volvo FE possui uma autonomia de até 200 km, uma potência contínua de 330 kW, binário máximo de até 850 Nm e a bateria tem uma capacidade até 264 kWh.

Os veículos elétricos Volvo FE e FL já se encontra a ser comercializado na Europa.

Em breve, a gama de veículos elétricos da marca será complementada com o Volvo FM Electric, FMX Electric, FH Electric e VNR Electric (somente mercado americano).

Dourogás Abastecimento do 1.º veículo pesado com GNV 100% renovável

No passado dia 8 de setembro, a ANTRAM esteve presente num evento promovido pela Dourogás, no qual se procedeu ao primeiro abastecimento a Gás Natural Veicular (GNV) 100% renovável (biometano — produzido a partir da digestão anaeróbia de resíduos urbanos sólidos), num veículo Scania de modelo P340. Esta iniciativa decorreu no posto de abastecimento da Dourogás, em Loures. Esta iniciativa, que teve por base uma parceria entre a Dourogás e a Havi Logistics, em colaboração com a Scania, enquanto fabricante e fornecedor da Havi Logistics). Esta parceria que se encontra enquadrada no âmbito do Consórcio Ibérico Eco-Gate, o qual, foi objeto de apoio no quadro do Mecanismo CEF – Connecting Europe Facilitie, prevê que durante um mês, a Havi Logistics nas suas operações de transporte de bens alimentares, realize cerca de oito mil km, recorrendo à utilização de GNV





100% renovável, reduzindo as emissões de CO2 em cerca de 90%, contribuindo assim para a descarbonização do setor dos transportes.

Representando um importante passo na descarbonização em Portugal e no mundo, estiveram presentes no evento, Nuno Moreira, CEO do Grupo Dourogás, João Filipe Jesus, Diretor Geral da Dourogás GNV, Luís Ferreira, Diretor Geral da Havi Logistics, Eugénia Sillero, Secretária Geral da Gasnam, David Fernandez, Diretor do Consórcio Eco-Gate, e ainda, entre outras individualidades, Bernardino Soares, Presidente da Câmara Municipal de Loures, e João Bernardo, Diretor Geral da Direção Geral da Energia e Geologia, tendo estes dois últimos destacado a importância que o recurso a fontes de energias alternativas aos combustíveis fosseis assumirá num futuro onde as preocupações de cariz ambiental são cada vez mais uma constante.

O Grupo Dourogás é o principal operador do mercado de GNV, tendo assumido a dianteira da primeira fase da Transição Energética, ao passar a disponibilizar uma alternativa combustível mais limpa face aos combustíveis tradicionais e mais poluentes. A Dourogás posiciona-se, agora, para liderar a segunda fase do processo de descarbonização.

Nos últimos anos a Dourogás mais do que duplicou os pontos de abastecimento de Gás Natural no País. Neste momento, encontra-se presente em locais fronteiriços de grande tráfego pesado de mercadorias (Vilar Formoso e Elvas-Caia), em grandes áreas logística nacionais (como Carregado, Palmela, Gaia e Maia), e ainda em municípios tão diferentes como Porto (Francos e Via Norte), Loures, Mirandela e Vila Real.

Michelin apresenta pneu para condições invernosas

A Michelin tem no mercado a sua nova gama de pneus de inverno para camiões.

Ainda mais eficiente do que a sua antecessora, a gama Michelin X Multi Grip conta com a certificação 3PMSF, e foi desenvolvida para garantir a máxima segurança e mobilidade em condições invernais severas, graças a um elevado nível de aderência em estradas com neve e escorregadias, sem renunciar à duração e à redução do consumo, para um transporte mais sustentável.



IVECO lança projetos para divulgar vantagens do gás natural na descarbonização do setor



A Iveco lançou o programa 'Iveco Ambassador' para dar voz aos clientes, entusiastas e parceiros que partilham os valores da marca sobre diferentes temas e, assim, reconhecer as suas ações nestas áreas. Apostando forte no mercado de gás natural, a companhia iniciou o programa com o tema da sustentabilidade, com o objetivo de «elevar o perfil do gás natural e destacar o compromisso da marca para com o ambiente».

Os primeiros Embaixadores Iveco foram selecionados por serem transportadores que partilham a aposta da marca no gás natural e contribuem para a proteção do ambiente através da operação de veículos Iveco a GNL e bio-GNL na sua frota. Através deste projeto, a marca pretende dar-lhes voz, ao contar a história da sua experiência com o gás

natural e os benefícios resultantes para a sua operação. O projeto está já em andamento nos mercados onde o gás natural está mais amplamente disponível, tais como Itália, França e Reino Unido.

Paralelamente, a marca lançou o projeto 'Plant the Future', integrado no seu compromisso para com a redução do carbono. Estabeleceu parcerias com organizações de reflorestação para plantar uma floresta internacional, constituída por projetos de plantação de árvores em diferentes países. Na Alemanha, a marca plantará uma árvore por cada modelo S-WAY vendido novo e por cada lveco Stralis NP vendido usado. O objetivo passa por plantar pelo menos 1.000 árvores, para compensar as mais de 1.237 toneladas de CO2 nos próximos 99 anos.



Envie-nos as suas notícias!

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

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



CTeSP em Loures – Abertas candidaturas para três Cursos Técnicos Superiores Profissionais

Foi celebrado protocolo entre o IPTrans, o Município de Loures e os Institutos Politécnicos de Setúbal, Tomar e Santarém, para a realização dos CTeSP de Logística, Tecnologia e Programação em Sistemas de Informação e Acompanhamento de Crianças e Jovens, nas instalações da escola profissional de Loures.

Recorde-se que, até este ano, não existia no concelho de Loures nenhuma oferta de cursos profissionais de ensino superior.

Para os potenciais interessados, a inauguração de três CTESP em Loures é sinónima de mais estágios em contexto real de trabalho, maior empregabilidade e ainda a possibilidade de continuação de estudos para licenciaturas.

Um dos sectores mais ligados à história do IPTrans é o da logística. Com o apoio do Instituto Politécnico de Setúbal, contamos ter esta oferta a funcionar a partir de 8 de novembro. Uma excelente oportunidade para os antigos alunos dos cursos de transportes e de logística.

Para responder à vasta procura na área da informática, será lecionado o CTeSP de Tecnologia e Programação em Sistemas de Informação, resultante da parceria com o Instituto Politécnico de Tomar

Já o CTeSP de Acompanhamento de Crianças e Jovens, do Instituto Politécnico de Santarém, é também



uma oportunidade para os antigos alunos do curso profissional de Técnico/a de Ação Educativa e todos aqueles que queiram prosseguir os seus estudos nesta área.

Entrega de Diplomas aos Adultos do Centro Qualifica

Dia 22 de Julho, pelas 18h, realizou-se a entrega de diplomas aos adultos do Centro Qualifica no auditório do IPTrans. Helena Nunes, Coordenadora do Centro Qualifica e Formação Contínua, deu as boas-vindas a todos e abriu a cerimónia. O Vereador Gonçalo Caroço referiu as origens do Centro Qualifica e a máxima constante de





responder às necessidades e aspirações dos adultos da região, procedendo de

seguida à entrega dos diplomas aos trabalhadores da Câmara Municipal de Loures. Após a entrega, uma das diplomadas declamou um poema dedicado ao RVCC (reconhecimento, validação e certificação de competências), num momento cultural muito sentido por todos.

Francisco Teixeira, do SIMAR de Loures e Odivelas, interveio de seguida e entregou os diplomas aos trabalhadores desta instituição

Coube ainda a Regina Janeiro, em representação da GesLoures, entregar os diplomas aos seus trabalhadores.

Para finalizar a noite, Zulmira Costa mostrou toda a sua versatilidade e alma de fadista ao brindar-nos com três fados que culminaram numa efusiva ovação em pé de todo o auditório.

Agradecemos as presenças da nossa anterior Coordenadora, Mariana Bispo, e da nossa trabalhadora, Elisabete Araújo (também diplomada), esta última por ter aceite o desafio de apresentar a esta cerimónia.



Já foi divulgado o novo referencial da DGS para as escolas

Este documento visa o controlo da transmissão de COVID-19 em contexto escolar. Consulte-o em https://tinyurl.com/snsdgsref



Lançamento da 1ª Plataforma de Ensino Superior Profissional

em Loures

No dia 24 de junho, no Auditório da Escola Superior Agrária de Santarém, decorreu o lançamento da primeira plataforma de ensino superior profissional com atuação territorial nos Municípios da Amadora, Arruda dos Vinhos, Loures, Mafra, Odivelas, Sintra, Torres Vedras e Vila Franca de Xira, e no âmbito dos Avisos dos programas «Impulso Jovens STEAM» e «Impulso Adultos».

O IPTrans, representado no lançamento pelo coordenador geral, José Bourbon, a diretora pedagógica, Ana Teixeira, e o coordenador dos cursos de informática, João Góis, tornou-se parceiro da iniciativa, estando a desenvolver esforços para abrir três CTeSP nas suas instalações, nas áreas da logística, informática e acompanhamento de crianças e jovens.



Salas de aula renovadas!

Durante as férias de Verão, o IPTrans aproveitou para revitalizar as suas salas de aulas com novas pinturas e um piso mais trabalhado para os seus alunos darem os primeiros passos nas suas vidas profissionais!

Oito salas contam agora um novo piso e cinco com pinturas renovadas.

Regresso às Aulas e receção aos alunos.



Dia 15 de Setembro deu-se o regresso às aulas no IPTrans. Depois de uma manhã com as devidas aulas de apresentação do novo ano letivo, estava preparado um peddy--paper para a tarde que, devido à chuva, teve de ser adiado para o dia seguinte. Foi então com muita animação e espírito competitivo que na tarde solarenga do dia 16, os alunos percorreram os locais mais emblemáticos do centro de Loures para responderam aos desafios do peddy-paper o mais rapidamente possível e ficarem a conhecer melhor a cidade.



secretaria@iptrans.com.pt

iptrans.com.pt



Todos desejam ter. Um tem.

O Actros Edition 2. Descubra a nova dimensão de conforto, segurança e design numa edição limitada. Saiba mais em www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



