

Nº 405 | out/nov/dez 2022 | Trimestral | Ano XLII

# antram

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



## CONGRESSO **antram**

18 e 19 de novembro de 2022  
Centro de Congressos - Hotel EPIC SANA Algarve

A ANTRAM **+** perto de si!



grande entrevista a

### **António Nogueira Leite**

Não temos cuidado deste ciclo virtuoso que permite gerar mais para depois repartir melhor

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

editorial pág. 2

21º Congresso ANTRAM pág. 4

## destaque

Grande entrevista a António Nogueira Leite

Não temos cuidado deste ciclo virtuoso que permite gerar mais para depois repartir melhor

pág. 6

## associativismo

Memorando de Entendimento para melhorar eficiência do Porto de Leixões

pág. 14

## assessoria jurídica

Interpretação do CCTV - Sentença do Tribunal

pág. 20

## trabalho

O Regime Legal do Destacamento de Condutores

pág. 22

## opinião/técnica

O regime das cargas e descargas em território espanhol

pág. 28

## Gestão da qualidade

- Qualidade de uma organização:

Linhas de orientação para atingir o sucesso sustentado

(NP EN ISO 9004:2019)

Faturas em PDF assinadas: o que muda em 2023

pág. 32

## formação e consultoria

CET - Formação e consultoria

pág. 36

## notícias dos associados

## comerciais

pág. 44

Revista ANTRAM nº - 405

**Diretor:** Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** ACT, ANSR, Ana Souta, Carlos Oliveira, Graça Santos, Joana Araújo (FM&A), José António Airosa, José Encarnação, José Maria Bourbon, Leonor Castro (IPTTrans), Lucinda Carneiro (PwC), Luísa Gonçalves, Mónica Silva, Patrícia Correia, PwC, Rui Avelino, 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: regio.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 / regio.centro@antram.pt · **Direção Regional de Lisboa:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - 1800-142 Lisboa / Tel.: 218 610 370 / Fax: 218 686 428 E-mail: regio.lisboa@antram.pt · **Direção Regional do Sul:** MARÉ - Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EB01 - EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 E-mail: neuza.santos@antram.pt · **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, N.º1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 · E-mail: luisa.goncalves@antram.pt · **Design e Maquetagem:** João Cazenave - joao@cazenave.pt · **Impressão:** Grafisol - Edições E Papelarias, Lda - R. das Maçarocas, Business Center, Abrunheira, 2710-056 Sintra · **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





Caro Associado,

Está a chegar ao fim o ano de 2022 que foi, estou certo, um dos mais desafiantes de sempre para as empresas.

Também para a ANTRAM foi um ano de especial dificuldade, durante o qual tudo foi feito para valorizar o sector e proteger as nossas associadas. Alguns dirão que mais poderia ter sido alcançado, o que não deixa de ser verdade, mas, ainda assim, entendo que o balanço é claramente positivo e o nosso sector saiu reforçado nesta fase.

Nestes meses finais do ano, ouvimos falar, sobretudo, de duas coisas. Recessão e aumento de custos.

O nosso Governo diz que a recessão não será tão grande como alguns apregoam e que os custos, sobretudo os salariais, cujos valores são já conhecidos ao nível do Salário Mínimo Nacional - através do acordo de médio prazo de melhoria dos rendimentos e da competitividade, obtido na Concertação Social -, não são elevados, são merecidos e visam permitir repor poder de compra.

Diga-se que a realidade não é ditada pelos Governos. Se assim fosse, não estaríamos agora com uma inflação de quase 9% pois, ainda há muito poucos meses, o nosso Primeiro-Ministro e muitos dos demais líderes europeus, incluindo a Presidente do BCE, negavam essa realidade – basta ver algumas declarações prestadas no início do verão.

Numa palavra: a recessão será a que resultar do mercado e não aquela que está prevista ou orçamentada.

Isto dito, mais importante do que o que nos dizem é o que nós sentimos e, a esse respeito, os meses de Setembro e Outubro estão a deixar sinais inquietantes.

Preparemo-nos, portanto, para um voo difícil, turbulento, inconstante e a menor altitude.

Preparemo-nos, também, para gastar mais dinheiro nesse voo. Seja em salários – mantemos o propósito de não deixar o nosso sector aproximar-se do Salário Mínimo Nacional -, seja em combustível, seja em equipamento (muitas empresas ainda não têm a noção real do custo actual das viaturas...).

Resta, então, tentar perceber como sobreviver. Uma das formas é repercutir no mercado os aumentos dos custos. Porém, uma outra, seguramente muito importante numa altura em que a economia está em desaceleração, é através da produtividade.

A produtividade não é mais do que um rácio entre produção e quantidade de factores produtivos utilizados. De uma forma simplista, fazer o máximo possível com o mínimo imprescindível.

Este terá que ser um dos focos principais dos nossos empresários. Poupar em tudo o que for possível mantendo o foco de produzir o máximo. Decisões de investimento em frota, alocação de viaturas às operações, gestão dos tempos de imobilização junto dos clientes, conjugação de fretes/tempo, quilómetros em vazio, ajustamento da frota disponível ao trabalho existente e motivação dos quadros, deverão, pois, ser foco central da gestão de todos nós.

Como diz Paul Krugman, *Prémio Nobel da Economia*:

**“A produtividade não é tudo, mas, a longo prazo, é quase tudo.**

A capacidade de um país melhorar o seu nível de vida ao longo do tempo depende quase inteiramente da sua **capacidade de aumentar a quantidade produzida por trabalhador.**”

Nesta revista terão a oportunidade de ler a entrevista do Professor António Nogueira Leite, na qual este, para além de muitos outros temas da actualidade, aborda com especial sabedoria o tema da produtividade, dando-nos algumas pistas muito importantes para a nossa gestão diária.

Por fim, não deixo de dar uma palavra ao Congresso e à importância que esse fórum de discussão tem para o sector. Muito me agradará que, uma vez mais, possa ver sair do Congresso um sector mais unido, mais consciente das dificuldades e que consiga dar uma ideia clara à associação das principais linhas de actuação dos Órgãos Sociais para os próximos 12 meses, independentemente de quem os vier a integrar. 🌱

# 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
  - Gestor de Tráfego
  - ADR para Gestores e Quadros
  - Acondicionamento de Carga: Estiva e Amarração
  - Condução Defensiva, Económica e Ambiental
  - Segurança e Saúde no Trabalho
  - Segurança Rodoviária
- Etc.

## Novidade

- Curso de Formação Contínua de Motoristas de Veículos Pesados de Mercadorias (CAM - Renovação de CQM)
- Certificado pelo IMT, I.P.

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

  
formação online  
antram

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

Para mais informações e inscrições contacte os Serviços Regionais ou a Direção Comercial

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



18 e 19 de novembro de 2022

Centro de Congressos - Hotel EPIC SANA Algarve

## Sexta-feira, 18 de novembro

**11h00**

Receção e Credenciação de Participantes

**12h00**

Visita Institucional aos espaços de exposição

**13h00**

Almoço de Boas Vindas

**15h30**

Sessão Solene de Abertura

**Pedro Polónio**

(presidente da ANTRAM)

**Hugo Santos Mendes**

(secretário de Estado das Infraestruturas)

**José Carlos Rolo**

(presidente da Câmara Municipal de Albufeira)

**16h00**

**1º Painel**



O mundo atual e seus reflexos no setor

Moderador:

**Nelma Serpa Pinto**

(jornalista pivot da SIC)

Oradores convidados:

**António Ramalho**

(economista)

**António Brochado Correia**

(presidente da PwC)

**Álvaro Beleza**

(presidente do Conselho Coordenador SEDES)

**18h30**

Networking com expositores

Momento musical

**20h00**

Jantar



## Programa Provisório

A ANTRAM + perto de si!

## Sábado, 19 de novembro

**09h30**

**2º Painel - Reunião de Associados** (Parte I)

(Reservado aos Associados inscritos no congresso)

Linhas de atuação associativas em 2022

Apresentação de Vídeo Institucional

- "Ter em mãos uma missão"



**11h00**

Coffee Break



**11h30**

**2º Painel - Reunião de Associados** (Parte II)

(Reservado aos Associados inscritos no congresso)

O que esperar de 2023?

Mensagem de Marian Raluca

(diretora geral da Delegação Permanente da IRU na União Europeia)

Medidas de apoio para o setor. A futura atuação da ANTRAM.

**13h00**

Almoço de Trabalho

**15h00**

**3º Painel**

Sessão Técnica - Gestão económica das frotas

**15h45**

**4º Painel**

Intervenção Motivacional Especial - **José Pedro Cobra**

**16h45**

Sessão de Encerramento

**Pedro Polónio**

(presidente da ANTRAM)

**17h00**

Sessão de Entrega do livro "Gestão Económica de Frotas Rodoviárias – a formação do preço no transporte de mercadorias", de João Reis Simões (stand ANTRAM)

**20h00**

Cocktail

**20h30**

Jantar de Gala



Entrega de "Prémios Fidelidade ANTRAM"

com o alto patrocínio



V O L V O



Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



Sharing the load



frigicoll

NEOPARTS  
EQUIPAMENTOS, S.A.  
- DESDE 1980 -



KÄRCHER



ARQUICONSULT  
Your success. Our solutions.



F.R.E.G.O.  
CORPORACIÓN DE SERVICIOS - INTEGRACIÓN LOGÍSTICA

BRIDGESTONE  
Solutions for your journey



# António Nogueira Leite

## Não temos cuidado deste ciclo virtuoso que permite gerar mais para depois repartir melhor

**F**oi assinado um acordo de médio prazo para a melhoria dos salários e da competitividade que refere que se pretende aumentar em 2% a produtividade, os salários alcançarão 48% no peso da riqueza nacional e também melhorar a competitividade internacional, continuando a convergir com a União Europeia. Pretende-se que os salários cresçam 5,1% em 2023 até 4,6% em 2026. Qual a sua visão sobre este acordo?

Eu penso que o acordo é, essencialmente, um sinal de natureza política que o primeiro ministro quis dar e que as confederações empresariais e a UGT decidiram acompanhar. Mas numa economia de mercado, a variação dos salários não é pré-determinada, depende das condições de funcionamento da economia, da conjuntura externa, dos próprios ganhos de produtividade... Este acordo resulta de compromissos políticos anteriores do primeiro-ministro perante os portugueses e também resulta, julgo eu, da constatação de que, ao longo dos últimos 20 anos, os salários têm vindo a perder peso no produto. Daí essa preocupação de voltar a um equilíbrio mais próximo daquilo que tivemos até ao início deste século. Eu vejo o acordo essencialmente como um sinal de que se pretende estabilidade, que os ganhos de produtividade possam ser partilhados adequadamente pelos trabalhadores e de que se estima que possa haver alguma estabilidade nos próximos tempos, algo altamente incerto, nomeadamente esta última parte, porque estamos no meio de uma guerra, com um problema complexo de abastecimento de combustíveis e tudo isso é



uma incerteza que acresce à incerteza habitual na economia...

***Parece-lhe um bom princípio essa ideia de tentar reforçar o peso dos salários, tendo como referência a média europeia?***

Não tem que ser assim. Tinha que haver um grande esforço coletivo para a melhoria da produtividade. Identificar quais é que são os problemas que têm impedido a produtividade - e nós sabemos quais são. Muitos têm a ver com os custos de contexto, o funcionamento da justiça, a democracia e a maior dificuldade de muitos serviços públicos em agirem celeremente porque estão muito depauperados de recursos humanos e materiais. Têm a ver ainda com a incapacidade que Portugal tem tido de manter os seus melhores, sobretudo os mais jovens. Eu focar-me-ia muito na va-

riação da produtividade e, depois, em tentar, através da concertação, que os ganhos que fossem obtidos fossem apropriados de uma forma relativamente justa. Mas não ia buscar um benchmark específico. Não vale a pena pôr demasiados limites quantitativos, porque nenhum deles vai ser satisfeito e isso depois também descredibiliza o acordo.

O lado positivo do acordo é haver um entendimento das entidades patronais, do governo e do sindicato (daquele que, normalmente, está de acordo). Vale a pena tentar planear o futuro com alguma estabilidade, até porque nós sabemos que, para o investimento, a estabilidade é fundamental. Mas os salários não são fixados ex-ante no setor privado. Cada empresa é uma realidade diferente. As crises afetam sectores de uma forma diferente e os ventos bons também empurram os

setores de forma diferente. Devemos explicar às pessoas que deixar o mercado funcionar, uma vez resolvidas as falhas de mercado, é melhor do que planeamento central.

**Referiu dois aspetos que constarão do acordo: a questão da burocracia - é referido, especificamente, o caso da Segurança Social...**

A segurança social neste momento é um problema inimaginável num país desenvolvido, não só do ponto de vista das empresas. Mas é também um problema muito grave para as pessoas que chegaram ao fim da sua carreira contributiva e esperam demasiado tempo pela reforma a que já têm direito. E isso é particularmente injusto com as pessoas que contribuíram uma vida inteira.

## Muito focados na repartição do bolo e nada preocupados com o crescimento do bolo

**O acordo fala em incentivos para melhorar a capitalização das empresas, a autonomia financeira, apoiar o investimento em conhecimento e em simplificação e modernização administrativa, designadamente na segurança social. Diz ainda que há medidas fiscais e financeiras e fala-se também no crescimento da dimensão das empresas. Há também medidas para fixação do talento dos jovens qualificados do país. Estas medidas que comentário lhe merecem?**

Em termos gerais, estou de acordo. A questão é como é que elas se fazem com uma





economia de “creche”. O importante é dar um horizonte de estabilidade, não estar a alterar permanentemente as leis – garantir previsibilidade. E é preciso ir tentando aliviar, na medida do possível, a fiscalidade das empresas, porque aí nós comparamos mal com os outros países da União Europeia.

Repare que, se as empresas não crescerem, a economia não cresce. Se as empresas não gerarem valor para os seus acionistas e o repartirem pela sua cadeia de valor e pelos seus funcionários, as pessoas também não vão melhorar a sua condição de vida. A economia portuguesa não funciona por decreto, ela funciona no terreno. Existem agentes económicos que conseguem produzir bens ou serviços que outras pessoas querem consumir. Tudo o que seja aumentar a capacidade do bolo permite depois uma melhor repartição do bolo. Nós estamos, nas últimas décadas, muito focados na repartição do bolo e nada preocupados com o crescimento do bolo. É necessário criar condições para que a economia portuguesa cresça... Porque, por exemplo, porque é que os jovens se vão embora? O que nós verificamos é que estes vão para Espanha, França, Inglaterra ou para outros países europeus. Com as qualificações que têm, existem empresas nesses países que lhes pagam salários bastante mais elevados,

produzindo os mesmos bens e serviços que as empresas portuguesas, muitas vezes vendendo para os mesmos mercados. Não só lhes pagam salários mais elevados como também lhes dão uma perspetiva de carreira que eles entendem não ter em Portugal.

Isto é um exercício que também é das empresas. Estas também têm que criar carreiras atraentes, sobretudo para as pessoas de maior qualidade. Mas isso só acontece se as empresas tiverem um ambiente à sua volta que é favorável à sua atividade e que as permite crescer. E nós não temos cuidado deste ciclo virtuoso que permite gerar mais para depois repartir melhor.

***Também há a questão da qualidade das lideranças, dos próprios empresários em termos da sua preparação e da sua visão da necessidade de apostar em quadros qualificados e em valorizar os seus recursos humanos...***

Isso é verdade. Eu acho que a mudança geracional que está a acontecer é positiva e, em muitas situações, é importante e vai ter uma marca relevante. Durante muitas décadas, as nossas conversas eram sobre dissociar o património pessoal do património empresarial. Depois, passou a ser tratar a empresa, percebendo que ter 10% de algo muito grande pode ser muito mais do que ter 100% de algo

que não vale nada ou que vale muito pouco. Finalmente, veio a aposta na qualificação. Esta geração é bastante mais qualificada.

Muitas das pessoas que estão a meio da sua carreira profissional estão muito mais preocupadas com a atualização e valorização constantes. Essas pessoas, na frente das organizações, poderão ajudar a que a situação melhore. Não nos podemos esquecer porém que, muitas vezes, quando nós dizemos que os nossos gestores são muito pouco qualificados, isso também tem que ver com o nosso tecido empresarial, em que muitas são pequenas e microempresas nas quais, basicamente, trabalha a família e um ou dois empregados. Por isso é que é preciso que haja incentivos para que as empresas se juntem, cresçam, para que os acionistas sejam retribuídos pelo risco que estão a correr e pelo esforço que desenvolvem e para que, depois, os trabalhadores também possam beneficiar de uma quota parte que seja razoável e que os motive a trabalhar...

## Só vamos ter estado social se a economia crescer mais

***É sempre um meio para atingir um fim: se tivermos profissionais mais estimulados, eles também provavelmente são mais fiéis à sua própria organização e contribuem também para o valor...***

Tomar conta, no bom sentido, do fator humano, é um desafio cada vez maior e mais importante. É também importante que os gestores saibam como fazê-lo, porque isto não é só empírico: há algum conhecimento que nos permite fazê-lo melhor, com a experiência que entretanto temos.

É fundamental estabilidade. É o aspeto de que gosto neste acordo. Mas é preciso perceber que é necessário resolver os vários nós górdios que nós apontamos há anos e que continuam sem se resolver. Alguns até estão piores! É o grande desafio do país.

Por outro lado, é importante convencermos-nos de que só vamos ter estado social se a economia crescer mais. Até porque a demografia é um problema adverso em Portugal que devíamos ter começado a tratar há 30 anos...

***Portugal era o país da Europa com mais altas taxas de natalidade. Agora, somos um dos mais velhos...***

Estamos com uma pirâmide invertida. Sig-

nifica que os que estão a trabalhar, que são uma percentagem cada vez menor do total de portugueses, precisam de ter condições para o fazer, criando valor suficiente para sustentar dignamente uma nação mais envelhecida.

### ***A solução também passa um bocado pelos imigrantes...***

Infelizmente não tenho visto a substituição dos jovens portugueses de extraordinária qualidade que vão trabalhar para o estrangeiro, por pessoas igualmente qualificadas... Tenham nascido em Portugal ou noutra sítio, temos que ter no país as qualificações necessárias para que a atividade do país gere o valor suficiente para cuidar de todos. Essa é a ideia de estado social. Para isso, temos que ter cá os melhores, sejam portugueses ou estrangeiros.

### ***E, daí, a fixação de talentos ser importante...***

Ser fundamental! Fixação e atração. Nós não nos podemos esquecer de que concorremos contra muitos países que têm um esforço pró-ativo em cativar as pessoas mais competentes, mais capazes e que mais vão ajudar esses países a crescer. E acho que Portugal também tem que fazer esse esforço. Devemos tentar ativamente que os melhores venham para Portugal.

Há um número muito grande de excelentes alunos do Técnico que todos os anos se vai embora, os melhores alunos da Nova e da Católica vão-se embora... Temos de criar em Portugal condições para que eles fiquem.

## **O investimento público nunca foi tão baixo, em percentagem do produto, como entre 2016 e 2020**

***Em 2022 Portugal apenas cresceu 0,2%. O governo estima que o investimento público, agora em 2023, suba bastante, que vá até 3,5% do PIB. Para além de lhe pedir um comentário geral sobre o tema, perguntou-lhe se nós não estamos muito dependentes do investimento público.***

Desde os anos 60 que o investimento público nunca foi tão baixo, em percentagem do produto, como entre 2016 e 2020. Todo o tempo de Salazar, Caetano, a maior parte dos anos do PREC, os anos que se seguiram, a própria



### **PERFIL**

Nascido a 3 de março de 1962, em Lisboa, António do Pranto Nogueira Leite é licenciado em Economia pela Universidade Católica Portuguesa e doutorado na University of Illinois at Urbana Champaign, sempre em áreas ligadas à economia. Atualmente ocupa diversos cargos, sendo Presidente do Conselho de Administração da Sociedade Ponto Verde SA, Vogal do Conselho de Administração da Mapfre Seguros Gerais, SA, e Presidente do Conselho de Supervisão da Nexponor, SICAFI, SA. É Professor Catedrático da Universidade Nova da Lisboa desde 1995. Ao longo seu percurso, destaca-se a posição de Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, que assumiu entre Outubro de 1999 e Agosto de 2000, e diversos cargos de administração em várias instituições como a EDP Renováveis, Caixa Geral de Depósitos, Caixa Banco de Investimento, José de Mello Investimentos e Bolsa de Valores de Lisboa." É também autor de vários livros e de artigos científicos. Foi premiado várias vezes, a última das quais em 2016, quando recebeu o Prémio Carreira Litoral Awards.

Troika – neste período o investimento público foi superior àquilo que tem sido nos últimos anos. Qual é que é a consequência disso? Muito desse investimento público é investimento na própria administração, comprando equipamentos, substituindo equipamentos, é investimento que tem em vista melhorar a produtividade da administração pública. Hoje em dia, temos, de facto, serviços muito depauperados em termos de investimento e, ao mesmo tempo, uma redução muito grande dos custos operacionais. Cortou-se nas despesas de capital e nas operacionais e o que é que nós temos hoje? Uma administração pública que tem uma

enorme dificuldade em responder aos desafios que os cidadãos e as empresas lhes colocam no dia-a-dia.

Porquê? Porque não se investiu...

O governo, sabendo disso, decidiu apresentar e aprovar um PRR em que há muitas verbas para a administração pública, exatamente para substituir o capital que não foi substituído... O stock de capital público, desde 2015, tem vindo sempre a diminuir. O que é que isso significa? Significa que parte do PRR não está disponível para o resto da economia porque era preciso para a administração pública, por falta de investimento, já



com o doutor António Costa como primeiro-ministro. Não é que ele fosse elevado antes, mas baixou ainda mais.

Eu acho que há algumas circunstâncias em que se pode justificar o investimento e a ajuda do estado mas, no essencial, o que as empresas precisam é de condições para poder atuar, valorizando o investimento que elas próprias fazem. As empresas também só vão fazer investimento nos próximos anos se, por um lado, se conseguirem ultrapassar esta convulsão em que estamos e, por outro lado, se as condições dos mercados e do país justificarem esse investimento.

Portugal é um país bastante descapitalizado, as nossas empresas têm uma estrutura de capital que, em regra, não compara bem com equivalentes noutros países e estão muito mais dependentes do crédito. O governo denota essa preocupação – aliás, o governo de António Costa tem tido sempre a preocupação de tentar criar instrumentos que ajudem a capitalizar as empresas. Infelizmente, muita da poupança portuguesa não é reciclada para fundos de investimento ou diretamente para investimento, tão facilmente como em muitos outros países. Basta ir a Espanha. Por isso, muitos dos gestores de fundos de inves-

timento em Portugal atuam com fundos públicos. Isso gera necessariamente uma flexibilidade e uma capacidade de atuação inferior do que se tivessem a responder aos detentores da poupança investida nesses fundos, que são profissionais mas que não têm que seguir todo um procedimento que entidades públicas necessariamente têm que seguir.

O governo tem-se esforçado muito, as coisas têm acontecido mas não em quantidade e qualidade suficiente para a necessidade do nosso tecido empresarial. Também é preciso que os empresários estejam abertos a isso: têm que estar abertos a partilhar alguma coisa para poder sobreviver melhor ou crescer. O que não é possível é eu querer ter mais capital alheio mas não querer abdicar do poder na minha organização. É evidente que há aqui uma questão de governo das organizações... Há uma iniciativa que está a decorrer, que é lançada pelo setor privado através do Business Round Table Portugal, que visa ajudar as PME a terem melhor governo societário. É evidente que as pessoas têm que estar abertas a isso...

Portugal tem a vantagem de, em certas zonas do país, ter pessoas muito empreendedoras. Mas é preciso saber transformar o





empreendedorismo em gestão moderna e em crescimento. Por isso é que eu acho que esta iniciativa do Business Round Table, onde estão as maiores empresas portuguesas, tentando ajudar, com vários parceiros, é muito importante.

***Falando agora do orçamento de estado para 2023, que aponta para um crescimento de 1,3% do PIB, já ouvimos as notícias do FMI menos otimistas. Qual é a sua avaliação sobre isto?***

A minha avaliação é que nós estamos muito dependentes da evolução externa - sempre estivemos - mais ainda numa situação em que o foco dos problemas não é gerado por nós mas em que nós sentimos esses problemas. À data de hoje, outubro, a previsão do governo está no limite superior do que eu considero possível. Não diria que é de um otimismo exagerado: se as coisas correrem bem podemos ter um crescimento muito ténue. Mas não podemos excluir a possibilidade de as coisas correrem um bocadinho pior.

Eu não esperaria um cataclismo económico em 2023. Se tudo correr bem, podemos ter um crescimento em linha com as previsões do orçamento, mas temos que ter a consciência de que esse é um dos melhores cenários que podemos, eventualmente, ter. O que é importante é ir observando os dados à medida que eles forem acontecendo e ir revendo as nossas previsões e as nossas atuações enquanto gestores, em função daquilo que é transitório. Não estou a dizer para se alterar a estratégia permanentemente mas, naquilo que é tático, ter a noção de que, daqui a 3 meses, podemos ter informação muito diferente daquela que temos hoje e que ninguém estava a prever, porque estamos perante fenómenos que não são económicos, mas que têm repercussão económica.

**As pessoas só entendem como perda quando cortam, não entendem a perda quando o mesmo lhes permite comprar menos**

***A taxa de IRS vai baixar, no segundo degrau vai baixar para 21%, vai haver uma atualização dos escalões em 5,1% para que não haja uma perda real do rendimento, penso que já tivemos essa perda em 2022, portanto essa não vai ser repostada...***

Não. O que se consolida é uma perda muito grande de rendimento para os portugueses. Há um aumento muito grande dos impostos em 2022 porque tivemos uma atualização de 0,9%, com uma inflação que vai andar perto de 9%. Temos, pelo menos, essa perda de 8%. O que o governo veio dizer é que não quer passar outra perda para o ano que vem. O que acontece é que ainda há alguma ilusão monetária e as pessoas só entendem como perda quando cortam, não entendem a perda quando o mesmo lhes permite comprar menos, que é mesma coisa, economicamente.

***Em relação às famílias com empréstimos à habitação, o governo anunciou que iria permitir que as pessoas fizessem retenção de IRS no escalão imediatamente inferior. Como vê esta medida?***

O governo o que está é a dar um adiantamento de tesouraria às famílias. Por outro lado, aparentemente vai surgir legislação, muito em breve, que permitirá às pessoas terem o direito de iniciar e despoletar uma negociação com os bancos para alterar maturidades e eventualmente taxas, mas isso, dependendo da negociação. Criar condições para que as pessoas tenham o direito de promover uma negociação.

Devo dizer que percebo o governo, embora a maior parte das pessoas não vá gostar daquilo que eu vou dizer. As pessoas, quando contraem um empréstimo à habitação, têm de ter a noção de que, sobretudo se tivermos a falar daqueles que foram contraídos nos últimos anos, estavam numa situação absolutamente anormal de baixa de taxas. Tinham que ter, certamente, feito as simulações e o cálculo de esforços para um ponto em que as taxas estivessem em valores normais. Ora, hoje, com valores muito mais altos, ainda estão em valores historicamente baixos. Se o governo vai usar o dinheiro dos portugueses para acudir agora, então já sabemos que o orçamento vai ter uma rubrica cada vez maior, num universo de 94 mil milhões de euros (que é o total de crédito à habitação). O incentivo não é correto. Uma coisa é uma empresa que sofreu um impacto por causa da guerra, que aumentou brutalmente o preço dos combustíveis e que podia não ter antecipado um choque desta dimensão. Os juros, sabíamos que iam necessariamente crescer, porque estavam anormalmente baixos. O governo não pode ser pai e mãe para quem não quis precaver-se para um dia mais difícil.

É muito mau para os bancos ficarem com as casas dos devedores. É uma situação altamente penalizante do capital do banco e, portanto, eu espero que haja mais ruído do que propriamente problema: penso que os bancos aprenderam com o que fizeram de errado na década anterior e não terão cometido esses excessos agora no crédito à habitação.

**A (...) administração pública (...) está numa fase quase catastrófica por falta de gestão**

### ***A dívida e o défice têm tido evoluções favoráveis. Mas não existe um problema de ineficiência na gestão da despesa pública? Como é que olha para esta questão?***

É um problema antigo e nós nunca tivemos verdadeira racionalização da despesa pública. As várias almofadas que os governos foram usando para não racionalizar foram-se esgotando. Uma coisa que os governos fizeram foi não investir, já falámos disso. Outra, foi gastar muito pouco em termos operacionais e a última tem que ver com os próprios funcionários públicos. Estes vão ter uma perda de rendimento real gigantesca em 2022 e 2023. Porquê? Porque vão ter uma perda de cerca de 8% este ano e, depois – exceto aqueles que têm de facto os salários mais baixos –, os mais especializados vão ter aumentos muito pequenos. No conjunto dos dois anos vão ter aumentos muito inferiores aquilo que é a norma no setor privado. O governo não tem muito mais margem para cortar aqui porque, entretanto, também o número de funcionários públicos aumentou muito nos últimos anos. O governo tem agora a situação ideal para racionalizar a sério a organização do estado, visto que vai alocar cerca de 4 mil milhões de euros à transformação digital da administração pública. Estes 4 mil milhões têm que representar novos processos, novos organigramas, novas maneiras de prestar os serviços... O estado deveria ser capaz de, não gastando mais, prestar muito melhores serviços às empresas e às famílias. Mas, para isso, não serve apenas investir em sistemas, em material informático e em cablagem, têm que se alterar processos, que se reestruturar as organizações, que modificar as formas de trabalho e, no fim, - mas isso já é, talvez, pedir muito em Portugal -, deveria ter na função pública, de uma forma mais clara, benefícios para as pessoas que mais fazem. Na administração pública existe uma enorme falta de incentivo ao trabalho, o que acaba por ser uma penalização daqueles muitos funcionários que trabalham como se estivessem a ser bem incentivados. Eu acho que a área da administração pública em Portugal há muitos anos que é problemática mas neste momento está numa fase quase catastrófica por falta de gestão.

### ***Outra questão é a do salário mínimo para o setor privado. O que é que pensa deste aumento de 8% para este ano e dos objetivos do governo para os próximos anos?***

O salário mínimo em Portugal é muito baixo mas todos os salários em Portugal começam

a ser muito baixos e, a certa altura, aquilo que temos é um país de igualdade na desgraça, numa parte enorme da sociedade portuguesa. Para além disso, este aumento do salário mínimo nalgumas empresas pode ser problemático. Não acho bem um mecanismo, que já foi acordado antes destes acordos no passado, em que o governo paga às empresas para que elas possam aumentar o salário mínimo, porque isso não faz nenhum sentido, leva a uma sovietação crescente da economia e acho estranho que os dirigentes associativos se submetam a isso. Gostava que houvesse uma task force, um grande empenho em melhorar as condições para que possamos ser mais produtivos.

Eu percebo que devemos almejar subidas do salário mínimo mas temos que perceber que, se não aumentarmos a produtividade, até podemos aumentar salário mínimo, mas vamos estar numa economia que é uma ficção e as ficções não duram para sempre.

Portugal tem um número absurdamente elevado de pessoas a ganhar o salário mínimo. O salário médio está muito mais próximo do salário mínimo em Portugal do que em todos os países europeus com quem nós nos comparamos. E isso não é um sinal positivo.

## O transporte rodoviário não vai desaparecer, vai é ser um transporte mais limpo

***Falando agora dos transportes: outra questão que também é referida é que o preço dos passes dos transportes públicos vai ficar congelado, graças ao fundo ambiental. Aqui penso que a justificação será as questões da sustentabilidade ambiental que podem justificar o apoio ao transporte coletivo ou transporte público. Como é que olha para este tema e para a política da mobilidade?***

Eu acho que a política de mobilidade está muito centrada, e não é só em Portugal, nos objetivos ambientais e por isso nós vamos ter inevitavelmente um caminho para a eletrificação. Se o caminho para a eletrificação significa a predominância da via férrea sobre a rodovia, eu tenho dúvidas. Agora vamos ter uma transformação grande inclusivamente na própria rodovia.

Não é económico que os portugueses passem a andar todos de comboio porque este transporte não tem a mesma economia e capilaridade do transporte por rodovia.

Uma coisa é nas cidades. Aí, creio que vamos caminhar para a preponderância de meios alternativos ao automóvel...

Fora das cidades, acho que a intermodalidade vai ser cada vez mais importante mas o transporte rodoviário não vai desaparecer, vai é ser um transporte mais limpo. Vamos fazer grandes investimentos nessa área - os países mais desenvolvidos e a Europa, que gosta de dar um sinal nessas áreas. Estamos num período de transformações gigantescas em muitas áreas, incluindo os transportes.

***No caso das mercadorias, há empresas que têm as suas próprias frotas e outras que fornecem serviços de transportes. Não acha que podia fazer sentido haver alguma diferenciação para se fomentar mais o transporte por conta de outrem, uma vez que, em tese, é uma solução mais eficiente, porque tem tendência para otimizar a sua capacidade de carga?***

Eu percebo o argumento, mas eu acho que todas as empresas procuram sempre a solução mais eficiente.

É uma questão de gestão. Eu já trabalhei em grandes empresas que tinham uma distribuição importante e que não tinham frota, exatamente porque achavam que o melhor era externalizar, ainda que de uma forma altamente contratada. A melhoria da gestão vai levar aqui a que o melhor sistema naturalmente se imponha.

## A realidade impôs-se

***Sobre a privatização da TAP. Há alguns anos, o partido socialista dizia que privatizar a TAP nunca. Agora, de repente, o Primeiro Ministro aparece a falar na privatização da TAP. O que é que mudou?***

Desde há muitos anos que o Partido Socialista consegue, basicamente, ter, em cada momento, a narrativa que lhe interessa, sem que pague por isso. É um mérito que o PS e o governo têm, analisando politicamente.

Do ponto de vista do país, não estou nada surpreendido de que a decisão seja esta. Porquê? Porque é muito difícil gerir uma empresa, com os vícios que as empresas que foram, durante muitos anos, empresas públicas, necessariamente têm... São muito menos flexíveis do que as empresas que nasceram e foram sempre privadas.

É tudo diferente. É a atitude das pessoas... Com a dimensão que tem, muito dificilmente



te (a TAP) é uma empresa competitiva que sobreviva num ambiente cada vez mais difícil da aeronáutica comercial. Teria de ganhar escala de outra forma e isto parece-me absolutamente inevitável. Ou a Lufthansa ou outra companhia qualquer. Na altura do discurso das caravelas, ainda havia margem para números políticos. Agora, a realidade impôs-se.

#### **Falando de estratégia, penso que leciono a corporate governance and strategy na NOVA SBE**

Sim, podemos traduzir por “governo corporativo e estratégia”. Ou seja, como é que as empresas devem ter a administração, relação com os acionistas, com os credores...

As empresas com um bom governo têm sempre os stakeholders mais interessados na empresa e com os diferentes interesses melhor resolvidos. Uma das questões que nós tratamos sempre é como é que criamos mecanismos para que as empresas que não são geridas pelos proprietários estejam a defender os interesses dos proprietários. É uma questão fundamental: se eu invisto, eu quero que alguém esteja a defender os meus interesses enquanto capitalista e não os interesses de quem lá está sentado. É hoje uma área da gestão e das finanças que é considerada muito importante porque as empresas bem governadas, em geral, também são empresas mais resilientes. Há muitos estudos que apontam no sentido de que o melhor governo das empresas significa melhores resultados.

#### **Também é Presidente da direção do Fórum Oceano, da área do cluster da economia**

#### **do mar. Quais são as principais finalidades e os principais desafios que se colocam à economia do mar e a Portugal?**

A economia do mar tem estado muito nas bocas do mundo. Desde há uns 20 anos, depois daquele trabalho do professor Hernâni Lopes, tem crescido, ainda que de uma forma relativamente silenciosa. Porquê? Porque a economia do mar abrange o turismo de mar, que tem crescido em Portugal - hoje em dia o país está cheio de estações náuticas, quer no mar quer em zonas fluviais, que são uma forma de reter populações e criar valor através do desporto, do turismo, da recreação e dos serviços prestados a toda essa gente. Há no Alqueva, em Cabeceiras de Basto, no Douro... para além do mar.

A outra área é a das pescas e da transformação do pescado - tradicional e também farming (aquacultura), quer em termos offshore quer em viveiros. Precisamos aqui de algumas alterações legislativas, mas é uma área em que Portugal tem potencial grande. Basta pensar que a Grécia é muito maior do que nós nessa atividade, uma atividade que gera muito valor.

Depois temos a energia... Nos próximos tempos, uma empresa sueca vai criar um novo protótipo, exatamente para tentar usar o valor energético das ondas. Em Portugal é muito difícil a Eolic Offshore, por causa da profundidade, mas uma das soluções que está já em funcionamento, em protótipo, que já produz eletricidade e fornece à rede, é no norte, com um projeto que se chama Wing Float. Faz amarrações a grandes profundidades.

E temos tudo o que se relacione com a bio-

tecnologia do mar para efeitos de farmácia, da própria alimentação humana...

Mais tarde, a exploração dos recursos minerais da nossa plataforma continental, que é uma das maiores do mundo. Mas isso implicaria capital que o país não tem neste momento...

#### **Ainda em relação ao Fórum Oceano, uma das atividades relaciona-se com portos, transporte e logística. Até que ponto é que vos interessa, por exemplo, estabelecer relações com associações empresariais, como é o caso da ANTRAM?**

Interessa bastante porque, nomeadamente, somos líderes de um programa internacional, subordinado à ideia de que os portos podem ser um centro de inovação e de criação empresarial ligado ao mar. Ora, a intermodalidade do transporte é uma característica que não pode ser ignorada, estejamos a olhá-lo do lado do transporte marítimo ou do lado do transporte terrestre. Trazer todos os intervenientes com um papel direto e indireto é fundamental.

#### **Onde é gostaria de ver o seu país daqui a 10 anos?**

Daqui a 10 anos gostaria de ter um país que continuasse a ser livre.

Gostaria que aquilo que são os problemas de que andamos sempre a falar tivessem sido resolvidos: o novo aeroporto, os transportes...

E, sobretudo, que o discurso já não seja “temos de olhar para a questão da produtividade” mas antes “estão a ver como foi importante mexer nos fatores que influenciam a produtividade”. 

# Memorando de Entendimento para melhorar eficiência do Porto de Leixões

No passado dia 20 de setembro foi assinado um Memorando de Entendimento que tem por objeto aumentar a eficiência do Porto de Leixões.



O documento foi subscrito pela APDL (Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A.), ANTRAM (Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias), AGEPOR (Associação dos Agentes de Navegação de Portugal), APAT (Associação dos Transitários de Portugal), TCL (Terminal de Contentores de Leixões, S. A.), e TCGL (Terminal De Carga Geral E De Granéis De Leixões S.A.). Reconhecendo as dificuldades sentidas pelas empresas diretamente envolvidas nas operações naquele porto, os signatários concordaram, entre si, promover a adoção de medidas que tragam eficiência e produtividade à operação de transporte de contentores, contribuindo para a otimização da cadeia logística e mitigação dos constrangimentos existentes, não só no que toca à necessidade de distribuir as horas de carga e descarga de contentores ao longo do dia, de forma a evitar o acumular de viaturas em horas de pico junto do Porto de Leixões, mas também à eventual necessidade de alargamento dos horários de funcionamento dos *depots*. A APDL e os operadores portuários - o TCL

e o TCGL - comprometem-se a promover a melhoria das condições de serviço, infraestruturas e equipamentos, nomeadamente através da implementação de sistemas de monitorização de tempos nos terminais e da divulgação de informação sobre a atividade do porto, em especial a evolução da curva e os picos de atividade diários e a situação nos diversos parques do terminal. Ficou ainda acordado a criação de um grupo de trabalho para acompanhar a implementação deste memorando. Recorde-se que os tempos de espera a aguardar uma operação, em que o veículo está completamente parado, é uma das causas que contribui para uma menor eficiência do setor, com penalização direta para as empresas transportadoras. O reconhecimento desta realidade, com a fixação de valores indemnizatórios a atribuir às empresas verificados determinados pressupostos, já foi feito por uma legislação publicada no ano passado – Decreto-Lei n.º 7/2021, de 13 julho – na qual foi consagrada uma tabela de paralisação. Mais se diga, que esta mesma legislação teve como génese um Acordo celebrado entre o governo e os principais operadores do mercado na cadeia de transporte, que expressamente aceitaram a necessidade de prever estas compensações pecuniárias conforme valores estabelecidos (ver tabela infra).

ciência do setor, com penalização direta para as empresas transportadoras. O reconhecimento desta realidade, com a fixação de valores indemnizatórios a atribuir às empresas verificados determinados pressupostos, já foi feito por uma legislação publicada no ano passado – Decreto-Lei n.º 7/2021, de 13 julho – na qual foi consagrada uma tabela de paralisação. Mais se diga, que esta mesma legislação teve como génese um Acordo celebrado entre o governo e os principais operadores do mercado na cadeia de transporte, que expressamente aceitaram a necessidade de prever estas compensações pecuniárias conforme valores estabelecidos (ver tabela infra).

| CATEGORIA  | NACIONAL    | IBÉRICO     | INTERNACIONAL |
|--|-------------|-------------|---------------|
| Veículos iguais ou superiores a 2,5 até 3,5 ton. | 12,00€/Hora | 13,00€/Hora | 14,00€/Hora   |
| Veículos superiores a 3,5 toneladas até 7,5 ton. | 15,00€/Hora | 16,00€/Hora | 17,00€/Hora   |
| Veículos superiores a 7,5 até 11 ton.            | 18,00€/Hora | 19,50€/Hora | 21,00€/Hora   |
| Pesados superiores 11 a 19 ton.                  | 24,00€/Hora | 25,50€/Hora | 27,50€/Hora   |
| Pesados superiores 19 a 26 ton.                  | 26,00€/Hora | 28,00€/Hora | 30,00€/Hora   |
| Pesados superiores a 26 até 44 ton.              | 30,00€/Hora | 32,50€/Hora | 35,00€/Hora   |
| Pesados superiores a 44 ton.                     | 34,00€/Hora | 37,00€/Hora | 40,00€/Hora   |

Da parte da ANTRAM tudo continuaremos a fazer para melhorar e otimizar a sustentabilidade do setor. 

# Programa de Parcerias ANTRAM

Visando disponibilizar aos seus Associados um leque variado de produtos e serviços inovadores, que beneficie os negócios e a atividade transportadora, a ANTRAM disponibiliza um programa de parcerias com várias entidades, possibilitando o acesso e a aquisição de produtos e serviços a preços especiais.

Entre muitas outras, destacamos as parcerias comerciais desenvolvidas nas seguintes áreas:

## Combustíveis

### • **BP Portugal**

O cartão BP PLUS é a solução certa para aquisição de combustível e gestão da sua frota numa solução simples, rentável e fácil de gerir. Este cartão dá acesso a um desconto de até 14 cêntimos.

### Serviços de Representação legal no estrangeiro

### • **Move Expert**

A MOVE EXPERT é uma empresa de serviços que serve e aconselha os operadores de transporte rodoviário internacional, fornecendo soluções de mobilidade, designadamente serviços de representação, assistência jurídica e declarativa para o destacamento de motoristas na União Europeia.

### Serviços Financeiros

### • **Grupo GRENKE**

#### – **Serviços de Factoring e Renting**

O Associado ANTRAM pode, através do serviço de Factoring da GRENKE, garantir, com o recebimento imediato das suas faturas, a cobertura dos custos operacionais da sua empresa, mantendo uma tesouraria saudável com um planeamento eficaz, com condições vantajosas e exclusivas.

A GRENKE oferece a isenção da Comissão de Análise de Devedores aos primeiros 10 devedores a serem ativados no âmbito de um novo Contrato de Factoring a ser celebrado com os associados ANTRAM.

Paralelamente, o associado ANTRAM pode

Estas e outras parcerias encontram-se disponíveis para consulta em [www.antram.pt](http://www.antram.pt)



investir na sua empresa, em equipamentos tecnológicos, industriais, empilhadores e muito mais, com condições vantajosas e exclusivas, através dos serviços de Renting da GRENKE.

### Seguros

Destacamos a relação privilegiada com as seguintes entidades:

### • **F. Rego – Corretores de Seguros, S.A.**

### • **IBK – Mediação de Seguros, Lda.**

Estas empresas, enquanto entidades especializadas em seguros para o setor dos transportes, apresentam soluções enquadradas com as necessidades dos transportadores, garantindo que os riscos a que estão expostos ficam salvaguardados em apólices que respondem plenamente em caso de sinistro.

### Equipamentos

### • **NEOPARTS – Equipamentos, S.A.**

A NEOPARTS - Equipamentos, S.A. é uma empresa especializada na comercialização, para o setor dos transportes, de equipamentos de limpeza, calçado de proteção e segurança, ferramentas elétricas e manuais e jantes para veículos.

### Consultoria

### • **Marketing Direto**

A ECKM – European Consulting on Knowledge and Management, Lda é uma empresa de consultoria empresarial, detentora da licença de exploração da marca nacional Marketing Interno®, que atua no mercado nacional com o objetivo de ajudar as empresas, qualquer que seja a sua dimensão, a melhorar o seu desempenho e a aumentar a sua rentabilidade.

# A ANTRAM mais perto de si!

Uma das características interessantes da ANTRAM é a sua estruturação em áreas regionais, dispondo cada uma delas, de autonomia para se poder organizar em função daquelas que são as características e as necessidades das empresas sediadas no seu espaço geográfico.

Embora parte da Região de Lisboa esteja hoje fisicamente integrada no mesmo espaço dos Serviços Centrais, não perdeu a sua especificidade de serviço de proximidade para as empresas de transporte.

No atendimento que prestamos, seja pelo telefone seja pessoalmente, temos sempre a referência de um rosto que conhecemos e que nos faz sorrir e sentir satisfeitos por podermos ser úteis, seja na solução do problema mais compli-



*Carlos Oliveira  
Diretor Executivo Região de Lisboa*

cado ou na prestação da informação mais simples.

Seja para inscrever os vossos colaboradores em ações de formação, tratar de documentação, para prestar um esclarecimento, ou para impugnar aquele processo de contraordenação que foi injustamente levantado, na Região de Lisboa da ANTRAM estamos sempre à vossa disposição. Para podermos oferecer boas condições e conforto nas vossas deslocações às instalações da Matinha, realizámos, este ano, obras de remodelação das nossas salas de formação que estão mais bem preparadas e apetrechadas para acolher os vossos formandos. É para isso que aqui estamos todos os dias, com a porta e o espírito abertos a apoiar as empresas associadas.

Nos últimos anos, apesar da pandemia e da dispersão geográfica das empresas filiadas, a Região Sul da ANTRAM tem conseguido, com empenho e resiliência, fazer jus aos designios associativos.

Composta por duas unidades orgânicas – uma em Évora e outra em Faro – os Serviços Regionais privilegiam o contacto de proximidade com as empresas associadas, apresentando uma multiplicidade de serviços essenciais ao quotidiano das empresas e da atividade transportadora. Entre outros, destacamos:

- A assistência documental, em questões ligadas ao acesso à atividade, capacidade profissional, constituição de empresas, alvarás e licenças comunitárias, veículos, condutores, transporte internacional.
- A assistência jurídica em áreas diversas tais como na prestação de esclarecimentos jurídicos, na elaboração de informações e pareceres jurídicos, na análise de processos de contraordenação, na elaboração de respostas e contestações, no apoio nas impugnações e recursos a apresentar em tribunal, e ainda no que toca a reconhecimentos de assinaturas e autenticação de documentos.
- A assistência técnica, por exemplo, para apoio na implementação de Sistemas de Gestão da Qualidade, HST, HACCP, Ambiente e Auditorias.
- A formação profissional certificada e especializada no setor, cujos cursos podem ser ministrados em regime presencial, mas também à distância utilizando as mais recentes ferramentas online.
- E ainda a comercialização de produtos essenciais à atividade transportadora tais como guias de transporte, blocos CMR, livros de controlo, etc.



*Luisa Gonçalves  
Diretora de Serviços  
– Região Sul*



Seja por telefone, por email ou presencialmente, os Serviços Regionais da Região Sul têm sempre um colaborador disponível para ajudar. 

Contacte-nos!

#### **Direção Regional do Sul – Évora**

Neuza Santos

Tel.: 266 739 500 | E-mail: neuza.santos@antram.pt

#### **Delegação de Faro**

Luisa Gonçalves

Tel.: 289 820 848 | E-mail: luisa.goncalves@antram.pt

# Recordar é viver o Associativismo – II



*José António Airosa  
Diretora de Serviços  
– Região Norte*

Em finais de 2021, por altura do 20º Congresso da ANTRAM, recordamos quem foram os Presidentes de Direção eleitos na Região Norte desde maio de 75, homenageando o contributo de cada um em prol do associativismo e dignificação do setor.

Pelo 21º Congresso da ANTRAM, gostaríamos de recordar todos os colaboradores que passaram pelos Serviços da Região Norte da ANTRAM desde a sua implementação, os quais, com profissionalismo e compromisso perante a organização que serviram, deram também o seu contributo no apoio ao associado e na importância que ANTRAM representa no contexto social, económico e associativo. Uma palavra para Fortunato Barreiros de Araújo, Diretor Adjunto da Direção da Região Norte, o qual, entre 25/07/1977 e 31/12/2009 (32 anos de serviço), assessorou as respetivas Direções Regionais, com competência, conhecimento, lealdade e dedicação à causa associativa.

No decorrer dos 47 anos de história da ANTRAM, os Serviços da Região Norte tiveram como sede social três locais na cidade do Porto: instalações na Praça da Galiza - Campo Alegre (1977); instalações na Rua Rainha D.ª Estefânia - Campo Alegre (1986), propriedade da ANTRAM; e instalações na Rua António Nicolau D'Almeida - Ramalde (2010). Sempre com o propósito de oferecer novas valências, melhores condições no atendimento personalizado que presta aos seus associados, boas acessibilidades, oti-

mização dos níveis de conforto laboral dos colaboradores e salas de formação com excelentes condições para ministrar os cursos de formação profissional ou reuniões com os associados.

Nesta data e para um universo de 503 empresas associadas distribuídas pelos cinco distritos do Norte do País (Porto, Braga, Viana do Castelo, Vila Real e Bragança), os Serviços da Região Norte são assessorados por quatro colaboradores que diariamente aplicam os seus conhecimentos no atendimento personalizado e na organização, orientação e aconselhamento no âmbito da atividade do transporte rodoviário de mercadorias. Dispõem ainda de um departamento jurídico e de um gabinete de apoio ao Centro de Estudos Técnicos da ANTRAM.

Dentro da sua área geográfica de atuação e de influência, a Região Norte da ANTRAM desenvolve a sua atividade institucional e associativa, não só defendendo os interesses dos associados junto das entidades públicas ou privadas, mas também disponibilizando às empresas associadas um conjunto de serviços de assistência documental e venda de produtos afetos à atividade, bem como apoio jurídico caracterizado pelo rigor técnico e consultoria empresarial e formativa. É neste contexto que queremos deixar uma palavra de agradecimento a todos os associados que procuram os Serviços da Região Norte da ANTRAM, declarando que tudo faremos para continuar a merecer a confiança de cada um. **O nosso obrigado a todos.** 🌱



## Camião vazio? Não com a Wtransnet!

- ✓ Mais de **350.000 ofertas diárias** estão à sua espera!
- ✓ Segurança em primeiro lugar: trabalhe apenas com **empresas rastreadas**
- ✓ Com um **serviço ao cliente** verdadeiramente reactivo

Torne as suas viagens rentáveis e encontre clientes a longo prazo com todas as garantias que só a bolsa de cargas líder pode lhe oferecer.

# ANTRAM em festa!

No **4º trimestre de 2022** foram vários os colaboradores da ANTRAM a completarem mais um "ano de casa".

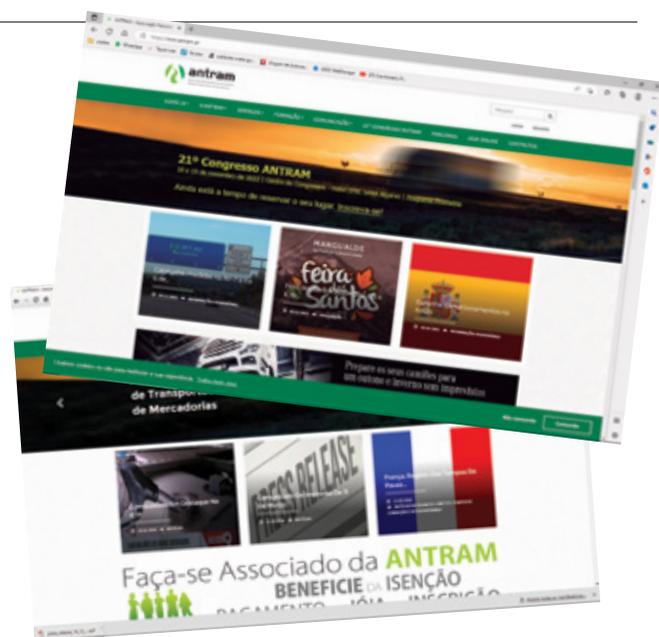


| Data        | Colaborador                          | Antiguidade |
|-------------|--------------------------------------|-------------|
| 8 Novembro  | Luisa Gonçalves – Região Sul (Faro)  | 23 Anos     |
| 9 Novembro  | Lurdes Cabral – Serviços Centrais    | 23 Anos     |
| 17 Novembro | Patrícia Correia – Serviços Centrais | 8 Anos      |
| 2 Dezembro  | Mónica Silva – Serviços Centrais     | 14 anos     |

Obrigado por fazerem parte da nossa equipa!

## Site ANTRAM! Já se registou?

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





# O FUTURO É SUPER. E AGORA, 8% MELHOR

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.

# 1+3

**COBERTURA CADEIA  
CINEMÁTICA**

4 anos ou 450.000 km

**AO CONTRATAR UM  
PLANO DE  
MANUTENÇÃO  
PARA O SEU  
SCANIA SUPER**



# SCANIA

# Interpretação do CCTV - Sentença do Tribunal

Em maio de 2021 a ANTRAM e demais outorgantes do CCTV, foram notificados de que tinha sido interposta uma Ação de Anulação e Interpretação de cláusulas do atual contrato coletivo de trabalho, intentada pelo SIMM – Sindicato Independente de Motoristas de Mercadorias.

Em concreto o SIMM considerava que o Tribunal deveria considerar nulas as seguintes cláusulas do CCTV por entender que as mesmas violavam normas laborais e constitucionais em vigor:

- Cláusula 18.<sup>a</sup> n.º 1 alínea c) – Definição do Tempo de Disponibilidade;
- Cláusula 43.<sup>a</sup> (Fórmula de cálculo por perda de retribuição);
- Cláusula 61.<sup>a</sup> (Retribuição específica do regime de trabalho dos motoristas);
- Cláusula 54.<sup>a</sup> n.º 2 2.<sup>a</sup> parte e n.ºs 3, 4, 5 e 6 (Compensações e descontos);
- Cláusula 58.<sup>a</sup> (Ajudas de custo diárias).

Na devida altura a ANTRAM apresentou a sua resposta à petição do SIMM tendo a audiência de discussão e julgamento tido lugar em maio e junho já deste ano.

No final de agosto, o Tribunal do Trabalho de Lisboa veio dar a conhecer a sua decisão tendo considerado que quatro das cinco cláusulas são totalmente válidas tendo, apenas e só, anulado parcialmente a cláusula 54.<sup>a</sup> relativa às compensações e descontos por entender que esta norma, apesar de, a ver da ANTRAM, ser equilibrada, violava os limites muito restritos que o Código do Trabalho estabelece para estas situações.

De igual forma, o tribunal não só considerou as cláusulas válidas como se absteve de dar qualquer sentido interpretativo às mesmas, muito menos os sentidos interpretativos pedidos pelo SIMM que, na prática, eliminavam as cláusulas.

Na verdade, o Tribunal só emitiu um sentido interpretativo relativamente à cláusula 18.<sup>a</sup> n.º 1 alínea c), relativa à definição do Tempo de Disponibilidade, e fê-lo nos exatos termos defendidos pela ANTRAM e em termos totalmente opostos aos pedidos pelo SIMM.

Seguidamente procuraremos resumir o entendimento perfilhado pelo tribunal na sua decisão, em relação a cada uma das cláusulas que foram analisadas nesta ação.

## **Cláusula 18.<sup>a</sup> n.º 1 alínea c)**

### **– Definição do Tempo de Disponibilidade**

O SIMM solicitava a nulidade desta cláusula, invocando como argu-

mento principal a sua inexequibilidade ao setor dos transportes, ou seja, é impossível na atividade de motorista o mesmo estar em disponibilidade pelo que, ou estão sempre em tempo de trabalho - e como tal, nessas situações tal período deverá ser sempre remunerado - ou então estão em período de descanso efetivo.

Caso assim não fosse considerado pelo tribunal, solicitava alternativamente, que fosse fixado um sentido interpretativo a esta cláusula, sentido este que implicava desde logo determinar a necessidade e a existência de um período mínimo de 30 minutos de antecedência prévia de comunicação antes do início da contabilização do período de disponibilidade, assim como estabelecer que o trabalhador ficava desonerado, durante este período, do dever de guarda e conservação do veículo/instrumentos que lhe estivessem confiados.

A verdade é que nenhuma das pretensões do sindicato foi concedida pelo tribunal, que de forma indubitável, considerou a citada norma válida, definindo claramente que o tempo de disponibilidade não é tempo de descanso, nem é tempo de trabalho, mas sim uma categoria autónoma totalmente passível de ser aplicada aos motoristas.

Assim, disse o Tribunal que estaremos perante um tempo de disponibilidade que, como o Tribunal também reforça, não é tempo de trabalho nos moldes defendidos pela ANTRAM, sempre que se verifique:

1. Estar-se perante um período que não seja intervalo de descanso, descanso diário ou descanso semanal;
2. De duração previsível, previamente conhecido do trabalhador, devendo a sua comunicação ser efetuada antes da partida ou imediatamente antes do início efetivo do período em questão;
3. O trabalhador não esteja obrigado a permanecer no local de trabalho;
4. O trabalhador se mantenha vinculado à realização da atividade em caso de necessidade, ou seja, a retomar a condução do veículo ou executar qualquer outra tarefa.

Neste caso, os motoristas terão que colocar o tacógrafo em tempo de disponibilidade e este período não será contabilizado como tempo de trabalho.

## **Cláusula 43.<sup>a</sup> (Fórmula de cálculo por perda de retribuição)**

Esta cláusula foi considerada totalmente válida, rejeitando o tribunal o pedido de nulidade que tinha sido feito por parte do sindicato, que pretendia que, para efeitos da fórmula de cálculo da perda da remuneração, não fossem incluídos o subsídio de trabalho noturno, a ajuda de custo TIR e a prestação pecuniária prevista na cláusula 61.<sup>a</sup>.



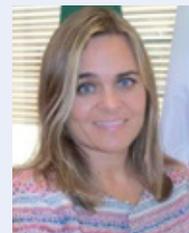
Com esta decisão, a fórmula de cálculo mantém-se inalterada e como tal para os termos de cálculo do valor a descontar em caso de faltas com perda de remuneração, deverão ser consideradas a retribuição base, as diuturnidades, o complemento salarial, o subsídio de trabalho noturno, a ajuda de custo TIR e a prestação pecuniária prevista na cláusula 61.<sup>a</sup>.

#### **Cláusula 61.<sup>a</sup> (Retribuição específica do regime de trabalho dos motoristas)**

Esta é sem dúvida a cláusula mais controvertida do CCTV e cuja legalidade e validade foi sendo várias vezes questionada ao longo do tempo.

Neste sentido, o SIMM defendia que esta cláusula remunerava a penosidade da profissão e nada tinha que ver com o pagamento do trabalho suplementar, solicitando que o tribunal declarasse a sua nulidade. Contrariamente ao pretendido pelo sindicato, o Tribunal veio considerar esta cláusula válida, por não violar qualquer norma legal, tendo concluído pela natureza de retribuição especial destinada a remunerar o trabalho suplementar.

Em alternativa ao pedido de nulidade, o sindicato solicitava ao Tribunal que fosse fixada a interpretação de que todo e qualquer trabalho suplementar prestado em dias úteis durante a semana, sempre que excedesse as 40 horas semanais, deveria ser pago como trabalho suplementar não estando o seu pagamento incluído por via da aplicação da cláusula 61.<sup>a</sup>.



Ana Monteiro Souta  
Diretora-Geral

Esta interpretação foi totalmente rejeitada pelo Tribunal que considerou que a cláusula 61.<sup>a</sup> visa o pagamento suplementar, com respeito aos limites previstos na cláusula 21.<sup>a</sup> do CCTV, o que aliás, resultava já claramente da redação da própria cláusula.

#### **Cláusula 54.<sup>a</sup>n.º 2, 2.<sup>a</sup> parte e n.ºs 3, 4, 5 e 6 (Compensações e descontos)**

Neste âmbito, o Tribunal veio considerar esta cláusula parcialmente nula.

Entendeu o Tribunal que não é possível o empregador proceder à compensação de créditos que tenha sobre o trabalhador, quer estes tenham resultado de um processo contraordenacional ou sinistro quer tenha resultado de uma utilização indevida dos instrumentos de trabalho.

Isto não significa que a entidade empregadora não tenha direito ao ressarcimento legítimo de tais quantias. Porém, para obter esse pagamento, não o poderá fazer por via da compensação diretamente no salário tendo, ao invés, que recorrer aos meios comuns, ou seja, interpelando o trabalhador, e caso este não cumpra, recorrendo aos meios Judiciais.

#### **Cláusula 58.<sup>a</sup> (Ajudas de custo diárias)**

O SIMM pedia igualmente que esta cláusula fosse declarada nula ou, em alternativa, que o Tribunal determinasse que os sistemas de pagamento a adotar pelas empresas nunca poderiam ter como fórmula de cálculo, o pagamento por referência aos quilómetros percorridos ou às viagens efetuadas.

Uma vez mais, o Tribunal entendeu que esta cláusula é integralmente válida, rejeitando também o pedido de interpretação que era feito pelo sindicato por considerar que os pressupostos das ajudas de custo – fazendo referência expressa às normas comunitárias que devem ser observadas e os limites máximos tabelados - não carecem de qualquer clarificação.

Ficaram assim dissipadas as dúvidas sobre a legalidade dos sistemas aplicados pelas empresas em respeito pelos limites previstos no CCTV.

Esta decisão, já definitiva, pois nenhuma das partes interpôs recurso da mesma, demonstra bem a seriedade e boa-fé que a ANTRAM sempre teve na mesa negocial, deixando claro, caso dúvidas existissem, que a negociação laboral tem local e sede própria para ocorrer, não sendo os Tribunais o local para isso.

# O Regime Legal do Destacamento de Condutores

*Direção de Serviços de Apoio à Atividade Inspetiva da ACT*

A publicação da Diretiva 1057/2020, de 15 de julho, veio estabelecer regras específicas no que se refere ao destacamento de condutores, criando regras próprias distintas da generalidade dos outros trabalhadores que se encontram destacados em outros sectores de atividade. De facto, a especificidade do sector dos transportes rodoviários, levou o Parlamento Europeu e o Conselho a criar este diploma específico no que concerne ao destacamento de condutores.

A liberdade de circulação de trabalhadores e a liberdade de prestação de serviços são dois princípios fundamentais do mercado interno da União Europeia. No entanto, tais liberdades também implicam que todos os condutores que exerçam atividade num outro Estado-Membro distinto do Estado membro da empresa transportadora, não deverão ser discriminados relativamente aos nacionais desse Estado-Membro, nomeadamente no que concerne à retribuição.

Tal Diretiva veio impor obrigações administrativas às empresas que destaquem os seus trabalhadores para outro Estado-Membro distinto do Estado-Membro onde a empresa se encontra estabelecida, obrigando-as desde logo a apresentar uma declaração de destacamento junto das autoridades nacionais competentes do Estado-Membro em que o condutor esteja destacado, o mais tardar no início do destacamento. Tal declaração deverá ser submetida eletronicamente, através da interface pública ligada ao Sistema de Informação do Mercado Interno («IMI»). Para além da sua identificação, a empresa transportadora deverá identificar o contacto do gestor de transportes, o condutor destacado, as viaturas utilizadas, a data de início do contrato de trabalho do condutor assim como referência à legislação que lhe é aplicável



bem como as datas previstas para início e termo do destacamento, referindo ainda no âmbito de tal destacamento se efetua transporte de mercadorias ou transporte de passageiros. Sempre que exista alteração a tais elementos, deverá a entidade transportadora comunicar tais alterações eletronicamente.

O condutor deverá fazer-se acompanhar da declaração de destacamento em suporte eletrónico ou em papel, e exibi-la às Autoridades fiscalizadoras sempre que solicitada. Tal declaração deverá estar atualizada.

Contudo, Portugal ainda não concluiu a transposição da Diretiva. No passado mês de maio foi publicado o Regulamento de Execução 694/2022, que veio tipificar o nível de gravidade das novas infrações introduzidas pelo pacote mobilidade aprovado em julho e 2020. Esta Diretiva 1057/2020, veio introduzir a possibilidade das Autoridades de Fiscalização do Estado

Membro onde ocorreu o destacamento, notificarem eletronicamente, através da plataforma IMI, a empresa no sentido de apresentar diversa documentação para aferir a legalidade da situação de destacamento. Tal documentação deverá ser enviada às Autoridades fiscalizadoras até um prazo máximo de 8 semanas. No caso de tal envio não ser efetuado, poderão as Autoridades dos Estados Membros onde ocorreu a situação de destacamento, solicitar a cooperação administrativa junto das Entidades fiscalizadoras do Estado Membro onde a empresa se encontra estabelecida.

No passado dia 15 de setembro, foi aprovado em Conselho de Ministros, proposta de lei, a submeter a Assembleia da República, que autoriza o Governo a legislar em matéria relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte rodoviário, transpondo a Diretiva (UE) 2020/1057 e criando o respetivo regime sancionatório. 

# JUNTOS NUMA NOVA ERA. A eMOBILIDADE MAN.



A mudança para a mobilidade eléctrica requer não apenas a compra de um eTruck. Um veículo personalizado é a chave para a electrificação bem sucedida do mundo dos veículos comerciais. Graças a anos de experiência e de conhecimentos especializados, estamos ao lado dos nossos clientes

com conselhos feitos à medida e soluções inteligentes, como um parceiro de confiança. Ao seu lado desde o planeamento até à entrada em serviço da frota: eMPowering YOU.

[www.truck.man](http://www.truck.man) #MANiaa2022



# BREVES

## Rússia - proibição de entrada e trânsito de transportadores estrangeiros

O governo russo emitiu o Regulamento nº 1728, de 30 de setembro de 2022, impondo, a partir do dia 10 de outubro, a proibição de certos veículos de mercadorias de propriedade de operadores de transporte estrangeiros e registados em alguns estados estrangeiros, de realizarem operações de transporte rodoviário em território russo.

A proibição abrange todos os tipos de operações de transporte rodoviário: bilaterais, de trânsito e de/para países terceiros.

Os estados estrangeiros abrangidos por esta proibição são: países da União Europeia, o Reino Unido, a Noruega e a Ucrânia.

### RECORDATÓRIA!

#### Transporte Rodoviário: Regras Europeias em vigor

No âmbito do Pacote Rodoviário — o qual congrega um conjunto diversificado de regulamentos e diretivas europeias sobre matérias aplicáveis ao setor do transporte rodoviário - estão em pleno vigor diversas regras específicas que dizem respeito ao destacamento de condutores, ao registo no tacógrafo relativo à sigla do país de atravessamento e ainda ao acesso à atividade, ao transporte internacional e de cabotagem.

#### Plataforma europeia de destacamento de motoristas

Desde o passado dia 2 de fevereiro de 2022, a emissão das declarações de destacamento para os motoristas que façam transportes, não isentos, para os países da União Europeia (Reino Unido incluído no caso de operações de cabotagem) passou a ser feita através de uma **plataforma europeia de destacamento**. Esta nova plataforma substitui os antigos sistemas nacionais de destacamento de motoristas (Lei alemã, francesa, austríaca, belga, italiana, holandesa, etc.).

#### Registo de atravessamento de fronteiras

Também a partir dessa data passou a ser obrigatório registar/inserir em todos os tacógrafos (digital, inteligente, analógico) a sigla do país (EU, Reino Unido e Suíça) onde o motorista entra. O registo deverá ser efetuado na fronteira ou o mais perto possível desta.

No que toca às Regras Europeias de Acesso à Atividade e Cabotagem, estão em vigor, entre outras, as regras seguintes:

- Desde o dia 21 de fevereiro de 2022:
  - Estabelecimento efetivo e regresso do veículo ao país de estabelecimento a cada 8 semanas;

- Mantêm-se em vigor as atuais regras da cabotagem, contudo, o transportador, para voltar a fazer operações de cabotagem com o mesmo veículo no mesmo Estado-Membro de acolhimento, terá que aguardar 4 dias, que são contados a partir do momento em que se finalizou a última operação de cabotagem realizada no mesmo país.

- Desde o dia 21 de maio de 2022:
  - Cópia certificada da licença comunitária para veículos de peso bruto entre 2,5 toneladas e 3,5 toneladas a operar em transporte internacional ou em operações de cabotagem.
  - As regras relativas às operações de cabotagem passaram a ser igualmente aplicáveis aos veículos de peso bruto entre 2,5 toneladas e 3,5 toneladas.



#### LEZ – Zonas Ambientais de Baixas Emissões de Poluentes

Atualmente, diversos países europeus implementaram nas suas cidades, zonas de circulação interdita aos veículos mais poluentes.

Recordamos por isso, os países com este tipo de medida restritiva de circulação em algumas das suas cidades: Alemanha, Áustria, Dinamarca, França, Holanda, Hungria, Itália, Noruega, Portugal, Reino Unido, República Checa e a Suécia.

Assim, antes de uma viagem a um país dos acima referidos, deve-se informar se a cidade/país em causa, requer algum tipo de autorização/registo para o veículo circular numa das zona abrangidas por estas medidas e em alguns casos, se o mesmo poderá de facto circular nessas mesmas áreas.

**Consulte toda a informação sobre este tema, no site da ANTRAM (em: Espaço do Associado\Circulação rodoviária\países com zonas ambientais interditas) ou entre em contacto com a ANTRAM.**

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

# 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



# ANTRAM participa na 3ª Sessão do Grupo de Reflexão Observatório Automóvel



No âmbito da Mobinov – Associação do Cluster Automóvel realizou-se no passado dia 27 de outubro a 3ª Sessão do Grupo de Reflexão Observatório Automóvel.

Subordinada ao tema “Hidrogénio como Disruptor numa indústria em Evolução”, esta sessão contou com a participação do presidente do Conselho Fiscal da ANTRAM, Nelson de Sousa, numa lógica de partilha da visão, enquanto consumidor, do que pode ser uma tecnologia relevante no futuro.

Recorde-se que a Mobinov é plataforma agregadora de conhecimento e competência no âmbito da indústria automóvel, com o objetivo de promover uma crescente valorização da competitividade e da internacionalização do setor. 



**3ª SESSÃO**  
GRUPO REFLEXÃO  
OBSERVATÓRIO AUTOMÓVEL

**HIDROGÉNIO**  
COMO DISRUPTOR NUMA  
**INDÚSTRIA EM EVOLUÇÃO**

27 OUTUBRO | 14H30

ONLINE

**INSCREVA-SE**

PROMOTORES: ANTRAM, ACP, afia

COFINANCIADO POR: COMPETE 2020, PORTUGAL 2020, União Europeia

## BREVES

### Livretes individuais de controlo até 28 de fevereiro de 2023

Na sequência da intervenção desenvolvida pela ANTRAM junto do governo, foi decidido prorrogar o período transitório de utilização dos livretes individuais de controlo, passando este agora a ter o seu termo a 28 de fevereiro de 2023, ao invés do anterior período estabelecido que era o dia 31 de agosto de 2022 (Portaria n.º 216/2022, de 30 de agosto).

Recorde-se que a Portaria n.º 7/2022, de 4 de janeiro, previa que, a partir de 1 de setembro de 2022, o empregador teria que passar a efetuar a publicidade dos horários de trabalho por recurso a um programa informático certificado ou através de um tacógrafo.

Uma vez que até à presente data, nenhum sistema informático foi disponibilizado no mercado, as empresas não podem optar por um dos sistemas legalmente previstos na legislação para publicidade dos horários de trabalho, em substituição dos livretes.

Esperamos que durante este período adicional de 6 meses sejam de facto acreditados sistemas informáticos para a publicidade dos horários de trabalho, de forma a que as empresas que assim o entendam, os possam passar a usar em substituição dos livretes individuais de controlo a partir do dia 1 de março de 2023.

**Informação adicional disponível em [www.ANTRAM.pt](http://www.ANTRAM.pt)**

# Síntese legislativa

## **Resolução do Conselho de Ministros n.º 87/2022, de 4 de outubro**

Estabelece medidas de apoio às empresas em face do aumento dos preços da energia.

## **Decreto-Lei n.º 67/2022, de 4 de outubro**

Estabelece medidas excecionais de apoio às empresas e à economia social, para mitigação dos efeitos da inflação.

## **Portaria n.º 249-C/2022, de 3 de outubro**

Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

## **Portaria n.º 249-B/2022, de 30 de setembro**

Procede à atualização temporária do valor da taxa unitária do ISP aplicável ao gasóleo colorido e marcado.

## **Portaria n.º 249-A/2022, de 30 de setembro**

Sumário: Suspende a atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões CO (índice 2).

## **Decreto-Lei n.º 66-A/2022, de 30 de setembro**

Determina a cessação de vigência de decretos-leis publicados, no âmbito da pandemia da doença COVID-19.

## **Decreto Regulamentar n.º 4/2022, de 30 de setembro**

Altera a regulamentação do regime jurídico de entrada, permanência, saída e afastamento de cidadãos estrangeiros do território nacional.

## **Portaria n.º 243/2022, de 23 de setembro**

Altera a Portaria n.º 338/2015, de 8 de outubro, que aprova os modelos de fatura, de recibo e de fatura-recibo, bem como as respetivas instruções de preenchimento, de acordo com as redações do artigo 115.º do Código do IRS e do artigo 29.º do Código do IVA.

## **Portaria n.º 217-C/2022, de 31 de agosto**

Procede à atualização temporária do valor da taxa unitária do ISP aplicável ao gasóleo colorido e marcado.

## **Portaria n.º 217-B/2022, de 31 de agosto**

Revisão e fixação dos valores das taxas do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

## **Portaria n.º 217-A/2022, de 31 de agosto**

Suspende a atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO (índice 2)

## **Portaria n.º 216/2022, de 30 de agosto**

Procede à primeira alteração da Portaria n.º 7/2022, de 4 de janeiro, que regulamenta as condições de publicidade dos horários de trabalho e a forma de registo dos respetivos tempos de trabalho.

# Frederico Mendes & Associados

## **Plano Extraordinário de Apoio às Empresas**

No passado dia 15 de setembro foi aprovado um pacote de 1400 Milhões de Euros de apoio às empresas e à economia social, para combater o aumento dos preços da energia e para mitigar dos efeitos da inflação, decorrentes do atual contexto geopolítico. Este Plano Extraordinário de Apoio às Empresas, intitulado Energia para Avançar, tem como principais áreas de atuação a Economia e Mar, Trabalho, Solidariedade e Segurança Social e Finanças.

Destacam-se as seguintes 3 componentes:

- Apoiar as Indústrias Intensivas em Gás: Trata-se de um apoio com taxas de incentivo até 40%, com uma dotação orçamental de 235 Milhões de Euros;
- Linha de Resposta ao Aumento dos Custos: Com uma dotação de 600 Milhões de Euros, trata-se de uma linha de crédito que se destina às empresas afetadas por perturbações, quer nos preços da energia ou das matérias-primas, quer na cadeia de abastecimento e suas perturbações;
- Acelerar a Eficiência Energética e a Transição Energética: Esta terceira componente é a medida mais estrutural do programa, que visa acelerar a transição energética e a eficiência energética. É uma temática com cada vez mais foco na estratégia de desenvolvimento nacional e regional, sendo que se considera vital para o nosso país e para o tecido produtivo. De acordo com o Ministro da Economia e do Mar, António Costa Silva, a descarbonização não só é um elemento crucial para fazer face à ameaça climática, mas é absolutamente determinante para assegurar a competitividade das empresas no futuro. Assim, esta componente conta com cerca de 290 Milhões de Euros para acelerar esta transformação.

Paralelamente existem também outras medidas de apoio que respeitam o emprego ativo, formação qualificada dos trabalhadores no contexto de produção, necessidades das empresas aumentarem as suas exportações e internacionalizarem-se, e medidas de apoio fiscais.

No que refere às medidas de apoio fiscais, importa ainda destacar que o Plano Extraordinário de Apoio às Empresas inclui:

- Suspensão temporária do imposto sobre produtos petrolíferos;
- Suspensão temporária da taxa de carbono sobre o gás natural, sobretudo o usado na produção de eletricidade e cogeração;
- Majoração no IRC em 20% dos gastos com eletricidade e gás natural e com fertilizantes, rações e outra alimentação para a produção agrícola;
- Prorrogação do mecanismo do gasóleo profissional extraordinário, até final do ano.

Estas medidas são cumulativas com as medidas atualmente em vigor, nomeadamente de carácter fiscal, de apoio à inovação e à mitigação do aumento dos preços dos combustíveis.

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

# O regime das cargas e descargas em território espanhol

O Real Decreto-Lei 3/2022, através da Disposição Adicional décima terceira da LOTT (Lei do Ordenamento do Transporte Terrestre), veio proceder à regulamentação do regime das operações de carga e descarga em território espanhol, estabelecendo como regra geral a sua proibição de realização por parte dos trabalhadores motoristas, à semelhança do que já sucede e está previsto na legislação portuguesa (DL n.º 239/2003, alterado pelo DL n.º 57/2021 de 13 de julho).

Este diploma legal entrou em vigor no **dia 2 de setembro**.

De acordo com a Disposição Adicional décima terceira da LOTT, os condutores de veículos de peso bruto superior a 7,5 toneladas encontram-se proibidos de participar nas operações de carga e descarga das mercadorias bem como, dos suportes destas e ainda dos contentores, paletes, gaiolas, etc.

Esta proibição afeta efetivamente todos os motoristas dos veículos acima referidos, sejam motoristas de empresas com sede em Espanha ou de empresas estrangeiras, desde que essas operações ocorram no território espanhol. Na prática isto significa que, uma empresa de transporte portuguesa sempre que efetue um serviço de transporte em Espanha, com carga e descarga neste território, terá de cumprir esta legislação: em regra, os seus motoristas estarão proibidos de realizar operações de carga e descarga em Espanha. Em todo o caso, tal como se verifica na legislação portuguesa, em Espanha também há exceções à presente proibição.

Assim, além dos condutores de veículos de transporte de mercadorias com peso bruto inferior a 7,5ton. e dos motoristas que transportem a sua própria mercadoria, a legislação prevê que em caso de realização de certos tipos de serviços de transportes, os motoristas possam realizar as ditas operações de cargas e descargas.

A saber, entre outros:

- Transporte de mudanças e armazenamento dos objetos do serviço de mudanças;
- Transporte em veículos cisterna;
- Transporte de inertes, em veículos basculantes ou equipados com guindaste;



- Transporte de veículos em porta automóveis e pronto-socorro;
- Serviços de encomendas e afins;
- Transporte de carga fracionada\*.

*Em relação à exceção acima assinalada com um “\*”, deve ser observado o previsto na alínea e) da décima terceira disposição adicional da LOTT, que se transcreve em baixo (tradução simples do Google):*

“e) Transporte de carga fracionada entre o centro de distribuição e o ponto de venda, serviços de encomendas e quaisquer outros similares que impliquem a recolha ou distribuição de remessas de mercadorias constituídas por um pequeno número de embalagens que possam ser facilmente manuseadas por uma pessoa.

Para os fins desta alínea, entende-se por transporte de carga fracionada aquela em que seja necessária a prévia movimentação, agrupamento, classificação ou outras operações similares.

O condutor pode participar na descarga do transporte fracionado entre um centro de distribuição e o ponto de venda, desde que tal atividade não afete o seu período de descanso diário ou, conforme o caso, desde que seja realizado dentro da sua jornada diária de trabalho e que isso lhe permita regressar ao seu centro de trabalho habitual ou ao seu local de residência.

No entanto, pode participar na carga e descarga de trans-



porte fracionado entre um centro de distribuição e o ponto de venda, ou entre o ponto de venda e um centro de distribuição, desde que, para além da condição anterior, a referida atividade seja realizada dentro do âmbito de um contrato de duração igual ou superior a um ano entre o expedidor e o transportador”.

Resumindo, o motorista nunca poderá realizar as operações de cargas e descargas (exceto nos casos acima indicados), nem mesmo se houver acordo entre o expedidor/carregador e o transportador efetivo para a realização dessas operações.

Em todo o caso, a empresa de transportes poderá ser responsável pelas operações de carga e/ou descarga da mercadoria, desde que disponha de pessoal próprio - que não o motorista(s) - para executar tais tarefas.

Para o efeito, deve ser estabelecido antes da chegada do veículo para a operação de carga, um acordo escrito entre as partes e sujeito a um pagamento complementar ao custo do transporte que deve vir refletido na fatura separadamente ao preço do transporte. Caso o acordo não seja estabelecido por escrito, presumir-se-á não acordado.

Em suma, para que o motorista possa participar dos trabalhos de carga e descarga, em situações de carga fracionada entre o centro de distribuição e o ponto de venda, devem ser atendidas as seguintes condições:

1. Existência de acordo prévio por escrito entre o expedidor e o transportador para a realização das referidas operações;
2. O preço das referidas operações deve constar na fatura de forma diferenciada/discriminada em relação ao preço do transporte;
3. Estas operações não podem afectar o período de repouso diário do condutor ou, se for caso disso, devem ser sempre efectuadas dentro do seu horário de trabalho diário e desde que isso lhe permita regressar ao seu centro de trabalho habitual ou ao seu local de residência;
4. Deve existir um contrato de duração igual ou superior a um ano entre o carregador/expedidor e o transportador.

Relativamente às operações de estiva e amarração, o n.º 1 do artigo 20.º da legislação espanhola, relativa ao contrato de transporte – refere que estas operações são igualmente da responsabilidade do expedidor/carregador e/ou destinatário.

Encontra-se igualmente previsto no artigo 22.º da Ley 15/2009, de 11 de novembro, relativa ao contrato de transporte e que foi alterada pelo Real Decreto-Lei 3/2022 – (vide página 17 da Ley 15/2009),



o direito a uma indemnização, em caso de ocorrer uma paralisação do veículo por tempo de espera para efeitos de realização das operações de carga/descarga superior a 1 hora.

Os valores a atribuir a título de indemnizado devido à referida paralisação estão previstos neste artigo 22.º.

Nestes termos e com base numa informação de uma congénere espanhola, para 2022, o Indicador Público de Renta de Efectos Múltiplos - também conhecido como IPREM - os valores apurados são os seguintes:

- O valor dia definido no IPREM é de 19,30 euros. Este indicador é o que a Lei dos Contratos de Transporte Terrestre de Mercadorias (LCTTM) utiliza para calcular o valor da indemnização em caso de paragens, bem como pela perda ou dano das mercadorias. O número máximo de horas diárias a indemnizar, sem ter em conta a primeira hora é de 10 horas;
- Para efeitos de cálculo do valor das paralisações (artigo 22.º), multiplica-se o valor diário do IPREM (19,30 €) por 2:
  - O custo da hora de paragem para 2022 é de 38,60€ (19,30x2), com um máximo de 386,00€ (38,60€x10 horas) por dia;
  - No segundo dia, a indemnização é acrescida de 25%, ficando em 48,25€/hora e máximo de 482,50€/dia;
  - A partir do terceiro dia, a indemnização é acrescida de 50%, mantendo-se em 57,90€/hora e máximo de 579,00€/dia.

Por último, no que se refere ao regime sancionatório, a legislação publicada, na seção 3 do artigo 1.º introduz uma infração para os casos em que o condutor efetua operações de carga e/ou descarga fora dos casos em que é legalmente permitido.

São responsáveis pela mesma, a empresa transportadora, bem como todos os envolvidos no contrato de transporte em causa, sendo vista aplicação de uma coima entre 4.001 euros e 6.000 euros. 🌱

# Gestão da qualidade

## - Qualidade de uma organização: Linhas de orientação para atingir o sucesso sustentado (NP EN ISO 9004:2019)

As normas da família ISO 9000 foram desenvolvidas para apoiar as organizações, de qualquer tipo e dimensão, na implementação e gestão de sistemas da qualidade eficazes.

A ISO 9000 descreve os fundamentos de sistemas de gestão da qualidade; a ISO 9001 especifica os requisitos de um sistema de gestão da qualidade e a ISO 9004 fornece as linhas de orientação para a melhoria de desempenho.

Quando traduzidas e adaptadas ao contexto nacional, as normas transformam-se em normas da família NP EN ISO 9000.

A Norma Portuguesa NP EN ISO 9004:2019 é um documento guia que visa proporcionar linhas de orientação para o desempenho sustentado das organizações num ambiente complexo, exigente e em constante mutação, tendo como referência os princípios de gestão da qualidade descritos na ISO 9000:2015 e que aumenta os benefícios obtidos através da ISO 9001:2015. É uma referência para as organizações que pretendem fundamentar a sua estratégia na excelência, para alcançarem valor e sucesso sustentado.

Enquanto a ISO 9001:2015 está focada em proporcionar confiança nos produtos e nos serviços de uma organização, esta Norma pretende proporcionar confiança na capacidade da organização para atingir o sucesso sustentado. O foco da gestão de topo na capacidade da organização para satisfazer as necessidades e as expectativas de clientes e outras partes interessadas relevantes proporciona confiança em que possa ser atingido o sucesso sustentado.

É uma Norma totalmente focada no sucesso por meio da qualidade, conduzindo a organização para uma gestão eficiente e duradoura. Incita a capacitação dos traba-



lhadores e induz ao planeamento estratégico, visando melhorar os recursos e amplificar os resultados.

Uma vez que os fatores que afetam o sucesso de uma organização estão continuamente a emergir, a evoluir, a aumentar ou a diminuir ao longo do tempo, a adaptação a estas alterações é importante para o sucesso sustentado. Os exemplos incluem responsabilidade social, fatores ambientais e culturais, para além dos que possam ter sido previamente tidos em consideração, tais como a eficácia, qualidade e agilidade; considerados conjuntamente, estes fatores fazem parte do contexto da organização.

Esta Norma é fundamental para todos os profissionais que nas organizações tenham funções com responsabilidade direta na definição, implementação, manutenção e melhoria do sistema de gestão da qualidade, pretendendo promover desempenhos sustentáveis, procurando a eficácia e a eficiência.

Não existe certificação ISO 9004, mas a Norma possui uma ótima ferramenta que ajuda a organização a elevar o nível de maturidade de vários componentes dos seus sistemas, como identificar e priorizar áreas para melhorias. Nela são abordados tópicos como: alinhamento e desdobramento de estratégias, políticas e objetivos dentro de uma visão mais



Graça Santos e Susana Mariano  
Antram

ampla de organização, missão, valores e cultura.

A Norma tem a vantagem de conter uma ferramenta de “Autoavaliação” para identificar permanentemente onde está a organização na implementação dos seus conceitos. A autoavaliação pode proporcionar uma visão global do desempenho de uma organização e do nível de maturidade do seu sistema de gestão. Pode também ajudar a identificar áreas de melhoria e/ou inovação e a determinar prioridades para ações subsequentes.

As auditorias são utilizadas para determinar em que medida, por exemplo, são satisfeitos os requisitos relativos a um sistema da gestão (relativamente a uma dada norma ou aos critérios da própria organização). As constatações de auditoria são usadas para avaliar a eficácia, por exemplo, do sistema de gestão da qualidade e para identificar riscos e oportunidades de melhoria.

Uma organização deverá utilizar a autoavaliação para identificar oportunidades de melhoria e da inovação, definir prioridades e estabelecer planos de ação, tendo como objetivo o sucesso sustentado. A saída da autoavaliação mostrará forças e fraquezas, os correspondentes riscos e oportunidades de melhoria, o nível de maturidade da organização e, se repetida, o progresso da organização ao longo do tempo. Os resultados da autoavaliação de uma organização podem ser uma entrada valiosa para as revisões pela gestão.

A autoavaliação tem também o potencial de ser uma ferramenta de aprendizagem, que pode disponibilizar uma visão melhorada da organização, promover o envolvimento das partes interessadas e dar suporte a todas as atividades de planeamento da organização. A ferramenta de autoava-



liação proposta na Norma proporciona um enquadramento para a melhoria.

A capacidade para atingir o sucesso sustentado é melhorada pelos gestores de todos os níveis ao aprenderem e compreenderem o contexto da evolução da organização. A melhoria e a inovação também dão suporte ao sucesso sustentado.

A Norma fornece ainda um “Modelo de maturidade”. Uma organização madura trabalha com eficácia e eficiência e atinge o sucesso sustentado ao:

- Compreender e satisfazer as necessidades e expectativas das partes interessadas;
- Monitorizar alterações no contexto da organização,
- Identificar áreas possíveis para melhoria, aprendizagem e inovação;
- Definir e implementar políticas, estratégias e objetivos;
- Gerir os seus processos e recursos;
- Demonstrar confiança nas suas pessoas,

dando lugar a uma motivação acrescida;

- Estabelecer relações mutuamente benéficas com partes interessadas, como sejam os fornecedores externos e outros parceiros.

Esta ferramenta de autoavaliação utiliza cinco níveis da maturidade, que podem ser estendidos para incluir níveis adicionais ou, por outro lado, personalizados, conforme seja necessário.

Assim, consideramos que a implementação ou melhoria de qualquer sistema de gestão deve passar, em primeiro lugar, por uma reflexão estratégica global, apresentando-se esta Norma como uma importante ferramenta para auxiliar as empresas neste processo.

*Fonte de informação:*

*NP EN ISO 9004:2019 Gestão da Qualidade. Qualidade de uma organização. Linhas de orientação para atingir o sucesso sustentado.*

# Faturas em PDF assinadas: o que muda em 2023



Rui Avelino  
Diretor Financeiro – ANTRAM

O Decreto-Lei n.º 28/2019, de 15 de fevereiro, veio regulamentar as obrigações relativas ao processamento das faturas e outros documentos fiscalmente relevantes (como os recibos, guias, encomendas, orçamentos), enviados por email ou por outra via eletrónica, seja em formato PDF, seja em formato XML/EDI, designadamente quanto à sua desmaterialização e definição das condições para a sua emissão, entre as quais a necessidade de garantir a autenticidade de origem, a integridade do conteúdo e a legibilidade das assinaturas digitais, para que lhes seja conferida força legal.

A partir de 1 de janeiro de 2023, a emissão de faturas eletrónicas vai passar a ter de ser acompanhada por uma assinatura eletrónica qualificada ou por um selo eletrónico qualificado. Caso o destinatário concorde, estes documentos passam a poder ser emitidos apenas por via eletrónica.

Considera-se garantida a autenticidade da origem e a integridade do conteúdo dos documentos emitidos por via eletrónica se adotado, nomeadamente, um dos seguintes procedimentos:

- Aposição de uma assinatura eletrónica qualificada nos termos legais;

- Aposição de um selo eletrónico qualificado, nos termos do Regulamento (UE) n.º 910/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014;
- Utilização de um sistema de intercâmbio eletrónico de dados, desde que os respetivos emitentes e destinatários outorguem um acordo que siga as condições jurídicas do «Acordo tipo EDI europeu», aprovado pela Recomendação n.º 1994/820/CE, da Comissão, de 19 de outubro.

A entrada em vigor desta medida, inicialmente estabelecida em 2019, tem vindo a ser sucessivamente adiada devido ao impacto da pandemia e da necessidade das empresas adaptarem os seus recursos a esta nova fase da digitalização.

Com a publicação do Despacho n.º 49/2022 XXIII, 24 de maio de 2022, foi estabelecida a data de 31 de dezembro de 2022 para a aceitação de faturas em PDF, as quais são consideradas faturas eletrónicas para todos os efeitos previstos na legislação fiscal. Isto implica que, a partir de 1 de janeiro de 2023, passa a ser obrigatório as faturas em PDF adotarem um dos procedimentos acima referidos por forma a assegurar a sua autenticidade e integridade. 🌱



**SENHOR ASSOCIADO  
A ANTRAM EXISTE PARA O SERVIR**

**CONTACTE-NOS  
E COLOQUE AS SUAS DÚVIDAS  
OU QUESTÕES**

**RESPONDEREMOS  
COM A MAIOR BREVIDADE**

**Consulte o E-BOOK**



## **PERGUNTAS FREQUENTES**

**Cada pergunta  
sua merece a  
nossa resposta**



**REPÚBLICA  
PORTUGUESA**  
ADMINISTRAÇÃO INTERNA



**ANSR**  
AUTORIDADE NACIONAL  
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

# Como a fiscalidade está a ser redefinida pela digitalização

Nos últimos anos, temos assistido à revolução digital que está a alterar o paradigma da economia tradicional. Este fenómeno de constante transformação, levantou desafios transversais a todas as áreas, nomeadamente na área da fiscalidade, onde as dificuldades são acrescidas dado que, neste domínio, não existem modelos perpétuos exigindo assim uma adaptação permanente à evolução da economia, dos negócios e da tecnologia.

A digitalização passou a ser considerada como uma necessidade para qualquer empresa que pretende crescer e manter o nível de competitividade.

Em Portugal, a legislação incentiva o uso da tecnologia como meio de simplificação dos processos fiscais. Em 2019, com a publicação do Decreto-Lei n.º 28/2019, de 15 de fevereiro, passou a ser permitido:

- i. A dispensa de faturas em papel e a possibilidade de transmissão das mesmas por via eletrónica (p. ex. via e-mail) a clientes particulares, mediante certas condições;
- ii. O uso da faturação eletrónica, desde que aceite pelo destinatário, utilizando, por exemplo, a aposição de assinatura eletrónica qualificada;
- iii. A utilização de arquivo eletrónico, para a conservação de documentos pelos prazos legalmente previstos;
- iv. A inclusão no arquivo eletrónico, de documentos atualmente em formato papel, que após digitalização, podem ser arquivados em formato eletrónico.

Do mesmo modo, a Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) tem vindo a incentivar a digitalização de processos nas sociedades, através da disponibilização de serviços que permitem a automatização de grande parte dos procedimentos manuais e de reporte fiscal, potenciando benefícios tais como, a redução de recursos (materiais e humanos) com a utilização da tecnologia avançada de OCR (reconhecimento ótico de caracteres), que permite a digitalização e contabilização automática de faturas.

Com a implementação da fatura eletrónica, as empresas beneficiam de uma redução de custos e de tempo de envio por correio físico o que, consequentemente, proporciona a celeridade dos recebimentos de clientes. Para além disto, o custo e o espaço necessários para o arquivo físico, com a digitalização de documentos em formato de papel, serão diminutos.

Um exemplo prático de referir e a título ilustrativo, é a disponibilização de declarações fiscais (Modelo 22, IES, declarações periódicas de IVA, declarações recapitulativas, entre outras), tanto em formato XML como PDF.

Estes serviços permitem que, quer através do ERP (Enterprise Resource Planning), quer através da implementação de aplicações específicas complementares ao ERP, seja possível automatizar o preenchimento de declarações fiscais e a respetiva comunicação com a AT, permitindo uma redução significativa do tempo e esforço de recursos humanos nas atividades de reporte fiscal.

Como consequência, a necessidade de configuração dos ERPs para processos de natureza fiscal tem vindo a aumentar. Nesta medida, muito do trabalho humano de processamento de dados, passará a ser efetuado em mui-

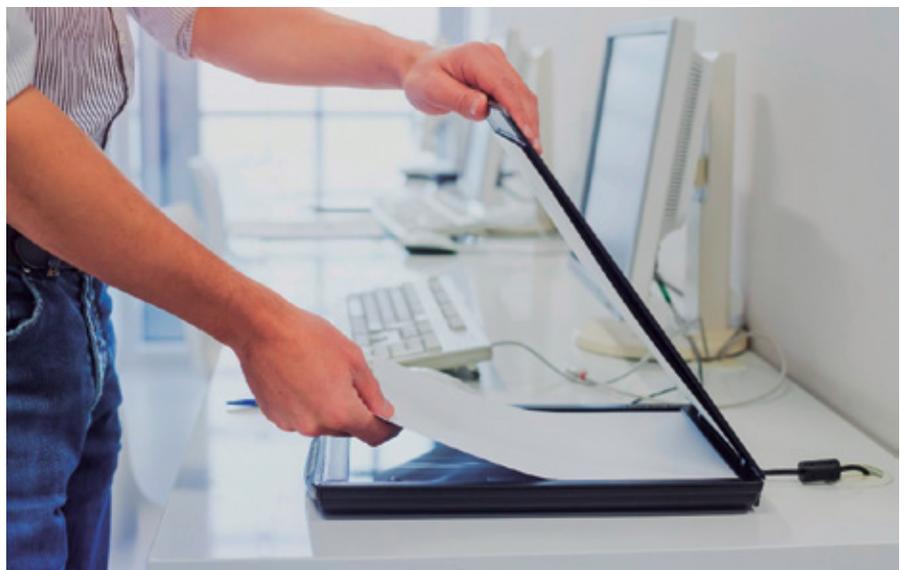


Lucinda Carneiro  
PwC

tas organizações, não apenas por meio de ferramentas como o Excel, mas pela incorporação destes dados, através da digitalização, nos próprios ERP.

Por fim, levanta-se a questão relativamente ao custo-benefício de todo o processo de desenvolvimento. Será sempre necessário ter em conta o esforço financeiro exigido, tanto na atualização ou aquisição de software, como na sua implementação.

Em conclusão e apesar das condições existentes, não haverá uma solução única que seja capaz de responder a todos os desafios criados pela digitalização, exigindo sempre um conjunto de soluções aliadas à necessidade de desenvolvimento e atualização constante. 🌱



# Porquê escolher a Consultoria ANTRAM?



## Know-How

*Possuímos mais de 15 anos de experiência em projetos de consultoria, na área do transporte rodoviário de mercadorias.*



## Valor

*Focados em resultados e na melhoria contínua, acrescentamos valor ao seu negócio, impulsionando-o.*



## Profissionalismo

*Trabalhamos com integridade, responsabilidade, rigor e excelência.*

Apoiamos as empresas de transporte rodoviário de mercadorias a tornarem-se mais eficientes, a tomarem decisões conscientes e fundamentadas e a reduzirem custos operacionais. Através de metodologias, ferramentas e técnicos especializados, oferecemos soluções integradas adequadas à realidade de cada empresa.

## Áreas de Intervenção:

- Qualidade: Auditoria e consultoria à implementação de sistemas de gestão da qualidade
- Consultoria, formação e apoio à gestão de PME's
- Incentivos: Aconselhamento e preparação de candidaturas aos programas de incentivo e ao investimento
- Sistemas Integrados: Auditoria e consultoria à implementação de sistemas integrados de gestão da Qualidade, Ambiente e Segurança e Saúde no Trabalho
- Auditorias Energéticas

# CET

## - Formação e consultoria



Carlos Oliveira  
Diretor do CET

Até há algumas décadas considerava-se que o período de formação e aquisição de conhecimento dos indivíduos se centrava, quase exclusivamente, na frequência de um percurso formativo, fosse ela de pendor escolar, fosse de formação profissional.

Mas a vertiginosa evolução da ciência e da tecnologia, impulsionada pela avidez de inovação imposta pelos mercados, a que se juntou o fomento de uma ideologia de bem-estar assente no consumo, que por sua vez gerou no mundo uma voracidade para a aquisição de bens e serviços, fez com que desde os anos 2000 o mundo dos negócios e das empresas conhecesse uma transformação impensável até ao início da última década do século passado.

Mas como não fosse suficiente a aceleração supra descrita, outros fatores como a deslocalização dos centros de produção para a Ásia, ou mais recentemente a instabilidade e irregularidade da produção e da distribuição que atinge toda a fileira produtiva, desde as matérias-primas aos produtos e bens para consumo, vieram alterar toda a cadeia de transportes.

Não estamos hoje num processo de evolução nem de revolução, mas sim num processo contínuo de mutação, que é errática, obrigando em muitos casos a ciclos de planeamento para um curtíssimo prazo. É para operar neste contexto que as empresas de transporte têm hoje que estar preparadas.

### - Formação

A tomada de decisões pela gestão já não pode estar assente exclusivamente no conhecimento empírico, tem que ser suportada em informação atualizada e formação específica dos decisores e dos quadros das empresas.

Essa formação deve incidir sobre os aspetos técnicos da função como a área de adminis-

tração e de gestão da empresa, mas também sobre áreas comportamentais, de modo a transformar as chefias em lideranças, que absorvam e promovam a cultura de empresa, a formação e coesão das equipas, capazes de gerir expectativas e de elevar a motivação de toda a organização.

A mera realização de tarefas operacionais carece já hoje de formação dos recursos humanos que as executam, quer por imposição legal de obtenção de habilitação para o exercício de atividade, quer por exigências de natureza técnica, de proteção dos trabalhadores, dos equipamentos ou das cargas. Mas também para estes participantes no projeto empresarial é fundamental a aquisição de conhecimentos em áreas comportamentais já que em muitos casos são o único representante da empresa que contacta com o cliente.

Os recursos humanos são um elemento essencial para o sucesso de qualquer projeto empresarial, independentemente do setor de atividade!

É considerando este enquadramento, passado e futuro, que a ANTRAM através do Centro de Estudos Técnicos (CET) tem vindo a apoiar as empresas associadas através de uma estrutura de formação adequada às necessidades do setor no que toca aos conteúdos, diversificada e flexível quanto ao acesso e a horários dos cursos.



A formação ministrada à distância tem vindo a consolidar a sua posição, apesar de, com o fim da pandemia, se ter reiniciado a formação presencial, repartindo-se os formandos por estes dois tipos de formação. (Quadro I) Hoje são ministrados à distância os cursos de Gestor de Transportes 136,5h, Gestor de tráfego 35h, CAM 35h, RST 4h, e outras formações que fazem parte da oferta formativa da ANTRAM e que são organizadas por solicitação das empresas, nomeadamente as formações de saúde e Segurança no Trabalho.

### - Consultoria

#### Projetos financiados

Para além da formação, a ANTRAM tem colocado à disposição dos associados alguns projetos que englobam também consultoria, nomeadamente o "Programa Dinamizar" no âmbito do Portugal2020, promovido pela CCP – Confederação do Comércio e Serviços de Portugal, com quem a ANTRAM vem há

Quadro I

| Formação OnLine             | 2020* | 2021  | 2022** |
|-----------------------------|-------|-------|--------|
| Número de ações             | 25    | 58    | 27     |
| Número de horas de formação | 271   | 2362  | 1488   |
| Número de formandos         | 677   | 1137  | 1317   |
| Volume de formação          | 6220  | 38288 | 28656  |

\* Ano de início \*\* Dados até início de Outubro

# A formação para atrair e reter talentos



Patrícia Correia  
Diretora Comercial

mais de duas décadas cooperando nesta área de apoio aos associados.

Nesta edição participaram 50 empresas que beneficiaram de cerca de 5.000 horas de consultoria e outras tantas de formação. Estiveram empenhados neste programa, para além da estrutura interna do CET da ANTRAM, 40 consultores e formadores externos que levaram conhecimento e informação às empresas.

Esta edição do “Programa Dinamizar” terminará no final do corrente ano, esperando-se que em 2023 seja lançada uma nova edição.

## Apoio direto às empresas

A ANTRAM através do CET vem há muito apoiando as empresas associadas na obtenção de certificações na área da qualidade, do ambiente, segurança, estando em desenvolvimento novas áreas de intervenção, nomeadamente no âmbito da Sistemas de Gestão da Segurança Rodoviária (SGSR) Norma ISO 39001:2017.

Em termos de futuro seria interessante, e um excelente sinal para o setor, se a ANTRAM tivesse que alargar a sua capacidade de intervenção nas áreas de consultoria pois, se por um lado esse facto significaria uma maior adesão a formas mais sofisticadas e atualizadas de gestão das empresas, por outro poderia proporcionar um maior investimento e uma maior oferta na formação inicial e específica em recursos humanos que pudessem vir a integrar os transportes rodoviários de mercadorias.

Este caminho, mais cedo que tarde terá que ser feito porque o mercado o exigirá. 

A pandemia mundial e a guerra no leste da Europa estão a causar uma grande mudança na forma como encaramos o nosso trabalho. Na maioria dos setores, um dos maiores desafios atuais é a atração e retenção de talentos, e o setor dos transportes não é exceção.

A formação tem um papel fundamental nesta matéria. As pessoas procuram empregos onde valorizem o capital humano e ofereçam oportunidades de crescimento contínuas. Face às crescentes dificuldades em recrutar e manter motivados os melhores colaboradores, serão bem-sucedidas as empresas que forem capazes de oferecer um plano de carreira assente no desenvolvimento e aquisição de novas competências que lhes permitam aumentar a resiliência e adaptabilidade face aos constantes desafios.

## Upskilling e Reskilling

Existem duas formas desta formação acontecer: *upskilling* ou *reskilling*.

O *upskilling* visa ensinar a um colaborador novas competências para otimizar o seu desempenho. De acordo com o último relatório do World Economic Forum sobre o futuro emprego, 50% da mão-de-obra terá de atualizar as suas competências até 2025 para se adaptar ao novo mercado de trabalho. Isto não significa necessariamente que o papel dos profissionais esteja a mudar em relação ao que era antes. Trata-se antes de sermos capazes de adotar novas competências que facilitem o dia de trabalho e nos ajudem a ser mais produtivos, a acompanhar as novas tecnologias e, em última instância, a estar preparados para o futuro.

O *reskilling* consiste em formar para o desempenho de uma nova função na empresa. De acordo com a mesma fonte, 75 milhões de empregos em apenas 5 anos vão desaparecer devido à introdução de novas tecnologias. É aqui que entra a requalificação, que consiste na capacitação de profissionais com um conjunto diferente de competências de forma a mudar a sua função dentro da empresa. A requalificação permite aos empresários manterem os seus colaboradores na empresa, mas com uma função diferente. Requalificar os colaboradores atuais permite que a empresa não tenha de investir na contratação de novos profissionais, retendo os que já conhecem a cultura organizacional e o negócio.

Embora cada organização seja diferente, em linhas gerais as etapas para implementar um plano de reskilling e upskilling podem resumir-se nas seguintes:

- 1- Estudar quais as necessidades do negócio a fim de identificar quais as novas competências ou funções necessárias na empresa;
- 2- Fazer uma avaliação das competências de todos os colaboradores para, de acordo com as necessidades do negócio, identificar quem precisa de upskilling e quem precisa de reskilling;
- 3- Conceber um Plano de Formação com a identificação dos cursos e metodologias de aprendizagem que permitam aos colaboradores adquirir as competências de forma flexível;
- 4- Avaliar continuamente a formação para determinar o nível de sucesso e o feedback dos colaboradores.

A ANTRAM disponibiliza aos seus Associados e Clientes um conjunto de soluções formativas desenvolvidas por uma equipa de profissionais altamente qualificados e conhecedores do setor, que permitem fazer o upskilling e reskilling dos seus colaboradores, onde e quando entenderem necessário. Os nossos cursos abrangem competências técnicas e comportamentais, atribuição e revalidação de certificações, podem ser ministrados online ou presencialmente, e ainda ser desenvolvidos à medida das necessidades de cada empresa.

Acreditamos que a aprendizagem é a base do sucesso. Conseguirão atrair e reter os melhores talentos as organizações que valorizam a formação contínua.

# Patinter aposta nas energias renováveis

A Patinter instalou recentemente 785 painéis solares fotovoltaicos nos edifícios de Alverca do Ribatejo e Mangualde (sede). Através destas duas novas Unidades de Produção para Autoconsumo (UPAC), que vão permitir o acesso a uma potência instalada de 290 kWh e garantir uma produção anual estimada de 390 MWh de energia verde, a Patinter irá produzir energia limpa para o seu consumo (80%) e também para partilha na rede pública (os restantes 20%).

O investimento, de cerca de 200 mil euros, reflete a política de sustentabilidade ambiental da empresa e as ações de melhoria contínua do seu desempenho ambiental e energético. Estas UPAC irão reduzir as emissões de CO2 para a atmosfera em cerca de 190 toneladas por ano (assim como a queima de combustíveis fósseis), além de promover a otimização da eficiência energética global das duas instalações.

## LASO abre filial no Reino Unido

A LASO Transportes já se encontra operacional no Reino Unido.

A filial britânica da LASO Transportes está sediada em Southampton, cidade portuária do Sul de Inglaterra e importante plataforma para o encaminhamento de cargas de/e para a Europa continental.

Enquadrada na estratégia de internacionalização da empresa, a abertura desta filial visa especificamente colmatar as necessidades dos seus clientes, com base na proximidade, disponibilidade e qualidade de serviço, oferecendo múltiplas soluções para qualquer desafio que se apresente.

A LASO Transportes está atualmente presente em 10 Países: Portugal, Espanha, Alemanha, Holanda, Itália, França, Eslovénia, Moçambique, Marrocos e agora também no Reino Unido.

# Santos e Vale abre nova plataforma em Vila Real

Integrada na estratégia de expansão e crescimento da empresa, esta nova plataforma irá servir a região de Trás-os-Montes e Alto Douro, melhorando a capacidade da Santos e Vale para as recolhas e entregas nesta região.

Equipada com os mais sofisticados meios logísticos, esta nova plataforma vai 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.

Segundo Joaquim Vale, Administrador da Santos e Vale, *“a nova plataforma de Vila Real vem melhorar significativamente as nossas condições de trabalho, permitindo implementar novos processos operacionais, mais rápidos e eficientes; será sem dúvida uma excelente ferramenta para continuarmos a crescer e oferecer um serviço de referência na região de Trás-os-Montes e Alto Douro.”*

Com mais de 5.000m2 de área total, a plataforma tem uma localização privilegiada junto ao acesso rodoviário da A4 e está integrada na Zona Industrial de Constantim em Vila Real.



# Assistência Jurídica ANTRAM

**Está a par dos  
seus direitos  
e obrigações legais?**

**Conhece as últimas  
alterações produzidas  
nas regras que regulam  
o setor e a atividade?**

*No âmbito do apoio e aconselhamento jurídico  
que a ANTRAM presta às empresas suas associadas,  
destacamos:*

- 🌱 Prestação de esclarecimentos e consultoria jurídica (presencial, via telefone ou e-mail)
- 🌱 Elaboração de informações e pareceres jurídicos
- 🌱 Análise de processos de contraordenação, elaboração de respostas e contestações a apresentar perante entidades administrativas
  - 🌱 Apoio nas impugnações e recursos a apresentar em tribunal
- 🌱 Reconhecimento de assinaturas e autenticação de documentos
  - 🌱 Constituição de sociedades e registos

## Áreas de Intervenção:

- Acesso à atividade e ao mercado
- Contrato de transporte nacional e internacional
  - Código da estrada
  - Legislação laboral
- Contratação coletiva
  - Direito comercial

Consulte-nos

ANTRAM | Departamento Jurídico  
+351 218 544 100 | [juridico@antram.pt](mailto:juridico@antram.pt)

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



**antram**

Associação Nacional de Transportadores  
Públicos Rodoviários de Mercadorias

# O seu calendário fiscal para Janeiro a Março de 2023



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

## janeiro de 2023

| 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 2022 (trabalho dependente) | Declaração mensal de remunerações  | Internet           | n/a  |  |
| 12  | IVA                     | Comunicação dos elementos das faturas referentes a dezembro de 2022   | n/a  | Internet           | n/a  | Comunicação deverá ser efetuada:<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Por transmissão eletrónica em tempo real, integrada em programa de Faturação Eletrónica, utilizando o webservice a disponibilizar pela AT.</li> <li>• Através do envio do ficheiro SAF-T (PT) mensal, recorrendo a aplicação disponibilizada no Portal das Finanças.</li> <li>• Por recolha directa dos dados da fatura numa opção do Portal das Finanças.</li> </ul> |
| 20  | IVA                     | Envio da declaração periódica referente ao mês de novembro de 2022, e anexos, para os contribuintes no regime mensal  | Declaração Periódica   | Internet           | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras | Envio de anexos adicionais, em caso de reembolso   |
| 20  | IRS/IRC                 | Pagamento do IRS e IRC retidos referentes a dezembro de 2022  | Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC  | Internet           | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras |  |
| 20  | IS                      | Declaração mensal e pagamento do imposto do selo referente a dezembro de 2022   | Declaração mensal de Imposto de Selo   | Internet           | n/a  |  |
| 20  | IVA                     | Envio de declaração recapitulativa mensal referente a dezembro de 2022  | Declaração recapitulativa:<br>Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas/ prestações de serviços | Internet           | n/a  | Aplicável a:<br><ul style="list-style-type: none"> <li>• Sujeitos passivos no regime mensal; e,</li> <li>• 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 €.</li> </ul>  |
| 20  | IVA                     | Envio de declaração recapitulativa trimestral referente ao 4.º trimestre de 2022  | Declaração recapitulativa:<br>Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /                       | Internet           | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras | 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 em qualquer um dos quatro trimestres anteriores.  |
| 20  | IRS/IRC                 | Comunicação de rendimentos pagos e de retenções e deduções efetuadas, referentes ao ano de 2022   | Modelo não oficial   | n/a                | n/a  |  |

## janeiro 2023

| DIA | OBRIGAÇÕES | IMPRESSOS   | LOCAL DE ENTREGA      | LOCAL DE PAGAMENTO | OBSERVAÇÕES  |  |
|-----|------------|---|-----------------------|--------------------|--|--|
| 25  | IVA        | Pagamento do IVA referente ao mês de novembro de 2022   | n/a                   | Internet           | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras | Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração periódica de IVA |
| 31  | IRS/IRC    | Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em novembro de 2022                                     | Modelo 30             | Internet           | n/a  |  |
| 31  | IVA        | Envio da declaração trimestral referente às obrigações declarativas decorrentes do Regime da União do Balcão Único, relativa ao 4º trimestre de 2022  | Declaração Trimestral | Internet           | n/a  |  |
| 31  | IVA        | Envio da declaração mensal referente às obrigações declarativas decorrentes ao regime de importação do Balcão Único, relativa ao mês de dezembro 2022 | Declaração Mensal     | Internet           | n/a  |  |
| 31  | IRC/IVA    | Comunicação de Inventários de 2022  | n/a                   | Internet           | n/a  |  |

## fevereiro de 2023

| 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 2023 (trabalho) | Declaração Mensal de Remunerações  | Internet           | n/a         |   |
| 12  | IVA        | Comunicação dos elementos das faturas referentes a janeiro de 2023  | 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. |
| 20  | IVA        | Envio da declaração periódica referente ao mês de dezembro de 2022, e anexos, para os contribuintes no regime mensal  | Declaração Periódica   | Internet           | n/a         | Envio de anexos adicionais, em caso de reembolso  |
| 20  | IVA        | Envio da declaração periódica referente ao 4º trimestre de 2022, e anexos, para os contribuintes no regime trimestral   | Declaração Periódica   | Internet           | n/a         | Envio eletrónico de informação adicional, em caso de reembolso  |
| 20  | IVA        | Envio da declaração recapitulativa mensal referente ao mês de janeiro de 2023   | Declaração recapitulativa:<br>Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas /<br>Prestações de Serviços | Internet           | n/a         | Aplicável a:<br>• Sujeitos passivos no regime mensal; e;<br>• 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 €.                                   |

## fevereiro de 2023

| DIA | OBRIGAÇÕES | IMPRESSOS   | LOCAL DE ENTREGA                            | LOCAL DE PAGAMENTO | OBSERVAÇÕES  |   |
|-----|------------|---|---|--------------------|--|---|
| 20  | IRC/IRS    | Pagamento do IRC e IRS retidos e do Imposto do Selo referentes a janeiro de 2023  | Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC | Internet           | Balcão bancário<br>CRSS<br>Internet<br>CTT/Multibanco                                |   |
| 27  | IVA        | Pagamento do IVA referente ao mês de dezembro de 2022   | n/a   | n/a                | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras | Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração periódica de IVA. |
| 27  | IVA        | Pagamento do IVA referente ao 4º trimestre de 2022  | n/a   | n/a                | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras |   |
| 27  | IRC/IRS    | Declaração de rendimentos pagos, de retenções, deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a 2022                              | Modelo 10                                   | Internet           | n/a  |   |
| 28  | IRC/IRS    | Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a dezembro de 2022                             | Modelo 30                                   | Internet           | n/a  |   |
| 28  | IRC/IRS    | Declaração de rendimentos pagos e retenções efetuadas a taxas liberatórias, referentes a 2022   | Modelo 29                                   | Internet           | n/a  |   |
| 28  | IVA        | Envio da declaração mensal referente às obrigações declarativas decorrentes do regime de importação do Balcão Único, relativa ao mês de janeiro de 2023 | Declaração Mensal                           | Internet           | n/a  |   |
| 28  | IRC/IVA    | Comunicação de inventários de 2022  | n/a   | Internet           | n/a  |   |

## março de 2023

| 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 fevereiro de 2023 (trabalho dependente) | Declaração Mensal de Remunerações | Internet           | n/a         |  |
| 13  | IVA        | Comunicação dos elementos das faturas referentes a fevereiro de 2023   | n/a                               | Internet           | n/a         | Comunicação deverá ser efetuada: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por transmissão eletrónica em tempo real;</li> <li>• 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;</li> <li>• Por inserção direta no Portal das Finanças.</li> </ul> |

## março de 2023

| DIA | OBRIGAÇÕES       | IMPRESSOS  | LOCAL DE ENTREGA | LOCAL DE PAGAMENTO   | OBSERVAÇÕES   |
|-----|------------------|--|------------------|--|---|
| 20  | IVA              | Declaração Periódica   | Internet         | n/a  | Aplicável a:<br>• sujeitos passivos no regime mensal; e<br>Envio eletrónico de informação adicional, em caso de reembolso   |
| 20  | IRS / IRC / Selo | Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC<br>Declaração Mensal de Imposto do Selo                                | Internet         | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/ Multibanco<br>Outras entidades cobradoras |   |
| 20  | IVA              | Declaração recapitulativa: Transmissões intracomunitárias de bens e operações assimiladas / Prestações de Serviços | Internet         | n/a  | Aplicável a:<br>• Sujeitos passivos no regime mensal; e;<br>• 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 €. |
| 27  | IVA              | n/a  | n/a              | Internet<br>Tesouraria de Finanças<br>CTT/Multibanco<br>Outras entidades cobradoras  |   |
| 31  | IRC/IRS          | Modelo 30  | Internet         | n/a  |   |
| 31  | IVA              | Declaração Mensal  | n/a              | n/a  |   |

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

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

# Envie-nos as suas notícias!

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

Para tal, basta enviar uma sumula ou *press release* para:

**informacao@antram.pt**

João Jervell, CEO do Aftermarket da Nors em Portugal

# Aumentámos o nível de serviço ao cliente

*Este ano, o Grupo Nors decidiu alterar o modelo de negócio das operações de Aftermarket. Pode-nos explicar em que consiste este novo modelo?*

A Nors tem várias empresas presentes no Aftermarket, que abrangem automóveis, camiões e autocarros. Notámos que nos últimos anos foram-se acelerando tendências e possibilitados novos modelos, alguns visíveis no mercado, outros nem tanto.

Entendemos que dada as enormes semelhanças nos processos de back-office e de apoio às operações entre essas empresas, fazia todo o sentido partilhar as mesmas, criando uma estrutura única. Não fazia sentido ter duplicação de equipas de stocks, de gestão de produto, que são operações muito semelhantes em todo o grupo. Dessa maneira, avançámos com um processo de fusão por incorporação de todas as marcas – Civiparts, AS Parts e OneDrive, debaixo do mesmo “guarda-chuva”, que por questões meramente fiscais é a Newonedrive, empresa que detém as marcas de ligeiros. As equipas comerciais mantem-se distintas e as marcas também continuam distintas e independentes. O que foi fundido foi apenas a componente que não é visível. Para além disso, e observando o contexto nacional, as perspetivas de evolução e de desenvolvimento das principais variáveis de negócio, como disponibilidade, digitalização e um modelo de colaboração fabricante-distribuidor-operador, procedemos a alterações de fundo na operação da Civiparts.

*Qual foi a necessidade identificada que levou a que tomassem esta mudança de rumo e que resultados esperam obter com a mesma? Melhor serviço aos operadores e clientes?*

Percebemos que cada vez mais estão criadas as condições para implementar um modelo de armazéns centrais robustos,

com métodos e processos com uma enorme matriz tecnológica, nomeadamente no rastreamento da peça desde o fabricante até ao operador e com enormes ganhos de eficiência. Fomos, nos últimos anos, investindo e criando as condições para implementar este modelo, que agora materializamos.

*Que impactos estão a ter com esta alteração, nomeadamente nas vendas e nos resultados?*

Os impactos foram gigantescos, transversais a toda a empresa. Podemos dizer, que no caso da Civiparts, há uma transformação total, com enorme reflexo na satisfação dos nossos clientes. E as vendas e resultados são o espelho dessa enorme aceitação que este modelo teve, estando ambas com um crescimento robusto face a 2021. Mais, ou tão importante, foi o envolvimento dos principais stakeholders, clientes e fornecedores, em todo este processo, contribuindo com os seus inputs, a sua visão e reforçando a nossa confiança que estávamos no caminho certo.

*Uma das consequências deste modelo é o fecho das pequenas lojas, mantendo apenas os grandes armazéns e locais de distribuição. Que impactos espera com esta alteração?*

Apesar de todo o processo ter diminuído a presença física em alguns zonas, reforçamos a capilaridade da Civiparts através do reforço da equipa comercial no terreno, dos seus vendedores externos que diariamente visitam os operadores, e através dos nossos parceiros retalhistas. Adicionalmente, os enormes ganhos de eficiência e de disponibilidade de stock, aliados ao reforço da capacidade logística, permitem-nos afirmar que os impactos são extremamente positivos.



**João Jervell**

CEO Aftermarket Portugal - Civiparts, OneDrive, AS Parts

Formação em Gestão de Empresas

- Universidade do Porto, Formação Executiva PAGE - U. Católica

**Interesses e hobbies**

Leitura, Mountainbike, Surf e Viajar

*Esta redução do número de lojas, com menor presença em algumas localizações, não poderá gerar algumas dificuldades na fidelização do cliente?*

O que pretendemos sempre é ser a empresa mais eficaz, a mais rápida e a que tem a confiança das pessoas com quem trabalha. Acreditamos que a fidelização se conquista por consistentemente acrescentar valor à operação dos nossos clientes. Temos a capacidade de servir melhor com o modelo que estamos a implementar. Com este

# Porque se deve juntar à wtransnet, a bolsa de cargas de referência para Portugal

modelo, aumentámos o nível de serviço ao cliente, as vendas e temos rácios de não conformidade completamente marginais, na casa dos 0,2%. O nível logístico que temos atualmente é superior ao que tínhamos. Provámos que, pelo facto de a peça estar numa loja próxima, não significa que o cliente a vá receber mais rapidamente.

## *Na sua perspetiva, qual é o fator que diferencia o serviço prestado pela Newonedrive da concorrência?*

Total transparência e consistência em todos os processos. Temos a capacidade de servir melhor com o modelo que estamos a implementar e uma digitalização plena do negócio. E o reflexo é sermos cada vez mais considerados uma parte integral das operações dos nossos parceiros, partilhando dos seus problemas, sucessos e sobretudo alinhando estratégias. Temos parceiros de longa data, alguns com quase 40 anos de envolvimento, e que mutuamente nos questionam, desafiam e com quem partilhamos a nossa visão do futuro.

## *Também tem existido, nos últimos tempos, uma aposta em plataformas de comunicação online para estarem mais perto do consumidor, como é o caso do Podcast "Dar voz ao Aftermarket". Qual é a importância deste tipo de plataforma?*

Acredito que são fundamentais novos canais de comunicação e que só nos fortalece a partilha de conhecimento entre os vários intervenientes deste sector.

## *Para terminar, quais são os principais desafios da Newonedrive para o futuro?*

Continuar a merecer, dia-a-dia, a preferência de quem tem necessidades de peças e soluções que assegurem a sua mobilidade. E por mais 40 anos, pelo menos. 

Uma bolsa de cargas é, em suma, um serviço que coloca as empresas de transporte e os operadores logísticos em contacto uns com os outros, a fim de facilitar o seu transporte de cargas. Um ponto de encontro digital onde, por um lado, são publicadas as necessidades de transporte destas empresas e, por outro lado, as empresas oferecem os veículos de que dispõem que podem realizar estas cargas.

A Wtransnet entrou no mercado em 1996, em total conformidade com esta explicação, e fê-lo com uma inovadora tecnologia capaz de associar cargas e camiões em tempo real, através da criação de uma plataforma pioneira que viria a permitir a colaboração entre empresas de transporte num ambiente de segurança e confiança.

Com o passar do tempo, a Wtransnet converteu-se na **bolsa de cargas líder na Península Ibérica**, uma posição privilegiada, que foi recentemente alargada ao resto do continente, após a sua incorporação em 2018 no **Grupo Alpega**. Isso significou criar uma comunidade, com a **Teleroute** e **123 Cargo**, que está presente em 29 países e agrega **+85.000 profissionais do transporte**, disponibilizando diariamente mais de **350.000 ofertas de cargas e camiões**.

A Wtransnet oferece à transportadora uma ferramenta online para partilhar informações de empresas com rotas diárias para um destino e mostra-as a todos os seus associados para que possam entrar em contacto para a subcontratação das suas viagens. Tudo isto impulsionado por um **sistema exclusivo de correspondências** que calcula e associa em tempo real as ofertas de cargas e camiões existentes na bolsa, assim como o **Motor de busca de associado** mais completo e fiável do setor, **WFinder**.

Sempre dentro de um ambiente seguro de trabalho, sendo a única bolsa de cargas do mercado, juntamente com a sua homóloga Teleroute, que proporciona garantia de pagamento de forma instantânea antes de carregar o camião. Além disso, a Wtransnet conta com um **Serviço de mediação** eficiente que ajuda os clientes a cobrar as suas faturas.

Também não nos podemos esquecer do nosso **sistema QAP (Quality Assurance Policy)**, a partir do qual filtramos as empresas que querem aceder à bolsa de cargas, além de realizar uma monitorização contínua do seu comportamento para que se ajuste às normas aceites no momento da contratação.

E, evidentemente, um **apoio ao cliente** que funciona de forma séria e responsável: a cada novo registo é atribuído um gestor pessoal (Business Assistant) para assessorar a gestão da plataforma e a procura de oportunidades de negócio.

Todas estas razões explicam porque é necessário fazer parte de uma grande comunidade de transportes como a Wtransnet, especialmente em cenários de crise como o atual, que demonstram a necessidade de uma maior **digitalização** do setor e de continuar a avançar em **soluções de colaboração**.

Portanto, com o objectivo de que cada vez mais profissionais do transporte beneficiem de fazer parte desta grande rede de contactos, oferecemos aos membros da ANTRAM um desconto de 10% nos novos registos na plataforma. Porque em Wtransnet, queremos o mesmo que os nossos clientes: a **maior eficiência no transporte através da otimização da gestão de frotas e capacidades**.

# DAIMLER TRUCK marcou presença na IAA TRANSPORTATION 2022

O novo caminhão e-Actros Long Haul foi o protagonista da Daimler Truck na 68.<sup>a</sup> edição da IAA TRANSPORTATION 2022, que se realizou em Hanôver, entre os dias 20 e 25 de setembro.

A maior feira do mundo de transportes e logística - IAA TRANSPORTATION 2022 - realizou-se entre os dias 20 e 25 de setembro em Hanôver, onde cerca de 1402 expositores, oriundos de 42 países, tiveram a oportunidade de apresentar as suas mais recentes inovações tecnológicas e conceitos para uma mobilidade no caminho da neutralidade carbônica.

Sob o lema Leading Sustainable Transportation, Bringing our Vision to the Road, a Daimler Truck, que na feira ocupou o Hall 19/20, tinha em exposição as suas mais recentes novidades de caminhões e autocarros e, ainda, espaços de informação dedicados às mais recentes inovações tecnológicas e também sobre os serviços de consultoria e parcerias estratégicas nas áreas de integração de frota, infraestruturas de carregamento e conexão de rede.

A Daimler Truck como já é habitual, organizou nos dois dias que antecederam a abertura da IAA uma experiência de produto, onde os responsáveis da marca deram a conhecer aos jornalistas presentes as suas novidades para o setor do transporte rodoviário de mercadorias e passageiros.

Karin Rådström, CEO da Mercedes-Benz Trucks referiu "Estamos continuamente a expandir o nosso portfólio de caminhões elétricos a bateria. O nosso foco é oferecer vantagens claras aos nossos clientes. Portanto, os nossos caminhões elétricos são projetados especificamente para a mobilidade elétrica, dando-lhes melhor dirigibilidade, eficiência energética e durabilidade."

Martin Daum, CEO da Daimler Truck também referiu que "desde o último IAA, há quatro anos atrás, avançamos a toda velocidade com a transição para o transporte neutro em CO2. Este ano, já temos oito

veículos de produção em série totalmente elétricos a bateria no nosso portfólio.

No entanto, não basta oferecer os veículos certos. Os nossos clientes também precisam das infraestruturas adequadas. Estamos ativos aqui numa ampla variedade de níveis. Para uma construção, é essencial que rapidamente toda a indústria e os governos se unam."



A marca germânica procura atingir assim o seu objetivo de um transporte livre de CO2. Para isso, o fabricante apresentou o seu amplo portefólio de veículos totalmente elétricos.

O destaque da Daimler Truck foi o eActros LongHaul Truck, um veículo elétrico projetado para transportar cargas pesadas em rotas de longa distância. O novo eActros LongHaul Truck tem uma autonomia anunciada de até 500km com uma única carga, sendo possível carregar as baterias entre 20% a 80% em menos de 30 minutos graças ao sistema de carga megawatts. O veículo encontra-se equipado com um conjunto de três baterias de lítio-ferro fosfato (LFP) que

fornece uma capacidade total instalada de mais de 600 kWh e dois motores elétricos, como parte do novo eixo eletrônico, que geram uma potência contínua de 400 kW e uma potência máxima de mais de 600 kW. A produção em série deste veículo está prevista arrancar em 2024, sendo que os primeiros protótipos já passaram os primeiros testes intensivos e serão testados em estradas públicas ainda no decorrer de 2022. No próximo ano, os primeiros eActros LongHaul Truck serão entregues a alguns clientes para serem testados em operações reais.

A Daimler Truck prevê produzir além da unidade trator do eActros LongHaul, va-

# Mercedes-Benz eActros LongHaul recebe o “2023 Truck Innovation Award”

O novo Mercedes-Benz eActros LongHaul recebeu, na IAA, o “2023 Truck Innovation Award”. O prestigioso prêmio da indústria é atribuído a camiões por um painel de 25 experientes jornalistas de importantes meios de comunicação internacionais da Europa e de outros países, representando o júri do “International Truck of the Year” (IToY).

O prêmio foi entregue a Karin Rådström, CEO da Mercedes-Benz Trucks, pelo presidente do Júri do IToY, Gianenrico Griffini, no evento no IAA Transportation 2022 em Hanôver.

riantes de camiões rígidos, oferecendo assim aos clientes a possibilidade de adquirirem o eActros LongHaul na versão trator e rígido. Segundo a marca, o eActros foi desenvolvido para que tanto o veículo como os seus componentes cumpram os mesmos requisitos de durabilidade de um Actros convencional de longo curso.

O eActros Long Haul será o primeiro veículo elétrico da Mercedes-Benz Trucks a ser fabricado do início ao fim na linha de montagem existente na fábrica de Wörth, na Alemanha.

Quando o eActros LongHaul chegar ao mercado, os clientes terão ao seu dispor entre outros serviços, o eConsulting, o Mercedes-Benz Uptime e o Fleetboard Charge Management.

Além da apresentação do novo eActros LongHaul, a Mercedes Benz apresentou ainda uma nova variante do modelo eActros 300 na versão de trator, para fazer tração de semirreboques de padrão europeu. Este eActros trator foi concebido com a mesma tecnologia utilizada na versão de camiões rígidos do eActros 300/400.

O eActros 300 na versão trator encontra-se equipado com três conjuntos de baterias, cada uma com uma capacidade instalada de 112kWh, permitindo uma autonomia de até 220km com uma única carga. A produção em série está programada para o segundo trimestre de 2023.

Dos veículos em exposição, salienta-se ainda o Actros L, modelo topo da marca, concebido para o transporte tradicional de longa distância, com mais economia de combustível, graças à terceira geração do motor OM 471, e mais dinâmico graças à sua transmissão melhorada. O Actros L entra numa nova dimensão de conforto e



*Karin Rådström, CEO da Mercedes-Benz Trucks*

O novo camião destacou-se pelo seu conceito tecnológico inovador com baterias com tecnologia LFP, o novo eixo “e-axle”, assim como na rapidez no seu desenvolvimento. Tem uma autonomia de até 500 quilómetros com uma única carga de bateria e é capaz de carregamento de alta performance. A produção em série está prevista para 2024.

design, gerando uma experiência de condução descontraída e confortável, tanto do ponto de vista do equipamento como visualmente.

O GenH2 Truck também estava em exposição e é visto como a grande aposta para o transporte de longo curso “livre de emissões”, que poderá circular até 1000 quilómetros com apenas uma carga de hidrogénio líquido armazenado nos seus dois tanques em aço inoxidável, com capacidade para 40kg cada.

Em termos de objetivos para um transporte rodoviário neutro em CO2 até 2050, a ambição da Daimler Truck é passar a oferecer apenas veículos novos na Europa, Japão e América do Norte até 2039 que sejam neutros em CO2. A FUSO lançou a

produção em pequenas séries do eCanter de primeira geração em 2017. Já os modelos elétricos a bateria Mercedes-Benz eCitaro, eActros e eEconic estão já em produção em série desde 2018, 2021 e 2022, respetivamente. O Freightliner Cascadia para o mercado norte-americano seguirá ainda este ano e outros veículos neutros em CO2 deverão ser lançados nos próximos anos.

Na segunda metade desta década, a Daimler também adicionará ao seu portefólio, camiões produzidos em série com células de combustível à base de hidrogénio. Os primeiros protótipos do Mercedes-Benz GenH2 Truck já estão em fase de testes intensivos, tanto em pistas de testes particulares como em estradas públicas. 🌱



## Principais marcas de pesados marcam presença na IAA e apresentam novidades

Após uma pausa causada pela pandemia, a IAA TRANSPORTATION 2022 regressou em grande e mostrou ao mundo e ao setor as mais recentes novidades da indústria de pesados (e não só).

A feira decorreu entre 20 a 25 de setembro, em Hannover, na Alemanha.

### Ford Trucks revela o seu primeiro camião 100% elétrico

A Ford Trucks apresentou o seu movimento de transformação Geração F, que inclui um roteiro de soluções de transporte isentas em emissões, com especificações e características novas que vão assegurar que a empresa mantenha a sua posição na produção, conceção e desenvolvimento de produtos, em direção ao objetivo de atingir as zero emissões até 2040.

Segundo Serhan Turfan, vice-presidente da Ford Truck, “um dos nossos grandes propósitos é ajudar a reduzir os custos operacionais e as emissões de carbono nos transportes rodoviários ao mesmo tempo que aumentamos a produtividade da frota”.

Na IAA Transportation 2022, a Ford Trucks deu ainda a conhecer as novas tecnologias que desenvolveu para a condução interligada e autónoma, nas quais se incluem características como o “cruise control” por GPS e o sistema multimédia, facilitando a vida aos condutores e gestores de frotas, com o intuito de manter os veículos na estrada e atingir 100% de Uptime.

Os visitantes puderam ainda testar a tecnologia de condução remota e operar um F-Max na pista de testes em Eskişehir (Turkiye) a partir de uma distância de 2.000 km. O ecossistema Ford Trucks CARE, que oferece serviços de software, uptime, eletromobilidade, soluções financeiras e personalização, foi também dado a conhecer.

### Volvo Trucks apresenta um novo eixo totalmente elétrico

Presentes em Hannover, a Volvo Trucks apresentou um eixo traseiro totalmente novo e totalmente elétrico. Este novo eixo permite colocar ainda mais baterias no camião ao integrar os motores elétricos e a transmissão no eixo traseiro.

Para a marca, mais baterias é sinónimo de maior alcance, o que cria oportunidades para que os transportes de longa distância também sejam eletrificados. Nos camiões elétricos, que serão lançados na segunda metade desta década, o espaço adicional da célula de combustível é útil para a instalação de outros componentes.

“Este é um avanço para os camiões elétricos e um sinal claro de que haverá uma enorme procura por carregadores rápidos públicos para camiões pesados num futuro próximo, principalmente ao longo das várias vias”, diz Jessica Sandström, SvP Global Product Management da Volvo Trucks.

A Volvo Trucks tem uma estratégia de três possíveis caminhos para atingir as zero emissões: elétricos a bateria, elétricos a células de combustível e motores de combustão que funcionam com combustíveis renováveis como biogás, HVO ou até hidrogénio verde.

“Diferentes soluções técnicas são necessárias para enfrentar as mudanças climáticas uma vez que a disponibilidade de infraestrutura de energia e combustível difere entre países e regiões e também entre diferentes segmentos de transporte”, conclui Jessica Sandström.

### Scania

#### apresenta soluções inovadoras de ponta

Nesta edição 2022 da IAA, a Scania faz uma demonstração massiva da sua capacidade de fornecimento de soluções de transporte sustentáveis.

Com catorze diferentes veículos expostos em três áreas distintas, a Scania reforçou a sua ambição de criar soluções de transporte sustentáveis para o ecossistema de transportes, dando sobretudo relevo à sua ampla oferta de serviços regulares e digitais combinados, às soluções de carregamento, todos eles orientados em reduzir a pegada de CO<sub>2</sub>, com a melhor economia operacional total.

### MAN apresenta eTruck na IAA

Na IAA deste ano, a MAN concentrou a sua oferta de produtos e serviços em três megatendências que acompanham a transição dos camiões a gásóleo para soluções de transporte ecológicas e isentas de CO<sub>2</sub>:

- Emissões zero para o transporte rodoviário de mercadorias sem CO<sub>2</sub>;
- Digitalização para a integração dos camiões nos processos de transporte; e
- Condução autónoma para maior segurança e eficiência, utilização orientada do escasso recurso dos motoristas e a combinação inteligente e ecológica de diferentes modos de transporte.

Para a marca, apostar nesta transformação significa também permanecer inovador com os produtos convencionais. Por isso mesmo, apresentou uma nova gama de serviços focando essencialmente num baixo consumo de combustível e na maior atenção às necessidades dos condutores e serviços digitais úteis, que simplifiquem o dia-a-dia dos clientes.

Todavia, o foco da apresentação da exposição MAN na IAA foi o pro-

tótipo do novo MAN eTruck, que entrará em serviço dos primeiros clientes a partir de 2024.

Uma característica técnica especial do pioneiro leão elétrico é a sua preparação para o futuro carregamento de megawatts: elevadas capacidades de carregamento com tempos de carregamento curtos tornam o camião elétrico adequado para o transporte pesado de longa distância, com distâncias diárias entre 600 e 800 quilómetros, e posteriormente até 1000 quilómetros. Juntamente com baixos custos operacionais e o melhor balanço energético, os veículos elétricos a bateria oferecem a tecnologia mais adequada para futuras frotas de veículos comerciais isentos de CO2.

Em termos de diversidade de aplicações e possíveis conceitos de carroçaria, o futuro MAN eTruck não é inferior ao atual camião diesel.

## IVECO lança Daily elétrica

A grande novidade da IVECO na IAA foi a novíssima eDAILY com zero emissões.

Concebida para ser o “gémeo elétrico” da icónica Daily, a eDAILY cobre todas as aplicações de um veículo comercial ligeiro, incluindo missões e conversões para serviços mais pesados. Esta é uma proposta única num mercado onde tanto a oferta como a procura estão ainda centradas nas entregas urbanas. A eDAILY, ao expandir o interesse na mobilidade elétrica, representará uma contribuição fundamental para a descarbonização dos transportes.

A eDAILY já pode ser encomendado por toda a Europa, com entregas a decorrerem a partir do início do próximo ano.

### - Edições especiais Tigrotto e Leoncino

Durante o certame, a IVECO apresentou também uma antevisão de duas edições limitadas que se inspiram em dois produtos icónicos OM dos anos 50 e 60, as edições Tigrotto e Leoncino: uma combinação única do passado e do futuro que em breve estará à venda e que é dedicada aos clientes mais exigentes.

A Leoncino é uma interpretação vintage da nova eDAILY, enquanto a Tigrotto é uma variante da Daily 4x4.

## DAF XD eleito

### “Camião Internacional do Ano 2023”

A série XD da nova geração DAF foi galardoada com o prémio “Camião Internacional do Ano 2023” por um júri composto por 24 editores e jornalistas seniores de veículos comerciais, representando 24 das principais revistas de camiões em toda a Europa.

Harald Seidel, presidente da DAF Trucks, recebeu o prémio mais prestigiado na indústria de transportes durante uma cerimónia de entrega de prémios na IAA Transportation.

A série XD, incluindo uma gama completa de versões totalmente elétricas com uma autonomia superior a 500 quilómetros com um único carregamento, foi oficialmente revelada na IAA. 

## Volvo Trucks inicia produção em série de camiões pesados elétricos



A Volvo Trucks inicia a produção em série das versões elétricas da linha de produtos mais importante da empresa, os camiões pesados: Volvo FH, Volvo FM e Volvo FMX. Estes camiões podem operar com um peso total de 44 toneladas e os três modelos representam cerca de dois terços das vendas da empresa. Com estes novos modelos, a Volvo Trucks fica agora com seis modelos de camiões elétricos em produção em série – a mais ampla linha de camiões elétricos do setor.

“Este é um marco e a prova que estamos a liderar a transformação na indústria. Faz menos de dois anos que lançámos os nossos primeiros modelos de camiões elétricos pesados. Agora estamos a aumentar o volume de produção e a entregar estes fantásticos camiões aos nossos clientes por toda a Europa”, referiu Roger Alm, presidente da Volvo Trucks.

A procura por camiões elétricos está a aumentar rapidamente em muitos mercados. Essa necessidade é notória dentro do setor, fazendo com que os transportadores transitem para veículos livres de combustíveis fósseis atingindo assim as suas metas de sustentabilidade.

A linha elétrica de seis modelos de camiões da Volvo Trucks abrange uma ampla gama de aplicações, como distribuição urbana e tratamento de resíduos urbanos, transporte regional e trabalhos de construção.

## Tranquilidade na estrada com o IVECO TOPCARE

A IVECO lançou o primeiro pacote de serviços rápidos e de hospitalidade do setor: o IVECO TOPCARE.

Este serviço de assistência premium, impulsionado pela conectividade da IVECO, foi concebido para apoiar os clientes em caso de uma manutenção extraordinária imprevista, para que o veículo volte à estrada o mais rapidamente possível e para cuidar do condutor se o problema exigir mais tempo para ser resolvido. Um serviço de primeira classe, único no setor do transporte de mercadorias.

Com o TOPCARE, o motorista está sempre próximo de um serviço de apoio especializado e o veículo estará rapidamente de volta à estrada. Independentemente da localização e necessidades do veículo, a IVECO assegura a sua operacionalidade o mais rapidamente possível, melhorando a produtividade empresarial dos frotistas.

Em caso de uma avaria, que obrigue o condutor a parar numa oficina para realizar uma manutenção não prevista, a Sala de Controlo IVECO, que monitoriza constantemente os veículos conectados, recebe um alerta imediato que atribui prioridade máxima à resolução da avaria no veículo.

Um processo de fornecimento urgente de peças é acionado automaticamente, sendo a reparação acompanhada por um conjunto de especialistas qualificados em diagnóstico de forma a minimizar o tempo de imobilização, fornecendo atualizações constantes sobre o estado da reparação.



Se a reparação demorar mais tempo do que o previsto e o motorista se encontrar longe de casa, o IVECO TOPCARE disponibiliza, consoante as necessidades, uma vasta gama de serviços de assistência e hospitalidade, incluindo refeições, alojamento em hotel, transporte e estacionamento, assegurando o seu conforto durante o tempo de espera. Para total tranquilidade são sempre prestados cuidados médicos em caso de problemas de saúde não urgentes.

O IVECO TOPCARE é um serviço disponível por subscrição para veículos IVECO S-WAY conectados, em complemento do contrato de manutenção e reparação IVECO. 🌱

## Goodyear apresenta inovador pneu de demonstração para camião

Durante a IAA Transportation, a Goodyear apresentou um inovador pneu de demonstração para camião fabricado com 63% de conteúdo de materiais sustentáveis, demonstrando o foco da empresa na seleção de materiais mais sustentáveis para os seus produtos. 🌱



## Scania marca passo no TikTok

A Scania tem agora um perfil no TikTok.

Os veículos Scania são as estrelas deste novo perfil, que mostrará a eficiência e o desempenho dos veículos Scania, o seu compromisso para com o ambiente e apresentará novidades sobre a marca.

Além disso, a conta do TikTok (@scaniaportugal) é um novo ponto de encontro com os clientes e seguidores da marca, a partir da qual podem interagir.

Segundo Sonia García, Diretora de Marketing e Comunicação da Scania Ibérica, "as redes sociais são uma forma de estar perto dos nossos clientes e dos fãs da Scania em todo o mundo. O TikTok é mais um canal para apresentar conteúdos atraentes sobre os veículos Scania, num estilo amigável e divertido. Esperamos que toda a nossa comunidade se junte ao nosso perfil TikTok e encorajamo-los a comentar e a partilhar os nossos vídeos". 🌱



## Semana Europeia da Mobilidade

O Dia Mundial sem Carros celebrou-se a 22 de setembro, e visa promover as boas práticas ambientais, a qualidade de vida dos cidadãos, bem como para a sensibilização da necessidade de reduzir o tráfego rodoviário nas cidades.

O IPTrans decidiu assinalar este dia, através da divulgação da ação de sensibilização na rua da nossa escola, para os automobilistas que fazem um uso abusivo da via, prejudicando a locomoção e segurança dos nossos alunos no seu trajeto de acesso à escola.

Esta foi uma iniciativa que resultou do debate e reflexão sobre os problemas de mobilidade que os nossos alunos sentem no seu quotidiano e resulta da promoção da Semana Europeia da Mobilidade (SEM), que contou com a participação dos cursos e Técnico/a de Gestão de Transportes, Técnico/a de Condução de Veículos de Transporte Rodoviário e Técnico/a de Ação Educativa.

Neste dia, pense duas vezes antes de tirar o carro para ir trabalhar. Será uma boa oportunidade para dar o exemplo aos seus filhos, promover o uso de transportes públicos e de outros meios de mobilidade suave, menos poluentes e mais amigos das cidades, dos seus habitantes e visitantes, assim como para os educar relativamente às boas práticas ambientais.



## CTeSP Logística

O Curso Técnico Superior Profissional (CTeSP) de Logística, reiniciou os seus trabalhos pelo 2º ano consecutivo, no passado dia 12 de Setembro, nas instalações da Escola Profissional de Loures - IPTrans.

Este curso em regime pós-laboral, confere uma formação de nível 5, orientada para o mercado de trabalho através do exercício de funções ao nível dos processos logísticos em diversos tipos de organizações, públicas ou privadas, de diferentes setores de atividade económica. Os alunos irão também realizar um estágio na reta final do curso.

O CTeSP em Tecnologias e Programação de Sistemas de Informação (TPSI) é um curso com futuro, muito requisitado e com grande empregabilidade. Teve o seu início no dia 5 de Setembro.



## Mostra de Inovação, Emprego e Investimento

O Centro Qualifica do IPTrans, foi convidado a participar na Mostra de Inovação, Emprego e Investimento, que decorreu durante dois dias (14 e 15 de outubro), no Pavilhão Paz e Amizade em Loures.

O presidente da Câmara Municipal de Loures, Ricardo Leão, bem como o Vereador da Divisão da Economia e Inovação, Nelson Batista, marcaram presença na sessão de abertura da mostra, referindo a importância deste tipo de feiras de modo a que as várias empresas e negócios do concelho se conheçam e possam construir novas oportunidades em conjunto.

Este evento foi aberto à população em geral e contou com diversas entidades, que procuraram divulgar as ofertas de emprego do concelho.

O programa incluiu mesas-redondas que contaram com a moderadora Fátima Ferrão do DN e TSF e workshops variados com diversos oradores.



## Abertura da sessão: Ação de Português – Veolia

O IPTrans procedeu à abertura no passado dia 12 de outubro, em parceria com a Câmara Municipal de Loures, uma ação de Português – não formal - de 25h, na empresa Veolia.

Esta ação tem como propósito o desenvolvimento de competências na Língua Portuguesa, como forma de proporcionar a estas pessoas mais oportunidades, através do melhoramento do português nos diferentes aspetos: escrita, fala e compreensão. As aulas decorrem duas vezes por semana, até ao dia 16 de novembro, com o acompanhamento da Professora Mara Ferreira.



## Centro Qualifica Abertura de novo grupo nos Bombeiros de Camarate

“É fundamental, cada vez mais, ter qualificações para atingir os objetivos de cada um”. É assim que o Comandante dos bombeiros de Camarate, Luís Martins, se referiu, no passado dia 6 de outubro, à abertura do novo grupo de RVCC escolar de nível secundário, na Associação Humanitária de Bombeiros Voluntários de Camarate.

Acerca desta parceria de longa data e dos benefícios que tem trazido à corporação, Luís Martins refere que é “fundamental para ambas as partes, pois é um trabalho profícuo em relação à comunidade, que precisa deste tipo de iniciativas, tanto da vossa parte como da nossa.”

O grupo conta com pessoas de todas as idades. Neste evento, não faltaram partilhas de experiências de vida, o porquê da necessidade desta formação e a importância do 12º ano nos dias de hoje, tanto para novas oportunidades, como para evoluir na própria carreira.

Palavras como espírito de equipa, não desistir, ir até ao fim, foram-se ouvindo ao longo da sessão, a qual procurou motivar os alunos para esta nova fase.

Uma das participantes não quis deixar passar em branco a oportunidade de agradecer esta iniciativa ao grupo de bombeiros voluntários de camarate e ao IPTrans, pois a abertura do grupo em Camarate, poupou-lhe a deslocação para Alverca e o ter de se levantar-se às 6h da manhã para obter o 12º ano.

Luís Martins concluiu, afirmando que aconselha sempre toda a gente a “cumprir este método”, e agradeceu ao IPTrans o facto de aceitar sempre o desafio.

“São todos bem-vindos a esta casa, esta casa é do povo, é de todos.”



# ESTÁS NO 9º ANO?

## Cursos Profissionais

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





O Actros L Edition 3

## ENJOY MORE.

**Para todos os que merecem mais.** Mais design. Mais conforto. Mais Actros L. Desfrute de uma experiência de condução e emoções puras com o Edition 3. Saiba mais em [mercedes-benz-trucks.com](http://mercedes-benz-trucks.com)  
#GetMore

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

