

revista

Nº 401 | out/nov/dez 2021 | Ano XLI | 2,50€

# antram

Órgão Oficial da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias | [www.antram.pt](http://www.antram.pt)



facebook

[www.facebook.com/AntramSede](https://www.facebook.com/AntramSede)

## o caminho é seguir em frente



Entrevista a

### Raluca Marian

Delegada Geral da Delegação Permanente  
da IRU junto da União Europeia



**Seguir em frente**  
– Desistir não é solução  
enquanto houver caminho para percorrer

# A ANTRAM perto de si!

## DIREÇÃO REGIONAL DO NORTE

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

## DIREÇÃO REGIONAL DO CENTRO

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

## SERVIÇOS CENTRAIS

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

## NOVA MORADA

### DIREÇÃO REGIONAL DE LISBOA

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

### DIREÇÃO REGIONAL DO SUL

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

### DIREÇÃO REGIONAL DO SUL

#### DELEGAÇÃO DE FARO

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

editorial

pág. 2

destaque

Seguir em frente!

20º Congresso Antram

pág. 4



destaque

Raluca Marian

Delegada Geral da Delegação Permanente da IRU junto da União Europeia

pág. 14



associativismo

ANTRAM marca presença

em Seminário T&N - Transporte Rodoviário

pág. 22

formação e consultoria

Resiliência - a competência chave do novo normal

pág. 27



opinião

A ISO 9001 e o contexto atual

pág. 29

Atualização do Salário Mínimo Nacional e o CCTV do Sector

pág. 30

notícias dos associados

pág. 36



comerciais

pág. 42

Revista ANTRAM nº - 401

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



# editorial



**Pedro Polónio**  
*Presidente da Direção Nacional*

Caro Associado,

O ano de 2021 foi, uma vez mais, atípico e difícil. Contudo, a capacidade de resiliência e de superação foram o motor para um período tão conturbado.

A sociedade portuguesa deu um exemplo pleno de perseverança e sentido de responsabilidade ao ter sido o primeiro país do mundo a alcançar o tão ambicionado objetivo de ter 85% da população com vacinação completa contra a covid-19. Devemos por isso estar orgulhosos e capacitarmo-nos de que, mesmo em fases que nos parecem negras, é possível ultrapassar o que parece inalcançável, tal como em tempos idos passamos “além da Taprobana”.

Todavia, é certo que este termo de ano não se mostrou nada amigo do nosso Setor. O aumento dos custos com os combustíveis e dos demais fatores de produção são uma realidade que ao tudo indica, será prolongada para os primeiros tempos de 2022.

É no entanto nesta capacidade de resiliência, superação e esperança que devemos almejar e encarar o novo ano. Acreditamos, como sonhadores que não queremos deixar de ser, que 2022 tem todas as condições para ser um ano melhor do que 2021 e 2020. Bem sabemos que não serão tempos fáceis, mas é possível cada um de nós contribuir para um alavancar do nosso Setor, respondendo à altura dos desafios que se avizinham.

Sendo um ano de mudança a vários níveis — política, social e económica — destacamos, desde já, a entrada em vigor, em fevereiro próximo, de duas matérias importantíssimas para o transporte rodoviário de mercadorias, previstas no pacote rodoviário europeu: a lei especial do regime de destacamento dos trabalhadores e o regulamento do regime de acesso à atividade.

Por outro lado, o pacote Objetivo 55, também conhecido como Fit-for-55 — que visa a revisão da legislação europeia em matéria de clima, energia e transportes, a fim de alinhar a legislação em vigor pelas ambições para 2030 e 2050 —, será um tema incontornável. Estão em causa 13 propostas legislativas, direcionadas para diversas áreas económicas, nas quais se encontra incluída o setor dos transportes.

Dada a importância destas matérias, convidámos a atual Delegada Geral da IRU a partilhar connosco as suas reflexões e preocupações sobre tão importantes temas.

O primeiro trimestre do novo ano no que toca à economia nacional, historicamente sentido como difícil, será novamente complicado. A agudizar esta situação, temos o facto de o governo de Portugal ter acordado um aumento da remuneração mínima mensal garantida que ronda 6% e que, por via da cláusula de atualização constante do CCTV em vigor para o nosso Setor, irá implicar um aumento do salário base e diuturnidades em igual percentagem, o que implicará o aumento das rubricas que destas dependem, como é o caso do complemento salarial, da cláusula 61ª, do subsídio de trabalho noturno e do valor de trabalho prestado em dias de descanso. Esta subida é significativa e tem de ser tida em consideração por todos nós pois, como sabemos, o custo de um motorista é hoje o principal custo da atividade.

Os números são, de facto, muito relevantes: se no ano passado estávamos a falar de valores que rondavam os €100,00 por mês de custo por trabalhador, este ano o valor chega a atingir os €140,00.

Num clima de total incerteza e insegurança, a decisão do governo de proceder ao maior aumento absoluto de sempre do salário mínimo nacional é totalmente incompreensível e imprudente.

Contudo olhemos para o novo ano com esperança. Que 2022 seja o ano que nos permita finalmente dizer que a pandemia está controlada e que nos possamos concentrar na grande recuperação económica que todos aguardamos e para a qual todos temos que contribuir e trabalhar, de forma desafiante e inovadora.

Desejo a todos um bom ano de 2022!

A Antram agradece a todos  
que com o seu apoio  
contribuíram para o sucesso  
do 20º Congresso Antram



**antram**  
Associação Nacional de Transportadores  
Públicos Rodoviários de Mercadorias

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



# Seguir em frente

*“Seguir em frente – Desistir não é solução enquanto houver caminho para percorrer”, eis o lema do 20.º Congresso da ANTRAM, realizado no Palácio de Congressos do Algarve, no Hotel Salgados Palace, no concelho de Albufeira, nos dias 29 e 30 de outubro. Da parte da manhã do primeiro dia, os congressistas foram fazendo a sua credenciação e aproveitaram para uma primeira visita ao Espaço de Exposição Comercial e do Parque de Exposição de Veículos.*



## Sessão Solene de Abertura

Depois do habitual almoço de Boas Vindas, os trabalhos iniciaram-se pelas 15 horas, com a Sessão Solene de Abertura, com as presenças de Pedro Polónio, Presidente da Direção Nacional da ANTRAM, e de José Carlos Rolo, Presidente da Câmara Municipal de Albufeira. A sessão foi marcada pela ausência de Pedro Nuno Santos, Ministro das Infraestruturas e da Habitação, num contexto de um Governo demissionário, face à não aprovação do Orçamento de Estado para 2022.

Pedro Polónio abriu a sessão, valorizando a importância do reencontro físico, dos afetos, depois da ausência em 2020, fruto da pandemia, regresso que é fator de satisfação e de otimismo e de oportunidade para os patrocinadores apresentarem os seus produtos e inovações.

O Presidente da ANTRAM valorizou os muitos temas a discutir.

O salário mínimo nacional - que deverá subir para € 705,00, com os seus impactos nos vencimentos do setor -, os atrasos nas entregas dos equipamentos, a subida imparável dos combustíveis, a nova legislação sobre cargas e descargas.

Destacando o programa do Congresso e agradecendo o sempre excelente acolhimento do Presidente da Câmara Municipal de Albufeira, Pedro Polónio lançou as linhas gerais do mesmo, valorizando o 1.º painel, sobre recursos humanos, e a reunião geral de associados, no sábado de manhã, modelo de sucesso a manter para o futuro, como instrumento de aproximação e debate associativos.



Terminou transmitindo que as conclusões do Congresso serão devidamente transmitidas às instâncias políticas.

Coube ao Presidente da Câmara Municipal de Albufeira, encerrar a Sessão Solene de Abertura, assim abrindo os trabalhos do Congresso. Na sua intervenção José Carlos Rolo valorizou o facto de ser já a terceira vez que a ANTRAM realiza o seu Congresso no seu concelho, destacando a importância do setor dos transportes rodoviários de mercadorias para o desenvolvimento local, regional e nacional.





## Os novos paradigmas do setor

Pelas 15h30, o 1.º painel, intitulado “Os novos paradigmas do Setor”, foi dedicado ao mais importante ativo das empresas: as Pessoas. Um painel patrocinado pela GALP.

Moderado por Nuno Moreira, Diretor da Stanton Chase Portugal, o painel contou com as participações de Ana Sepúlveda, Presidente da Associação Age Friendly Portugal, de Cândida Santos, Professora da Porto Business School, e de José Bancalheiro, Administrador da Stanton Chase Portugal.

Cândida Santos abriu o debate, lançando o tema das motivações que levam às saídas dos trabalhadores. As questões da ausência de sentimento de pertença e de valorização pelas chefias parecem estar no topo das razões das saídas, sendo de destacar um número significativo que afirma estar a pensar sair da empresa onde se encontram.

A partir desta ameaça, a oradora centrou-se nas soluções: atrair, desenvolver e reter é a resposta preconizada.

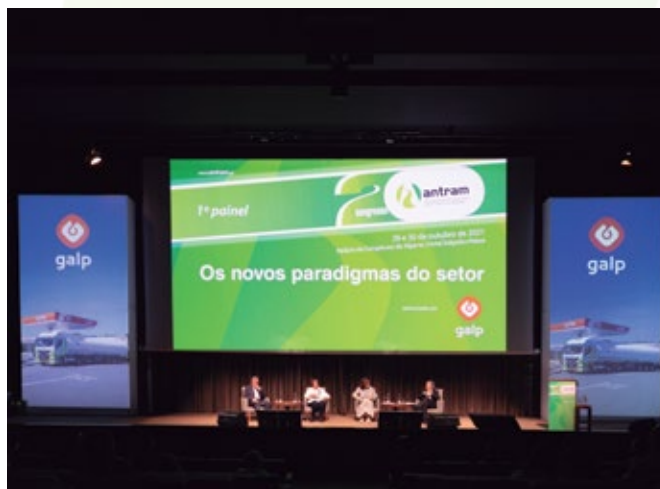
Para isso, preconizou um trabalho em equipa.

Compaixão, desenvolvimento, ambiente de trabalho, benefícios, planos de carreira e relações, eis algumas das palavras-chave para a retenção dos talentos.

A Presidente da Associação Age Friendly Portugal, Ana Sepúlveda, trouxe-nos outro ponto de vista: O mundo está a envelhecer!!! Que caminhos para a sustentabilidade do setor?

Com este alerta bem atual, lançou outra perspetiva de debate: em menos de 60 anos, a população idosa, face à população ativa, quase que triplicou, passando para cerca de 1/3.

Sendo indiscutível que as pessoas mais velhas são agora mais saudá-



veis, capazes de funcionar melhor e mais ativas do que nunca, esta nova realidade traz consigo muitas novas oportunidades, mesmo para as empresas.

Chegamos assim ao conceito de Economia da Longevidade que é a soma de toda a atividade económica gerada pela compra e consumo das pessoas com mais de 40 anos de idade e todo o impacto económico gerado pelo trabalho destas mesmas pessoas, onde se inclui o voluntariado. A isto, somamos todo o investimento público feito diretamente na promoção do desenvolvimento da própria Economia da Longevidade bem como na promoção de uma sociedade amiga da longevidade e do envelhecimento.

A oradora alertou-nos ainda para que, no futuro, a referência vai ser



*Ana Sepúlveda,  
Presidente da Associação Age Friendly Portugal*



*Cândida Santos,  
Professora da Porto Business School*



*José Bancaleiro,  
Administrador da Stanton Chase Portugal*

a idade biológica e a idade cognitiva, lançando a interrogação sobre se a longevidade pode abrir novos caminhos para o setor. Por exemplo, ser motorista profissional enquanto a idade biológica for inferior aos 65 anos...?

Depois desta interessante reflexão, José Bancaleiro lembrou-nos que não é com vinagre que se apanham moscas...

Começando por considerar que a Gestão de Pessoas na Logística & Transportes é, atualmente, a tempestade perfeita, o orador justificou a sua afirmação com o elenco dos Desafios Externos que o setor enfrenta: Impacto futuro da Pandemia, Aperto contínuo nas margens, Novos modelos de negócio, Crescente regulação / Ecologia, Novos concorrentes | Consolidação, Novas tecnologias e a Complexidade.

A estes, acrescem os seguintes desafios internos: Escassez de Pessoas e de Competências, Novos processos de trabalho, Novas gerações | Choques e desafios, Aumentos dos custos, Novos desafios de liderança e Novos modelos de "governance".

Estes desafios implicam um processo de transformação no qual se valorize a capacidade de atrair, desenvolver e reter os talentos necessários para responder aos desafios.

Em conclusão, o orador apresentou-nos quadro momentos chave na gestão das pessoas: atrair, desenvolver, envolver e "lealizar".

Seguiu-se um interessante debate, muito bem orientado e dinamizado pelo Nuno Moreira, que contou com a participação da plateia e que teve que terminar a determinado momento, face ao adiantado da hora.

Foi, sem dúvida, uma sessão muito rica e participada!

Terminados os trabalhos, os congressistas tiveram ainda oportunidade de algum Networking Comercial no Espaço de Exposição, antes do Jantar com o qual fechámos o primeiro dia.



*Nuno Moreira, Diretor da Stanton Chase Portugal*





## Reunião de Associados

Na manhã de sábado teve lugar o 2º Painel, em concreto, a Reunião de Associados, sessão patrocinada pela TTS Kogel.

Destinada à análise e debate dos grandes temas setoriais, a sessão começou com uma apresentação, a cargo da Diretora-Geral da ANTRAM, Ana Souta, centrada na explanação das linhas de atuação da Associação durante o corrente ano.

No âmbito da intervenção política e da produção normativa, referiu, em primeiro lugar, o documento técnico com medidas de apoio ao setor. Este documento foi debatido com o Ministério das Infraestruturas e da Habitação, a Secretaria de Estado dos Assuntos Fiscais, outros Ministérios, os Grupos Parlamentares e a Confederação do Comércio e Serviços de Portugal, contemplando matérias como a diferenciação positiva em sede de Imposto Único de Circulação, desconsideração das despesas com aquisição de viaturas pesadas de mercadorias por parte dos transportadores particulares em sede de Regime Fiscal de Apoio ao Investimento e demais programas de estímulo à economia e reafecção destas receitas através de incentivos ao setor, nomeadamente ao abandono da atividade e apoio ao abate de veículos, isenção de mais-valias quando reinvestidas na aquisição de veículos de mercadorias e criação de condições para a renovação de frotas cujos veículos respeitem os mais exigentes standards ao nível de emissão de gases poluentes e ruído e, bem assim, a aquisição de veículos zero emissões.



Para além destas, outras matérias foram apresentadas pela ANTRAM. Foi o caso da prorrogação do regime transitório do gasóleo profissional nos postos de abastecimento de consumo próprio, a partir de 1 de janeiro de 2022, matéria que a ANTRAM considera complexa, preconizando a revisão desta medida e a manutenção do regime atual. Outro tema, neste âmbito, é o do alargamento deste regime para veículos a partir de 7,5 toneladas bem como o alargamento do número de litros elegíveis para 50.

A ANTRAM preconizou ainda a divulgação diária do preço do combustível e a alteração da legislação sobre Contribuição para Eficiência Energética de forma a clarificar a sua incidência subjetiva.

Outro tema abordado – e no centro das preocupações dos transportadores –, o regime das cargas e descargas. Um tema que suscitou um debate alargado e interessante com alguns dos associados presentes. Esta legislação foi publicada a 13 de julho, com entrada em vigor no dia 11 de setembro.

A fiscalização do setor, nomeadamente por causa da existência de práticas ilegais por parte de um número considerável de empresas do Setor, no que respeita ao cumprimento do novo CCTV, foi tema também abordado. A ANTRAM preconiza que, através dos códigos da segurança social, por via da implementação de um algoritmo, seja concretizada uma fiscalização direcionada.

Por outro lado, a ANTRAM critica o facto de que, em sede de ações na estrada, se constata que as entidades fiscalizadoras focam a sua ação em infrações pouco relevantes, descurando outras de especial importância para o setor, como é o caso do excesso de carga ou a fiscalização dos veículos estrangeiros (por exemplo, a cabotagem).

O tema da medida de apoio face ao aumento do salário mínimo

nacional também não podia ser descurado, no sentido de contemplar o nosso setor. No nosso setor, este aumento reflete-se automaticamente na retribuição base, complemento salarial e diuturnidades e nas demais prestações pecuniárias cujo valor é apurado por referência ao salário base (caso da prestação pecuniária prevista na cláusula 61.ª, do subsídio de trabalho noturno ou do pagamento do trabalho prestado em dias de descanso semanal).

A ANTRAM deu também conta do diálogo permanente com o IMT, através de reuniões mensais, entidade com a qual debateu temas como a possibilidade de os exames de CAM passarem também ser realizados em inglês, a elaboração de estudo sobre a problemática da falta de motoristas, a formação ADR online, o licenciamento de Euro-Conjuntos licenciados - Eurocombi Ibérico, as inspeções das cisternas nos parques dos veículos (implementação da Deliberação n.º 447/2009), a classificação do túnel da Gardunha como túnel da categoria A, a revogação do artigo 4.º A do Regime Jurídico do Contrato de Transporte, os atrasos na emissão de documentos e a transposição da Diretiva do Destacamento (e demais matérias do Pacote Rodoviário, nomeadamente as regras de cabotagem).

No debate com os associados, a Direção teve ainda ensejo de fazer uma reflexão sobre os aumentos dos combustíveis, analisando a comparação com a realidade europeia e as taxas incidentes, assim como os demais custos de exploração cuja escalada de preço têm sido evidente.

Foi mais uma manhã de debate e de esclarecimento bem como de reforço da coesão associativa!

A sessão foi bastante longa, quase até às 14 horas, pelo que foi bem justificada uma pausa para café, a meio dos trabalhos, patrocinada pela REPSOL.

Certamente que a Direção da ANTRAM leva muitas ideias e recomendações para o trabalho de representação dos interesses setoriais, junto das mais diversas instâncias.

### Dos fracos não reza a história

Depois do Almoço de Trabalho, os congressistas tiveram mais algum tempo de Networking Comercial no Espaço de Exposição, antes da muito aguardada Intervenção Especial, intitulada “Dos fracos não reza a história”, a cargo de Adelino Cunha, Diretor Geral da I have the power. Foi um testemunho de vida muito inspirador e que deixou todos os participantes convictos do seu poder e de que desistir não é solução enquanto houver caminho para percorrer!

Antes da Sessão de Encerramento, houve lugar à entrega dos Prémios “Fidelidade” ANTRAM a 3 empresas associadas (ver notícia destacada). Os trabalhos terminaram com a Sessão de Encerramento, a cargo de Pedro Polónio, Presidente da Direção Nacional da ANTRAM, o qual agradeceu a participação de todos, congressistas, participantes nos painéis e patrocinadores, os quais tornaram possível este evento.

O dia e o Congresso fecharam com chave de honra, com um Cocktail, patrocinado pela CEPISA, e um Jantar de Gala, momento final de convívio e de boa disposição que contou com a excelente participação do humorista Carlos Moura.

Até ao 21.º Congresso, em 2022!



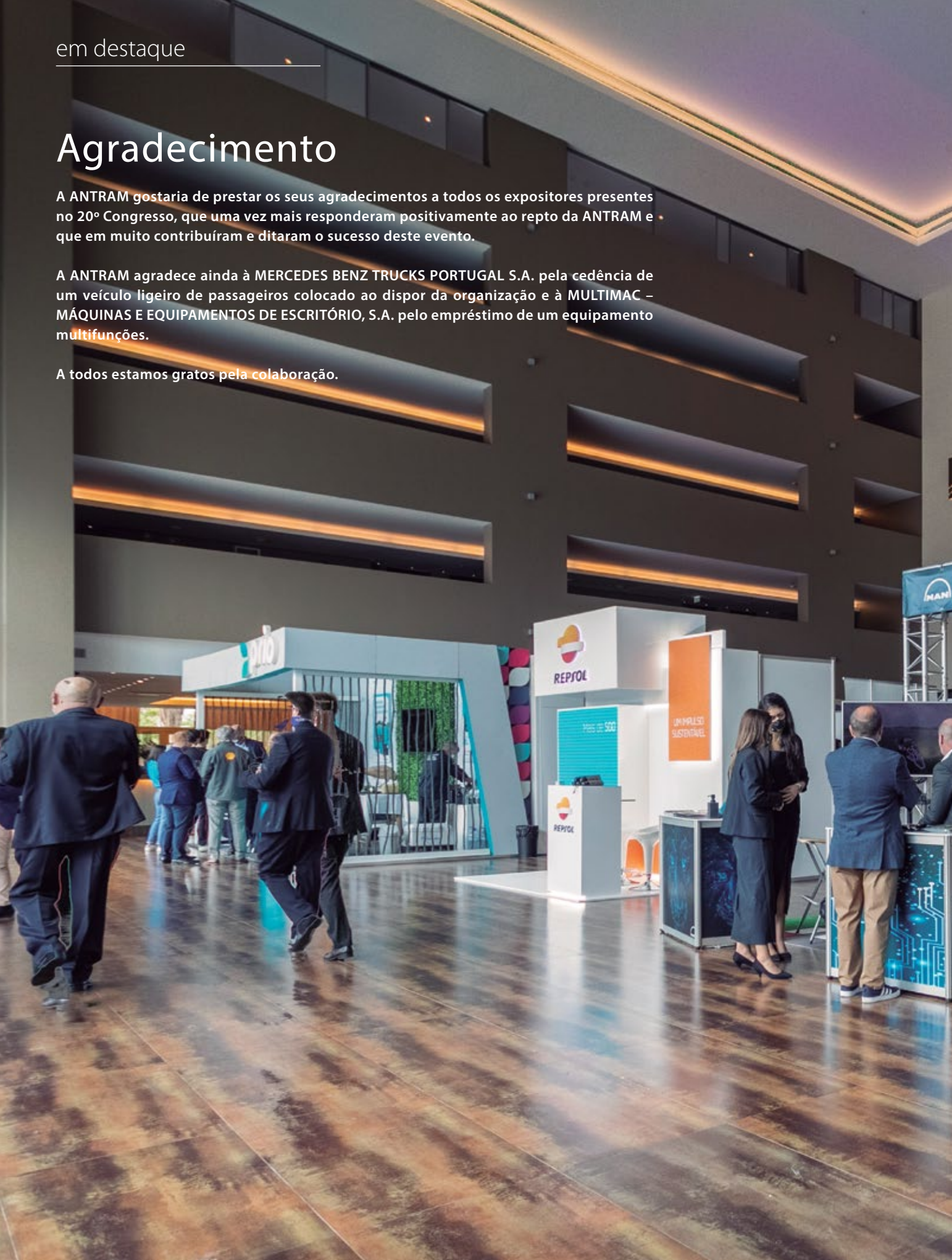
em destaque

# Agradecimento

A ANTRAM gostaria de prestar os seus agradecimentos a todos os expositores presentes no 20º Congresso, que uma vez mais responderam positivamente ao repto da ANTRAM e que em muito contribuíram e ditaram o sucesso deste evento.

A ANTRAM agradece ainda à MERCEDES BENZ TRUCKS PORTUGAL S.A. pela cedência de um veículo ligeiro de passageiros colocado ao dispor da organização e à MULTIMAC – MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS DE ESCRITÓRIO, S.A. pelo empréstimo de um equipamento multifunções.

A todos estamos gratos pela colaboração.



NAU  
HOTELS & RESORTS

MAN Truck & Bus

MAN



em destaque





## Prémios "Fidelidade" ANTRAM

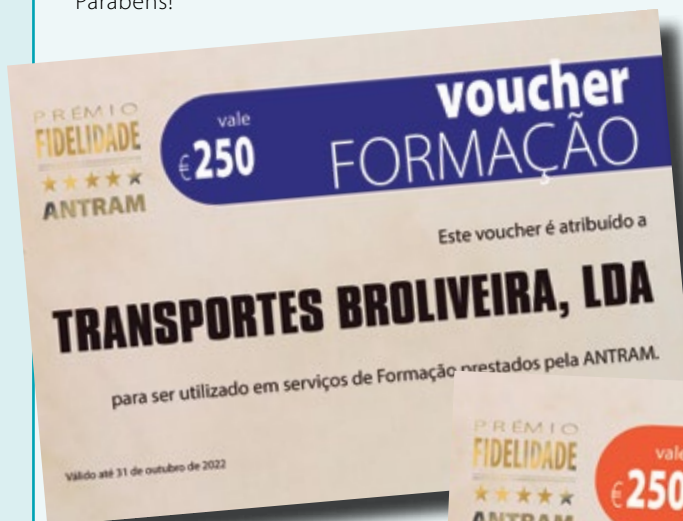
No decorrer do 20º Congresso ANTRAM, a Direção Nacional procedeu à entrega dos Prémios "Fidelidade ANTRAM" às empresas associadas que, durante o ano de 2020, se destacaram na utilização de serviços de Auditoria, Consultoria e Formação prestados pela ANTRAM.

Nesta 1ª edição os vencedores foram:

- Na categoria "**Prémio Fidelidade ANTRAM – Auditoria**", a empresa HAVI LOGISTICS, UNIPessoal, LDA.
- Na categoria "**Prémio Fidelidade ANTRAM – Consultoria**", a empresa TRANSPORTES MACHADO & BRITES, LDA.
- Na categoria "**Prémio Fidelidade ANTRAM – Formação**", a empresa TRANSPORTES BROLIVEIRA, LDA.

Cada empresa Associada recebeu um voucher de oferta, no valor de 250,00€, para utilização em futuros serviços de Auditoria, Consultoria e Formação prestados pela ANTRAM.

Parabéns!



# Entrevista a

# Raluca Marian,

## Delegada Geral da Delegação Permanente da IRU junto da União Europeia

*Entre as principais problemáticas (...) incluem-se a idade mínima dos condutores profissionais, a melhoria das condições (...) nos locais de carga e descarga, (...) a facilitação do acesso à profissão, com formação, reciclagem e requalificação dos condutores.*

### **Quais são os temas centrais abrangidos pela Delegação Permanente da IRU?**

A IRU é a organização mundial do transporte rodoviário e a voz da indústria do transporte rodoviário comercial. Representamos toda a indústria — autocarro/bus, camião e táxi — e garantimos a mobilidade sustentável de pessoas e bens em todo o planeta. Na União Europeia, representamos a voz de 370 mil operadores de transporte de passageiros e 571 mil operadores de transporte rodoviário de mercadorias, empregando 5 milhões de pessoas.

Na IRU, os temas centrais são as Pessoas, a Prosperidade e o Ambiente. O nosso foco de representação na União Europeia inclui o pacote Fit-for-55 (Pronto para 55), o Quadro de Mobilidade Urbana, fluxos e desafios de gestão de informação, regras de acesso à profissão e ao mercado, redução da idade do condutor e aplicação do Pacote de Mobilidade 1, entre outros tópicos.

### **Sabemos que a sua equipa trabalha em duas áreas principais – Representação Setorial e Investigação & Inovação. Pode dar-nos uma visão geral desse trabalho?**

De facto, a representação setorial é o cerne das nossas atividades na IRU, uma vez que facilita o diálogo entre os decisores políticos e a indústria dos transportes rodoviários para estabelecer um quadro jurídico simples e justo na EU, visando um sistema de transportes mais seguro, mais eficiente e sustentável na Europa. Além disso, através de esforços de representação sobre alguns dos tópicos mencionados anteriormente, a IRU apoia os seus membros, monitorizando e contribuindo para os processos legislativos e não legislativos sobre questões de trânsito rodoviário tratadas pelas instituições da União Europeia. Como deve saber, a IRU é também o parceiro social oficial



reconhecido pela Comissão Europeia para encetar negociações com os sindicatos em nome dos empregadores de transportes rodoviários da União Europeia.

A outra área principal é a Investigação e Inovação, conhecida como “Projetos IRU”, que trabalha com os setores privados e com startups, bem como com os decisores políticos e os investigadores, para liderar o caminho da inovação. Estes projetos, financiados pela Comissão Europeia, oferecem aos membros e à indústria a oportunidade de investigar como é que a inovação pode ter um impacto mais amplo em questões como a segurança, a sustentabilidade e a mobilidade, identificando oportunidades chave para o desenvolvimento responsável, inteligente e dinâmico do transporte de mercadorias. MyCorridor, estudo CAD, C-Mobile, AEOLIX e SAFER-LC são projetos que foram desenvolvidos com sucesso pela equipa de Projetos IRU.



## Os operadores logísticos estão a crescer na adesão à IRU, uma vez que a COVID demonstrou que as suas preocupações são semelhantes às dos operadores de transportes

**A IRU também representa a mobilidade em sentido lato e a indústria da logística. Explique-nos o conceito de mobilidade em sentido lato e diga-nos a que nível representa a indústria da logística.**

Nós representamos empresas que gerem serviços de mobilidade comercial ou de logística, realizados inteiramente ou parcialmente por estrada (autocarro, autobus, táxi, camião, carrinha, etc.), seja através de associações de empresas (ou seja, os nossos membros ativos) ou outras organizações ou empresas, incluindo grupos económicos como a Flix, UPS, ALSA, DB Schenker - empresas que gerem as suas próprias frotas ou frotas "franchisadas". Os nossos membros também incluem fornecedores (por exemplo Volvo, Lytx, etc) e utilizadores (por exemplo Huawei). Em teoria, os "utilizadores" do lado da mobilidade poderiam incluir também operadores turísticos, plataformas MaaS ou autoridades de trânsito que subcontratam serviços a pequenos operadores de autobus. Mas os nossos principais membros, aqueles que representamos, são operadores que gerem eles próprios serviços comerciais. Os operadores logísticos estão a crescer na adesão à IRU, uma vez que a COVID demonstrou que as suas preocupações são semelhantes às dos operadores de transportes; e os objetivos são semelhantes no que diz respeito a políticas em torno de soluções de segurança (*safety* e *security*) ou ecológicas. Os operadores de transporte e logística estão a trabalhar em conjunto para construir melhores soluções para o setor.

**Os três Pacotes de Mobilidade da Comissão Europeia, que serão aplicados em fevereiro, representam a maior alteração às regras de transporte rodoviário da UE até à data. Quais são os principais tópicos e de que forma a IRU está a lidar com eles?**

De facto, a IRU está a liderar o debate sobre esta questão e procurou esclarecimentos enviando perguntas relacionadas com o PM1 à

Comissão Europeia e organizou múltiplas conferências com as partes interessadas sobre o assunto.

Ainda se encontram em curso trabalhos sobre os dossiês nos quais:

- Os peritos continuam a reunir-se para discutir questões relacionadas com a clarificação e aplicação das regras do Pacote de Mobilidade 1;
- Está prevista uma formação de formadores em dezembro de 2021 e janeiro de 2022, para formar a IRU e os seus membros no tratamento do interface público do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI);
- Estão previstos *workshops* dedicados da IRU, ao longo de janeiro de 2022, para introduzir os membros da IRU e os operadores de frotas no essencial e no básico das novas regras e no funcionamento do IMI;
- Um *Help Desk* da Comissão Europeia ficará operacional em janeiro de 2022; haverá também um *Help Desk* dedicado da IRU para os seus membros no início de janeiro de 2022, para levantar questões relacionadas com a aplicação das novas regras do Pacote de Mobilidade 1, em particular, as regras de destacamento.

## Os operadores vêem um claro benefício comercial no investimento em práticas de segurança rodoviária

**A segurança (*safety*) e a falta de condutores (mais de 20% dos postos de trabalho por preencher) são duas questões centrais para o setor que estão também ligadas a condições de trabalho mais justas. Como estão a lidar com isso?**

Para fazer face à falta de condutores no setor, a IRU continua dedicada em chegar à raiz do problema através da análise dos factos e dos dados. Com o apoio dos nossos membros e empresas do setor, a IRU está a realizar inquéritos anuais desde outubro de 2018, para estimar a dimensão da falta de motoristas em todos os Estados-Membros da União Europeia.

Recentemente, a IRU criou uma task-force dedicada de membros peritos, com o objetivo de propor um Plano de Ação da UE, já em fevereiro

do próximo ano. Entre as principais problemáticas que fazem parte das discussões em curso, incluem-se a idade mínima dos condutores profissionais, a melhoria das condições dos condutores nos locais de carga e descarga, o tratamento dos condutores nos controlos na estrada, a melhoria da imagem da profissão e a facilitação do acesso à profissão, com formação, reciclagem e requalificação dos condutores. Na segurança rodoviária, com mais de 3.500 pessoas a morrerem diariamente nas estradas em todo o mundo, de acordo com os dados das Nações Unidas, nunca foi tão importante abordar questões relacionadas com esta matéria. Os veículos comerciais estão envolvidos em menos de 3% dos acidentes rodoviários, dos quais 85% são causados por erro humano (25% devido ao condutor profissional, 75% devido ao outro condutor da estrada).

Os operadores comerciais e os seus condutores profissionais são, no entanto, modelos de referência nas nossas estradas e levam a sério a sua responsabilidade em matéria de segurança. A IRU publicou em 2021 um relatório abrangente sobre o investimento em segurança rodoviária por parte das empresas operadoras de mobilidade e logística, que realçou que estas operadoras já estão a investir fortemente na segurança rodoviária e que 80% continuarão a investir fortemente no futuro. Os operadores vêem um claro benefício comercial no investimento em práticas de segurança rodoviária mas movem-se, antes de mais e sobretudo, por um forte sentido de responsabilidade social.

### ***E qual é a vossa posição relativamente às regras de condução e tempos de repouso?***

O debate político terminou e estamos a esforçar-nos para obter esclarecimentos sobre o novo conjunto de regras. A Comissão Europeia já publicou dois conjuntos de esclarecimentos sobre as novas regras relativas aos tempos de condução e repouso. Atualmente, o nosso objetivo é preparar o setor para a aplicação do destacamento dos condutores. Estamos a exercer pressão sobre os Estados-Membros, no sentido de fornecer informação atempada, de fácil utilização e acessível, sobre as condições de destacamento, aplicáveis aos operadores estrangeiros, num formato comum e, pelo menos, em língua inglesa. Queremos também assegurar que o Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI) estará pronto a tempo e que as empresas disporão de informação suficiente sobre como o utilizar.

### **A IRU e os seus membros estão totalmente empenhados em reduzir as suas emissões de CO<sub>2</sub>**

### ***No que diz respeito ao ambiente, qual é a vossa linha de ação, nomeadamente em matéria de CO<sub>2</sub>, tecnologias mais limpas e mais seguras?***

A IRU e os seus membros estão totalmente empenhados em reduzir as suas emissões de CO<sub>2</sub> e a esforçarem-se, tanto quanto possível, por um futuro com baixos níveis de carbono. O setor dos transportes rodoviários comerciais assume a sua responsabilidade de promover uma maior descarbonização e abraçará este desafio, tomando todas as medidas necessárias para lá chegar. O setor compromete-se a fazer avançar a sustentabilidade do transporte rodoviário, investindo em veículos com tecnologias eficientes em termos de combustível e impulsionando a adoção de combustíveis alternativos e renováveis e novos conceitos de propulsão, onde as opções alternativas sejam tecnológica e comercialmente viáveis. Os operadores de transportes também se comprometem a assegurar níveis mais elevados de eco formação de condutores e uma maior utilização de sistemas de assistência ao condutor e de STI (sistemas de tecnologia inteligente) e a continuar a otimizar as medidas operacionais. Estas medidas ajudarão o setor a prosseguir a tendência de redução do consumo individual de combustível dos veículos e, consequentemente, das emissões de CO<sub>2</sub>. Contudo, como um todo, o setor enfrenta um desafio, uma vez que a crescente procura de serviços de transporte irá aumentar o número de veículos na estrada e isto terá impacto no nível global de emissões de CO<sub>2</sub>. Como o transporte rodoviário comercial é um setor de serviços que responde à procura, o desafio da procura crescente terá de ser enfrentado por todos os sectores que utilizam serviços de transporte. Os operadores de transporte rodoviário não podem resolver estas questões nem cumprir sozinhos os objetivos de Paris, pelo que o sucesso dependerá de uma abordagem integrada entre setores



e modos e de uma forte cooperação entre as partes interessadas no transporte rodoviário. O ónus dos custos não pode ser coberto apenas pelos operadores de transportes mas por todas as partes da cadeia de abastecimento e pelos consumidores.

### ***E os combustíveis alternativos?***

O transporte comercial rodoviário de mercadorias exigirá uma vasta gama de combustíveis alternativos e de suficientes veículos disponíveis para diferentes tipos de operações. Uma transição adequada e flexibilidade na escolha de combustíveis são essenciais para o setor, dado o âmbito operacional muito vasto em que estas duas indústrias atuam. Uma gama de diferentes combustíveis alternativos garante uma cadeia de abastecimento mais sustentável, uma vez que o abastecimento energético se baseia em várias fontes.

Os veículos ligeiros que circulam principalmente em áreas urbanas/regionais encontram uma variedade de soluções de combustível no mercado, incluindo a bateria elétrica. Para veículos pesados, as tecnologias estão disponíveis a curto e médio prazo. A longo prazo, o hidrogénio e a eletricidade são opções a considerar. Devemos esperar anos até que estas tecnologias de combustível estejam prontas ou devemos procurar opções que estão disponíveis atualmente? Por exemplo, a maior parte dos biocombustíveis líquidos renováveis são combustíveis líquidos de lançamento que são compatíveis com as infraestruturas de combustíveis existentes, mas as misturas de biocombustíveis mais elevadas requerem uma adaptação especial. No entanto, os biocombustíveis renováveis estão prontos para fazer uma mudança imediata e positiva nas frotas existentes. O potencial de redução de gases com efeito de estufa e os benefícios da qualidade do ar também podem ser alcançados através da utilização de etanol mis-

novos e mais limpos movidos pelas tecnologias atuais. É crucial que os custos incorridos com a construção de infraestruturas de recarga elétrica e as respetivas atualizações da rede não sejam transferidos para os operadores de transportes através de impostos adicionais ou outros métodos. Atualmente, nos casos em que os grandes operadores de transportes decidem investir nas suas próprias infraestruturas, não são apoiados nos custos de atualização da rede elétrica, mesmo que o ativo que necessita de atualização esteja fora das instalações da empresa. Esta estrutura de mercado constitui um desincentivo considerável à eletrificação da frota, onde é necessária uma atualização em profundidade.

**... se 30% dos veículos comerciais existentes a nível mundial fossem substituídos por Eco Camiões, cerca de 237 milhões de toneladas de CO2 poderiam ser evitadas anualmente.**

### ***De que forma é que os camiões ecológicos (Eco-Camiões) podem fazer parte da solução?***

A indústria dos transportes rodoviários está empenhada em cumprir a sua responsabilidade na redução da sua pegada de carbono. A IRU e os seus membros têm uma visão clara para descarbonizar o transporte rodoviário comercial até 2050. Esta visão baseia-se em cinco pilares, um dos quais é a utilização extensiva de Eco Camiões, que são a forma mais rápida, mais simples e mais eficaz de reduzir significativamente as emissões de CO2 no sector do transporte rodoviário de mercadorias e logística. Além disso, a utilização de combinações de Eco Camiões ajuda a combater os engarrafamentos com menos



turado na gasolina. Os Estados-Membros devem, portanto, fomentar o acesso a misturas de etanol elevadas, tais como, E85 para motores compatíveis, e ED95 para autocarros e camiões.

Todas as tecnologias de combustíveis necessitarão de infraestruturas e os custos relacionados com a construção e modernização de infraestruturas de combustíveis alternativos serão substanciais. Mais de 1 milhão de empresas de transporte no setor dos transportes comerciais não poderão mudar para tecnologias muito mais dispendiosas e abraçar todos os outros custos relacionados sem um montante adequado de apoio. A idade média dos grandes veículos comerciais na União Europeia é de 7 anos, mas os números da ACEA indicam que em vários países esta idade é consideravelmente mais elevada. Isto demonstra que a indústria já está a lutar para investir em veículos mais

um terço de camiões na estrada e a combater eficazmente a escassez de condutores no setor do transporte rodoviário devido à redução dos veículos em uso. Dependendo da combinação de veículos e da carga transportada, vários estudos científicos consideram que os Eco Camiões levam a uma redução global do consumo de combustível, e portanto de CO2, de 20% a 35% em média (devido ao facto de dois Eco Camiões substituírem três camiões normais). Porém, em função da solução utilizada, o potencial total de redução de CO2 é significativamente maior. Simulações feitas pelo Fórum Internacional dos Transportes (ITF) com base na informação existente relativa a volumes de transporte e veículos, mostram que se apenas 0,3% dos volumes de transporte de carga de superfície fossem transportados por Eco Camiões, mais de 6% das emissões de CO2 do transporte rodoviário

comercial poderiam ser evitadas. Poderíamos também dizer que, se 30% dos veículos comerciais existentes a nível mundial fossem substituídos por Eco Camiões, cerca de 237 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub> poderiam ser evitadas anualmente. A solução existe, uma vez que os Eco Camiões compensariam o aumento previsto das emissões e certamente ajudariam a cumprir os objetivos do Pacto Ecológico Europeu da UE.

### ***Um dos problemas já discutidos num Congresso da ANTRAM é a falta de harmonização das regras de acesso dos veículos a nível local. Como estão a lidar com esta dificuldade?***

Atualmente, mais de 55% das pessoas a nível mundial vivem em áreas urbanas, o que irá aumentar para 70% até 2050. As cidades são enormes motores económicos e os veículos comerciais há muito que desempenham um papel crucial na gestão dos seus desafios únicos de mobilidade e logística. À medida que continuam a evoluir, as cidades precisam, mais do que nunca, de veículos comerciais. A restrição dos veículos comerciais das cidades tem benefícios limitados na redução das emissões de CO<sub>2</sub>, poluição, ruído ou congestionamento: 90% dos veículos em áreas urbanas são veículos particulares de passageiros, pelo que as restrições, sempre que necessário, devem distinguir entre veículos particulares e comerciais para proporcionar a maior solução custo-benefício. Por conseguinte, a IRU continua a exigir que os veículos comerciais sejam isentos das restrições de acesso urbano devido aos elevados custos, e benefícios irrelevantes, da restrição do seu acesso.

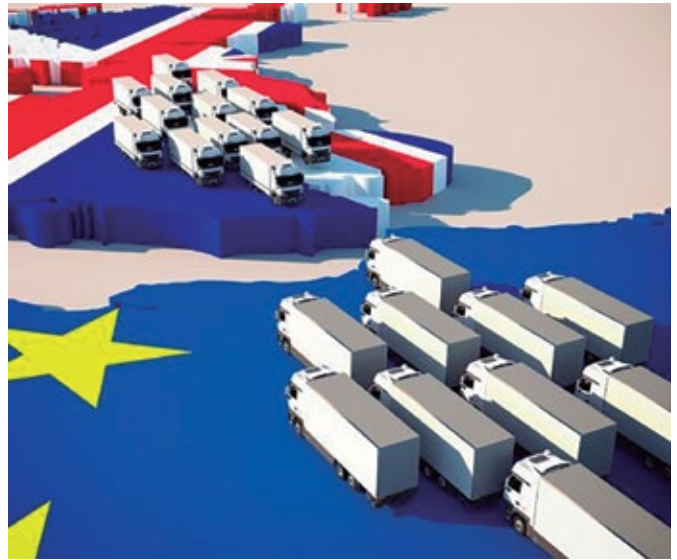
Não existe uma solução imediata para este problema, mas pode-se constatar que um número crescente de cidades europeias está a introduzir, unilateralmente, restrições de acesso a veículos urbanos. A IRU defende um quadro legislativo vinculativo a nível da União Europeia sobre restrições de acesso, especificamente quando se trata de racionalizar o processo conducente à adoção e implementação de RAUV (regras de acesso urbano de veículos) por cidades individuais a nível da União Europeia, o que poderia contribuir para uma maior segurança jurídica para os operadores de transportes rodoviários que operam em várias áreas municipais em toda a Europa e, em contrapartida, poderia encorajar a implementação de soluções mais eficientes em termos de custos. Por outras palavras, há uma necessidade urgente de trazer alguma ordem ao nível da União Europeia, nacional e local, para assegurar: uma abordagem harmonizada, o cumprimento de uma série de princípios fundamentais de proporcionalidade da neutralidade tecnológica e evitar distorções de concorrência entre modos de transporte, prestadores de serviços públicos e privados ou entre empresas, baseadas no seu país de estabelecimento.

A IRU e os seus membros terão a oportunidade de partilhar a sua opinião no próximo Quadro de Mobilidade Urbana, onde a Comissão Europeia irá consultar as partes interessadas em 2022 e fornecerá também contributos para um estudo de intercâmbio de RAUV que é atualmente gerido pela CORTE.

## **A IRU promove e apoia a cooperação modal em vez da transição modal.**

### ***O que está a IRU a fazer relativamente à cooperação modal?***

A IRU promove e apoia a cooperação modal em vez da transição mo-



dal. A principal falha do Livro Branco dos Transportes de 2011 e da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente da União Europeia, de 2020, é a sua dependência da política de transferência modal para o transporte de mercadorias. Ao longo da estratégia, foi colocada uma confiança excessiva nos modos de transporte não rodoviários, ao mesmo tempo que foi dada pouca atenção à melhor forma de utilizar o transporte rodoviário comercial e de o tornar mais ecológico “na fonte”. A IRU considera que o atual nível de cooperação modal nas cadeias logísticas é insuficiente. Todos os modos de transporte de mercadorias devem ser utilizados para estabelecer um sistema de transportes da UE eficiente e sustentável em termos de recursos. A IRU continua a apelar à Comissão Europeia para que abandone a sua política de transferência modal obrigatória e para que restabeleça uma abordagem de comodalidade, tanto em termos de conteúdo como de designação, no centro da política de transportes da UE, com o objetivo de aumentar a eficiência e capacidade de cada modo de transporte de mercadorias que ligue os negócios a todos os principais mercados mundiais. O conceito de transferência modal levou a um tratamento injusto dos diferentes modos no que ao apoio financeiro diz respeito. Na realidade, mais de 90% do financiamento da CEF (Connecting Europe Facility, Interligar a Europa) foi atribuído à construção de capacidade ferroviária adicional sem impacto significativo ou retorno do investimento no ambiente ou na economia.

## **...o Brexit aumentou o custo do transporte de mercadorias**

### ***Em que medida, é que o Brexit é uma verdadeira ameaça para a prosperidade?***

Para responder de forma simples, o Brexit aumentou o custo do transporte de mercadorias. Registou-se também um declínio de capacidade a nível europeu nas rotas de e para o Reino Unido, o que posteriormente fez subir as tarifas do transporte rodoviário de mercadorias. A certa altura, o itinerário França-Reino Unido, um dos mais importantes para os efeitos do Brexit, viu a capacidade de transporte rodoviário diminuir 22% enquanto os preços subiam 51% numa base anual. De-



vido aos desafios colocados pela burocracia, declarações aduaneiras e aumento dos preços, alguns operadores de transporte rodoviário de mercadorias e de logística decidiram suspender temporariamente os serviços para o Reino Unido. A IRU salientou que as cadeias de abastecimento internacionais e as redes de mobilidade precisam de continuar a funcionar sem problemas para evitar prejudicar o comércio, o emprego e o crescimento económico, especialmente tendo em conta a pandemia.

#### **Qual é a posição da IRU relativamente ao combustível e ao facto dos custos de AdBlue estarem a aumentar?**

As questões relativas à disponibilidade do AdBlue são uma preocupação para a indústria do transporte rodoviário, em termos de escassez e do aumento dramático dos preços. Temos de estimular a produção de AdBlue e criar um mecanismo de salvaguarda como as reservas “estratégicas” de AdBlue no futuro. Atualmente, a IRU está em discussões com organizações petroquímicas e já levantou preocupações sobre a possibilidade de uma crise emergente.

Num apelo aos governos, a IRU também apontou que o preço do barril de petróleo e os preços do gás natural e de AdBlue duplicaram pelo menos nos últimos meses, o que levou a um encargo financeiro substancial para as empresas de transporte rodoviário e teve um impacto direto nos clientes e produtos. Operando com margens baixas, as empresas de transporte acabarão por ser forçadas a deixar de prestar serviços aos clientes.

**...a Comissão Europeia libertou 250 milhões de euros de financiamento para a construção de SSTAP (áreas de estacionamento de camiões seguras e protegidas)**

**Qual a sua apreciação dos resultados alcançados até agora pela sua organização no que respeita ao diálogo com os deci-**

**ssores políticos para estabelecer um quadro jurídico da UE simples e equilibrado, que contribua para um sistema de transporte rodoviário ainda mais seguro, mais eficiente e sustentável na Europa?**

Permita-me que partilhe 3 casos em que o diálogo com decisores políticos resultou numa situação vantajosa para todos:

- 1) Embora o Pacote de Mobilidade 1 (PM1) tenha sido adotado, levantou uma série de questões que requeriam esclarecimento por parte da Comissão Europeia. Como a interpretação do texto adotado variou, criou incerteza jurídica e acrescentou encargos administrativos desnecessários para os operadores. A complexidade é visível e a aplicação da legislação está a revelar-se difícil a nível nacional e a nível europeu. A IRU criou um grupo, onde os membros partilharam as suas preocupações e recolheram questões que foram dirigidas aos serviços da Comissão Europeia com um pedido de esclarecimento. Por iniciativa da IRU, a Comissão Europeia envolveu-se e esclareceu as questões sobre o PM1 e já recebemos dois conjuntos de esclarecimentos sobre regras de condução e tempos de repouso, que são o primeiro conjunto de regras que se tornaram aplicáveis. Estamos atualmente a fazer um exercício semelhante em que esperamos esclarecimentos dos serviços da Comissão Europeia sobre regras de destacamento, operações de cabotagem e de acesso ao mercado, em dezembro de 2021.
- 2) Estamos todos conscientes da necessidade de investimentos em áreas de estacionamento de camiões (SSTPA) seguras e protegidas em toda a União Europeia. Com apenas 300.000 lugares de estacionamento de camiões atualmente disponíveis na União Europeia, existe um défice significativo de 100.000 lugares para satisfazer a procura total. Apenas 7.000, ou menos de 3%, dos lugares de estacionamento existentes na União Europeia estão em áreas seguras e protegidas certificadas. Na sequência da ação conjunta de lobby da IRU e da ETF a nível europeu, a Comissão Europeia libertou 250 milhões de euros de financiamento para a construção de SSTAP ao abrigo da CEF e do Fundo de Coesão. A União Europeia também se comprometeu, com mais de 600 milhões de euros durante três anos, a apoiar as normas de estacionamento de camiões da União Europeia e a promover a criação de novos e melhorados SSTPA em toda a Europa. Isto é fundamental para aumentar a confiança dos motoristas e resolver o problema da falta de áreas de estacionamento na Europa.
- 3) Deixem-me também dar-vos outro exemplo com que todos nós nos podemos facilmente identificar. A IRU, em nome dos seus membros, defendeu a existência de corredores ecológicos na altura do surto de COVID, para fazer face ao congestionamento nas fronteiras da União Europeia, que provocaram atrasos e interrupções desnecessários nas cadeias de abastecimento. Como voz do setor do transporte rodoviário comercial, o contributo que foi dado foi bem recebido e vimos que as orientações da Comissão Europeia reconheceram a necessidade de corredores ecológicos, aos quais todos os transportes de mercadorias podem aceder, uma vez que todas as mercadorias transportadas por estrada são essenciais.

Isto é apenas para demonstrar que um diálogo construtivo com os decisores políticos irá certamente trazer bons resultados. É cla-

ro que este não foi isento de desafios, mas o diálogo construído na base da confiança e benefícios mútuos resultou em soluções concretas para o setor.

**O custo de colmatar as lacunas de competências dos condutores e de implementar práticas de segurança a nível nacional e empresarial pode ser recuperado através de uma maior eficiência, menos colisões e multas, menor consumo de combustível e menos manutenções dos veículos.**

### ***De que forma a IRU tem contribuído para a excelência no transporte rodoviário?***

Com 85 a 90% dos acidentes envolvendo veículos comerciais devido a erro humano, há argumentos suficientemente fortes para o desenvolvimento de competências e excelência profissional para melhorar a segurança através de normas internacionalmente reconhecidas. O custo de colmatar as lacunas de competências dos condutores e de implementar práticas de segurança a nível nacional e empresarial pode ser recuperado através de uma maior eficiência, menos colisões e multas, menor consumo de combustível e menos manutenções dos veículos. A IRU certifica anualmente milhares de condutores e operadores de transportes para garantir uma melhor segurança, eficiência e sustentabilidade. A nossa rede de associações e ope-

radores de transportes, agências governamentais, escolas profissionais e universidades trabalha connosco para tornar o transporte rodoviário mais profissional.

### ***A equipa de investigação e inovação da IRU envolve-se em projetos financiados pela Comissão Europeia, para tornar a inovação uma realidade na rodovia. Quais são atualmente os principais projetos em que estão envolvidos?***

A digitalização, a eletrificação, a automatização e a economia partilhada estão a transformar rapidamente os serviços de transporte. A

investigação e a inovação são fundamentais para o futuro dos transportes e estamos satisfeitos por a equipa de Projetos da IRU estar a liderar numerosos projetos de investigação, que estão na vanguarda das novas políticas e prestação de serviços. Atualmente, a equipa de Projetos da IRU está ocupada com os seguintes projetos principais:

- AWARD (2021-2024)
- ARCADE (2018-2021)
- Drive2theFuture (2019-2022)
- H2Haul (2019-2023) and
- MODALES (2019-2022) 



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

# JÁ CONHECE A FORMAÇÃO ONLINE DA ANTRAM

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

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

  
formação online  
antram

 **antram**  
Associação Nacional de Transportadores  
Públicos Rodoviários de Mercadorias

ANTRAM | Centro de Estudos Técnicos  
+351 218 544 108 | [cet@antram.pt](mailto:cet@antram.pt)  
[www.antram.pt](http://www.antram.pt)

# ANTRAM marca presença em Seminário T&N - Transporte Rodoviário

No passado dia 11 de novembro realizou-se mais uma edição do Seminário T&N dedicado ao transporte rodoviário. Ao longo da manhã foram vários os profissionais do setor que debateram os temas mais relevantes da atualidade e para o futuro do setor.

“O transporte rodoviário numa encruzilhada” foi o tema de um dos painéis do seminário. Foram oradores neste painel Joana Fonseca, vice-presidente da ANTRAM pela Região Norte, Luís Cabaço Martins, presidente da ANTROP, e ainda Paulo Machado, representante da FECTRANS.

Em cima da mesa estiveram temas como os efeitos da pandemia no setor, a crise dos combustíveis, os apoios anunciados pelo governo, a aplicação do regulamento das cargas e descargas, o impacto do Pacote Rodoviário, os desafios da digitalização, da transição energética, do e-commerce e do lastmile, entre outros.

No decorrer do debate Joana Fonseca salientou que o transporte rodoviário não foi afetado pela COVID-19 por igual. Houve setores que pararam totalmente a sua atividade e outros, pelo contrário, até a viram crescer, como foi o caso da pequena distribuição e do transporte de produtos alimentares. No global, constatou-se um decréscimo na faturação das empresas na ordem dos 40%. Contudo, na perspetiva de Joana Fonseca houve um fator bastante positivo que saiu da pandemia: houve um grande investimento por parte das empresas e dos seus recursos humanos para ultrapassar os problemas e manter em perfeito funcionamento a cadeia de abastecimento e, consequentemente, a normalidade da vida quotidiana, o que aumentou a visibilidade do setor. Na verdade, houve plena noção de que o transporte rodoviário é um elo essencial na cadeia logística e que sem ele as coisas não funcionam. Os cidadãos tiveram noção da importância do transporte rodoviário de mercadorias.

A pandemia trouxe também algumas disrupções nas empresas e acentuou algumas fragilidades do setor que sendo maioritariamente composto por pequenas empresas, sentiu muitas dificuldades de adaptação, a nível tecnológico e no que toca à repercussão dos seus custos nos clientes, colocando em causa a sua sustentabilidade. Aliás sobre a real situação em que se encontram muitas empresas, Joana Fonseca referiu que a ANTRAM tem vindo a sensibilizar o Governo para os problemas do setor, solicitando a introdução de várias medidas, como o apoio à renovação de frotas e ajudas ao abate de viaturas antigas para que as empresas possam fazer jus às metas da transição energética.

A ANTRAM solicitou ainda que fossem tomadas medidas de discriminação positiva, mas reconhecendo que, apesar da falta de respostas cabais, Joana Fonseca considera que nos últimos tempos existiram medidas que vieram ajudar o setor: é o caso do aumento para 40 mil litros do limite anual de abastecimento elegível pelo regime do gasóleo profissional, da extensão, por mais um ano, do



*Joana Fonseca,  
vice-presidente da ANTRAM  
pela Região Norte*

regime favorável para abastecimento em ou para instalações de consumo próprio, a redução em 50% do Imposto Único de Circulação (IUC) para o transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, a prorrogação da majoração em 20% dos custos com combustíveis em sede de IRC para a generalidade do setor dos transportes rodoviários até final de 2026.

Sobre o Pacote Rodoviário e as implicações que terá no setor em Portugal, Joana Fonseca considera que a nova legislação, designadamente a que incide sobre a cabotagem, os tempos de condução e repouso e o destacamento, têm em vista proteger o mercado e os próprios motoristas. Contudo grande parte dos Estados Membros não estão preparados para as novas regras.

Já quanto à nova legislação nacional sobre cargas e descargas a representante da ANTRAM salientou que o setor viu com bons olhos a sua implementação. Além de vir melhorar consideravelmente os tempos de espera, os motoristas deixam de ter de realizar tarefas que por si só devem ser asseguradas diretamente por operacionais dos Centros Logísticos.

Por último e questionada sobre os desafios do transporte intermodal, Joana Fonseca revelou que o conceito tende a tornar-se uma realidade. Contudo, sublinhou que o transporte rodoviário é um elo importante da cadeia logística, sendo o único que consegue fazer o porta-a-porta. Aliás, o “last mile tem sempre de ser feito por nós. Temos de trabalhar para o tornar mais eficiente e menos poluente”- referiu. 🌱



# 80%

## O AMANHÃ SERÁ 8% MELHOR

### O futuro é Super

Embora ninguém possa dizer ao certo o que trará o futuro, temos a certeza de que será brilhante. A nova cadeia cinemática Scania Super não só oferece uma condução mais suave na estrada, como também é a mais eficiente que alguma vez construímos. Estabelece um padrão industrial completamente novo em termos de cadeia cinemática e motores de combustão, com uma poupança de combustível de, pelo menos, 8%. Para enfrentar hoje os desafios de amanhã. Um amanhã que será 8% melhor.

A nova cadeia cinemática Scania Super, com o motor de combustão como peça central, oferece uma poupança de combustível de, pelo menos, 8% em comparação com o motor atual de 13 litros (DLU) da Scania. A comparação é realizada para operações de longa distância.



# SCANIA

# ANTRAM participa na 1ª reunião do grupo de trabalho de Acompanhamento e Avaliação das Condições de Abastecimento de Bens nos Setores Agroalimentar e do Retalho

Realizou-se no ministério da Economia a 22 de novembro a primeira reunião do Grupo de Trabalho de Acompanhamento e Avaliação das Condições de Abastecimento de Bens nos Setores Agroalimentar e do Retalho.

Num encontro presidido pelo ministro da Economia, Pedro Siza Vieira, também estiveram presentes a ministra da Agricultura, Maria do Céu Antunes, o secretário de Estado do Comércio, Serviços e Defesa do Consumidor, João Torres, o secretário de Estado das Infraestruturas, Jorge Delgado e ainda representantes da Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE), da Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), do Gabinete de Planeamento, Políticas e Administração Geral da Agricultura (GPP), da Direção -Geral de Alimentação e Veterinária (DGAV), da Confederação dos Agricultores de Portugal (CAP), da Confederação Nacional da Agricultura (CNA), da Confederação Nacional das Cooperativas Agrícolas e do Crédito Agrícola de Portugal (CONFAGRI), da Associação dos Distribuidores de Produtos Alimentares (ADIPA), da Associação Nacional de Armazenistas, Comerciantes e Importadores de Cereais e Oleaginosas (ACICO), da Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas (ANTP), da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias (ANTRAM), da Associação Portuguesa de Empresas de Distribuição (APED) e da Federação das Indústrias Portuguesas Agroalimentares (FIPA).

A principal missão deste grupo de trabalho é “avaliar e acompanhar as condições de abastecimento de bens nos setores agroalimentar e do retalho cujas dinâmicas de mercado sejam influenciadas pelo contexto global, designadamente ao nível dos stocks de matérias-primas”. Paralelamente, o grupo vai também avaliar e acompanhar os níveis de reserva e armazenamento daqueles bens, acompanhar a execução dos contratos de fornecimento, nacionais e internacionais, daqueles bens, e “delinear eventuais oportunidades de intervenção destinadas a manter ou restabelecer as normais condições de abastecimento”.

Refira-se que o grupo de trabalho terá de apresentar ao governo um primeiro relatório de avaliação do contexto atual - até final do mês de novembro - relatórios ordinários abrevia-



dos, com uma periodicidade quinzenal, ou extraordinários, quando necessidades concretas de adoção de medidas assim o determinem, e um relatório final.

No decorrer da reunião, os diversos intervenientes referiram-se em concreto aos problemas que sentem nas respetivas atividades, tendo grande parte salientado os impactos do aumento dos custos energéticos e dos combustíveis.

Da parte da ANTRAM os representantes presentes — o Vice-presidente da Direção Nacional, João Gouveia, e o Vice-presidente pela Região de Lisboa, Joaquim Vale — tiveram oportunidade para dar voz aos problemas do setor, referindo existir, nos dias de hoje e com tendência para aumentar, um número considerável de empresas de transporte rodoviário de mercadorias com graves problemas de sustentabilidade e subsistência, agravados pela escalada constante dos preços do combustível e pelo aumento acentuado dos custos de contexto. Foi dada ainda nota de que o setor padece de falta de mão-de-obra e que, no que toca ao regime das operações de carga e descarga, ainda persistem elevados tempos de espera na grande distribuição.

Finda a reunião, Pedro Siza Vieira confirmou que “não existe carência de abastecimento ou rutura de stocks”, acrescentando que, com o passar do tempo, se espera uma normalização da situação e que a economia se recomponha. 🌱

# Recordar é viver o Associativismo



José António Airoso

Decorridos 46 anos de história da ANTRAM, cuja constituição ocorreu a 26 de maio de 1975, a Região Norte da ANTRAM gostaria de recordar o seu legado, dando a conhecer aos associados mais jovens, quem foram os presidentes de direção da Região Norte que assumiram a presidência ao longo de 16 mandatos de três anos cada, os quais, com espírito de missão e compromisso na defesa dos legítimos interesses e direitos dos associados, deram o seu contributo em prol do associativismo e dignificação do setor. A todos o nosso obrigado.

Data cronológica dos mandatos entre 1976 – 2022

06.02.1976 – 06.02.1978

07.02.1978 – 13.03.1981

14.03.1981 – 28.04.1984

**Licínio da Fonseca Moreira**

– Transportes Central Foz do Douro, Lda. (substituído por Arnaldo Albano de Araújo Couto – Sociedade de Transportes Arcou, Lda., desde 08.01.1983).

28.04.1984 – 31.12.1986

**Arnaldo Albano de Araújo Couto**

– Sociedade de Transportes Arcou, Lda. (substituído por Licínio da Fonseca Moreira – Transportes Central Foz do Douro, Lda., desde 27.07.1985)

01.01.1987 – 31.12.1989

**Licínio da Fonseca Moreira**

– Transportes Central Foz do Douro, Lda.

01.01.1990 – 31.12.1992

**Arnaldo Albano de Araújo Couto**

– Sociedade de Transportes Arcou, Lda.

01.01.1993 – 31.12.1995

**Alberto Álvaro Ramos Lopes Teixeira**

– Álvaro & José Lopes Teixeira, Lda.

06.03.1996 – 31.12.1998

**Manuel António Crúzio Saraiva** – Transportauto, S.A.

01.01.1999 – 31.12.2001

**João Manuel da Rocha Leitão**

– TN - Transportes M. Simões Nogueira, S.A.

01.01.2002 – 31.12.2004

**Fernando Lúcio Marques da Silva** – Transportes Gonçalo, Lda.

01.01.2005 – 31.12.2007

**Fernando Domingos Moreira Torres**

– Torrestir - Transportes Nacionais e Internacionais, S.A.

01.01.2008 – 31.12.2010

**Osvaldo José Mourão da Costa**

– Tracar - Transportes de Carga e Comércio, S.A.

01.01.2011 – 31.12.2013

**Miguel Gonçalo Fonseca Marques da Silva**

– Álvaro & Gonçalo, Lda. (BigWay, Lda., desde 11.08.2011)

01.01.2014 – 31.12.2016

**Francisco Manuel Correia de Lacerda Marques da Fonseca**

– Transportes Sardão, S.A.

01.01.2017 – 31.12.2019 | 01.01.2020 – 31.12.2022

**Ema Maria Nogueira Leitão**

– TN - Transportes M. Simões Nogueira, S.A.

## ANTRAM participa em reunião da IRU

No passado dia 6 de outubro teve lugar a reunião da CTLM da IRU onde foi discutido e votado o plano de atividades da IRU para 2022. Para 2022, os temas que terão especial destaque e uma maior intervenção são:

- A Falta de motoristas | - O Green Deal | - O FIT 55, publicado em 14 de julho de 2021.

Cada um dos temas elencados foi objeto de uma breve apresentação e discussão entre os membros presentes. Foram igualmente debatidos outros temas como é o caso da digitalização e da implementação do pacote rodoviário.

## BREVES Nacional

### Gasóleo profissional: limite máximo de abastecimento

Foi publicada a Portaria n.º 235-A/2021, de 4 de novembro, que alterou o limite máximo de abastecimento de gasóleo para efeitos de elegibilidade do Gasóleo Profissional de 35.000lt/anos por viatura para 40.000lt/ano por viatura. Este diploma entrou em efeitos imediatos a 5 de novembro de 2021.

### Gasóleo profissional: postos de consumo próprio

Foi publicada a Portaria n.º 235-A/2021, de 4 de novembro, que prorroga até 31 de dezembro de 2022 o regime transitório aplicável aos abastecimentos realizados em ou para instalações de consumo próprio, previsto no n.º 2 do artigo 14.º-B da Portaria n.º 246-A/2016, de 8 de setembro. A partir do dia 1 de janeiro e somente até ao dia 31 de dezembro de 2022, continua a não ser exigível a utilização de gasóleo marcado o que significa que, nos postos de abastecimento de consumo próprio, desde que sejam preenchidos os demais requisitos previstos na lei, as empresas podem continuar a beneficiar do reembolso parcial do ISP.

## Síntese legislativa

### Despacho n.º 11820-B/2021, de 29 de novembro

(publicado no DR n.º 354, série L, de 29-11-2021)

Define as medidas aplicáveis nas fronteiras terrestres durante a vigência das medidas especiais em matéria de testagem.

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 157/2021, de 27 de novembro

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

### Decreto-Lei n.º 104/2021, de 27 de novembro

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

### Decreto-Lei n.º 99/2021, de 17 de novembro

Altera o regime jurídico relativo ao transporte terrestre de mercadorias perigosas, transpondo para a ordem jurídica nacional a Diretiva Delegada (UE) 2020/1833 da Comissão, de 2 de outubro de 2020.

### Portaria n.º 249/2021, de 12 de novembro

Aprova o novo Modelo RC 3048-DGSS, designado Anexo SS, e as respetivas Instruções de Preenchimento.

### Portaria n.º 248-A/2021, de 11 de novembro

Alteração ao Regulamento do Programa APOIAR.

### Despacho n.º 11020-A/2021, de 10 de novembro

(publicado no DR n.º 218, série II, de 10-11-2021)

Determina a data de início e a duração da fase de utilização do benefício «AUTOvoucher», criado pelo Decreto-Lei n.º 92-A/2021, de 8 de novembro, bem como o montante mínimo de consumo elegível e a percentagem a suportar desse mesmo montante.

### Despacho n.º 11222/2021, de 10 de novembro

(publicado no DR n.º 218, série II, de 10-11-2021) Desqualificação de entidades como reparador/instalador de tacógrafos e taxímetros.

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 152/2021, de 10 de novembro

Autoriza a despesa relativa ao subsídio financeiro, de natureza transitória e excecional, a atribuir aos cidadãos nos seus consumos no setor dos combustíveis.

### Portaria n.º 245/2021, de 10 de novembro

que altera e republica o modelo oficial da Declaração Mensal de Imposto do Selo e respetivas instruções de preenchimento.

### Despacho n.º 10977-B/2021, 9 de novembro

(publicado no DR n.º 217, série II, de 09-11-2021) Altera o Despacho n.º 1897/2021, de 15 de fevereiro, que aprova o orçamento do Fundo Ambiental para o ano de 2021.

### Decreto-Lei n.º 92-A/2021, de 8 de novembro

Estabelece um subsídio financeiro, de natureza transitória e excecional, a atribuir aos cidadãos nos seus consumos no setor dos combustíveis.

### Decreto-Lei n.º 92/2021, de 8 de novembro

Prorroga a vigência do regime do processo extraordinário de viabilização de empresas

### Portaria n.º 235-A/2021, de 4 de novembro

Procede à terceira alteração à Portaria n.º 246-A/2016, de 8 de setembro, relativa às condições e procedimentos do regime de reembolso e marcação, respetivamente, do «gasóleo profissional».

### Lei n.º 70/2021, de 4 de novembro

Isenção de imposto do selo sobre as operações de reestruturação ou refinanciamento do crédito em moratória.

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 142-A/2021, de 29 de outubro

Altera as medidas no âmbito da situação de alerta.

### Portaria n.º 213/2021, de 19 de outubro

Regulamenta as taxas relativas aos procedimentos de transferências de resíduos, aos pedidos de autorização ou licença dos sistemas de gestão de fluxos específicos de resíduos e aos procedimentos de desclassificação de resíduos.

### Portaria n.º 208-A/2021, de 15 de outubro

Procede à primeira alteração à Portaria n.º 301-A/2018, de 23 de novembro, a qual fixa o valor das taxas unitárias do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos (ISP) aplicáveis no continente à gasolina sem chumbo e ao gasóleo rodoviário.

### Portaria n.º 206/2021, de 14 de outubro

Procede à alteração da declaração periódica do IVA, anexo R e respetivas instruções de preenchimento, prevendo a intervenção, por contabilista certificado independente, na certificação prevista no artigo 78.º-D do CIVA.

### Declaração de Retificação n.º 33/2021, de 13 de outubro

Retifica o Decreto-Lei n.º 78-A/2021, de 29 de setembro, que altera as medidas excecionais e temporárias relativas à pandemia da doença COVID-19.

### Decreto-Lei n.º 78-A/2021, de 29 de setembro

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

### Portaria n.º 193/2021, de 15 de setembro

Estabelece as orientações específicas relativas ao circuito financeiro aplicável aos apoios do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), no âmbito do Mecanismo de Recuperação

### Portaria n.º 192-A/2021, de 14 de setembro

Regulamenta a Linha de Apoio à Tesouraria para Micro e Pequenas Empresas.

# Resiliência - a competência chave do novo normal

## A importância da Certificação de Processos e Auditoria Energética



Patricia Correia  
Diretora comercial

Vivemos num mundo onde a única constante é a mudança. Para prosperar na próxima década, as empresas devem desenvolver a sua resiliência - a capacidade de resistir a ameaças ou alterações imprevisíveis, e conseguirem emergir mais fortes. Acreditamos que uma resiliência equilibrada assenta em dois pilares fundamentais, a resiliência interna e a externa.

A resiliência interna é desenvolvida em primeiro lugar através de uma força de trabalho diversificada, na qual todos se sentem incluídos, têm acesso a formação e informação que lhes permitam estar permanentemente atualizados, e melhorar continuamente o seu desempenho. Em segundo lugar necessitam de ter um conjunto de processos de gestão bem estruturados, adaptados ao seu setor de atuação, e que possibilitem uma tomada de decisão célere e sustentada.

Ao nível da resiliência externa, empresas resilientes são aquelas que alinham os seus valores com as suas ações e com as suas palavras. Os vários stakeholders — desde funcionários, clientes, reguladores e investidores à sociedade em geral — procuram cada vez mais responsabilizar as empresas de várias maneiras, desde a missão associada à sua marca, até à sua posição em questões ambientais e sociais. A resiliência requer também abertura na escuta e comunicação com as partes interessadas, antecipando e abordando expectativas sociais, e respondendo às críticas com uma postura consistente. Orgulhamo-nos dos nossos associados e parceiros serem um exemplo neste âmbito, quer a nível de gestão, quer a nível da sua imagem, sendo pioneiros nos mercados em que atuam.

Este ano, no nosso 20º Congresso distinguimos as empresas que mais investiram nos serviços de auditoria, consultoria e formação ANTRAM, precisamente, por considerarmos decisivo para a resiliência e sucesso empresariais a aposta na construção de processos mais ágeis, e que permitam responder às exigências da sociedade.

**Deixamos-vos o testemunho da Havi, que nos escolheu para a prestação dos serviços de Auditoria Energética que tem como principal objetivo a redução das emissões de CO2:**

“O compromisso com os princípios da sustentabilidade está profundamente enraizado na cultura empresarial da HAVI, é por isso que definir metas baseadas na ciência, não é o início da nossa jornada de sustentabilidade, mas sim mais uma etapa de uma jornada que começou há mais de uma década. Neste sentido, a HAVI definiu como meta até 2030, a redução das emissões de carbono em 40% por tonelada de mercadorias entregues. Entre as várias iniciativas tomadas na consecução dos objetivos de sustentabilidade estabelecidos a HAVI Portugal solicitou à ANTRAM a elaboração de uma Auditoria Energética à sua frota.



A escolha da ANTRAM para a realização desta auditoria baseou-se no facto indiscutível, de a ANTRAM ser uma associação de referência no setor dos transportes em Portugal, dotada de profissionais altamente qualificados, que nos conferem à partida uma garantia na qualidade do trabalho apresentado.”

**Luís Ferreira- Country Manager da Havi**

**Partilhamos também o testemunho e a Transportes Machado & Brites a quem prestamos consultoria no âmbito da qualidade - Norma ISO 9001:2015 - e na implementação dos requisitos da Norma ISO 39001 para obtenção da certificação em segurança rodoviária:**

“A necessidade de integrar o referencial normativo ISO 39001 (Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária) no Sistema de Gestão da Qualidade implementado, como demonstração do compromisso perante a segurança rodoviária e responsabilidade social, na otimização dos processos internos da Organização e enquanto fator de diferenciação num setor altamente competitivo, faz com que a escolha para parceiro consultor recaia naturalmente sobre a Consultoria ANTRAM (à semelhança do trabalho já desenvolvido na área da qualidade) face à experiência demonstrada na área dos Transportes e ao seu conhecimento na implementação de sistemas de gestão”



**Nuno Brites, Direção Administrativa e Financeira**

Terminamos agradecendo a vossa preferência nos nossos serviços, estando ao dispor para vos ajudar a desenvolver a vossa resiliência e emergir mais fortes desta época de mudança sem precedentes em que nos encontramos. 🌱

# Evolução do Sistema de Gestão da Qualidade em tempos de Pandemia

A TIF, Transportes Ideal da Freixeira, Lda. é uma empresa familiar com 39 anos de existência. Desde sempre ligada à atividade do transporte rodoviário de mercadorias (carga geral e alimentos a temperatura controlada), neste momento tem cerca de 60 colaboradores e 50 veículos. Diariamente é realizado um trabalho de qualidade com o objetivo de que a empresa cresça de forma sustentável.

Em 2014 a TIF iniciou o processo de implementação de um Sistema de Gestão da Qualidade, sendo certificada pela primeira vez em 2015, conforme a NP EN ISO 9001:2018 no âmbito, “Logística e transporte terrestre nacional de mercadorias (carga geral e alimentos a temperatura controlada)”.

Em 2019 a TIF sentiu a necessidade de alavancar o SGQ de forma a se tornar uma ferramenta útil e imprescindível para a evolução constante da empresa. Desta forma recorreu ao apoio da ANTRAM, tendo congregado o recurso para o enquadramento certo do sistema, criando regras bem definidas para evitar o erro, minimizar as falhas e executar mais rápido e melhor. Em janeiro de 2020, iniciou a reorganização e modificação do SGQ, com um acompanhamento íntegro por parte da ANTRAM, na pessoa da Eng<sup>a</sup> Graça Santos.

A TIF tem como objetivos garantir a satisfação dos seus clientes pela prestação de um serviço de elevado nível, cumprindo os requisitos dos clientes e outros, controlando e diminuindo as ocorrências. O registo destas ocorrências (atrasos/problemas na carga e descarga, multas/coimas, acidentes rodoviários, etc) revelou-se de elevada importância, uma vez que a partir do seu registo, análise de causas raiz, frequência, gravidade/impacto das ocorrências no negócio e no SGQ, são identificados riscos e oportunidades estratégicas que após a sua monitorização são indicadores de extrema importância para a gestão da empresa.

Com o mercado cada vez mais exigente a empresa investe regularmente em recursos materiais, veículos/equipamentos de frio para armazenamento e distribuição dos seus produtos, de forma a garantir a qualidade dos produtos minimizando os riscos e garantindo a sua segurança. Neste momento a TIF implementa um conjunto de medidas, as quais demonstram igualmente preocupações a nível ambiental e de segurança, correspondendo à exigência do mercado onde se insere. Assim, tem como apostas:

- Renovação da frota para EURO VI;
- Pneus com azoto de forma a minimizar o gasto de combustível e aumentar a vida útil do mesmo;
- Organização dos dados dos serviços no software Logiwin e registos associados;
- Plataforma para interface com o cliente (Cargo Client Web);
- Plataforma para interface com o motorista (Cargo Mobile);



- Melhoria nas instalações, reorganização da oficina, pavimentação do parque de viaturas, instalação de quatro niveladores de cais;
- Envolvimento da gestão de topo, que participa e executa ativamente, as atividades relevantes para a operação e gestão do sistema;

A qualidade dos serviços prestados e a segurança dos produtos envolve todos os colaboradores da TIF, pelo que toda a estrutura está preparada e consciencializada para essa atitude apostando em formação com o objetivo de desenvolver a competência profissional de todos os colaboradores e valorizá-los pessoal e profissionalmente. A qualidade é o resultado da contribuição individual de cada colaborador para a melhoria do serviço final.

Neste momento todos estes padrões relatam os benefícios que a certificação tem em conta no contexto atual, dado que a empresa passou a ter uma gestão baseada na interligação de todas as áreas e de todos os processos.

Relativamente ao futuro, a certificação pela ISO 9001:2015 veio sensibilizar para a necessidade de a TIF continuar a controlar os seus processos e expor mais-valias a longo prazo. Um dos objetivos a curto prazo é avançar para a implementação de um Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária cumprindo com os requisitos da Norma NP ISO 39001:2017 que está diretamente ligada com o sector no qual a empresa se enquadra.

Assim a TIF tem como missão, atuar no segmento de transportes, ser uma empresa reconhecida pela diferença na qualidade de resposta às necessidades e expectativas dos seus clientes, distinguindo-se pela adaptação às circunstâncias diárias. 🌱

# A ISO 9001 e o contexto atual

O ano de 2020 foi marcado por uma mudança drástica na forma como se olha para a gestão das empresas, realização dos negócios e para a vida de uma forma geral, a qual ficará na memória e na história para sempre. A pandemia da COVID-19 mudou tudo passando-se a ter um “novo normal”.

Na sequência deste acontecimento, atualmente vivenciam-se situações de escassez de várias matérias-primas, produtos finais e dificuldades nos circuitos comerciais, que são os “novos constran-

gimentos”, um pouco por todo o mundo. Este problema tem-se vindo a agravar e com o passar do tempo, a gestão das empresas fica cada vez mais difícil, tornando-se um desafio acrescido ao seu normal funcionamento.

A falta de chips está a penalizar o setor automóvel, assistindo-se à falta de veículos para entrega aos transportadores os quais são essenciais ao exercício da sua atividade. As fábricas param, a oferta é limitada e como consequência os preços aumentam e o tempo de espera também. Não se perspetiva uma data para a resolução dos problemas e alguns riscos para o setor estão à vista.

Tendo em conta o anteriormente referido, considera-se que nunca a Norma NP EN ISO 9001:2015 Sistema de Gestão da Qualidade - Requisitos, foi tão oportuna como nos dias de hoje. A sua aplicação refletida e sistemática será preponderante no apoio à continuidade, retoma e êxito das empresas.

A última revisão da Norma ISO 9001 parece ter antecipado este contexto mundial tendo passado a incluir vários requisitos e, ou orientações, que potencialmente contribuem de forma substancial para que as empresas enfrentem os impactos causados. Estes refletem-se no contexto da maioria das organizações, nas necessidades

e expectativas das suas partes interessadas relevantes e nos riscos e oportunidades que as organizações enfrentam.

Uma das mudanças chave na revisão 2015 da ISO 9001 foi então o estabelecimento de uma abordagem sistemática para considerar riscos, em vez de tratar a “prevenção” como uma componente separada de um sistema de gestão da qualidade, demonstrando a importância das empresas reconhecerem a necessidade de se adaptarem rapidamente ao contexto externo a que estão expostas, identificarem as questões relevantes do contexto interno que sejam necessárias controlar ou alterar e implementarem em tempo útil as ações para mitigar ou minimizar os riscos daí resultantes.

Assim, o sistema de gestão da qualidade implementado de acordo com os requisitos da Norma ISO 9001:2015 tornou-se mais do que nunca uma ferramenta indispensável à gestão das empresas no contexto atual. 🌱



Susana Mariano



Graça Santos



# Atualização do Salário Mínimo Nacional e o CCTV do Sector

Foi publicado no Diário da República n.º 236, 1º Suplemento, Série I, no passado dia 7 de dezembro de 2021, o Decreto-Lei n.º 109-B/2021 que procedeu à fixação do valor da retribuição mínima mensal garantida para 2022.

Assim sendo, o salário mínimo para 2022 sofre um aumento de 40€ — passa dos atuais 665€ para 705€ — o que representa uma taxa de atualização de 6%.

Conforme o previsto no próprio CCTV, os valores das prestações pecuniárias da tabela salarial (**retribuição/salário base**) e o valor das **diuturnidades** (cláusula 46.ª), serão revistos anualmente pelo que, a partir do dia 1 de janeiro de 2022, aplica-se a taxa de atualização apurada face à evolução da retribuição mínima mensal garantida.

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

- Todas as categorias profissionais previstas no CCTV, cujo valor da retribuição base é igual ao salário mínimo nacional, terão o respetivo valor revisto de acordo com o atual valor do salário mínimo nacional;

- Igualmente, as categorias profissionais cuja retribuição base está fixada pelo valor previsto na tabela salarial do CCTV, também serão atualizadas conforme a percentagem de atualização do salário mínimo nacional (ou seja 6%)

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

**Retribuição base: 777,05€**

**Diuturnidades: 18,87€**

**Complemento salarial:**

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

Assim para o ano de 2022 haverá ainda que considerar as seguintes atualizações:

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

- Se estiver afeto ao serviço de nacional: 425,74€;

- Se estiver afeto ao serviço de ibérico: 429,47€;

- Se estiver afeto ao serviço de internacional: 436,93€.

- **Subsídio de Trabalho noturno:** 77,71€ (10% do valor da retribuição base).

- **Trabalho prestado em dias de descanso semanal ou feriado:** 59,13€, valor por cada dia trabalhado, tendo como exemplo um trabalhador de nacional que aufera uma retribuição/salário base de 777,05€, um complemento salarial de 15,54€ e cinco diuturnidades de 94,36€  
 $(777,05 + 15,54 + 94,36) / 30 = 29,56€$  (valor dia) \* 2 = 59,13€

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

| Grupo | Tipo de Viatura            | Sal. base | Valor do Complemento Salarial |        |         |        |               |        |
|-------|----------------------------|-----------|-------------------------------|--------|---------|--------|---------------|--------|
|       |                            |           | Nacional                      |        | Ibérico |        | Internacional |        |
| I.    | Até 3,5t                   | 721,55€   | 0                             | 0€     | 1.01    | 7,22€  | 1.02          | 14,43€ |
| II.   | Superior a 3,5ton até 7,5t | 777,05€   | 0                             | 0€     | 1.01    | 7,74€  | 1.02          | 15,54€ |
| III.  | Superior a 7,5t até 44t    | 777,05€   | 1.02                          | 15,54€ | 1.03    | 23,31€ | 1.05          | 38,85€ |
| IV.   | Mais de 44t                | 777,05€   | 1.04                          | 31,08€ | 1.06    | 46,62€ | 1.1           | 77,71€ |



Face ao exposto, por referência a esta atualização, para 2022, os quadros no anexo III do CCTV, serão os seguintes:

#### MOTORISTAS DE PESADOS AFECTOS AO TRANSPORTE NACIONAL

##### RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS - 2022

| Designação                                    | Valor             |
|-----------------------------------------------|-------------------|
| Retribuição Base                              | 777,05 €          |
| Complemento Salarial (59. <sup>a</sup> )      | 15,54 €           |
| Diuturnidades (5)                             | 94,35€            |
| Prestação Pecuniária cláusula 61 <sup>a</sup> | 425,73 €          |
| Subsídio de Trabalho Nocturno                 | 77,71 €           |
| Subsídio de Operações (22 dias)               | 55,00 €           |
| 2 Dias de Descanso semanal trabalhados        | 118,26 €          |
| <b>Valor Bruto Total</b>                      | <b>1.563,64 €</b> |

#### MOTORISTA DE PESADOS AFECTO AO TRANSPORTE IBÉRICO

##### RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS - 2022

| Designação                                    | Valor             |
|-----------------------------------------------|-------------------|
| Retribuição Base                              | 777,05 €          |
| Complemento Salarial (59. <sup>a</sup> )      | 23,31€            |
| Diuturnidades (5)                             | 94,35€            |
| Prestação Pecuniária cláusula 61 <sup>a</sup> | 429,46€           |
| Ajuda de Custo TIR                            | 115,00 €          |
| Subsídio de Trabalho Nocturno                 | 77,71 €           |
| 4 Dias de Descanso semanal trabalhados        | 238,59 €          |
| <b>Valor Bruto Total</b>                      | <b>1.755,47 €</b> |

#### MOTORISTA DE PESADOS AFECTO AO TRANSPORTE NACIONAL DE MATÉRIAS PERIGOSAS EM CISTERNAS

##### RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS 2022

| Designação                                    | Valor             |
|-----------------------------------------------|-------------------|
| Retribuição Base                              | 777,05 €          |
| Complemento Salarial (59. <sup>a</sup> )      | 15,54 €           |
| Diuturnidades (5)                             | 94,35€            |
| Prestação Pecuniária cláusula 61 <sup>a</sup> | 425,73 €          |
| Subsídio de risco                             | 165,00 €          |
| Subsídio de Trabalho Nocturno                 | 77,71 €           |
| Subsídio de Operações                         | 125,00 €          |
| 2 Dias de Descanso semanal trabalhados        | 118,26 €          |
| <b>Valor Bruto Total</b>                      | <b>1.798,66 €</b> |

#### MOTORISTA DE PESADOS AFECTO AO TRANSPORTE INTERNACIONAL

##### RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS - 2022

| Designação                                    | Valor             |
|-----------------------------------------------|-------------------|
| Retribuição Base                              | 777,05 €          |
| Complemento Salarial (59. <sup>a</sup> )      | 38,85 €           |
| Diuturnidades (5)                             | 94,35€            |
| Prestação Pecuniária cláusula 61 <sup>a</sup> | 436,92 €          |
| Ajuda de Custo TIR                            | 135,00 €          |
| Subsídio de Trabalho Nocturno                 | 77,71 €           |
| 4 Dias de Descanso semanal trabalhados        | 242,73 €          |
| <b>Valor Bruto Total</b>                      | <b>1.802,61 €</b> |

**ANEXO III**  
**Cláusulas de expressão pecuniária - Atualização 2021**

**Cláusula 44.<sup>a</sup>**  
**(Retribuição do trabalho)**

| <b>Grupos</b> | <b>Categorias profissionais</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <b>Remunerações</b> |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
| I             | Chefe de escritório<br>Director de serviços                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 910,26€             |
| II            | Chefe de departamento<br>Chefe de divisão ou serviços<br>Conselheiro de Segurança<br>Contabilista<br>Gestor Comercial/Marketing<br>Gestor de Contratos de Manutenção<br>Gestor de Frota<br>Gestor de Plataformas<br>Gestor de Sistemas Informáticos<br>Gestor de Tráfego<br>Gestor de Transportes<br>Director Comercial<br>Tesoureiro | 838,11€             |
| III           | Motorista de Pesados                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 777,05€             |
| IV            | Chefe de secção<br>Encarregado Eletricista<br>Encarregado Metalúrgico<br>Guarda-livros<br>Programador<br>Responsável de Aprovisionamento<br>Responsável de Cliente<br>Responsável de Logística/Transportes e Armazém/Centro de Distribuição<br>Responsável pela Qualidade                                                             | 765,96€             |
| V             | Chefe de tráfego<br>Correspondente em línguas estrangeiras<br>Escriturário principal<br>Oficial principal<br>Secretária da Direção<br>Técnico Comercial<br>Técnico de Formação<br>Técnico de Manutenção Informática<br>Técnico de SHT (Segurança Higiene e Saúde no trabalho)                                                         | 738,19€             |
| VI            | Caixa<br>Escriturário de 1 <sup>a</sup><br>Operador de Armazém/Operador de Encomendas<br>Operador de Empilhador (tratores, empilhadores e gruas)<br>Operador de tráfego                                                                                                                                                               | 732,65€             |

| Grupos | Categorias profissionais                  | Remunerações |
|--------|-------------------------------------------|--------------|
| VII    | Eletricista (mais de três anos)           | 727,09€      |
|        | Encarregado de garagens                   |              |
|        | Fiel de armazém                           |              |
|        | Oficial de 1ª                             |              |
| VIII   | Motorista de Ligeiros                     | 721,55€      |
| IX     | Cobrador                                  | 710,44€      |
|        | Despachante                               |              |
|        | Empregado de serviços externos            |              |
|        | Escriturário de 2ª                        |              |
|        | Motorista de tratores, empilhador de grua |              |
| X      | Eletricista (menos de três anos)          | 705,00€      |
|        | Encarregado de cargas e descargas         |              |
|        | Oficial de 2ª                             |              |
| XI     | Pré-oficial eletricista do 2º ano         | 705,00€      |
|        | Telefonista                               |              |
| XII    | Ajudante de motorista                     | 705,00€      |
|        | Chefe de grupo                            |              |
|        | Conferente de mercadorias                 |              |
|        | Eletricista (pré-oficial do primeiro ano) |              |
|        | Guarda                                    |              |
|        | Lubrificador                              |              |
|        | Manobrador de máquinas                    |              |
|        | Porteiro                                  |              |
| XIII   | Estagiário do 3º ano                      | 705,00€      |
|        | Lavador                                   |              |
|        | Montador de pneus                         |              |
|        | Operário não especializado                |              |
|        | Servente                                  |              |
| XIV    | Ajudante de eletricista do 2º período     | 705,00€      |
|        | Ajudante de lubrificador                  |              |
|        | Estagiário do 2º ano                      |              |
|        | Praticante do 2º ano (met.)               |              |
|        | Servente de limpeza                       |              |
| XV     | Ajudante de eletricista do 1º período     | 705,00€      |
|        | Estagiário do 1º ano                      |              |
|        | Praticante do 1º ano (met.)               |              |
|        | Aprendiz                                  |              |

# Tributação autónoma de bónus e outras remunerações variáveis pagas a gestores, administradores ou gerentes

Foi há mais de trinta anos que o Decreto-Lei n.º 192/90, de 9 de junho, foi promulgado, estabelecendo pela primeira vez em Portugal a figura da tributação autónoma (TA).

Embora prevista normativamente em sede de Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC) e, para efeitos de cobrança, seja liquidada em conjunto com este imposto, a TA é materialmente distinta da tributação em IRC, porquanto tem bases de incidência e taxas de tributação diferentes. Ora, de acordo com o próprio Tribunal Constitucional, o facto gerador da TA consiste na realização de certas despesas previstas na lei por razões de política fiscal, caracterizando-se, assim, por um facto tributário instantâneo, que surge isolado no tempo, gerando uma obrigação de pagamento única de carácter avulso, contrapondo-se, portanto, ao IRC.

Inicialmente, a TA incidia apenas sobre despesas confidenciais e não documentadas, mas, com o tempo, fomos assistindo ao alargamento do seu âmbito de incidência, sendo que, com a Lei do Orçamento do Estado (OE) de 2010 (Lei n.º 3-B/2010, de 28 de abril) e, posteriormente, com a Lei n.º 55.º-A/2010, de 31 de dezembro, a TA passou a assumir uma configuração semelhante à que possui atualmente no artigo 88.º do Código do IRC (CIRC).

Apesar das várias alterações sofridas até ao dia de hoje, o objetivo do legislador com a criação da TA prevaleceu: desincentivar a realização de despesas que possam repercutir-se de forma negativa na receita fiscal e diminuir artificialmente a capacidade contributiva das empresas por via da execução de gastos que não são absolutamente necessários às suas atividades, mas antes concretizados com o objetivo primeiro de diminuir o lucro tributável da empresa em sede de IRC. De facto, o legislador confere à TA uma natureza antiabuso – que, desde logo, a legítima à luz do princípio da capacidade contributiva, da igualdade e da proporcionalidade –, fazendo-a funcionar como um mecanismo de combate à fraude e à evasão fiscais, ao incidir sobre determinados gastos que se encontram numa zona de interseção da esfera privada e empresarial de difícil discernimento numa vertente fiscal.



Uma vez feita esta breve introdução à TA e à sua origem, focar-me-ei, agora, na alínea b), do número 13 do já aludido artigo 88.º que se refere à TA incidente sobre os bónus e outras remunerações variáveis pagas a gestores, administradores ou gerentes. Este número foi aditado pela Lei do OE de 2010, tendo como fim fazer estes gastos depender de critérios de desempenho pré-definidos e quantificáveis, numa perspetiva de médio-prazo, de

modo a ser possível aferir se é efetivamente criado valor de forma sustentada na empresa em causa, combatendo comportamentos de risco ou potencialmente suspeitos associados à atribuição de bónus e remunerações variáveis excessivamente elevadas.

Através da leitura da alínea b), é possível identificar duas condições cumulativas cuja verificação leva à sujeição a TA dos referidos gastos ou encargos: i) os mesmos representarem uma parcela superior a 25% da remuneração anual do gestor, administrador ou gerente e ii) os mesmos perfazerem um montante superior a €27.500. Não obstante, é possível reconhecer também na norma dois requisitos cuja verificação cumulativa atua no sentido inverso, excluindo a incidência da TA. São eles: i) o pagamento do bónus ou remuneração variável estar subordinado ao diferimento de uma parte igual ou superior a 50% por um período temporal mínimo de três anos e ii) o pagamento estar condicionado ao desempenho positivo da sociedade ao longo desse mesmo período.

Durante longos anos, não houve um entendimento consensual na jurisprudência sobre a expressão “diferimento por um período mínimo de três anos”, existindo decisões contraditórias, algumas apontando no sentido de que o diferimento em causa era um diferimento para um termo mínimo de três anos e outras considerando que estaria em causa um diferimento ao longo de um período mínimo de três anos. Todavia, este tema foi recentemente debatido no Pleno da Secção de Contencioso Tributário do Supremo Tribunal Administrativo (STA), processo 02/20.oBALSb, de 09-12-2020, por via de interposição de recurso para uniformização de jurisprudência pela Autoridade



Marta Martins Gouveia  
Deals Tax Consultant da PwC

Tributária e Aduaneira, por alegada contradição de decisões arbitrais quanto à mesma questão fundamental de Direito, tendo sido trazidas à luz algumas conclusões que passarei agora a explicar.

Consta do Acórdão do STA que, devido ao significado polissémico da palavra “diferir”, uma mera interpretação literal da norma, nomeadamente, da expressão “diferimento por um período mínimo de três anos”, tanto pode significar o diferimento ao longo de um período mínimo de três anos – como foi admitido na decisão arbitral recorrida – ou diferimento para um termo mínimo de três anos – como foi determinado na decisão arbitral fundamento e admitido igualmente na decisão arbitral recorrida.

Deste modo, foi necessário convocar outros elementos que permitissem proceder a uma interpretação adequada da norma em análise. Segundo o disposto no número 1 do artigo 9.º do Código Civil (aplicável ex vi o artigo 2.º da Lei Geral Tributária (LGT)), “a interpretação não deve cingir-se à letra da lei, mas reconstituir a partir dos textos o pensamento legislativo, tendo sobretudo em conta a unidade do sistema jurídico, as circunstâncias em que a lei foi elaborada e as condições específicas do tempo em que é aplicada” e, adicionalmente, nos termos do número 2 do artigo 11.º da LGT, “sempre que, nas normas fiscais, se empreguem termos próprios de outros ramos de direito, devem os mesmos ser interpretados no mesmo sentido daquele que aí têm, salvo se outro decorrer diretamente da lei.” Dito isto, foi analisada a já aludida finalidade associada ao aditamento da norma pela Lei do OE de 2010 e, posteriormente, foi chamada à colação a regulamentação específica a que foi sujeita a política de remunerações aplicável ao setor bancário, o Regime Geral das Instituições de Crédito e Sociedades Financeiras (RGICSF). Dispõe a al. b) do número 7 do artigo 115.º-E do RGICSF que “uma parte substancial da componente variável da remuneração deve ser diferida durante um período mínimo de três a cinco anos, (...)” e que “O direito ao pagamento da componente variável da remuneração sujeita a diferimento deve ser atribuído numa base proporcional ao longo do período de diferimento.” Por conseguinte, acordaram finalmente os juizes do Pleno da Secção de Contencioso Tributário do STA que a interpretação admitida pela recorrida – diferimento ao longo de um período mínimo de três anos – seria a acertada, pois “não só é conforme com as boas práticas defendidas para o governo das sociedades como, estando em causa uma instituição bancária, é a interpretação que se revela atualmente obrigatória ao abrigo do disposto no artigo 115.º-E do RGICSF.”

Aqui chegados, proponho para análise futura um outro desafio de índole interpretativa ainda por resolver no âmbito dos requisitos de exclusão da TA: o que deve ser entendido por “desempenho positivo da sociedade”? 

### **Plano de Recuperação e Resiliência:**

#### **Mobilidade Sustentável**

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 “Mobilidade Sustentável”, a qual engloba um envelope financeiro de 967 milhões de euros, é dirigida especificamente para assegurar o desenvolvimento de projetos com forte contributo para a melhoria dos sistemas de transporte coletivo. Esta medida tem como objetivo assegurar o desenvolvimento de projetos robustos, que permitam: (i) descarbonizar o setor dos transportes e (ii) recuperar os efeitos económicos e sociais resultantes da crise pandémica, em particular ao nível do emprego.

A Reforma do Ecossistema dos Transportes, inserida na componente “Mobilidade Sustentável”, pretende contribuir para a descarbonização e transição energética do setor dos transportes, direcionado para a eficiência energética e o aumento do uso de energias renováveis, tudo isto, em linha com o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 e no Plano Nacional Energia e Clima 2030.

De forma a conseguir cumprir com o estabelecido no Acordo de Paris, atingir a neutralidade carbónica até 2050, Portugal irá exigir uma redução de emissões superiores a 85%, em relação a 2005. Implicando assim, uma capacidade de sequestro de carbono de 13 milhões de toneladas. Para o setor do transporte, uma vez que é um dos principais emissores, perspetiva-se uma redução das emissões em 98% em relação a 2005, e a incorporação entre 94% e 96% de energias renováveis nos seus consumos. Em 2030, as metas de energia e clima apontam para a necessidade do setor dos transportes e mobilidade alcançarem uma redução de 40% das suas emissões, em relação a 2005, e a incorporação de uma quota de 20% de energia renovável no consumo final de energia, contribuindo de forma significativa para a redução dos consumos energéticos.

Neste sentido, as medidas previstas no Plano de Recuperação e Resiliência deverão contribuir ativamente para atingir estes objetivos, sendo que serão um elemento facilitador para promover o investimento necessário no setor dos transportes.

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

# Transportes Paulo Duarte adquire duas empresas em Espanha

A Transportes Paulo Duarte adquiriu recentemente duas empresas no mercado espanhol para reforçar a sua estratégia de crescimento: a Cisternas Hurtrans, empresa com mais de 50 anos e líder no mercado de líquidos alimentares, e a Hijos de Román Bono Guarner (HRBG), empresa de transporte de matérias perigosas, quase a completar 100 anos. Sendo Espanha o principal parceiro comercial de Portugal, a proximidade é um valor essencial para o aprofundamento das relações bilaterais. Nesse sentido, ambas as empresas, originárias de Alicante, vão permitir à Transportes Paulo Duarte o reforço da sua posição no mercado bem como da sua capacidade de resposta, com uma frota própria com mais de 1.050 viaturas.

“A Paulo Duarte é atualmente uma das maiores e mais respeitadas empresas de transporte a operar no mercado nacional e ibérico. No ano que celebramos 75 anos de vida, viramos uma nova página, mais ambiciosa e de certa forma destemida, pois acreditamos que temos as pessoas, capacidade e lucidez para crescer de uma forma nunca antes



vivida na nossa empresa”, afirma Gustavo Paulo Duarte, diretor geral da Transportes Paulo Duarte.

Este investimento faz parte da estratégia de crescimento e dos objetivos da Transportes Paulo Duarte para se tornar a mais ágil e mais rentável empresa de transportes a atuar no âmbito nacional e internacional nas áreas do alimentar e das mercadorias perigosas. 🌱

## Santos e Vale abre nova plataforma na região de Albergaria-a-Velha

Integrada na estratégia de expansão e crescimento da empresa Santos e Vale, a plataforma de Albergaria-a-Velha, que inicia operações e que irá servir a região de Aveiro, vem melhorar a capacidade da empresa para as recolhas e entregas nesta região. Esta plataforma está equipada com os mais sofisticados meios logísticos que vão possibilitar um aumento na capacidade de processamento dos envios nas zonas de atuação, permitindo assim, mais massa crítica e otimização das entregas e recolhas na região.

Com mais de 15.000 m2 de área total, a plataforma localiza-se junto ao acesso rodoviário da A1 e A25, estando integrada na Zona Industrial de Albergaria. Segundo Joaquim Vale, administrador da Santos e Vale, “a nova plataforma de Albergaria vem melhorar significativamente as nossas condições de trabalho, permitindo implementar novos processos operacionais mais rápidos e eficien-

tes. Será sem dúvida uma excelente ferramenta para continuarmos a crescer e a oferecer um serviço de referência na região de Aveiro. A plataforma vai ter também um espaço dedicado à Academia de Formação Santos e Vale a qual poderá, a partir de agora, ministrar as formações internas localmente”, salientou ainda Joaquim Vale.



# Transportes Álvaro Figueiredo renovam acordo de colaboração com Michelin

A Empresa de Transportes Álvaro Figueiredo, com sede em Oliveira de Azeméis, vem implementando, desde há vários anos, diversas soluções de sustentabilidade para garantir a redução das emissões de CO2. Além de uma aposta em veículos cada vez mais eficientes, e da implementação de programas de condução para os seus motoristas, os pneus foram sempre uma questão prioritária para a empresa.

Consciente da relação direta que existe entre os neumáticos e o consumo de combustível, a Transportes Álvaro Figueiredo deu o primeiro passo em 2006, confiando na Michelin para garantir uma gestão eficaz de manutenção dos pneus na sua frota. Após quinze anos, as duas empresas reforçam agora a sua relação através da renovação do contrato por mais três anos. 

## Transload tem novo website

Enquadrado na estratégia de marketing digital que a empresa tem vindo a desenvolver, a Transload, S.A. apostou numa nova página de internet.

Trata-se da criação de um novo canal de comunicação com os seus clientes, parceiros, fornecedores e colaboradores com o objetivo de dar a conhecer a sua identidade e valores, e em simultâneo fortalecer a sua marca e credibilidade no mercado de transporte rodoviário de mercadorias.



O novo website pode ser visitado em: <https://transload.pt/>

## Luís Simões acelera a Logística 4.0

Apostando na inovação como alavanca para oferecer soluções logísticas de vanguarda, precisas e rentáveis, a Luís Simões investe nas tecnologias mais recentes para otimizar as suas operações e melhorar a qualidade do serviço ao cliente.

Entre elas destaca-se a automatização de armazéns: desde 2008 que a empresa investe em sistemas AVG que se conectam diretamente ao software de gestão, aumentando o número de movimentos por hora para o transporte de paletes ou caixas, reduzindo assim a área necessária e os erros manuais. A recente inauguração do polígono industrial Puerta Centro – Ciudad del Transporte, em Guadalajara, transformou aquele Centro de Operações Logísticas (COL) numa referência europeia em termos de automatização. A solução Power BI – que ajuda a saber, de forma remota e em tempo real, o estado de todos os processos ativos –, programas BOT que processam tarefas administrativas repetitivas e aplicações que dão res-

posta a diferentes especificidades (como a segurança alimentar ou a conformidade com determinadas normas) – são outras das tecnologias da Logística 4.0 da LS, que planeia também reforçar o seu investimento em IoT e cibersegurança. 



# BREVES Internacional

## COVID-19: Ponto de situação

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

## ESPANHA

### RECORDATÓRIA! Novo Regulamento relativo a reparações em estrada

A ANTRAM foi informada, através das suas congéneres espanholas, que o Real Decreto 159/2021 que estabelece as novas condições para se efetuar assistência/reparações em estrada no caso de “avaria” num veículo entrou em vigor em Espanha, no passado dia 1 de julho de 2021. Este novo regulamento afeta todos os veículos que circulam em Espanha, ou seja, veículos de matrícula espanhola e veículos de matrícula estrangeira.

A nova lei publicada vem restringir a possibilidade de se prestar assistência/reparações em estrada, no caso de avaria de um veículo. Como regra geral, a assistência/reparação em estrada deixa de ser possível de ser realizada no local a não ser que, a empresa que presta o serviço, esteja autorizada para tal pelas autoridades espanholas.

## ESLOVÉNIA

### Eslovénia – tempo de estacionamento em áreas de serviço

A DARS, entidade responsável pela construção, gestão e manutenção de autoestradas e vias expressas na Eslovénia, informa que se encontra em vigor uma nova lei alusiva às regras de trânsito rodoviário que regula o estacionamento de veículos nas zonas de descanso das autoestradas e vias rápidas. Os autocarros e veículos de mercadorias com mais de 3.500 kg podem estacionar nos espaços marcados que lhes são destinados, por um período máximo de 25 horas. Após este tempo, os motoristas devem retirar os seus veículos da área de descanso. Refira-se que será aplicada uma multa de 300 € aos condutores apanhados no local em períodos superiores aos definidos e uma multa de 1.000 € ao responsável legal pela empresa.

Os motoristas devem marcar a data e hora de início imediatamente após o estacionamento (essa informação, deve ser inserida num papel, no interior do veículo, junto ao para-brisas, de modo a que seja visível do exterior, por exemplo: 17:18. 25/11/2021). Aos que não o façam, será aplicada uma multa de 150 €.

## REINO UNIDO

### RECORDATÓRIA! Novas regras a 1 de janeiro de 2022

Recordamos que a partir do dia 1 de janeiro de 2022, seja qual for o tipo de trânsito aduaneiro adotado no movimento de mercadorias de/para o Reino Unido, os transportadores deverão usar o sistema inglês - GoodsVehicleMovementService (GVMS) – que é um sistema projetado para permitir o fluxo contínuo de mercadorias através do Eurotúnel, portos e terminais RoRo com espaço limitado para processos alfandegários tradicionais. O GVMS vinculará as informações sobre o movimento de mercadorias e o veículo que as transporta, para que os funcionários possam desalfandegá-las durante a travessia ou na fronteira. O GVMS permite que um transportador, antes de cruzar a fronteira, crie um GMR para que as referências das declarações alfandegárias e também de proteção e segurança, possam ser vinculadas num único GMR para cada veículo de mercadorias que cruze a fronteira.

### Novas regras para operações de cabotagem

Informamos que o governo britânico decidiu introduzir uma medida temporária quanto às operações de cabotagem permitidas no Reino Unido.

De acordo com as informações recebidas, as novas regras temporárias estarão em vigor por um período de seis meses (entre 28 de outubro de 2021 e 30 de abril de 2022) e permitem a realização de operações de cabotagem desde que respeitadas as seguintes condições:

- operação de transporte seja realizada na Grã-Bretanha (a Irlanda do Norte fica excluída);
- por um período de 14 dias, sendo o primeiro dia de entrada em carga no Reino Unido (transporte internacional), sem limitação, durante esse período, do número de operações de cabotagem permitidas. Decorrido o período de 14 dias, o transportador terá que sair do território britânico;
- efetuadas por transportadores de qualquer país, independentemente de se encontrarem estabelecidos na UE ou não.

**Estas notícias encontram-se devidamente desenvolvidas e em constante atualização em [www.antram.pt](http://www.antram.pt).**

# O seu calendário fiscal para jan - mar de 2022

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



## janeiro de 2022

| DIA |                         | OBRIGAÇÕES                                                                                                                                                    | IMPRESSOS                                                                                                             | LOCAL DE ENTREGA | LOCAL DE PAGAMENTO                                                                   | OBSERVAÇÕES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10  | IRS/IRC/<br>Seg. Social | Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a dezembro de 2021 (trabalho dependente) | Declaração mensal de remunerações                                                                                     | Internet         | n/a                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 12  | IVA                     | Comunicação dos elementos das faturas referentes a dezembro de 2021                                                                                           | n/a                                                                                                                   | Internet         | n/a                                                                                  | Comunicação deverá ser efetuada:<br>• Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT.<br>• Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças.<br>• Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças. |
| 20  | IRS/IRC/Selo            | Pagamento do IRC e IRS retidos, e do Imposto do Selo, referentes a setembro de 2021                                                                           | Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC e Imposto do Selo                                                         | Internet         | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 20  | IVA                     | Envio de declaração recapitulativa mensal referente a dezembro de 2021                                                                                        | Declaração recapitulativa:<br>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 ototol das transmissões intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, notrimestre em curso ou em qualquer um dos quatrot trimestres anteriores, excedido 50.000 €.                                                                                        |
| 20  | IVA                     | Envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 4.º trimestre de 2021                                                                              | Declaração Recapitulativa:<br>Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços  | Internet         | n/a                                                                                  | Aplicável a sujeitos passivos no regime trimestral, quando o total das transmissões intracomunitárias debens a incluir na Declaração Recapitulativa não exceda 50.000 € no trimestre em curso ou emqualquer um dos quatro trimestres anteriores.                                                                                                                                     |
| 20  | SS                      | Pagamento das contribuições relativas a dezembro de 2021                                                                                                      | n/a                                                                                                                   | n/a              | Balcão bancário<br>CRSS<br>Internet<br>CTT/Multibanco                                | Nos termos do Decreto-Lei 2/2018, de 9 de janeiro, estepagamento deverá ser efetua- do entre o dia 10 e 20 de cada mês.                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 20  | IRS/IRC                 | Comunicação de rendimentos pagos e de retenções e deduções efetuadas, referentes a 2021                                                                       | Modelo não oficial                                                                                                    | n/a              | n/a                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 20  | IVA                     | Envio da declaração periódica referente ao mês de novembro de 2021 e anexos                                                                                   | Declaração Periódica                                                                                                  | Internet         | Internet<br>Tesouraria de Finanças                                                   | Envio eletrónico de informação adicional, em caso de reembolso.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 25  | IVA                     | Pagamento do IVA referente ao mês de novembro de 2021 incluindo regime extraordinário em prestações (regime mensal)                                           | Declaração periódica                                                                                                  | n/a              | Internet                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

## fevereiro de 2022

| DIA |            | OBRIGAÇÕES                                                                                                                                                                                                                     | IMPRESSOS                                                                                                         | LOCAL DE ENTREGA | LOCAL DE PAGAMENTO                                                                   | OBSERVAÇÕES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 10  | IRS/IRC/SS | 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 janeiro de 2022 (trabalho dependente) | Declaração Mensal de Remunerações                                                                                 | Internet         | n/a                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 14  | IVA        | Comunicação, por transmissão eletrónica de dados, dos elementos das faturas referentes a janeiro de 2022                                                                                                                       | n/a                                                                                                               | Internet         | n/a                                                                                  | Comunicação deverá ser efetuada:<br>• por transmissão eletrónica em tempo real;<br>• 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;<br>• por inserção direta no Portal das Finanças;<br>• por outra via eletrónica, nos termos a definir por portaria do Ministro das Finanças. |
| 20  | IVA        | Envio da declaração periódica referente ao mês de dezembro de 2021 e anexos                                                                                                                                                    | Declaração Periódica                                                                                              | Internet         | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras | Envio eletrónico de informação adicional, em caso de reembolso                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 21  | IVA        | Envio da declaração trimestral referente ao 4.º trimestre de 2021 e anexos                                                                                                                                                     | Declaração Periódica                                                                                              | Internet         | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras | Envio eletrónico de informação adicional, em caso de reembolso                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 21  | SS         | Pagamento das contribuições relativas a janeiro de 2022                                                                                                                                                                        | n/a                                                                                                               | n/a              | Balcão bancário<br>CRSS<br>Internet<br>CTT/Multibanco                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 21  | IRS/IRC    | Envio da declaração e pagamento do IRC e IRS retidos referentes ao mês anterior                                                                                                                                                | Declaração de retenções na fonte de IRS / IRC                                                                     | n/a              | Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 21  | IS         | Declaração mensal de imposto do selo referente a janeiro de 2022 e respetivo pagamento                                                                                                                                         | Declaração mensal de Imposto de Selo                                                                              | Internet         | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 21  | IVA        | Envio de declaração recapitulativa mensal referente a janeiro de 2022                                                                                                                                                          | 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 intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 50.000 €.                                                                                                                                        |
| 25  | IVA        | Pagamento do IVA referente ao mês de dezembro de 2021 incluindo regime extraordinário em prestações (regime mensal)                                                                                                            | Declaração periódica                                                                                              | Internet         | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 25  | IVA        | Pagamento do IVA referente ao 4º trimestre de 2021                                                                                                                                                                             | Declaração periódica                                                                                              | Internet         | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 25  | IRS/IRC    | Declaração de rendimentos pagos, de retenções, deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a 2021 (exceto trabalho dependente)                                                                        | Modelo 10                                                                                                         | Internet         | n/a                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

## fevereiro de 2022

| DIA | OBRIGAÇÕES | IMPRESSOS                                          | LOCAL DE ENTREGA | LOCAL DE PAGAMENTO | OBSERVAÇÕES |
|-----|------------|----------------------------------------------------|------------------|--------------------|-------------|
| 28  | IRC/IVA    | Comunicação de inventários relativa ao ano de 2021 | n/a              |                    |             |

## março de 2022

| DIA | OBRIGAÇÕES |                                                                                                                                                                                                                                  | IMPRESSOS                                                                                                          | LOCAL DE ENTREGA | LOCAL DE PAGAMENTO                                                                   | OBSERVAÇÕES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14  | IVA        | Comunicação dos elementos das faturas referentes a fevereiro de 2022                                                                                                                                                             | n/a                                                                                                                | Internet         | n/a                                                                                  | Comunicação deverá ser efetuada:<br>• Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT.<br>• Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças.<br>• Por recolha direta dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças. |
| 15  | IRS/IRC/SS | 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 fevereiro de 2022 (trabalho dependente) | Declaração Mensal de Remunerações                                                                                  | Internet         | n/a                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 20  | IVA        | Envio da declaração periódica referente ao mês de janeiro de 2022 e anexos                                                                                                                                                       | Declaração Periódica                                                                                               | Internet         | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras | Envio eletrónico de informação adicional, em caso de reembolso                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 21  | IRS/IRC    | Envio da declaração e pagamento do IRC e IRS retidos referentes ao mês anterior                                                                                                                                                  | Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC                                                                      | Internet         | Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 21  | IS         | Declaração mensal de imposto do selo referente a fevereiro de 2021 e respetivo pagamento                                                                                                                                         | Declaração mensal de Imposto de Selo                                                                               | Internet         | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 21  | SS         | Pagamento das contribuições relativas a fevereiro de 2022                                                                                                                                                                        | n/a                                                                                                                | n/a              | Internet<br>CRSS<br>CTT/Multibanco<br>Balcão bancário                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 21  | IVA        | Envio de declaração recapitulativa mensal referente a fevereiro de 2022                                                                                                                                                          | 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 intracomunitárias de bens a incluir na Declaração Recapitulativa tenha, no trimestre em curso ou em qualquer um dos quatro trimestres anteriores, excedido 50.000 €.                                                                                     |
| 25  | IVA        | Pagamento do IVA referente ao mês de janeiro de 2022                                                                                                                                                                             | Declaração periódica                                                                                               | Internet         | Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 31  | IRC        | 1º Pagamento especial por conta                                                                                                                                                                                                  | Modelo P1                                                                                                          | n/a              | n/a                                                                                  | No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, até ao final do 3º mês e até ao final do 10º mês do respetivo período de tributação. Não aplicável ao exercício em que se inicia a atividade e no seguinte. Os Sujeitos Passivos podem solicitar a dispensa do seu pagamento no Portal das Finanças até ao final do 3º mês do período de tributação               |

# Cepsa apresenta vantagens do cartão StarRessa

*A CEPSA esteve presente no 20.º Congresso ANTRAM onde deu a conhecer às empresas do setor do transporte rodoviário de mercadorias o seu portfólio de produtos e serviços, com destaque para o cartão StarRessa.*

## Como se caracteriza a oferta ao nível dos cartões frota da empresa?

Em termos de cartões frota, a Cepsa dispõem de uma oferta que se ajusta às necessidades e tipologia de cada um dos nossos clientes. A nossa oferta permite-nos chegar a todo o tipo de empresas existentes em Portugal, desde empresas que têm veículos a circular por toda a Europa (e Marrocos) até empresas de âmbito geográfico mais local. Obviamente entre estes dois extremos, existe todo um universo de empresas com os mais variados tipos de frotas (pesados, ligeiros ou mistas), diferentes abrangências (âmbito local, regional, nacional, ibérico ou europeu) e necessidades (combustível, portagens, serviços, produtos) para as quais também temos soluções adequadas e vantajosas.

## Quais são os principais fatores distintivos do vosso cartão frota face ao dos concorrentes?

Os nossos cartões frota oferecem um pacote de serviços integrados, que facilitam e agilizam a gestão das frotas– Rede, Economia, Segurança, Comodidade, Conforto e Qualidade nos produtos e nos serviços. No entanto, cremos que o fator que mais nos distingue face aos nossos concorrentes é a proximidade, disponibilidade e o aconselhamento dos melhores produtos e serviços que temos para com as empresas que trabalham connosco, seja através da equipa que integra o departamento de cartões da Cepsa, quer através das equipas que trabalham nos postos de abastecimento.

## Quais os principais serviços associados ao vosso cartão de frota?

Um Serviço de Apoio ao Cliente 24/24 que permite resolver grande parte das situações do dia-a-dia.

Renovámos recentemente a nossa WEB, permitindo aos responsáveis pelas frotas visualizar e gerir de uma forma fácil e cómoda tudo o que tem a ver com a sua frota (consumos, cartões, pins, faturação, plafonds, etc.).

Serviços de apoio à gestão e controlo das frotas, faturação eletrónica, recuperação do Gasóleo Profissional (em todos os países onde existe essa possibilidade), net Invoice (em Espanha), seguros para os veículos que compõem a frota da empresa e a Lei Macron (França)



Serviços mais operacionais (de apoio no dia-a-dia) como seja, a associação dos dispositivos aos cartões para o pagamento de portagens e ferrys (em toda a Europa), disponibilização de uma vasta rede de oficinas (em Espanha), serviços de assistência em viagem na Europa, serviço de pagamento de multas, entre outros

## Quais foram os mais recentes serviços associados ao vosso cartão de frota?

A disponibilização da função DUAL nos nossos cartões, o que permite aos nossos clientes em caso de esgotamento de plafond, pagar os abastecimentos com outro meio de pagamento sem perderem nenhuma das vantagens associadas aos cartões frota como os descontos, a faturação organizada e a recuperação do gasóleo profissional. E como anteriormente referido, a melhoria significativa da área reservada dos nossos clientes, permitindo-lhes assim o acesso a mais e melhor informação e serviços.

## Quantos clientes usam em Portugal o vosso cartão de frota?

A Cepsa Portuguesa tem atualmente em carteira aproximadamente 7.000 empresas ativas e a consumir regularmente, no entanto a quan-



tidade de empresas que utilizam regularmente os cartões StarRessa em Portugal é substancialmente superior, devido às empresas Espanholas que têm contrato com a Cepsa em Espanha e que ao fazerem transporte também em Portugal, utilizam a nossa rede de postos de abastecimento.

#### **Os cartões frota estão a tornar-se em ferramentas que contribuem ativamente para a gestão de frota? Em que medida?**

Diríamos que já são uma ferramenta de gestão das frotas, pois com a informação atualmente disponibilizada aos nossos clientes, quem gere a frota, consegue:

- 1) Rastrear toda a atividade da sua frota, e assim otimizar os seus custos operacionais
- 2) Controlar os custos de cada veículo da sua frota
- 3) Gerir a frota em tempo real
- 4) Recuperar todos os benefícios existentes em cada país onde circulam (Gasóleo Profissional em Portugal, Espanha, França... Recuperação do IVA em Espanha), maximizando assim os seus resultados
- 5) Submeter diretamente essa informação sem necessitar de a tratar, maximizando assim o seu tempo.

#### **Que outros aspetos relevantes sobre o cartão frota gostaria de salientar?**

Não sendo propriamente relativa aos cartões frota, mas fundamental para os nossos clientes, realçamos o trabalho realizado pelas equipas, através da proximidade e profissionalismo colocado à disposição dos nossos clientes. Pois, embora os aspetos relativos às questões económicas e financeiras sejam fundamentais para as empresas, para quem gere uma frota é fundamental saber que pode sempre contar com alguém para o ajudar a resolver as questões do dia-a-dia.

Além do referido acima, na Cepsa encaramos cada cliente como um parceiro, e como tal, procuramos constantemente encontrar as soluções que melhor se adaptam a cada um deles. 🌱

## **Ford Trucks** reforça presença em Portugal



***A Ford Trucks reforçou recentemente a sua presença em Portugal, inaugurando novas instalações em Meirinhas, no concelho de Pombal.***

Dois anos após a sua entrada em Portugal, a Ford Trucks, representada pela OneShop, Distribuição Automóvel S.A., continua a reforçar e a surpreender com o seu desempenho no mercado dos veículos pesados, que justificou a criação de uma estrutura comercial e de uma rede de assistência pós-venda com seis oficinas, que cobrem todo o território continental. Tudo isto apesar dos constrangimentos pandémicos por que passaram as atividades económicas e às quais o setor dos veículos pesados não foi exceção.

Neste quadro, a Ford Trucks inaugurou um mega entreposto no centro de Portugal, em Meirinhas, no concelho de Pombal, composto por uma área coberta superior a 1.500 metros quadrados – com espaços para oficinas e exposição de viaturas, serviços administrativos e comerciais – e ainda uma área descoberta de 8.400 metros quadrados.

De acordo com Bruno Oliveira, diretor geral da Ford Trucks Portugal, “o ano de 2021 é um marco importante na consolidação do nosso negócio em Portugal, com a abertura das instalações do Importador em Meirinhas, num investimento que ultrapassou os cinco milhões de euros”. O líder da Ford Trucks Portugal adiantou ainda que “a previsão do volume de negócios para 2021 é de 41 milhões de euros. Um crescimento 100% acima da faturação registada em 2020, com 20,5 milhões. Já 2020, por sua vez, mais do que duplicou o negócio do ano da entrada, em 2019, que fechou com 8,6 milhões de euros”.

Em linha com a faturação, também o volume de veículos em circulação até ao final de 2021, deverá ultrapassar as 350 unidades, o que representa uma quota de mercado (em veículos com mais de 16 toneladas) de 5%, muito acima das expectativas, tendo em conta o contexto económico que estamos a viver.

Em 2022, fruto da estratégia definida e excelente recetividade da marca no mercado, a Ford Trucks Portugal espera continuar a crescer e terminar o ano com 6% de quota.

# Evento Digital “Shaping the Now & Next 2021” - Mercedes-Benz Trucks apresenta soluções sustentáveis para o transporte

A Mercedes-Benz Trucks apresentou, no evento digital “Shaping the Now & Next 2021”, as suas novidades e soluções para um transporte mais sustentável, centradas na eletrificação de veículos.

A marca germânica reafirma assim o seu compromisso com o Acordo climático de Paris, ou seja, com a descarbonização. “Na Mercedes-Benz Trucks, estamos totalmente comprometidos com o transporte livre de CO2. Em 2030, queremos que mais de metade dos nossos novos veículos vendidos na Europa sejam totalmente livres de emissões”, referiu Karin Rådström, Membro do Conselho de Administração na Daimler Truck AG, responsável pela Mercedes-Benz Trucks.

“Para que isso aconteça, não existe uma solução única, nem uma bala de prata. Em linha com os diferentes tipos de aplicação dos nossos clientes, seguimos uma estratégia de eletrificação dupla, baseada em camiões elétricos a bateria e a célula de combustível (hidrogénio). Mas ainda há muito por fazer — em termos de infraestrutura e também de um quadro jurídico fiável” — reforçou Karin Rådström.

O eActros, totalmente eletrificado e por isso livre de emissões CO2, concebido para o transporte de distribuição pesada, foi apresentado recentemente em junho de 2021, estando previsto a sua produção em série na fábrica de Wörth na Alemanha, a partir de outubro de 2021. Este camião encontra-se equipado com dois motores elétricos integrados e uma transmissão de duas velocidades. O acionamento elétrico silencioso e livre de emissões significa que este camião pode ser usado tanto em entregas noturnas, como em cidades com restrições para veículos a diesel.

Dependendo da opção elegida pelo cliente, o eActros pode ser equipado com três ou quatro baterias - cada uma com uma capacidade



de cerca de 105 kWh. Graças à capacidade máxima de 420 kWh (com as quatro baterias), garante-se uma autonomia de até 400 km. As baterias precisam de um pouco mais de uma hora para carregar, de 20 a 80 por cento.

“O eActros está perfeitamente equipado para as suas operações diárias no transporte de distribuição no que diz respeito à disponibilidade e desempenho”, referiu Andreas Von Wallfeld, Head de Marketing, Vendas e Serviços da Mercedes-Benz Trucks.

Quanto ao Econic, que tem características idênticas ao eActros e foi concebido para utilização municipal (recolha de resíduos), será disponibilizado aos clientes no segundo semestre de 2022.

A partir de 2024, o eActrosLongHaul, que também é movido a baterias, com uma autonomia prevista de até 500km, será produzido em série a partir de 2024.

Por outro lado, o GenH2, movido a célula de combustível (hidrogénio), que será produzido em série a partir de 2027, irá permitir autônias de até 1000km. Um protótipo deste veículo, já se encontra em testes intensivos desde abril de 2021 e segundo a marca, os testes com clientes estão programados para começarem em 2023.

Ambos os veículos, direcionados para o transporte de longo curso, são igualmente livres de emissões de CO2.

Durante o evento digital o fabricante germânico forneceu ainda informações sobre os seus veículos totalmente elétricos, apresentando também serviços de consultoria como eConsulting e parcerias estratégicas nas áreas de integração de frota, infraestrutura de carregamento e conexão de rede.

A Mercedes Benz Trucks exibiu também os seus últimos modelos do segmento clássico a diesel como o Actros F, Actros L, o Econic e o Actros Edition 2.



Karin Rådström e Andreas Von Wallfeld, ambos da Mercedes-Benz Trucks

# Scania no caminho da mobilidade sem emissões

A Scania Ibéria apresentou nas suas instalações em Madrid, no dia 30 de setembro, as soluções elétricas para um transporte sustentável, com a participação da multinacional francesa de energia ENGIE, com a qual assinou um acordo de parceria global destinada a fazer avançar a transição para a mobilidade elétrica de emissões zero.

O acordo assinado com a ENGIE tem por objetivo apoiar os clientes Scania na transição para a mobilidade descarbonizada, fornecendo soluções adaptadas às suas necessidades. Cabe à multinacional francesa o fornecimento das estações de carregamento, de energia verde e na conceção otimizada de infraestruturas elétricas.

A procura por uma mobilidade cada vez mais sustentável é um facto, pelo que estão a ser levados a cabo progressos graças ao trabalho conjunto dos fabricantes, das empresas de energia e das empresas de logística e transporte. Esta visão 360 graus é a protagonista do evento organizado pela Scania, que em conjunto com a ENGIE, apresentou as soluções fornecidas pela eletrificação no que diz respeito à mobilidade sustentável para o mundo dos transportes.

*“Queremos ser o parceiro de confiança dos nossos clientes no setor dos transportes, o que significa eletrificação. Na Scania, temos vindo a trabalhar há muitos anos em transportes mais sustentáveis; desenvolvendo veículos que utilizam cada vez menos combustível; criando ferramentas para uma condução mais eficiente e segura; temos a mais vasta gama de combustíveis alternativos e biocombustíveis do mercado; e desenvolvemos veículos elétricos e híbridos com um rótulo 0 que proporcionam cada vez maior autonomia. Hoje, vamos apresentar em primeira mão estes veículos que já fazem parte do transporte do futuro e que já são uma realidade”,* referiu Sebastian Figueroa, Diretor Geral da Scania Ibérica.

Recebidos no evento por Sebastián Figueroa, os convidados presentes puderam ficar a conhecer, através da intervenção de Alberto Linares, Diretor de Logística, Pré-vendas e Soluções de Transporte Sustentável, a estratégia de eletrificação da Scania e as possibilidades fornecidas por dois veículos Scania: o Scania BEV 100% elétrico e o Scania híbrido plug-in.

Alberto Linares explicou a estratégia da Scania para eletrificação nos próximos anos, bem como a importância e os motivos para iniciar este caminho com a maior brevidade possível, dadas as mudanças significativas que são necessárias na eletrificação. *“Há uma mudança global para a mobilidade sustentável. A Scania assumiu este compromisso há anos, permitindo-nos atualmente liderar esta mudança no sentido da eletrificação. E a experiência diz-nos que a mudança é possível se trabalharmos em conjunto com os nossos clientes, fornecendo soluções integradas: viaturas, serviços, formação e consultoria”,* garantiu Alberto Linares.

Foi igualmente destacada a importância da conectividade como um pilar fundamental no transporte sustentável. Atualmente, meio milhão de veículos Scania conectados no mundo são mais eficientes e seguros, graças a ferramentas como o Scania Driver Support e o sistema de gestão de frotas Scania Fleet Management, bem como à formação de motoristas. Devido à conectividade, as oficinas da Scania podem ler os códigos de avarias de veículos, melhorando assim, o serviço prestado aos clientes e ainda, antecipar paragens inesperadas. Além disso, aplicativos como o Scania Zone permitem também que, cada utilizador predefina como e quando o seu camião deve funcionar em modo elétrico (versão plug-in), permitindo a máxima adaptação ao ambiente urbano, seja por questões de velocidade, ruído ou poluição ambiental.

O centro de controlo de veículos conectados à Scania está localizado nas novas instalações da Scania em Torrejón de Ardoz, e dá suporte a Espanha, Itália e Portugal, dispondo de pessoal especialmente qualificado e fluente em quatro idiomas: espanhol, inglês, italiano e português.

Durante o evento, foi possível testar os veículos elétricos da Scania num circuito urbano: com o veículo 100% elétrico (BEV), com uma autonomia de até 250km e ainda, o veículo híbrido plug-in (PHEV) que combina o motor de combustão com a propulsão elétrica, para se adaptar a todas as zonas de emissões, com uma autonomia de até 60km em modo 100% elétrico.

A Scania espera que em 2025, 10% da sua produção seja de veículos elétricos e híbridos plug-in e em 2030 seja de 50% (incluindo camiões e autocarros).

No que diz respeito à autonomia, a marca sueca estima que em 2025, os camiões elétricos de longo curso cheguem aos 500km com uma única carga.

As baterias são fabricadas na Suécia pela Scania e vêm com garantia de oito anos, sendo que a recompra fica assegurada pelo fabricante no final da sua vida útil.



# Scania introduz nova cadeia cinemática com poupança de combustível de 8%

A marca sueca eleva a tecnologia dos motores diesel para níveis mais sustentáveis.

A Scania fez a apresentação mundial, em formato digital, a 11 de novembro, da nova cadeia cinemática, denominada por Scania Super, em homenagem ao emblemático Scania-Vabis L75 de 1961. A nova plataforma de motores Scania Super centra-se na sustentabilidade, economia de combustível de 8% e consequente redução de emissões de CO<sub>2</sub>, incorporando importantes melhorias em chassis, eixos e tanques para maior modularidade, o que permite uma redução da tara até 294 kg. Encontra-se ainda preparado para a nova legislação Euro 7 e com a qual espera superar os novos cortes nos níveis de emissões até 2025.

No seu maior lançamento desde a introdução da nova geração de camiões em 2016, a Scania está a apresentar não só uma nova plataforma de motores, mas também serviços e atualizações que irão consolidar a sua posição como fabricante premium de camiões pesados. *“O que apresentamos hoje não é apenas uma plataforma de motores, mas uma iniciativa importante para reforçar a posição de liderança da Scania no setor dos transportes sustentáveis para o que resta desta década”,* referiu Alexander Vlaskamp, Vice-Presidente Executivo e Chefe de Vendas e Marketing da Scania. *“O nosso forte foco na eficiência dos transportes orienta-nos na mudança para um mundo descarbonizado, uma mudança que terá um importante contributo do nosso novo trem de força.”*

Os novos Scania Super, com a sua plataforma de motor, na qual foram investidos 2 bilhões de euros, totalmente nova para veículos Euro 6, encontra-se disponível com quatro níveis de potência 420, 460, 500 e 560 cv. Todas estas motorizações estão preparadas para utilizarem HVO e dois deles podem ser encomendados como versões de biodiesel FAME (100% renovável). Além disso, a nova plataforma já está preparada para o regulamento Euro 7, centrado agora na redução do consumo, que provavelmente entrará em vigor em 2026. A nova plataforma de motores Scania Super também inclui novas caixas de velocidade Scania Opticruise (a G33, já apresentada em 2020 e a G25) com menor peso, novo eixo traseiro de engrenagem simples com menor peso e menor necessidade de óleo, uma configuração de chassi flexível (denominado por MACH- Chassis de Arquitetura Modular da Scania) que permite satisfazer as necessidades individuais de cada cliente e ainda, um novo sistema de travão auxiliar de compressão (CRB) da Scania como opção. A Scania, graças ao chassi flexível, também introduziu uma nova gama de tanques de combustível, com capacidade entre 165 a 700 litros cada e local de instalação flexível. A bomba de combustível de baixa pressão, o filtro principal de combustível e o filtro separador de água estão afastados do próprio motor e reunidos numa unidade de otimização de combustível em separado. Esta unidade de série



encontra-se instalada na lateral do tanque principal. Com esta inovação, a Scania acaba por resolver de uma vez por todas o clássico desafio sobre como utilizar todo o combustível do tanque.

Além disso, é ainda disponibilizado o Serviço premium, o Scania ProCare, destinado a clientes que solicitem 100 por cento de tempo de funcionamento planeado.

Ainda como inovação incorporada nesta nova plataforma de motores Scania, como opção, são os espelhos retrovisores digitais (Mirror View Camera) para uma maior segurança.

“Na Scania, continuamos o nosso caminho estabelecido de disponibilizar uma gama de soluções sustentáveis aos nossos clientes”, afirmou Vlaskamp. “Os combustíveis renováveis e os veículos eletrificados aumentarão drasticamente a sua quota nos próximos anos,



mas todos nós ainda dependemos dos motores de combustão para a nossa vida quotidiana. E é por isso que o novo motor da Scania é tão importante, já que contribuirá para uma descarbonização substancial durante o que resta desta década.”

Por fim, Sebastián Figueroa, Diretor Geral da Scania Ibérica, durante a apresentação internacional da nova cadeia cinemática Scania, destacou 2021 como um ano histórico para a marca. Na verdade, a Scania Ibérica obteve um número recorde de pedidos para um total de 4.474 unidades (camiões e autocarros).

Os novos Scania Super podem agora ser encomendados, embora as primeiras entregas aos clientes não devam ocorrer antes do verão de 2022. A garantia para a gama Super foi alargada para quatro anos (um ano completo e mais três), ou 450.000 km, para o trem de força. 🌱



## Shell regressa a Portugal

A Shell volta ao mercado português e conta já com uma rede de 14 estações de serviço localizadas desde Braga até Tavira. O objetivo da marca é ficar em Portugal durante muitos anos e procurar chegar cada vez mais perto dos clientes Portugueses, aproveitando as oportunidades de negócio e de parcerias. A marca é conhecida pela oferta de soluções energéticas para a mobilidade sustentável, com combustíveis eficientes e de qualidade comprovada que permitem reduzir o consumo e as emissões de CO2. No mercado português a oferta não será exceção, disponibilizando os seus combustíveis V-Power e V-Power Racing, para além de um novo conceito de lojas que espera conquistar o mercado. A Shell está a apostar num modelo de negócio que assenta num modelo de franchising em todo o mundo, e que irá também seguir em Portugal. A marca não regressa diretamente, fá-lo através do Grupo DISA, o mesmo que opera as estações Shell em Espanha, uma holding que já tem presença em Portugal, tendo adquirido em 2020 a marca PRIO.

## Scania

**recebeu a classificação  
ouro por Responsabilidade  
Social Corporativa**



A Scania recebeu a classificação mais elevada da EcoVadis, fornecedor líder de classificações de sustentabilidade empresarial para cadeias de fornecimento globais. A EcoVadis avalia mais de 75.000 empresas em todo o mundo, avaliando a forma como integram os princípios da Responsabilidade Social Corporativa (RSC) nos seus negócios e sistemas de gestão.

“O que torna este prémio ainda mais valioso é que os nossos clientes utilizam esta classificação para avaliar a Scania como potencial fornecedor, contribuindo assim diretamente para as nossas vendas” - referiu a Diretora de Sustentabilidade da Scania, Moa Gezelius.

## Galius abre nova oficina Renault Trucks em Mangualde

A empresa do Grupo Nors, representante exclusivo da Renault Trucks em Portugal, abriu uma nova Unidade Após-venda em Mangualde.

Este novo espaço, situado na Rua da Tapada, nº3, 3530-108 Mangualde, assegura agora toda a atividade de venda e após-venda da Renault Trucks na região de Viseu. As novas instalações, de dois pisos, estão inseridas num lote com 9.078 m<sup>2</sup>, dispõem de 16 baias de trabalho e vão assegurar todos os serviços e necessidades de manutenção e reparação de todo o tipo de veículos Renault Trucks, e incluem ainda uma zona de estacionamento para mais de 100 veículos (pesados e ligeiros).

“O alargamento e a constante modernização da rede após-venda Renault Trucks são um passo importante no reforço do compromisso assumido pela Galius junto dos seus clientes. Desta forma, passamos a proporcionar aos clientes desta região e a todo o tráfego de camiões



Renault Trucks na A25, corredor privilegiado de entrada em Portugal, um ponto estratégico, garantido assim os mais elevados padrões de qualidade da marca”, afirma Afonso Martins, CEO da Galius.

Para além de todas as vantagens para os clientes, fornecedores e parceiros, este investimento num novo ponto de assistência, originou a criação de 20 novos postos de trabalho na região.

## IVECO T-WAY vence Prémio de Design na Alemanha

O IVECO T-WAY recebeu o prestigiado galardão “Excellent Product Design”, alcançando, assim, a vitória na categoria de “Utility Vehicles”, da iniciativa German Design Awards 2022, um dos mais prestigiados no âmbito do design no conjunto do espectro industrial.

Esta iniciativa foi instituída pelo Conselho Alemão de Design, um dos principais centros mundiais de competência em comunicação e gestão de marcas na área do design.

A atribuição deste prémio ao IVECO T-WAY resultou da votação de um painel formado por 37 eminentes especialistas em design, oriundos de 10 países, e em representação dos mais variados campos do design: indústria, empresas, instituições académicas e ciências.

O IVECO T-WAY destaca-se pelo seu design exterior, robusto mas elegante, onde as proporções estéticas entre a cabina e o chassis, juntamente com o proeminente pára-choques totalmente em metal, exprimem potência e confiança. Tudo isto é combinado com um interior de cabina centrado no conforto e segurança do motorista, com excelente ergonomia, tecnologia integrada e conectividade avançada. Cada detalhe foi definido de modo a oferecer a máxima funcionalidade nas missões todo-o-terreno. O design geral caracteriza-se por elementos como o proeminente logótipo, que se destaca na detalhada e elegante grelha, e no formato de assinatura dos faróis. Todos estes elementos de estilo evocam o ADN da IVECO.



revista  
**antram**  
Órgão Oficial da Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias | [www.antram.pt](http://www.antram.pt)

### 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](mailto:informacao@antram.pt)**



**IPTRANS**  
ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

**25**  
ANOS

# ESTÁS NO 9º ANO?

## Cursos Profissionais

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



SELO DE  
CONFORMIDADE  
**EQAVET**

+351 219 836 948  
secretaria@iptrans.com.pt  
[iptrans.com.pt](http://iptrans.com.pt)

Formação de

# Motoristas

O motorista é a imagem da sua empresa!

Garanta a qualidade dos serviços junto dos seus clientes, apostando em profissionais qualificados.



*A formação ANTRAM dirigida a motoristas capacita estes profissionais nos domínios técnico e comportamental, promovendo a realização do serviço de transporte de forma segura e sustentável.*

*Preparamos os formandos para uma condução defensiva, privilegiando a interiorização de conteúdos e comportamentos potenciadores de segurança rodoviária.*

*Fomentamos também a motivação pessoal e profissional, sem esquecer as boas práticas de higiene e saúde no trabalho.*

## Oferta formativa disponível:

- Capacidade Nacional e Internacional
  - CAM – Inicial e Contínua
  - ADR Base e Reciclagem (especializações de Cisternas, Explosivos e Radioativos)
  - Regulamentação Social
    - Tempos de Condução e Repouso e Utilização do Tacógrafo
- Organização do Trabalho dos Trabalhadores Móveis e Livretes Individuais de Controlo
  - Segurança Rodoviária
  - Segurança e Saúde no Trabalho
- Condução Defensiva, Económica e Ambiental
  - Acondicionamento da Carga: Estiva e Amarração
  - Primeiros Socorros
  - Refreshment do Código da estrada

## Confie a formação dos seus motoristas à ANTRAM

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

[www.antram.pt](http://www.antram.pt)



**antram**

Associação Nacional de Transportadores  
Públicos Rodoviários de Mercadorias