

revista

Nº 409 | out/nov/dez 2023 | Trimestral | Ano XLIII

antram

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

Trimestral · Distribuição gratuita aos associados · Preço 2,49 euros



o que
nos trará
2024



reportagem do



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



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

editorial

pág. 2

destaque

22º Congresso ANTRAM

pág. 4



associativismo

Entrevista a Hugo Cavaco, Presidente da Região Sul

pág. 24

associativismo

ANTRAM une-se a campanha de segurança rodoviária
"O MELHOR PRESENTE É ESTAR PRESENTE"

pág. 26

associativismo

ANTRAM vai a Mangualde desde 2014

pág. 28

assessoria jurídica

Tabela salarial CCTV 2024

pág. 34

Rodar Direito

pág. 38

opinião/técnica

Gestão da qualidade - Qualidade de uma organização:

Linhas de orientação para atingir o sucesso sustentado (cont)

pág. 46

notícias dos associados

pág. 54

comerciais

pág. 56

espaço IpTrans

pág. 59



Revista ANTRAM nº - 409

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** Alexandre Oliveira (FM&A), Ana Beatriz Moreira, Mariana Almeida Marinho e Vicente Pimentel Barbosa (PwC), Ana Souta, ANSR, Armando Miranda, Gonçalo Marques, Graça Santos e Susana Mariano, Joana Soares Ribeiro (ACT), José Encarnação, José Luís Saragoça, José Maria Bourbon, Leonor Castro (IPTrans), Mónica Silva, PwC · **Publicidade:** Mónica Silva - monica.silva@antram.pt · **Edição e Propriedade:** ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias · **Administração, Redação e Publicidade:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - Escrit. A - 1800-142 Lisboa Tels. 218 544 100 T · internet: www.antram.pt · email:sede@antram.pt NIPC - 500 948 470 · **Serviços Regionais:** **Direção Regional do Norte:** Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 226 079 120 / Fax: 226 096 180 E-mail: regio.norte@antram.pt · **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 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:** MARE - Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EB01 - EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 E-mail: neuza.santos@antram.pt · **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, 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,

Sei que a maioria dos que leem este editorial estão familiarizados com as caixas de velocidades, com mudanças altas e baixas utilizadas nas viaturas pesadas, conjugadas, ainda, com o sistema overdrive que conferia uma maior desmultiplicação para permitir um melhor ajustamento da viatura às condições de circulação, ou seja, à velocidade, orografia, etc..

A utilização deste tipo de caixas de velocidade requeria a intervenção constante do motorista que, ao longo do período de condução, se via forçado a meter e tirar mudanças e meias-mudanças (assim nos referíamos às mudanças do sistema overdrive) como se não houvesse amanhã...

Ao longo dos últimos anos, passámos para as caixas automáticas e todos parecemos ter esquecido o funcionamento das caixas manuais e demos por nós a dar por garantido o andamento dos camiões sem grande intervenção dos condutores.

Falo nisto porque, ao nível da gestão, parece ter acontecido o mesmo. O capitalismo e o crescimento económico associado a ele, fez com que as empresas do nosso sector fossem crescendo ao longo dos últimos anos de uma forma muito rápida e, em muitos casos, quase automática. Atrever-me-ia a dizer que foi fácil fazer crescer o nosso sector, pois fomos a reboque da economia.

Mas este ano parece estar a mudar este paradigma e, se a tendência de desaceleração económica se mantiver ao longo de 2024, como é expectável que aconteça, todos nós seremos obrigados a fazer uma gestão ainda mais cuidada das nossas empresas, seremos, voltando à nossa imagem, obrigados a retomar as rédeas da condução e vamos ter de voltar a meter as mudanças, por forma a aproveitar o melhor possível os recursos das empresas, a definir mais sabiamente os investimentos a realizar, as contratações a fazer, os preços a dar aos clientes, sabendo, de antemão, que todo e qualquer ajustamento, toda e qualquer "meia mudança", será essencial para ultrapassar tempos que não deverão ser favoráveis.

Em suma, em 2024, todos os erros e falhas de gestão custar-nos-ão caro e não teremos o mercado a compensar tais falhas havendo, portanto, que ter ainda mais rigor no aproveitamento da viatura, ou seja, da empresa.

Repetidamente faço este tipo de apelos e muitas vezes aproveito este espaço para escrever sobre isto. Não tenho qualquer intenção que não seja a de transmitir aos associados aquele que é o meu sentimento e também aquele que é o fio condutor, vá lá, o feeling de várias pessoas, sobretudo transportadores, com quem falo com frequência.

Este foi, de resto, um sentimento que ficou patente no último

Congresso, realizado em final de Outubro de 2023 no Porto.

Vamos, portanto, tudo indica, enfrentar um ano muito difícil, porventura, o mais complicado desde 2012.

A direcção da ANTRAM, consciente desta mesma dificuldade, teve, ao longo dos últimos dois meses e, sobretudo, desde a demissão do actual primeiro ministro, um trabalho muito intenso junto do Ministério das Infraestruturas e do Ministério das Finanças, no sentido de garantir o regime do gasóleo profissional extraordinário, que concede um valor mais elevado de devolução fiscal do que o conferido pelo regime normal do gasóleo profissional, e conseguimos, pois já foi publicado em Lei, a manutenção desse regime até final do mês de Junho de 2024.

Desta forma, o período conturbado de eleições a realizar em Março próximo e a constituição de novo governo, preenchimento de Ministérios, agendamento de primeiras reuniões, decorrerá sem uma pressão tão grande e tudo faremos para que, em Junho de 2024, possamos reunir condições e consenso junto do futuro governo para mantermos aquele benefício.

De igual forma, foi conseguida a correção do Código do IUC no sentido de ser feita a correcta tributação, por valores menores, das viaturas afectas à actividade do transporte público rodoviário de mercadorias, logo no primeiro ano de matrícula e, muito relevante, será reposto em 2024, o regime de isenção das mais-valias na venda de viaturas, condicionado à aquisição de viaturas menos poluentes.

Igualmente, em sede da obrigação de pagamento da CESE, conseguiu-se a alteração legal que passou a clarificar que apenas as empresas de distribuição que façam parte de um grupo de empresas em que uma delas pertença ao sector energético serão objecto de incidência subjetiva desta contribuição, conseguindo-se, por esta via, esclarecer definitivamente que todas as empresas do sector dos transportes estão excluídas do pagamento desta contribuição.

Estes são, em suma, os contributos que a ANTRAM conseguiu granjear para o nosso sector que, uma vez mais, enfrenta elevados custos salariais, num país que está a subir o salário mínimo nacional de uma forma violenta e que, portanto, uma vez mais se vê muito pressionado pelos custos, desta feita, com um mercado em condições ainda mais difíceis.

Na fundada expectativa de que a estrada será difícil, tenho, porém, a convicção de que seremos capazes de conduzir o nosso sector de forma sábia. Vai ser difícil, mas também, há que o dizer, se não fosse, também não era para nós!

A todos deixo o meu desejo de um feliz 2024! 🍀



SCANIA

ENTRE
NAS
BOXES

**ASSINE AGORA
UM CONTRATO DE
MANUTENÇÃO DE PNEUS**

**E POUPE AS DUAS
PRIMEIRAS PRESTAÇÕES***

*Promoção válida para contratos assinados a partir de 5 de setembro de 2023. Aplicável aos primeiros 100 contratos de manutenção de 8, 10, 12, 14 pneus com uma duração mínima de 36 meses. Se o contrato for rescindido pelo cliente antes dos 36 meses, ser-lhe-ão cobradas as duas primeiras prestações. Aplicável aos contratos de manutenção de pneus para veículos novos e usados. Para consultar os concessionários aderentes, digitalize este QR code.



SCANIA

Congresso ANTRAM

PORTO2023

27 e 28 de outubro | Centro de Congressos da Alfândega do Porto



"O setor dos transportes num mundo em disrupção"

O Centro de Congressos da Alfândega do Porto foi o palco escolhido para receber a 22.^a edição do Congresso ANTRAM, que decorreu nos dias 27 e 28 de Outubro de 2023.

DIA 27

Como já é habitual, a primeira manhã do congresso foi de receção e credenciação dos participantes e posterior visita institucional aos espaços de exposição, onde marcaram presença as principais marcas de veículos pesados de mercadorias e um conjunto de empresas que trabalham com o setor do transporte rodoviário de mercadorias.

O pontapé de saída oficial deu-se apenas após o almoço de boas-vindas realizado no centro de congressos, com o Presidente da ANTRAM, Pedro Polónio, a abrir a Sessão Solene de Abertura, por volta das 15h da tarde.

Sessão Solene de Abertura

Após apresentação do Vídeo Promocional desta 22.ª edição e dos agradecimentos habituais, Pedro Polónio começou por destacar o regresso do Congresso ao Porto – uma região importante para o setor – após vários anos. Depois, realçou a importância de analisar o estado da indústria e o “problema sério na economia europeia, onde aumentam os países em recessão, o número de lay-offs e as exportações caem” e de refletir sobre qual o papel do setor num mundo em disrupção, apontando para a necessidade de este encontrar um rumo e identificar ideias que lhe permitam ser mais produtivo. Por último, deixou o repto aos presentes de participarem ativamente, durante o congresso, com sugestões, soluções e reivindicações.



O Presidente da Câmara Municipal do Porto, Rui Moreira, foi o segundo a subir ao palco, optando por fazer uma análise detalhada, chamando a atenção para várias questões que serão preponderantes para a economia portuguesa e a sustentabilidade do país. Uma delas é a necessidade, estabelecida no Pacto para o Clima, de **reduzir as emissões de CO2** de um setor (transporte de mercadorias) que **representa cerca de 25% das emissões**, realçando que acredita que é possível fazê-lo “sem prejudicar a atividade económica das empresas”.

Olhando para o caso do Porto, apontou o **problema do congestionamento da VCI e a necessidade de pagamento de portagens na CREP** (onde a circulação rodoviária é muito reduzida) como um problema, para que a cidade invicta possa contribuir, de forma positiva, para esse objetivo. Defende que o **setor dos transportes não pode continuar a ser “duplamente penalizado**: por um lado,



fazem mais quilómetros (devido ao congestionamento da VCI) e, por outro, têm de pagar as portagens da CREP”

Destacou também a necessidade de o setor **acelerar o seu processo de digitalização**, de forma a aumentar o comércio eletrónico, e não deixou de apontar o dedo ao governo, devido “à **má utilização do PRR** que deixou de fora o setor dos transportes rodoviários”. Terminou, reconhecendo a forte influência do setor na vida das pessoas, das instituições e da cidade.

Por último, coube a **Frederico Francisco – Secretário de Estado das Infraestruturas** – fechar esta sessão de abertura com uma intervenção online. O Secretário de Estado realçou a importância do setor, que representa “a maioria da quota modal em Portugal”, com um “grande peso na economia nacional”, sendo “gerador de vários milhares de empregos”.

Apontou também para o maior desafio do setor: **o desafio da descarbonização**, realçando o caminho que está a ser feito e destacando, por exemplo, a transferência de quota modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário. Depois, tranquilizou os presentes ao afirmar que esta transferência não “significa que a rodovia pare de crescer, visto que esta é mais flexível – é a única que consegue entregar os produtos na casa do cliente”.

Referiu também que esta descarbonização passa também pela utilização de “veículos mais eficientes do ponto de vista ambiental e económico, reduzindo assim não só as emissões mas o custo”.

Por último, convidou o setor como um todo a focar-se “nas soluções e não nos problemas”.



Intervenção Especial

Portugal 2030. Como construir uma economia mais sustentável e uma sociedade mais equilibrada

José Gomes Ferreira

“Portugal pode ser rico, se cortar as amarras e as más políticas que o impedem”. Foi desta forma que o conhecido jornalista e comentarista da SIC, José Gomes Ferreira, iniciou a sua intervenção.

O que o impede? Segundo Ferreira, as más políticas que escapam aos mais distraídos devido ao “ilusionismo que o governo utiliza para nos governar, tirando de um lado e colocando noutro”. Dá, como exemplo, o suposto desagravamento dos impostos da classe média (IRS) mas que, devido à alteração dos escalões de IRS, representou, na verdade, **um aumento de 8,9% de impostos indiretos para os cofres do estado**. Aponta também para **um aumento da carga fiscal de 36,4% para 37%**, para o **34º lugar no Índice de Competitividade Fiscal da OCDE** e para **uma dívida não consolidada que equivale a três PIB** (produto interno bruto).

Afirma que este é “um Estado que não respeita compromissos” nem dá “estabilidade legislativa e fiscal”, com medidas que nos colocam com um enorme risco de recessão, com uma economia que cresce pouco. Gomes refere-se a medidas como **o fim dos vistos gold, do Estatuto de Residentes Não Permanentes** — um sinal preocupante de que o país não respeita quem vem de fora — e **da falta de iniciativa do estado** para “premiar o mérito e escolher os melhores” e de efetuar uma reforma do estado, afirmando mesmo que este governo “não quer mudar nada”.

Abordou também a crise na habitação, apontando como **incompreensível a suspensão dos despejos legais** o que contribuiu para “criar a sensação de que ocupar casas é legítimo. As pessoas sentem que não há seriedade nas políticas do estado, o que leva a um aumento das Offshores no estrangeiro”.

Acrescentou ainda que **“não há um plano estratégico para fazer crescer a riqueza em Portugal**, porque António Costa não tem e Marcelo não o exige”, deixando a pergunta: “de que serão ambos lembrados no futuro?”

Depois de identificar os problemas, José Gomes Ferreira aponta ele próprio as soluções para criar e/ou aumentar a riqueza. Segundo este, **é necessário aumentar a competitividade fiscal e regulamentar, criando um bom sistema de incentivos** (realçando que a formulação atual remonta ao início da gerigonça). **Crítica os impostos ambientais e a adoção de um sistema de penalização em vez de incentivos**, ao penalizar os meios de transporte poluen-



tes. Aponta a **falta de fiscalização do fundo ambiental**, o que leva a despesas absurdas (orçamento de 1600 milhões de euros anuais). Critica as taxas sobre sacos de plástico e take-away, afirmando que em Espanha é tributado ao kg enquanto que em Portugal é à unidade.

Afirma ainda que a **burocracia do estado** atrofia a economia e impede a criação de riqueza e critica a privatização de diversos setores: eletricidade, combustíveis líquidos, gás natural, hidrogénio verde, telecomunicações, etc..

Perspetivas sociais e económicas atuais. Tendências futuras

Patrocinado pela GALP e moderado pelo conceituado jornalista e pivô da TVI, **Júlio Magalhães**, o painel, que se iniciou com o visionamento de um vídeo do patrocinador, teve como intervenientes **Paulo Vaz** (Vice-Presidente da AEP), **Sérgio Silva** (CEO da Vigent Group) e **Ramiro Brito** (CEO do Grupo Érre).

Júlio Magalhães começou este painel pedindo um comentário sobre o estado do país. Paulo Vaz abriu o debate, afirmando que o país **“parou no tempo e ficou para trás da maior parte dos países da Europa** (tanto no leste, como na Roménia e Hungria — com um PIB per Capita superior ao português — como no centro da Europa). **Andamos a discutir o acessório e não o essencial**, como a necessidade de reformas estruturais na justiça, saúde, etc.”

Já **Ramiro Brito** preferiu iniciar a sua intervenção apelando à introspeção e depois ao assumir da responsabilidade por parte de todos os intervenientes: “O ônus está do lado do estado, mas temos uma **responsabilidade partilhada**: não são os peixes que elegem os governos”

Ao contrário de José Gomes Ferreira, discorda que a responsabilidade do país seja 100% do governo, afirmando ser necessário ter **estabilidade estratégica de longo prazo** para alcançar outros resultados: “o País tem de ser mais do que eleições legislativas de 4 em 4 anos. **Precisamos de ter pactos ao centro que nos garantam estabilidade**”, afirma.

Quando confrontados com a possibilidade de um contraciclo entre aquilo que as empresas e o estado pensam, **Sérgio Silva** apontou mais uma vez para a necessidade de se criar uma **estratégia de futuro que invista no setor público** que, segundo este, “está em decadência, apontando como alguns dos principais problemas a **morosidade da justiça**, o **sistema fiscal pesado**, que leva a mão-



-de-obra especializada e qualificada a emigrar, e a **excessiva burocracia** do Estado.

E o que faz o Estado perante as propostas das empresas? **Ramiro Brito** considera que o Estado ouve, mas não age de acordo com aquilo que ouve: “Em Portugal, os governos gerem as propostas dependente de estarmos num início ou num fim de ciclo legislativo.” Mas volta a colocar o ônus nos cidadãos: “É necessário ter intervenção pública. Nós não temos a solução para o país, mas há uma coisa que nós sabemos — **temos de começar a ter uma consciência social mais realista e com mais conhecimento**. É fácil, no sistema social, subverter a realidade dos factos.”

Olhando para o problema da carga fiscal, Sérgio Silva opta por dar um exemplo prático, demonstrativo do problema: “Um trabalhador que faz uma hora extra se calhar vai ser penalizado e vai pagar mais



Paulo Vaz (Vice-Presidente da AEP)



Sérgio Silva (CEO da Vigent Group)



Ramiro Brito (CEO do Grupo Érre)



impostos. Ou seja, isto é uma subversão gigante das coisas. Já para não falar da falta de mão-de-obra.”

Estará o setor dos transportes na sombra e subvalorizado relativamente ao turismo? “É verdade que, nestes anos, o crescimento de Portugal tem sido à custa do turismo. Mas quando este crescimento se esgotar, as debilidades vão aparecer”, aponta **Silva**. Sobre este tema, **Paulo Vaz** realça que o setor do turismo, ao contrário do dos transportes rodoviários “é muito vulnerável, como se viu durante a pandemia. Nessa altura o turismo desapareceu, ao contrário da atividade industrial que, pelo contrário, transformou-se, digitalizou-se e conseguiu salvar muitos postos de trabalho.”

Realçou ainda a necessidade de criar uma política industrial: “A industrialização devia estar inscrita na política económica deste governo. Infelizmente, não há qualquer tipo de incentivo à industrialização, para que as empresas possam crescer, para que possam ganhar escala”.

Ramiro Brito explica esta aparente subvalorização por um problema de modelo de negócio: “no turismo, a receita é mais imediata”, contrapondo depois, ao afirmar que “a indústria é e foi historicamente um pilar deste país”.

E como serão os próximos anos e o próximo orçamento de estado? Haverá alguma luz ao fundo do túnel? pergunta Júlio Magalhães. Ramiro Brito mostra-se desconfiado: “Nós não temos uma estratégia a longo prazo que nos permita, a nós empresários, olhar para o futuro e sabermos que vamos atingir determinado objetivo. Temos

a enorme vantagem de ser um país seguro, mas depois **não temos uma estratégia global, a nossa economia é reativa 90% das vezes**. Não há planeamento nem estratégia a longo prazo para a nossa economia. **O estado tenta resolver os problemas estratégicos com subsídios.**”

Sérgio Silva aponta ainda para a dependência daquilo que se passa na União Europeia: “A política económica é publicada a partir das políticas europeias. Assistimos a uma guerra comercial, China, EUA e Rússia. Os interesses dos grandes países muitas vezes não se encaixam com os interesses de Portugal.”

Para fechar o painel, o tema ao qual não se podia fugir: a **transição energética**. Segundo **Ramiro Brito** o grande problema está na forma como se olha para a transição energética: **“Olhamos para a transição energética como um fim e não como um processo**. A transição energética tem de ser um processo interiorizado pelas empresas como um processo de negócio que irá ser rentável a longo prazo. Infelizmente a transição energética foi imposta ao mercado não como um meio mas como um fim”.

Para terminar, **Paulo Vaz** critica “o papel quase esquizofrénico” da Europa que, muitas vezes, “privilegiou a importação de países terceiros relativamente àquilo que eram as indústrias endógenas. Trocou indústrias tradicionais – como é o caso da têxtil – por outras indústrias.”

Após este 1º painel, houve ainda tempo para um momento musical no Espaço de Exposição, a que se seguiu o jantar, já no Hotel Porto Palácio, onde ficaram hospedados muitos dos participantes.

Os novos desafios ESG na gestão empresarial

O segundo e último dia do Congresso arrancou pelas 9h45 com o 2º Painel, patrocinado pela REPSOL, que abriu com uma análise aos “Novos Desafios ESG na Gestão Empresarial” pela Consultora da Systemic, Ana Assis.

Para evitar possíveis confusões, Assis começou por distinguir **ESG** de **sustentabilidade**, explicando que, quando falamos de sustentabilidade, pretendemos garantir que os recursos naturais que temos se mantêm para as próximas gerações e que, quando nos referimos ao ESG, referimo-nos a uma operacionalização da sustentabilidade, criada com o objetivo de tornar legíveis para os legisladores as informações relativas à estratégia das empresas.

Após esta explicação inicial apontou os 3 principais grupos de critérios de gestão das empresas: **ambiental**, **social** e de **governance**, realçando a necessidade de as empresas **alinhareem os critérios de reporte ESG com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)**: “Aqueles que deram mais importância a estes critérios foram as empresas que conseguiram maior **EBITDA**. Os bancos estão atentos a esta necessidade e já fazem *rating* ESG como forma de analisar os seus clientes”, nota Ana Assis.

Aponta também para a necessidade de as empresas investirem na sustentabilidade, dando como exemplo um estudo sobre o impacto que o aumento da temperatura da terra e maior ocorrência de desastres naturais tem provocado na economia: “Um estudo de uma empresa Suíça demonstrou que um aumento de 2 graus provocava uma perda de 4% do PIB, enquanto um aumento adicional de apenas 0,6 graus, provocaria uma perda de 13,8%”, mais do triplo.

Um problema a que os Bancos Centrais estão atentos: “Os Bancos Centrais começaram a fazer análises de risco e as grandes instituições financeiras são cada vez mais pressionadas a reportarem qual a percentagem dos seus investimentos que contribui para uma economia verde e qual a percentagem que, pelo contrário, está a contribuir para um maior aquecimento da temperatura terrestre”.

Isto significa que existe uma “maior necessidade de transparência – reportar os dados ESG vai deixar de ser voluntário – e de reorientar os fluxos de financiamento”. Ana Assis reforça que esta necessidade de transparência não é apenas uma exigência dos financiadores e bancos mas também dos clientes que, cada vez mais, “exigem que as atividades das empresas estejam alinhadas com os objetivos de desenvolvimento sustentável”.

Neste sentido, sugere às PME que obtenham a certificação B Corp



de forma a perceberem que aspetos têm de incorporar na sua estratégia para fazerem face a estas novas exigências.

Relativamente às principais oportunidades de melhoria no setor, Assis aponta a **transição para combustíveis alternativos**, tornar a **logística mais sustentável**, olhar para todo o **ciclo de trabalho de forma circular** (por exemplo: olhar para os resíduos como matéria prima), aproveitar o **processo de digitalização** para mitigar os problemas atuais e trabalhar em parcerias.

Por último, chamou a atenção da plateia de que a regulamentação europeia, desde 2020, obriga algumas empresas a reportar dados sobre a sua atividade e, depois, esses reportes terão de ser justificados (a partir de 2026): “As empresas que têm um grande volume de negócios vão ter de reportar estes dados nos 3 critérios mencionados acima (ambiental, social e de *governance*)”.

Perante este cenário, a plateia demonstrou alguma preocupação quanto à possibilidade de esta nova exigência significar “um aumento para as empresas do trabalho burocrático e administrativo”. Assis acalmou os presentes, afirmando que, apesar de, numa fase inicial, isso ser uma realidade, também no passado se conseguiu implementar a norma ISO, realçando a importância de definir um roadmap para realizar este processo.

Reunião de Associados

*Ainda da parte da manhã, após o coffee-break, foi tempo para a reunião de associados, sob o tema: **O que Esperar de 2024? A futura atuação da ANTRAM.***

Como já é hábito, a reunião teve início com a apresentação da Diretora Geral da ANTRAM, **Ana Souta**, sobre as linhas de atuação da ANTRAM, em 2023. Foram mencionados vários temas sobre os quais a ANTRAM pressionou o governo, ao longo do ano: prorrogação do Mecanismo Temporário do Gasóleo Profissional Extraordinário, do gasóleo colorido e marcado nos postos de consumo próprios, da relevância fiscal dos gastos com aquisição de combustíveis, a impossibilidade de ser alterada a categoria dos veículos, no primeiro ano de matrícula, o que determinou a não possibilidade de reembolso do gasóleo profissional durante este 1.º ano, para esses veículos.

Foram ainda reivindicadas pela ANTRAM medidas como a **Revisão Fiscal do Gasóleo Profissional**, uma **autorização legislativa** para a alteração das regras de incidência subjetiva, através de uma norma com natureza interpretativa para o sector energético, e a solicitação de um **regime de desconto nas portagens**, específico para as viaturas licenciadas para o transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, nas autoestradas fora da rede SCUT.

Durante o ano de 2023 a ANTRAM lançou ainda o **RITT**, como alternativa aos livretes, e promoveu, junto da Autoridade para a Mobilidade e os Transportes, de **um Observatório dos Transportes** que serve de indicador sobre o crescimento dos custos dos fatores de produção e de ferramenta de cálculo pública.



Quanto ao **Orçamento de Estado para 2024**, foi feita pressão para que este contemple um **incentivo fiscal à renovação da frota do setor** — isenção das mais-valias (a proposta de OE prevê esta isenção mas apenas para veículos com peso igual ou superior a 35 toneladas e pretendemos que seja limitada ao nosso setor).



Falou-se também da necessidade de um **incentivo fiscal em sede de IRS** para a participação dos trabalhadores nos lucros, limitado a um salário mensal base do trabalhador e até o máximo de 5 remunerações mínimas mensais, sob a condição de a entidade empregadora ter realizado um aumento salarial em 2024 para todos os trabalhadores, em conformidade ou acima do estabelecido no Acordo de Concertação Social.

Depois desta intervenção, teve a palavra a Secretária Geral da IRU, Marian Raluca, que, numa intervenção gravada por vídeo, destacou as principais linhas de intervenção da IRU junto das instituições europeias.

Referindo-se ao futuro das tecnologias dos veículos, começou por referir que a Europa está prestes a decidir a revisão da legislação relativa às metas de CO2 para veículos pesados. As metas de redução de emissões estabelecidas para os fabricantes de camiões significam que, em 2030, um terço a metade da frota disponibilizada aos operadores de transportes, terá de ser de zero emissões. Embora a infraestrutura para estes veículos esteja longe de estar disponível, este cenário reduzirá drasticamente as opções de compra e inundará o mercado com veículos inadequados para muitos tipos de operações de transporte de mercadorias. Como o Parlamento Europeu ainda está a decidir sobre este dossiê, Raluca informou que a IRU continua a lutar em Bruxelas e em Estrasburgo, para alertar para a realidade no terreno, e exortou a ANTRAM a fazer o mesmo, junto dos deputados portugueses no Parlamento Europeu, para que apoiem metas alcançáveis e soluções pragmáticas, que incluam combustíveis de baixo carbono, juntamente com a eletricidade e o hidrogénio.



Abordou também o tema da facilitação da passagem das fronteiras com veículos mais pesados e mais longos o que, referiu, só pode aumentar a eficiência do transporte rodoviário e reduzir as emissões. Apesar de existir uma boa proposta da Comissão Europeia, o lobby ferroviário opõe-se a qualquer forma de eficiência do transporte rodoviário, uma vez que isso reduzirá o interesse dos carregadores no transporte ferroviário. Também neste ponto pediu à ANTRAM





para sensibilizar o Governo e os membros do Parlamento Europeu. Sobre a escassez de motoristas, lembrou que estão em falta entre 500 e 600 mil motoristas na União Europeia e que os números estão a aumentar, devido ao envelhecimento da população. Se nada for feito, em alguns anos, o nosso setor será confrontado com uma crise profunda – advertiu.

Uma das soluções passa pela revisão da Diretiva carta de condução, permitindo que, aos 17 anos, um motorista possa conduzir um camião, desde que acompanhado por um motorista experiente. Outra, tem que ver com a integração de motoristas de países terceiros. Referiu-se depois à aplicação e interpretação das regras do Pacote de Mobilidade 1, visando publicar esclarecimentos sobre o destacamento de trabalhadores e linhas de orientação sobre os tempos condução e repouso.

Após estes dois momentos, abriu-se então espaço para o debate com os associados, sendo que o mesmo arrancou com os membros da direção a tomarem da palavra. Primeiro foi Pedro Polónio que realçou um ano “cada vez mais desafiante” e pedindo aos presentes que transmitissem as suas preocupações.

E foi o que aconteceu. Das preocupações transmitidas constaram:



a necessidade de se reinventarem todos os anos; a possibilidade de ter de reduzir a frota; a falta do Observatório prometido pela ANTRAM; a forte concorrência dos transportadores do mercado de leste (que prestam o serviço a um preço mais reduzido), do mercado espanhol, onde existe muito mais ilegalidade, e da Alemanha e França, o que tem contribuído para uma diminuição dos transportes internacionais, o aumento das taxas de juro (que leva a uma redução do consumo) e o aumento da estrutura de custos.

Mas, durante o debate, foram também apontadas algumas soluções: apostar no transporte colaborativo, não só com parceiros mas também com concorrentes, potenciar a utilização dos Euro Modulares, olhar para dentro e reaprender a gerir, mudar o chip nos serviços de curta distância, de preço custo-quilómetro para preço custo-hora, e a necessidade de corrigir os preços de base dos serviços.



3º Painel

Gestão e produtividade

Nadim Habib

Após o almoço, foi tempo para a intervenção do entusiasmante Professor da NOVA SBE, Nadim Habib, que começou por chamar a atenção de que Portugal não tem um problema de gestão, mas de liderança: “Tipicamente, quando digo a uma empresa que temos de mudar, ficam logo aflitos. Nós mudamos pouco. Nós gerimos razoavelmente bem, lideramos é pouco. Os líderes mudam as coisas.” Esta resistência à mudança é, de certa forma, comprovada pela pandemia. Isto porque, segundo Nadim, foi necessária uma pandemia para implementar o trabalho remoto e acelerar a digitalização, algo que já se sabia antes ser necessário fazer. No entanto, realça que ficou provado que somos capazes de mudar — “mudámos em semanas — mas é importante pensar na forma como mudamos. É necessária uma mudança com estratégia e visão e não como na pandemia em que dissemos às pessoas “trabalha remoto e, quando acabar a pandemia, depois vemos o que fazemos”.

Segundo Nadim, esta falta de liderança reflete-se no cenário de declínio da produtividade dos últimos 40 anos, um declínio inverso ao aumento do número de horas de trabalho, que faz com que as pessoas estejam cada vez mais cansadas. Neste cenário, o trabalhador comete o erro de pensar apenas no curto prazo, foca-se nas tarefas rotineiras, o que impede que este possa liderar com eficácia: “Como é que posso liderar se só penso no curto prazo?”.

Mas porque é que trabalhamos mais? Lança a questão e responde imediatamente: “Porque somos desorganizados. A chave do sucesso não é o produto, nem o preço. O que nos distingue da concorrência é a forma como nos organizamos no trabalho. E, em Portugal, organizamos o trabalho com base no controlo”. No mesmo sentido, temos dificuldade em planear com eficácia: “Não sabemos planear, planeamos mal. A maioria das pessoas cria listas orgânicas: começam na 2ª feira com 8 tarefas e na sexta-feira têm 47.”

Assim, afirma que é urgente **repensar a forma como nos organizamos**: “Tal como um pai não deve fazer os trabalhos de casa pelo filho, eu, como líder, também não devo fazer pelos outros. O papel do líder passa por pensar como pode mudar a estrutura para que ela consiga lidar com a mudança sozinha, sem depender de si. Quando os líderes se envolvem em todas as áreas de negócio, não deixam os trabalhadores crescer.” Para além disto, o líder deve estar constantemente a pensar em formas de **“desafiar/mudar os processos”** de forma a **colocar o talento “a realizar as tarefas mais importantes e complexas”** e não, como em muitas organizações portuguesas, a desempenhar funções acessórias e mais simples.

Mas, para mudar processos, é necessário **medir a produtividade**: “Espanta-me a quantidade de empresas que não medem a produtividade. Quando as empresas dizem que não podem pagar melhor, eu



respondo: Podes, se aumentares a tua produtividade.” Nesse sentido, Nadim aponta 3 formas de melhorar a produtividade: **Reduzir os salários**, algo que pode ‘funcionar’ a curto prazo mas que, a médio prazo, gera desmotivação e, no longo prazo, faz com que os trabalhadores procurem outro trabalho; **Remover horas inúteis do dia de trabalho** (dando, como exemplo, o excessivo nº de reuniões que os portugueses fazem); **Convencer o cliente a pagar mais**, algo que ainda não acontece porque a maioria das empresas em Portugal continuam a ser especialistas no produto e não no cliente.

Assim, aponta o **foco no cliente** como uma das chaves para o sucesso: “A transformação digital mudou a estrutura dos nossos mercados. A empresa grande dizia ‘compra os meus serviços porque eu vou-te dar o melhor preço’, a empresa pequena dizia ‘eu vou pôr-te no centro das nossas operações’. O digital permitiu aos pequenos começarem a atacar os grandes, porque faz com que haja muito mais clientes que fornecedores, cliente que, hoje em dia, é muito mais sofisticado e exigente.

Assim, é crucial focarmo-nos em construir organizações ágeis que, por um lado, tomem decisões mais depressa e, que por outro, sejam flexíveis e se saibam adaptar às necessidades do cliente. Em jeito de conclusão, volta a colocar o ónus no papel do líder, apontando para a pergunta a que qualquer líder tem de tentar responder “Daqui a 2 ou 3 anos o que é que temos de mudar para sermos mais produtivos?”

Para conseguir responder a esta pergunta é necessário ter **clareza estratégica**, o que só é possível se existir um **diagnóstico** muito honesto por parte da empresa na **identificação das fragilidades**, e uma **enorme consistência / disciplina relativamente à estratégia**. É também necessário, em qualquer decisão que tomemos, saber gerir a pressão dos **acionistas** (que querem retorno previsível), dos **colaboradores** (previsibilidade de carreira – os jovens querem saber como vai ser a sua carreira; se as empresas demonstrarem previsibilidade de carreira eles aceitam menos dinheiro) e de **Clientes e Fornecedores**.



“O código do Talento e porque o talento não chega”

João Cordeiro

João Cordeiro começou a apresentação por partilhar com a plateia o objetivo pessoal da intervenção: “Que pelo menos uma pessoa saia por aquela porta hoje e sinta: Eu posso ser muito melhor, tenho em mim tudo o que preciso e estou comprometido com o meu crescimento”.

Mas como podemos crescer? Normalmente procuramos uma motivação externa, mas Cordeiro afirma que essa não existe, mas sim “um contexto positivo ou negativo”. Defende que as pessoas devem procurar focar-se em desenvolver *skills* e não em procurar “sucesso, realização e felicidade” algo que, segundo este, nunca se alcança de forma definitiva, tratando-se de estados provisórios. Para desenvolver estas *skills* é necessário treino. Ao longo da sua apresentação, Cordeiro desconstrói a palavra **treino**, para explicar como funciona este processo.

Olhando para a **letra T** da palavra, explica-nos que é preciso ter a **abertura, coragem, curiosidade e humildade para expandir a consciência**, evitando cometer dois erros que nos impedem de ter sucesso neste processo: focar-nos nos resultados em vez de no processo e deixar-nos levar pelo ego.

Cordeiro apresenta-nos também alguns dados e estudos que demonstram que, para se ter uma carreira de sucesso e uma vida com significado, as competências emocionais, sociais e comportamentais têm um peso muito maior (85%) do que as competências técnico-profissionais (apenas 15%). Também nos mostra que a maior parte das nossas decisões (95%) são tomadas pelo inconsciente, do qual fazem parte o sistema de crenças, emoções e programas automáticos. E, tendo em conta estes resultados, afirma que é urgente mudar o sistema de ensino, para incluir competências relacionadas com comunicação, liderança, ética, auto-confiança, gestão de expectativas, entre outras.

Tendo como base o parágrafo anterior, Cordeiro olha para a segunda letra da palavra Treino, o **R**, apontando para a necessidade de **resgatar, redefinir, redirecionar** as nossas motivações para uma **ligação emocional/motivação interna**. Segundo Cordeiro, quando alguém adia é porque não encontrou a sua razão visceral. Após encontrada a nossa razão visceral - olhando para a **letra E** -, é necessário **estabelecer** “objetivos inspiradores e escolhas alinhadas” com essa razão. Estabelecidos esses objetivos, durante o processo de os tentar alcançar, tenho de procurar desenvolver a minha Inteligência emocional e autorresponsabilidade – **letra I** -, tendo consciência de que o ambiente em que crescemos nos influencia mas não nos determina: “Se assim fosse, todas as pessoas que crescem numa favela no Brasil seriam traficantes de droga”. Para além de gerir o caminho com inteligência emocional, devemos abraçar o erro,



aceitá-lo e saber que o erro e a dúvida fazem parte do caminho e que nunca devem ser o fator que nos impede de tentar. Esta é a **letra N** porque se **não dói, não gera crescimento**. Infelizmente, “em Portugal, se erramos, somos penalizados. Não há um incentivo a tentar”.

Chegamos então à última letra, a **letra O**, que nos remete para a necessidade de **olhar para o crescimento com um processo ambivalente**, onde existe necessariamente fracasso, visto que o talento surge invariavelmente nas condições mais adversas.

João Cordeiro termina, realçando que estes são os 6 aspetos que devemos ter em conta para tornar o nosso treino mais eficaz e que, por vezes, uma visão externa – um *coach*, mentor ou psicólogo – pode ajudar nesse processo, de forma a encontrar aquilo a que chama de “ângulos mortos”.

Termina, deixando um repto à plateia: “Pensem o que é que querem mudar em vocês e o que é que querem”.

Prémios Fidelidade ANTRAM

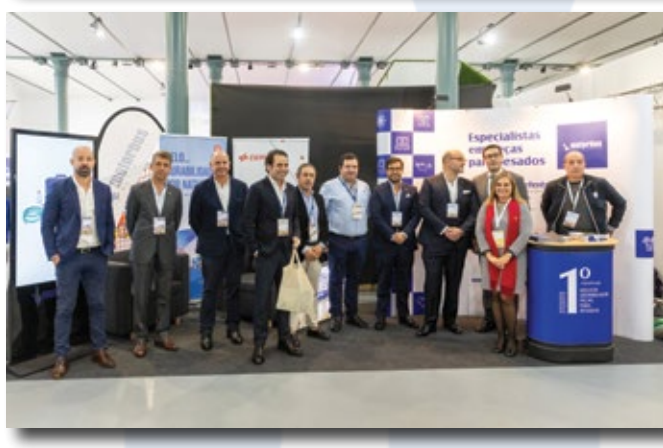
Por volta das 17h30 e após a intervenção de João Cordeiro, foi o momento para a entrega dos Prémios Fidelidade ANTRAM, que destacaram os Transportes Paulo & Ferreira, Lda (**prémio Auditoria**), Transportes Machado & Brites Lda (**prémio Consultoria**) e Transportes Broliveira, Lda (**prémio Formação**).



ENCERRAMENTO E JANTAR DE GALA

Depois, teve lugar a sessão de encerramento, com palavras de incentivo do Presidente da ANTRAM, Pedro Polónio, a que se seguiu o já habitual Jantar de Gala, que, nesta edição, se realizou no **Terminal de Cruzeiros**, no Porto de Leixões, em Matosinhos, e que culminou com um agradável convívio musical.









Agradecimento

Por mais uma vez a MULTIMAC associou-se à ANTRAM fornecendo a impressora/fotocopiadora que o staff do congresso utilizou durante o evento. Também para a deslocação de todo o material de apoio ao congresso a ANTRAM utilizou uma carrinha fornecida pela IVECO.

A ANTRAM agradece a estes dois parceiros toda a disponibilidade, ajudando com a sua participação que o 22º Congresso ANTRAM fosse um sucesso.









Hugo Cavaco, Presidente da Região Sul União de Camionagem de Carga, Lda

Qual é, neste momento, o balanço que fazem à atividade da vossa empresa?

O ano de 2023 começou bem. Começou a crescer e com bons resultados, na linha do ano passado. A partir de junho/julho houve um aumento muito grande dos custos mas continuámos a crescer, ainda que a menor ritmo. Agora, desde setembro, tem-se verificado uma quebra muito grande na procura, tanto no mercado nacional como no internacional. Há poucas cargas, poucas transações. A Alemanha começou a desacelerar muito. Como a procura começou a diminuir, verificou-se um excesso de viaturas no mercado, o que fez os preços, em vez de acompanharem o aumento dos custos, não aumentarem ou até, por vezes, regredirem. Mas o ano, apesar de não ter corrido como prevíamos, vai ser positivo.

Nos dias de hoje, quais são os principais desafios que o mercado nacional e internacional vos coloca?

Uma das situações são as alterações que vão ser feitas no mercado, por exemplo, nos tacógrafos. Também começa a haver um excesso de oferta face à atividade económica. Aliado a isto, temos o problema da falta de motoristas. É difícil, neste momento, atrair novos motoristas. Por outro lado, não temos condições nenhuma para os motoristas pernoitarem fora. Não há estações de serviço, não há nada para o motorista que passa vários dias fora, não tem acesso às condições básicas. E, no mercado internacional, o número de viaturas é muito superior face aos parques disponíveis.



Uma forma de manter os padrões de qualidade da empresa e dos serviços que prestam é envolver e capacitar os recursos humanos. Consideram fundamental o envolvimento dos colaboradores na cultura de qualidade da empresa?

Na nossa empresa, as pessoas passam, nem que seja um dia por ano, pelos departamentos com os quais têm interligação, ou seja, a área do tráfego passa um dia com a distribuição, com a logística. Isto é muito importante para cada departamento perceber, quando dá uma instrução, o impacto que essa instrução tem para a boa execução do serviço.

Nós procuramos sempre receber feedback de quem nos presta o serviço porque, por vezes, quem está no secretariado ou quem está no armazém não tem a visão global. E tentamos sempre, de alguma forma, pedir a todas as pessoas na estrutura (tanto cliente como motoristas) que tenham ideias de novas formas de melhorar procedimentos e a própria qualidade do serviço.

Costumam recorrer a ações de formação para os vossos recursos humanos? Quais são as áreas prioritárias?

É uma área que eu considero que é o nosso calcanhar de Aquiles. O nosso setor, na área dos transportes de longo-curso e mesmo na distribuição, não é um setor em que seja muito simples arranjar tempo para a formação. Em termos administrativos, nós temos sempre formação contínua. Temos formação na área logística onde atuamos. Mas para os motoristas é difícil porque eles estão

em pontos diferentes do país e a formação tem de ser num local físico. Mas é algo a melhorar no próximo ano, temos de definir um plano de formação.

E quanto ao digital, vêem com bons olhos o uso de plataformas e ferramentas digitais? Que melhorias podem trazer ao vosso negócio?

Essa é uma área onde estamos a apostar. Eu acho que o nosso país é extremamente complexo em termos de legislação e de obrigações. Por exemplo, eu estava a tentar acabar com o papel. Só que é impossível devido às obrigações legais. Agora, temos cada vez mais tudo informatizado, deixámos de ter aquela necessidade do papel para tudo, como antes tínhamos, algo que, efetivamente, era impensável. Neste momento, estamos a analisar a possibilidade de apostar no CMR Digital.

No que diz respeito aos desafios decorrentes da transição energética, consideram fundamental a aposta numa frota mais sustentável e “amiga do ambiente”? Que estratégias estão a adotar para diminuir a pegada carbónica?

Eu acho que, no nosso setor, não vai ser tão fácil como noutros. Nós estamos a falar de viaturas pesadas – e claro que a tecnologia, hoje em dia, desenvolve-se muito rapidamente – mas penso que não será fácil termos uma infraestrutura que nos dê capacidade, a nível europeu, para abastecer viaturas pesadas movidas a eletricidade ou a hidrogénio. Nós vemos o exemplo da Dinamarca que este ano encerrou todos os postos



“Eu acho que o nosso país é extremamente complexo em termos de legislação e de obrigações. Por exemplo, eu estava a tentar acabar com o papel. Só que é impossível devido às obrigações legais. Agora, temos cada vez mais tudo informatizado, deixámos de ter aquela necessidade do papel para tudo, como antes tínhamos, algo que, efetivamente, era impensável. Neste momento, estamos a analisar a possibilidade de apostar no CMR Digital”.

de hidrogénio que tinha aberto, porque economicamente era inviável.

Mas a União Europeia é que vai definir o caminho. Nós vamos ter que nos adaptar e acredito que, no futuro, isso vai repercutir-se na nossa atividade.

Consideram que, atualmente, o setor dos transportes rodoviário de mercadorias está bem regulamentado? Que alterações vos parecem fundamentais?

O acesso ao sector foi liberalizado e foi benéfico e não há forma de voltar atrás mas tem que ser mais criterioso. Há muitas empresas que sugiram do nada. Devia-se regular de outra forma.

Qual o papel que considera que a ANTRAM, enquanto Associação representativa do setor, deve exercer com especial preponderância?

A negociação do contrato coletivo de trabalho é um dos papeis mais importantes da ANTRAM. Foi benéfica para todo o setor, o qual começou a ser visto de outra forma.

A comunicação com os MEDIA e com os associados também é muito importante e a atual Direção tem estado a desenvolver um trabalho com todo o mérito.

Que soluções são essenciais para que o setor esteja melhor preparado para o futuro?

São necessárias respostas para as questões fiscais e para as da falta de recursos humanos, as quais vão ter um impacto significativo, sobretudo nas pequenas empresas... 

ANTRAM une-se a campanha de segurança rodoviária “O MELHOR PRESENTE É ESTAR PRESENTE”

Arrancou a campanha de segurança rodoviária de Natal e de Ano Novo “O melhor presente é estar presente”, promovida pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

A campanha **“O melhor presente é estar presente”** que decorreu entre 13 de dezembro e 2 de janeiro de 2024 tem como objetivo apelar a todos os que circulam nas estradas e nas ruas que o façam em segurança, convocando-os a dar prioridade à vida nesta quadra festiva, onde as deslocações são mais frequentes e longas, desejando que todos cheguem à ceia de Natal, aos locais de encontro familiar ou de diversão e regressem em segurança.

Esta iniciativa da ANSR conta com a parceria de mais de 240 entidades públicas e privadas, incluindo a ANTRAM, numa estratégia de meios diversificada, que engloba os meios de comunicação tradicionais (TV, rádio, imprensa nacional, re-

gional e local, rede multibanco, digital e painéis leds nas estações de serviço) e os meios da rede das entidades parceiras, designadamente sites institucionais e redes sociais próprias, rádios locais, regionais e nacionais, redes de publicidade exterior em várias cidades, locais de alta exposição, através de cartazes, mupis e outros suportes gráficos.

Durante o período da campanha decorreram, em simultâneo, ações de sensibilização, prevenção e fiscalização da Guarda Nacional Republicana, Polícia de Segurança Pública e Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil.



A ANSR faz do combate à sinistralidade rodoviária sua prioridade. Contudo este combate será mais eficaz se os vários intervenientes do sistema e toda a sociedade assumirem o seu compromisso e a sua responsabilidade nesta causa e trabalharem em conjunto para uma visão e objetivo comum: **juntos vamos salvar vidas.**



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

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

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

ANTRAM vai a Mangualde desde 2014



Foi no passado mês de novembro, nos dias 3, 4 e 5, que a ANTRAM marcou a sua presença, no espaço que lhe é dedicado para apresentação das novidades sobre transportes rodoviários de mercadorias, promovendo o movimento associativo como lhe compete.

Apesar da chuva, frio e vento, a Feira dos Santos, também conhecida por "Feira das Febras", atraiu milhares de pessoas a Mangualde, incluindo a nossa Diretora Geral, Ana Souta.

No dia 3 de novembro, sexta-feira, houve lugar à cerimónia oficial de abertura da Feira dos Santos, no Mercado Municipal, com uma Ses-

são Protocolar, que contou com a presença da ANTRAM e de ilustres convidados. O momento contou com uma atuação musical, a que se seguiu um Dão de Honra. Pela noite dentro houve lugar a uma festa, bastante animada, onde não faltou a música e muita alegria. Este ano o evento, que contou com mais animação e mais bares, manteve a zona de restauração, com as febras e rojões/torresmos, a Expovinhos de Mangualde, a Mangualde Motor, a Agro Mangualde, a Feira de Freguesias (com artesanatos e produtos do concelho) e animação de rua.

O convite que a ANTRAM endereçou aos empresários do setor para visitarem o seu espaço, onde as viaturas e expositores estavam presentes, pro-





movendo assim o contacto com as novidades, foi bem acolhido, recebendo visitantes de todo o país. O espaço ANTRAM também foi visitado pela comitiva organizadora, representada pelo Presidente da Câmara Municipal de Mangualde, Marco Almeida, onde foi recebido pela Direção da ANTRAM, representada pelo Presidente da Direção Nacional, Pedro Polónio.

Momento alto do espaço ANTRAM foi a sopa de tortulhos, gentilmente oferecida à ANTRAM pelo estimado Aristides Jesus, gerente da NOBRE JESUS & FILHOS, LDA, que a partilha com os visitantes do espaço, deixando muitos dos que a conseguem degustar com vontade de voltar no ano seguinte, só pela qualidade desta iguaria.

Durante o fim-de-semana, o ambiente de convívio e confraternização, foi permanente no espaço ANTRAM, onde todos os que visitaram a exposição de viaturas, pneus, peças e acessórios, lubrificantes, combustíveis, etc., não deram por mal empregar o seu tempo, havendo ainda tempo para confraternizar em família, comer as febras, o queijo, os enchidos, e as castanhas como já vem sendo hábito.

Aos parceiros que com a ANTRAM marcaram presença em mais uma Feira dos Santos, tornando-a num ponto de encontro de empresários do setor, a Direção da ANTRAM, dirige um agradecimento especial, fazendo votos para que esta parceria se mantenha. 🌱



ANTRAM em festa!

No **4º trimestre de 2023** foram vários os colaboradores da ANTRAM a completarem mais um “ano de casa”.

Data	Colaborador	Antiguidade
8 Novembro	Luisa Gonçalves – Região Sul (Faro)	24 Anos
9 Novembro	Lurdes Cabral – Serviços Centrais	24 Anos
2 Dezembro	Mónica Silva – Serviços Centrais	15 Anos
2 Dezembro	Solange Alves – Serviços Centrais	1 Ano



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.

BREVES Nacional

Atividade de “rent-a-cargo”: novo regime

Foi publicado em Diário da República, o Decreto-Lei n.º 12/2023, de 12 de outubro, que aprova o regime do acesso e exercício da atividade de aluguer de veículos de mercadorias sem condutor e procede à transposição da Diretiva (UE) 2022/738.

O Decreto-Lei ora publicado, que entrou em vigor no dia 13 de outubro, de acordo com o artigo 30.º, está previsto um regime transitório para as empresas já titulares de alvará para o exercício da atividade de rent-a-cargo à data da publicação do referido diploma publicado, estabelecendo um prazo de seis meses para que estas se adaptem com o disposto nesta legislação, devendo ainda, no máximo até ao final desse prazo (6 meses), proceder à comunicação prévia junto do IMT, I.P. e pagamento da respetiva taxa (artigo 2.º). O anterior regime de acesso à atividade de “rent-a-cargo” previsto pelo Decreto-Lei 15/88, de 16 de janeiro, na sua redação atual, foi revogado pelo DL 12/2023, de 12 de outubro.



Redução nas portagens das ex-Scuts

Foi publicado em Diário da República, o DL 97/2023, de 17 de outubro, que procede à criação deste regime de redução no valor das taxas de portagens cobradas aos utilizadores nos lanços e sublanços das autoestradas dos territórios do interior do país ou onde não existam vias alternativas que permitam um uso em qualidade e segurança.

De acordo com o artigo 2.º do DL acima referido, o governo terá agora que estabelecer por portaria (ainda não foi publicada), o valor da redução que será aplicável às taxas de portagens e respetivas Scuts abrangidas. Esta redução de portagens das ex-Scuts, de acordo com a informação de que dispomos, será para entrar em vigor a 1 de janeiro de 2024.



ADR/RID 2023 publicado em Portugal

Foi publicada em Diário da República, a Portaria n.º 283/2023, de 18 de setembro, que aprova os anexos da Diretiva Delegada (UE) 2022/2407 da Comissão, de 20 de setembro de 2022, que adapta ao progresso científico e técnico os anexos da Diretiva 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas.



Gasóleo Profissional Extraordinário prorrogado até final de junho de 2024

Foi publicado, em Diário da República, o Decreto-Lei n.º 131/2023, de 27 de dezembro que prorroga a vigência do mecanismo do Gasóleo Profissional Extraordinário (GPE), com efeitos retroativos a 1 de outubro de 2023 e término a 30 de junho de 2024. Mantém-se o limite de 50.000 litros anuais abastecidos por viatura licenciada, registada na categoria D do IUC, e de peso bruto igual ou superior a 35.000kg.

De acordo com previsto no artigo 2.º desta legislação, será devolvido ao transportador por via do GPE, o seguinte montante:

· De 1 de outubro e até 30 de junho de 2024: $0.04995 \text{ €/l (CSR)} + 0.13920 \text{ €/l (taxa de carbono)} = 0.18915 \text{ €/litro abastecido}$

Ressalvamos que, entre outubro de 2023 e junho de 2024, o GPE continua a não ser cumulável com o regime da majoração dos combustíveis em 120% em sede de IRC, previsto no artigo 70.º do Estatuto dos Benefícios Fiscais.

Informamos ainda que com a publicação deste novo diploma legal não foi consagrado nenhum procedimento adicional ou específico para as empresas beneficiarem deste regime transitório do gasóleo profissional, além do atualmente conhecido.



A ELIMINAÇÃO DO ÁLCOOL NO ORGANISMO É UM PROCESSO MUITO LENTO



O ORGANISMO LEVA 20 HORAS A ELIMINAR
COMPLETAMENTE UMA TAXA DE 2 g/l

1 EM CADA 3 CONDUTORES MORTOS EM ACIDENTES DE VIAÇÃO
APRESENTA UMA TAXA DE ÁLCOOL NO SANGUE IGUAL OU SUPERIOR A 0,5 g/l



TAXA ZERO AO VOLANTE

Respira vida, sopra zero.

O ÁLCOOL E O RISCO DE ACIDENTE

Em Portugal, a condução sob o efeito do álcool é responsável por mais de uma em cada 5 mortes em acidentes rodoviários.

Com uma taxa de álcool no sangue de 0,5 g/l, o risco de sofrer um acidente grave ou mortal duplica.

O consumo de álcool diminui o campo visual, atrasa a capacidade de decidir e de reagir atempadamente e descoordena os movimentos.

A relação entre o que se bebe e a taxa de álcool no sangue depende de vários fatores: idade, género, peso, altura, metabolismo, os alimentos ingeridos e há quanto tempo se ingeriram. Por isso é tão importante a “Taxa zero ao volante”.



**DÊ PRIORIDADE
À VIDA!**

Siga a ANSR nas Redes Sociais



#ZeroÁlcool #ZeroMortes

Tabela salarial CCTV 2024



Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral



O anterior CCTV em vigor, publicado no Boletim de Trabalho e Emprego, 1.^a série, n.º 45, de 8 de dezembro de 2019, terminou o seu prazo de vigência a 31 de dezembro de 2022.

Aberto e iniciado um novo processo negocial, com vista à celebração de um novo CCTV e consequente substituição do CCTV anterior, este teve como particularidade, o facto de ter decorrido em mesas negociais individualizadas, com cada um dos sindicatos, culminando, por exigência dos mesmos, com a celebração de três CCTV's que, apesar de serem exatamente iguais no seu clausulado e conteúdo, diferem no facto de cada um deles ser assinado por um sindicato diferente.

Na prática, a principal diferença que resulta da existência de três CCTV's e não apenas um, está na circunstância de sempre que for necessário indicar qual o CCTV que se aplica a um trabalhador em concreto, deverá ser referido aquele que foi outorgado com o sindicato no qual o trabalhador é filiado (por exemplo, nos contratos de trabalho).

Os referidos CCTV's foram todos publicados no mesmo Boletim de Trabalho e do Emprego, n.º 5 de 8 de fevereiro de 2023.

No caso dos trabalhadores que não estão filiados em nenhum dos sindicatos outorgantes, por regra, é-lhes aplicado o CCTV indicado na Portaria de Extensão que tenha sido publicada.

No setor dos transportes públicos rodoviários de mercadorias

por conta de outrem, foram publicadas duas Portarias de Extensão, a saber:

- Portaria de Extensão, publicada no Diário da República, 1.^a Série, através da Portaria 129/2023, de 15 de maio, isto é, o contrato coletivo de trabalho celebrado entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias ANTRAM - e outra e o SIMM - Sindicato Independente dos Motoristas de Mercadorias e outros;
- Portaria de Extensão, publicada no Diário da República, 1.^a Série, através da Portaria 154/2023, de 6 de junho, isto é, o contrato coletivo de trabalho celebrado entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias ANTRAM - e outra e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações — FECTRANS.

Uma vez que existem duas portarias de extensão concorrenciais, compete aos trabalhadores a escolha do CCTV que pretendem que lhes seja aplicado e, na falta dessa escolha, será aplicado o CCT cuja publicação da portaria de extensão é mais recente — art.º 483.º, n.º 2 e art.º 482.º, n.ºs 2 e 3, alínea a) —, ambos do Código do Trabalho), o que no nosso caso será a relativa ao CCTV celebrado entre a ANTRAM e Outra e a FECTRANS.

Em termos de vigência, todos os CCTV's têm como prazo 36 meses a contar da sua entrada em vigor sendo que a tabela salarial e demais prestações pecuniárias vigoram por um período de 12 meses, tendo o seu início de vigência, estabelecido no dia 1 de janeiro de 2023.

Isto significa que a partir do dia 1 de janeiro de 2024 teremos uma nova tabela salarial.

De acordo com o regime previsto nos três CCTV's (cláusula 2.^a n.º 5), os valores previstos na tabela salarial (retribuição/salário base) e o valor das diuturnidades (cláusula 46.^a), serão revistos de acordo com a taxa de atualização apurada face à evolução da retribuição mínima mensal garantida, com arredondamentos feitos por referência a duas casas decimais.

Paralelamente, os sindicatos podem apresentar uma proposta de revisão, a qual deve ser respondida pela ANTRAM, por escrito, até trinta dias após a apresentação da proposta.

Os sindicatos apresentaram propostas de revisão, como foi o caso do STRUN – que foi rececionada no passado dia 3 de novembro –, da FECTTRANS – no dia 24 de novembro, do SIMM – no dia 25 de novembro e do SIMMPER, no dia 4 de dezembro.

As mesmas contemplam propostas de revisão de todos os valores pecuniários previstos no CCTV e não apenas a retribuição base e as diuturnidades e com valores superiores aos resultantes da mera aplicação da taxa de atualização do SMN.

Em conformidade, a ANTRAM apresentou as suas respostas e iniciou os respetivos processos negociais, tendo devidamente transmitido, de forma fundamentada, que este ano é absolutamente inoportável fazer qualquer outro aumento que não aquele que resulta automaticamente do previsto em sede de CCTV's.

A ser assim, para 2024 irá aplicar-se a norma relativa à atualização automática do valor da retribuição base e das diuturnidades, em face da taxa de evolução do salário mínimo nacional fixada em 7,895%, o que resulta do valor de 820 € que foi o acordado pelo Governo em sede de Concertação Social para efeitos de fixação do salário mínimo nacional, valor este publicado no Diário da República n.º 223, Série I, pelo Decreto-Lei n.º 107/2023, de 17 de novembro.

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

- Todas as categorias profissionais previstas no CCTV, cujo valor da retribuição base é igual ao salário mínimo nacional, terão



o respetivo valor revisto de acordo com o atual valor do salário mínimo nacional;

- Igualmente, as categorias profissionais cuja retribuição base está fixada pelo valor previsto na tabela salarial do CCTV, também serão atualizadas conforme a percentagem de atualização do salário mínimo nacional (ou seja 7,895%).

Existindo várias prestações pecuniárias cujo cálculo depende do valor da retribuição base e/ou diuturnidades, as mesmas acabam por ser revistas.

Estamo-nos a referir em concreto às seguintes rubricas:

- Complemento salarial (cláusula 59.^a);
- Subsídio de trabalho noturno (cláusula 62.^a e 63.^a) e cálculo do trabalho noturno (cláusula 46.^a);
- Prestação pecuniária prevista na cláusula 61.^a e cálculo do trabalho suplementar em dia útil (cláusula 47.^a);
- Cálculo do trabalho prestado em dias de descanso semanal ou feriados;
- Subsídio de férias (cláusula 51.^a);
- Subsídio de natal (cláusula 52.^a).

Diferentemente, as seguintes prestações mantêm o mesmo valor que tinham em 2023:

- Abono para falhas (cláusula 53.^a);
- Subsídio de refeição (cláusula 55.^a);
- Valores das refeições (pequeno-almoço, almoço, jantar e ceia – cláusula 56.^a e 57.^a);
- Ajudas de custo diárias (cláusula 58.^a);
- Subsídio de operações de cargas e descargas (cláusula 60.^a);
- Ajuda de Custo TIR (cláusula 64.^a);
- Subsídio de risco (cláusula 65.^a);
- Subsídio de operações para cisternas (cláusula 66.^a).

Face ao exposto, passamos a reproduzir em baixo,os 4 quadros constantes do anexo IV do CCTV atualizados por referência à indicada taxa de aumento SMN para 2024:

MOTORISTA DE PESADOS AFECTO AO TRANSPORTE NACIONAL

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS – 2024	
Retribuição Base.....	903,80 €
Complemento Salarial (59.ª)	18,08 €
Diuturnidades (5)	109,75 €
Prestação Pecuniária cláusula 61ª.....	495,18 €
Subsídio de Trabalho Noturno	90,38€
Subsídio de Operações (22 dias)	71,50 €
2 Dias de Descanso semanal trabalhados.....	137,55 €
Valor Bruto Total	1.826,24 €

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

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS – 2024	
Retribuição Base.....	903,80 €
Complemento Salarial (59.ª)	18,08 €
Diuturnidades (5)	109,75 €
Prestação Pecuniária cláusula 61ª.....	495,18 €
Subsídio de risco	165,00€
Subsídio de Trabalho Nocturno	90,38€
Subsídio de Operações	125,00 €
2 Dias de Descanso semanal trabalhados.....	137,55 €
Valor Bruto Total	2044,74 €

MOTORISTA AFECTO AO TRANSPORTE IBÉRICO

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS – 2024	
Retribuição Base.....	903,80 €
Complemento Salarial (59.ª).....	27,11 €
Diuturnidades (5)	109,75 €
Prestação Pecuniária cláusula 61ª	499,52 €
Ajuda de Custo TIR.....	115,00 €
Subsídio de Trabalho Nocturno	90,38€
4 Dias de Descanso semanal trabalhados	277,51 €
Valor Bruto Total	2023,08 €

MOTORISTA AFECTO AO TRANSPORTE INTERNACIONAL

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS – 2024	
Retribuição Base.....	903,80 €
Complemento Salarial (59.ª).....	45,19 €
Diuturnidades (5)	109,75 €
Prestação Pecuniária cláusula 61ª.....	508,20 €
Ajuda de Custo TIR.....	135 €
Subsídio de Trabalho Noturno	90,38 €
4 Dias de Descanso semanal trabalhados	282,33 €
Valor Bruto Total	2074,65 €

Para mais informações e esclarecimentos sobre o novo CCTV poderá contactar com os serviços jurídicos da ANTRAM.

Disponível para dispositivos móveis
iOS e Android



RITT

Plataforma de Registo Individual de Tempos de Trabalho

Assegure que o seu motorista
cumpre o requisito legal
de registo do seu tempo
de trabalho!

Portaria n.º 7/2022
Portaria n.º 54-R/2023

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS



Interface rápido e intuitivo

Design simples e intuitivo para facilitar
os registos de tempo do utilizador



Registo offline de dados

A aplicação continua a efetuar o registo dos tempos
mesmo em modo offline. Os dados são comunicados
ao backoffice após obtenção de dados no dispositivo



Segurança e privacidade dos dados

O armazenamento e segurança dos dados é garantido pela
operadora responsável pelo armazenamento dos mesmos



Backoffice

Área de gestão online de condutores, viaturas, licenças,
gestão de tempos, análise gráfica dos dados e exportação



Multiutilizador

O dispositivo móvel poderá ser partilhado por vários
utilizadores. Os dados pessoais e registos de tempo
são acedidos e registados de forma independente

Download da APP através do link
ritt-app.antram.pt

PLANOS E PREÇOS *

50€

Subscrição anual
(inclui 1 licença)

* Não associadas 60€

24€

Licença adicional
validade 1 ano

* Não associadas 30€

acresce IVA à taxa legal em vigor



O REGIME LEGAL DAS OPERAÇÕES DE CARREGAMENTO, ARRUMAÇÃO, ESTIVA E DESCARREGAMENTO DAS MERCADORIAS

2ª PARTE (cont.)

Neste número da Revista ANTRAM, retomamos a análise do novo regime jurídico das operações de carregamento, arrumação, estiva e descarregamento das mercadorias que iniciámos no anterior.

Assim,

O regime jurídico em questão, no que se refere às matérias relacionadas com cargas e descargas, tempos de espera, fiscalização e regime sancionatório, estabelece o seguinte:

a) Natureza supletiva: Como se reconhece no Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 57/2021, de 13 de Julho, trata-se de um regime supletivo, aplicável apenas quando as partes, ao abrigo do princípio da autonomia da vontade, nada tenham estipulado ou tenham convencionado em contrário;

b) Âmbito de aplicação (artº 1 da LCTR): Aplica-se quer aos transportes nacionais rodoviários de mercadorias quer **aos internacionais**, ou seja, neste último caso, aos contratos regidos pela CMR cujas operações de carga e descarga e respectivos tempos de espera, tenham lugar em território nacional;

c) Tempo de espera (artº 23º-A da LCTR):

c1) Noção: Tempo de espera é o período durante o qual o motorista se registre no cliente e esteja disponível para:

i) Que seja dado início às operações de carga e descarga, o que corresponde ao tempo de espera inicial; ou

ii) Sair das instalações do cliente depois de efetuada a operação de carga ou de descar-

ga, o que corresponde ao tempo de espera final (nº 1).

c2) Regras sobre o tempo de espera:

- Tempo máximo de espera: O tempo máximo de espera estabelecido para realizar cada operação de carga e de descarga da mercadoria, que inclui o tempo de espera inicial e o tempo de espera final, é de duas horas, contabilizadas a partir da hora previamente acordada ou agendada entre o expedidor, o destinatário e o transportador (nº 2).

- Contagem no caso de não ter sido acordada hora de início da operação: Caso não tenha sido acordada ou agendada uma hora determinada e a viatura se apresente nas instalações em que a operação de carga ou de descarga deve ter lugar, a contagem do tempo de espera inicia-se a partir da hora de registo da viatura no sistema do carregador, do expedidor ou do destinatário, salvo quanto às entregas a lojas (nº 3).

- Tempo não incluído: O tempo de espera não inclui o tempo necessário à operação de carga e descarga, salvo se contratualizado em sentido diferente entre as partes (nº 4).

- Agendamento das operações de carga e descarga: A operação de carga e de descarga deve ser agendada com:

a) 24 horas de antecedência, para o transporte nacional, ou no dia útil precedente, caso se trate de transporte de mercadorias perigosas;

b) 48 horas de antecedência, para o transporte entre Portugal e Espanha, ou no dia útil

precedente, caso se trate de transporte de mercadorias perigosas; e

c) 72 horas para os restantes transportes internacionais (nº 5).

- Situações de exceção: Não obstante o disposto no número anterior, deve atender-se a situações de exceção, nomeadamente situações de rutura, intervenções urgentes, intervenções técnicas ou questões de segurança, que limitem a atividade normal e não permitam obedecer à antecedência normal do planeamento (nº 6).

- Apresentação em momento anterior ao acordado: No caso de o cliente ter informado o transportador sobre o horário de funcionamento do local onde a carga ou a descarga tem lugar e o motorista aí se apresente em momento prévio ao agendado ou durante o respetivo período de encerramento, o tempo de espera só tem início após a indicação de novo horário de agendamento (nº 7).

- Não aplicação a contratos anteriores: O período máximo de espera de duas horas não se aplica aos contratos celebrados antes da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 57/2021, de 13 de Julho que disponham em sentido diferente nesta matéria (nº 8).

d) Responsabilidade pelo tempo de espera (Artigo 23.º -B)

- Regra geral: A responsabilidade relativa ao tempo de espera assenta no princípio da reciprocidade e aplica-se em caso de incumprimento por parte do carregador, do expe-



José Luís Saragoça
Advogado

didor, do destinatário ou do transportador (nº 1).

- Deveres instrumentais do expedidor ou do destinatário: É da responsabilidade do expedidor ou do destinatário, conforme se trate de carga ou descarga, respetivamente, garantir que todos os procedimentos necessários a estas operações, nomeadamente os administrativos e aduaneiros, são antecipada e atempadamente cumpridos por forma a respeitar o período de espera de duas horas (nº 2).

- Exceções: Excetua-se do disposto nos números anteriores o transporte de produtos perecíveis que, pela sua natureza, possa ser agendado em prazo inferior ao das 24 horas (nº3).

- Indemnização, a cargo do expedidor ou do destinatário, por tempo de espera não superior a 10 horas: Quando o tempo de espera de duas horas seja ultrapassado por motivo respeitante ao expedidor ou ao destinatário, o transportador tem direito a uma indemnização a cargo do responsável pelo incumprimento, pelo tempo de paralisação do veículo que não inclui as duas horas do tempo de espera, por cada hora ou fração subsequente, até ao limite de 10 horas, tendo por referência a categoria do transporte em causa (Nacional, Ibérico ou Internacional) e as correspondentes indemnizações horárias previstas na tabela constante do anexo à LCTR da qual faz parte integrante e que se reproduz no quadro (nº 4):

- Indemnização, a cargo do expedidor ou do destinatário, por tempo de espera superior a 10 horas: Se a paralisação do veículo for superior a 10 horas por motivo não imputável ao transportador, este tem direito a uma indemnização, a cargo do responsável pelo incumprimento, de acordo com os valores da tabela referida, por cada hora ou fração, acrescidos de 25 % até ao final da paralisação (nº 5).

- Indemnização, a cargo do transportador, por tempo de espera não superior a

Categoria	Nacional (€/hora)	Ibérico (€/hora)	Internacional (€/hora)
Veículos com peso igual ou superior a 2,5 toneladas e até 3,5 toneladas	12	13	14
Veículos com peso superior a 3,5 toneladas e até 7,5 toneladas	15	16	17
Veículos com peso superior a 7,5 toneladas e até 11 toneladas	18	19,5	21
Veículos pesados com peso superior a 11 toneladas e até 19 toneladas	24	25,5	27,5
Veículos pesados com peso superior a 19 toneladas e até 26 toneladas	26	28	30
Veículos pesados com peso superior a 26 toneladas e até 44 toneladas	30	32,5	35
Veículos pesados com peso superior a 44 toneladas	34	37	40

10 horas: Sem prejuízo da responsabilidade do transportador por atraso na entrega de mercadorias, caso se verifique uma demora superior a duas horas na apresentação da viatura para carregamento ou entrega da carga por motivo imputável ao transportador, o carregador, o expedidor ou o destinatário, consoante o caso, têm direito a uma indemnização que não inclui as duas horas do tempo de espera, a cargo do transportador, de acordo com os valores da tabela suprarreferida (nº 6).

- Indemnização, a cargo do transportador, por tempo de espera superior a 10 horas: Se a demora na entrega da carga pelo transportador for superior a 10 horas, o carregador, o expedidor ou o destinatário, consoante o caso, têm direito a uma indemnização, a cargo do transportador, de acordo com os valores da tabela referida, por cada hora ou fração, acrescidos de 25 % até à concretização da entrega, excetuando as duas horas do tempo de espera (nº 7).

- Não aplicação dos tempos máximos de espera às instalações fabris: Os tempos máximos de espera não se aplicam às instalações fabris, quando a origem e o destino das mercadorias sejam terminais portuários, e aos terminais de granéis sólidos e multiusos (nº 8).

- Prescrição da indemnização: O direito ao pedido de indemnização, a cargo do transportador ou do expedidor ou do destinatário,

prescreve no prazo de um ano, contado a partir da data da operação de carga ou de descarga que lhe dá origem (nº 9).

e) Cargas e descargas (Artº 23.º -C)

e1) Responsabilidade pela execução: As operações de carga e de descarga de mercadorias devem ser realizadas pelo expedidor ou pelo destinatário da mercadoria, consoante se trate de carga ou descarga, respetivamente, salvo nos casos previstos na regulamentação coletiva de trabalho em vigor (nº 1).

e2) Pessoal a afectar às cargas e descargas: Nas situações referidas no número anterior, o expedidor ou o destinatário da mercadoria, consoante o caso, devem recorrer a trabalhador, que não motorista, qualificado e com formação para o efeito (nº 2).

e3) Operações a cargo do transportador: No caso de a operação de carga ou de descarga ser da responsabilidade do transportador, por força de disposição contratual expressa, este deve recorrer a trabalhador, que não motorista, qualificado e com formação para o efeito (nº 3).

e4) Situações em que o motorista pode executar a carga e descarga (nº 4): Nos termos da regulamentação coletiva de trabalho em vigor, o motorista da empresa de transporte de mercadorias pode:

a) Realizar operações de carga e de descarga na distribuição das mercadorias, entendendo-se como tal a distribuição das

mercadorias dos armazéns centrais para as respectivas lojas, mudanças e porta-a-porta, sendo que as operações de descarga em lojas só podem ser realizadas pelo motorista com a presença de outra pessoa, sem prejuízo do disposto no n.º 10 (nº 5).

b) **Por razões de segurança**, em função da formação específica recebida e da utilização de equipamento específico, proceder às **operações de carga e descarga de transporte de combustíveis, graneis e porta-automóveis**, sem prejuízo de disposições específicas em matéria de mercadorias de matérias perigosas.

e5) Responsabilidade por danos: Caso se verifique a existência de danos decorrentes da realização das operações de carga e de descarga, os mesmos são da responsabilidade daquele a quem cabe a sua execução, conforme estabelecido no n.º 1 e nos termos gerais do direito (nº 6).

e6) Deveres instrumentais do expedidor ou do destinatário: Quando a operação de carga e de descarga seja efetuada pelo motorista, nos termos em que a mesma é permitida na regulamentação coletiva de trabalho em vigor, o expedidor ou o destinatário devem disponibilizar todos os meios necessários que possibilitem essa operação, assegurando todas as condições de segurança (nº 7).

e7) Operações realizadas dentro do veículo: As operações que se realizem dentro do veículo, necessárias à carga ou à descarga da mercadoria, são da responsabilidade de quem as realiza, devendo, no entanto, o expedidor e o destinatário colocar à disposição do operador todos os meios necessários à operação e informá-lo quanto aos meios mecânicos disponíveis e quanto às instruções de segurança a ter em conta no seu manuseio (nº 8).

e8) Operações de estiva e arrumação das mercadorias: Exceptuam -se do disposto no número anterior as operações de estiva e amarração, no âmbito

das quais o motorista que às mesmas assiste deve aconselhar e intervir (nº 9).

e9) Operações de carga e descarga realizadas fora do período normal: As operações de carga e de descarga realizadas fora do período normal de funcionamento das instalações do expedidor ou do destinatário são obrigatoriamente acompanhadas por representantes destes, que procedem à abertura e ao encerramento das instalações, inclusive nos postos de combustível (nº 10).

e10) Prioridade da descarga nos terminais portuários de contentores: Nos terminais portuários de contentores, em que a operação de receção tenha sido previamente anunciada e aceite pelo terminal, após o registo de entrada em parque de espera do veículo, se o tempo de paralisação ultrapassar duas horas, excluindo as horas de refeição do terminal, e esta não for da responsabilidade do transportador ou do seu cliente, deve o terminal dar imediata prioridade à descarga do contentor, salvo motivo de força maior que o impeça (nº 11).

f) Regime contraordenacional.

O artº 23º-G da LCTR, aditado pelo acima referido Decreto-Lei n.º 57/2021, de 13 de Julho, criou um extenso e severo regime contraordenacional que pune com elevadas coimas as condutas violadoras da disciplina das operações de carga e descarga que passou a integrar a LCTR.

Assim, são tipificadas como contraordenações muito graves:

- A realização, pelo motorista fora dos casos em que a regulamentação colectiva de trabalho o permita, de operações de carga e descarga, da responsabilidade do expedidor, do destinatário ou do transportador, neste caso por força de disposição contratual expressa – cfr. nº 2 do artº 23º -G por referência aos nºs 1 a 3 do artº 23º-C;

- A realização, pelo motorista, de operações de descarga em lojas, no decurso de operações de distribuição de mercadorias entre armazéns centrais e essas lojas, sem a presença de outra pessoa- cfr nº 3 do artº

23º-G, por referência ao nº 5 do artº 23º-C da LCTR;

-A não disponibilização, pelo expedidor ou destinatário, de todos os meios necessários que possibilitem a operação de carga ou de descarga, assegurando todas as condições de segurança, quando tais operações sejam realizadas pelo motorista e sejam permitidas pela regulamentação coletiva de trabalho- cfr nº 3 do artº 23º-G, por referência ao nº 7 do artº 23º-C da LCTR;

- No caso de operações que se realizem dentro do veículo, necessárias à carga ou à descarga da mercadoria, a não disponibilização, pelo expedidor ou pelo destinatário, a quem realize tais operações, de todos os meios necessários à operação e o incumprimento do dever de informação quanto aos meios mecânicos disponíveis e quanto às instruções de segurança a ter em conta no seu manuseio- cfr. nº 3 do artº 23º-G, por referência ao nº 8 do artº 23º-C da LCTR;

- O não acompanhamento, por representantes do expedidor ou do destinatário que procedam à abertura e ao encerramento das instalações, inclusive nos postos de combustível, das operações de carga e de descarga realizadas fora do período normal de funcionamento das instalações do expedidor ou do destinatário – cfr. nº 3 do artº 23º-G, por referência ao nº 10 do artº 23º-C da LCTR.

O nº 4 do artº 23º-G da LCTR qualifica como contraordenação leve;

- A realização manual pelo motorista da medição do nível de combustível, sempre que nos postos de abastecimento exista tecnologia que permita efetuar essa medição de modo automatizado – cfr. nº 4 do artº 23º-G, por referência ao nº 3 do artº 23º-D;

- A não existência de instalações sanitárias e de locais de espera com condições de higiene e de salubridade, nos locais onde o motorista deve aguardar pela carga e pela descarga, ou quando tal não seja possível por razões operacionais, o impedimento de acesso às instalações que o expedidor ou o destinatário coloque à disposição dos seus

trabalhadores para os referidos efeitos - cfr. nº 4 do artº 23º-G, por referência ao nº 2 do artº 23º-E da LCTR.

Quanto a estas matérias importa ainda referir que o nº 6 do artº 23º -G mandou aplicar a estas contraordenações, o regime das contraordenações laborais vertido nos artºs 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de Fevereiro, o que, entre outros aspectos de tal regime, implica que o quantitativo das coimas seja determinado pelo volume de negócios da empresa infractora.

Por último, ainda em sede de regime contra-ordenacional, acresce que o nº 1 do artº 23º-G do Decreto-Lei n.º 57/2021, de 13 de Julho qualificou como **contraordenações muito graves, puníveis com coima de € 1250 a € 3740 ou de € 5000 a € 15 000**, consoante se trate de pessoa singular ou colectiva, determinadas condutas tipificadas nos nºs 2 a 5 e 7 do artº 4º-A da LCTR, ou seja as relacionadas com a **forma e os critérios da revisão do preço de transporte devido a aumento do preço do combustível utilizado para a realização dos transportes e, bem assim, com a falta de pagamento, pelo expedidor, do preço do serviço de transporte no prazo de 30 dias após a apresentação da respetiva fatura pelo transportador**, salvo se prazo superior não resultar de disposição contratual.

Passaram, assim, a ser qualificadas como contraordenações, as seguintes infracções aos nºs 2 a 5 e 7 do artigo 4º -A da LCTR:

- Caso o contrato de transporte revista a forma escrita, a falta de menção expressa do preço de referência do combustível e do tipo de combustível utilizado para estabelecer o preço final do transporte, cfr nº 2 do artº 4º-A da LCTR;

- Na ausência de contrato escrito, a não determinação do preço de referência do combustível com base no preço médio de venda do combustível ao público divulgado no sítio da Direção -Geral de Energia e Geologia dos dias imediatamente anteriores

à celebração do contrato e à realização de cada operação de transporte, cfr. nº 3 do artº 4º-A da LCTR;

- Na ausência de contrato escrito, a omissão, na guia de transporte, de menção expressa do preço de referência do combustível, nos termos do número 3 do artº 4º-A da LCTR, bem como a omissão, na fatura, de menção expressa do custo efetivo que o combustível representou na operação de transporte, cfr nº 4 do artº 4º-A da LCTR;

- A falta ou a irregular revisão do preço de transporte sempre que se verifique uma alteração de amplitude superior a 5 % entre, consoante o caso:

a) O preço de referência do combustível do dia imediatamente anterior à celebração do contrato de transporte e a média dos preços de referência do combustível no período compreendido entre o dia imediatamente anterior à celebração do contrato e o dia imediatamente anterior à realização da operação de transporte, caso o objeto do contrato respeite a uma única operação de transporte;

b) O preço de referência do combustível do dia imediatamente anterior a cada operação de transporte e a média dos preços de

referência do combustível no período compreendido entre o dia imediatamente anterior a cada operação de transporte e o dia imediatamente anterior à operação de transporte antecedente que tenha originado uma atualização do preço do transporte ou, caso não tenha ocorrido qualquer atualização ou se trate da primeira operação de transporte, o dia imediatamente anterior à celebração do contrato, caso o objeto do contrato respeite a várias operações de transporte, cfr nº 5 do artº 4º-A da LCTR;

- A falta de pagamento do serviço de transporte pelo expedidor no prazo máximo, de 30 dias, salvo se prazo superior não resultar de disposição contratual, após a apresentação da, respetiva fatura pelo transportador, cfr nº 7 da LCTR.

Neste último caso, o legislador ao conceber o expedidor como o único devedor do preço do transporte, não teve em consideração a vontade das partes no contrato de transporte, posto que, amiúde, é o destinatário quem assume tal encargo, sucedendo, por vezes, que o devedor não é parte no contrato, podendo ser o ordenador do transporte, o "donneur d'ordre", como se refere na doutrina francesa. 

Vende-se

Empresa de Transportes Rodoviários de Mercadorias com Alvará TP: 4652/1990, Comércio a Grosso de Materiais de Construção, Comércio a Retalho de Combustíveis para uso Doméstico e Exploração Florestal com sede no distrito de Castelo Branco, e Estabelecimento Industrial de lavagem e calibragem de inertes, com equipamento de lavagem e calibragem, barracão de armazenamento de materiais e ferramentas, barracão com 300m² para estacionamento de equipamentos e viaturas, depósito para abastecimento doméstico de combustível com 10 000L, e terreno com 4 hectares. Integram a empresa 1 pesado de mercadorias Volvo FL7, pb/ 19Ton, 1 trator pesado de mercadorias Scania 360 pb/38Ton, 1 Semirreboque Arpon pb/38Ton, 1 máquina carregadora CAT 926E, 1 retroescavadora CAT 438C com rachador de lenha, 1 retroescavadora JCB 3CX. Todas as atividades, infraestruturas e equipamentos encontram-se licenciados e em funcionamento.

Contacto: 965 056 557

A publicidade e o registo dos tempos de trabalho no transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros (não sujeito à Regulamentação Comunitária)

Atualmente, as condições de publicidade dos horários de trabalho e a forma de registo dos respetivos tempos de trabalho destes trabalhadores estão previstas na Portaria n.º 7/2022 de 4 de janeiro, que já foi alvo de uma Declaração de Retificação (n.º 4/2022) e de duas alterações (Portaria n.º 216/2022 de 30/8 e Portaria n.º 54R/2023 de 28/2).

Apesar de, numa maneira geral, chamarmos a estes trabalhadores, trabalhadores móveis, esta Portaria elenca:

- **trabalhador afeto à exploração de veículo automóvel** (conceito usado no âmbito do Código do Trabalho) e que abrange o condutor de veículos pesados de mercadorias ou de passageiros não abrangidos pela regulamentação da União Europeia e/ou de veículos ligeiros de passageiros, mercadorias ou mistos, cuja atividade não possa ser desenvolvida sem recurso à utilização de veículo automóvel (tomemos como exemplo um trabalhador de uma empresa com a categoria de distribuidor ou comercial, cuja viatura é essencial ao desempenho das suas funções)
- **trabalhador móvel não sujeito ao aparelho de controlo (tacógrafo)**, sendo então aquele trabalhador, incluindo o formando e o aprendiz, que faz parte do pessoal viajante ao serviço de empregador que exerça a atividade de transportes rodoviários abrangida pela regulamentação da UE ou pelo AETR (e que, numa primeira linha, nos remete de imediato ao ajudante de motorista que segue ao lado do motorista de pesados)
- **“Condutor independente”**, aquele cuja atividade profissional principal consista em, sem sujeição a contrato de trabalho ou situação legalmente equiparada, efetuar transportes rodoviários de passageiros ou de mercadorias, mediante remuneração, ao abrigo de uma licença comunitária ou de outra para efetuar os referidos transportes, com liberdade para organizar a sua atividade
- **Condutor TVDE** (cujo regime jurídico se encontra plasmado na Lei n.º 45/2018 de 10/8)

Nenhum destes trabalhadores que acabámos de conhecer se encontra sujeito, obrigatoriamente e nos termos da legislação comunitária, ao uso daquilo a que vulgarmente chamamos tacógrafo, aparelho que controla a verificação dos seus tempos de trabalho (começámos com os tacógrafos analógicos, vulgo de “discos”, seguiram-se os digitais, e atualmente já lidamos com os tacógrafos inteligentes de 1.ª e 2.ª geração). Como regulamentar, então, as condições de publicidade dos seus horários de trabalho e a forma de registo dos respetivos tempos de trabalho?

É precisamente isto que esta Portaria nos pretende elucidar.

No caso de trabalhadores com horários de trabalho fixos (que convenhamos, em face da especificidade da sua atividade, serão residuais), a publicidade de horário de trabalho pode ser feita através de mapa de horário de trabalho, como até aqui, ou pode o empregador optar por efetuar a publicidade através dos instrumentos previstos para os horários móveis, o que veremos de seguida e onde se encontram as principais novidades. Desde logo, a maior delas é o desaparecimento físico do “velhinho” LIC (Livrete Individual Controlo), onde o trabalhador efetuava manualmente o registo dos tempos de trabalho. Se por força da prorrogação prevista no art.º 12.º n.º 2 da Portaria n.º 54R/2023 de 28/2, estes trabalhadores puderam continuar a usá-lo até final de maio deste ano, a partir dessa data essa possibilidade desapareceu.

Cabe então ao empregador a escolha do modo e forma de publicitação dos horários de trabalho, que, no caso dos trabalhadores sujeitos a horários de trabalho móveis, são os seguintes:

- **aparelho de controlo (tacógrafo)** e respetivo registo tacográfico
- **sistema informático** com os requisitos enunciados no anexo à Portaria n.º 54R/2023 de 28/2 (bem menos exigentes

Joana Soares Ribeiro

Técnica Superior da Autoridade para as Condições do Trabalho



em face dos requisitos que existiam em anexo à Portaria n.º 7/2022 de 4/1, tendo caído, nomeadamente, a obrigatoriedade do programa ser homologado por entidade acreditada pelo IPAC); mantém-se obviamente, a obrigatoriedade do sistema assegurar a medição do tempo e o controlo das atividades do condutor

- **acordo de isenção de horário de trabalho**, no caso de trabalhadores em regime de isenção de horário de trabalho, celebrado nos termos previstos no Código do Trabalho, com um exemplar disponível no veículo. No caso do empregador optar pelo uso de tacógrafo ou sistema informático, deve cumprir com os deveres previstos no art.º 5º da Portaria n.º 7/2022, donde ressalvam os de organizar e manter um registo dos veículos em relação aos quais se verifique a referida opção, e, no caso da opção ser a do sistema informático, dar instruções e a formação necessária ao trabalhador para o seu uso.

A forma de elaboração de registo dos tempos de trabalho prestados pelos trabalhadores, por parte do empregador, encontra-se no art.º 7.º desta Portaria. Nos termos do art.º 8.º do mesmo diploma, o empregador deve manter e conservar estes dados e registos durante cinco anos.

Esperemos que este enquadramento legal contribua para a simplificação da publicitação e registo dos tempos de trabalho destes trabalhadores, sem nunca pôr em causa a sua segurança e a restante segurança rodoviária. 🌱

Assistência Documental ANTRAM

**Não perca tempo
com burocracias.
Nós tratamos disso
por si!**



No âmbito do apoio que é prestado pelos Serviços Regionais, a ANTRAM proporciona um leque variado de serviços de assistência documental, nomeadamente em questões ligadas a:

Acesso à Atividade

- 📄 Capacidade profissional (solicitação de diplomas, reconhecimento nacional e internacional)
- 📄 Constituição de empresas (pedido de cartão, marcação e realização de escrituras, registos)
- 📄 Alvarás e licenças comunitárias (pedido e renovação, alteração à sede, gerência, designação e capital social)

Condutores

- 📄 Pedido e renovação de certificados ADR e renovação de carta de condução

Veículos

- 📄 Licenciamento e respetiva renovação (nacional e internacional)
- 📄 Livretes (cancelamento e alterações), títulos de propriedade e transferência de propriedade
- 📄 Homologações e inspeções
- 📄 Autorizações especiais de circulação (anuais e ocasionais)
- 📄 Certificados ATP
- 📄 ADR (pedido e renovação de certificados de aprovação ADR, inspeções)

Transporte Internacional

- 📄 Autorizações bilaterais e multilaterais
- 📄 Certificados de motoristas

www.antram.pt

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

Para mais informações contacte os Serviços Regionais ANTRAM

Região Norte

+351 226 079 120
regiao.norte@antram.pt

Região Centro

+351 239 497 940
regiao.centro@antram.pt

Região Lisboa

+351 218610370
regiao.lisboa@antram.pt

Região Sul – Évora

+351 266 739 500
regiao.sul@antram.pt

Região Sul – Faro

+351 289 820 848
regiao.sul@antram.pt

O impacto da CSRD, Diretiva UE 2022/2464, nos Relatórios de Sustentabilidade

A Diretiva de Reporte de Sustentabilidade Corporativa, ou Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), criada pela União Europeia a 5 de janeiro de 2023 no âmbito do European Green Deal, vem substituir a Diretiva de Reporte de Informação Não Financeira (Non-Financial Reporting Directive – NFRD) visando a realização de relatórios de sustentabilidade mais transparentes e rigorosos, através da implementação dos European Sustainability Reporting Standards – ESRS, desenvolvidos pelo European Financial Reporting Advisory Group – EFRAG.

Os Estados-Membros têm 18 meses para transpor a Diretiva para a legislação nacional, o que significa que o regime desta Directiva terá impacto nos relatórios de sustentabilidade divulgados a partir de 2024. Prevê-se que cerca de 50.000 empresas da UE sejam abrangidas pela CSRD.

Em decorrência, passam a estar obrigadas à apresentação de relatório de Sustentabilidade as empresas com mais de 500 colaboradores já sujeitas à NFRD e as grandes empresas que excedam dois dos três critérios legais: i) Mais de 250 colaboradores; ii) Volume de negócios superior a 40M€; iii) Mais de 20M€ em ativos. Além destas, também as PME listadas na bolsa ficam sujeitas a esta obrigatoriedade.

Esta exigência implica que as empresas acima referidas tenham de reportar o alinhamento da sua cadeia de valor com a descarbonização entre outros temas ESG. Assim, as PME (prestadoras de serviços a GE) terão os seus clientes a pedir informação ESG, ficando indiretamente “obrigadas” a ter estes tópicos identificados e documentados.

Com efeito, o plano de ação proposto pela União Europeia para a descarbonização do setor da logística tem como principais objetivos:

- i) a descarbonização dos transportes (com redução de 45 % das emissões a partir de 2030; de 65 % das emissões a partir de 2035 e de 90 % das emissões a partir de 2040);
- ii) incentivar a combinação de diferentes meios de transporte de modo a aumentar a eficiência e sustentabilidade e
- iii) a utilização de ferramentas digitais para melhoria da eficiência e gestão das frotas.

Num outro domínio, também o BCE já recomendou a inclusão dos riscos climáticos e ambientais nos modelos de risco dos bancos,



pelo que, a prazo, teremos custos de financiamento acrescidos para empresas que descurem esta temática. Numa maneira genérica, podemos elencar que a diretiva pressupõe várias implicações e mudanças a nível da metodologia de reporte, da informação a reportar e da sua abrangência, nomeadamente:

1. Obrigatoriedade da realização de auditoria externa ou verificação feita por terceiros;
2. O relatório de sustentabilidade deverá estar incluído no relatório de gestão da empresa;
3. Deverá ser considerado o princípio da dupla materialidade, que permite identificar os pontos mais significativos da empresa, com impacto financeiro e não financeiro (ambiental e social) de acordo com as ESRS. As empresas deverão reportar utilizando os standards GRI e os International Financial Reporting Standards (IFRS);
4. As normas ERSR estão alinhadas de acordo com as normas GRI, de forma a uniformizar e minimizar as alterações relativas aos relatórios de sustentabilidade precedentes;
5. O impacto da empresa relativo a sustentabilidade (existente e potencial) da cadeia de valor deverá constar no relatório. Deverá ainda conter informação acerca de todos os componentes pertinentes, como operações, serviços, produtos e fornecedores;
6. A contabilização das emissões GEE de todas as operações deverá ser medida, relativas ao scope 1 (emissões diretas), scope 2 (emissões indiretas relativas ao consumo de energia) e scope



Gonçalo Marques
Gestor Comercial



3 (outras emissões indiretas das atividades a montante e a jusante da cadeia de valor);

7. As estratégias e medidas em vigor deverão garantir que o modelo de negócio está alinhado com o Acordo de Paris (limitar o aquecimento global a 1.5°C), com o European Green Deal, e em transição para uma economia sustentável, tendo em vista a neutralidade carbónica em 2050.

O previsto é que a implementação da CSRD irá potenciar às empresas:

1. Assegurar vantagem competitiva no mercado e criar valor a longo prazo, através da transição para a sustentabilidade;
2. Valorizar a imagem e credibilidade da empresa ao evidenciar fatores relacionados com sustentabilidade e com a responsabilidade social;
3. Evitar possíveis casos de green washing;
4. Melhorar no desempenho e diminuição de riscos relacionados com ESG a longo prazo, o que permite restringir os custos associados e aumentar a eficiência;
5. Tornar o modelo de negócio mais apelativo a investidores com foco em sustentabilidade;
6. Compreender com mais clareza as iniciativas que impulsionam o processo de transição sustentável, de modo a colmatar eficazmente os seus obstáculos e criar novos projetos.

Com a nova diretiva, as empresas enfrentam diversos desafios pelo

que é essencial começar a trabalhar proativamente para garantir a obtenção de informações consistentes e credíveis necessárias à realização do relatório de sustentabilidade.

Neste sentido e procurando ajudar os seus Associados com as estas novas obrigações legais, a ANTRAM estabeleceu parcerias que fornecem serviços especializados em:

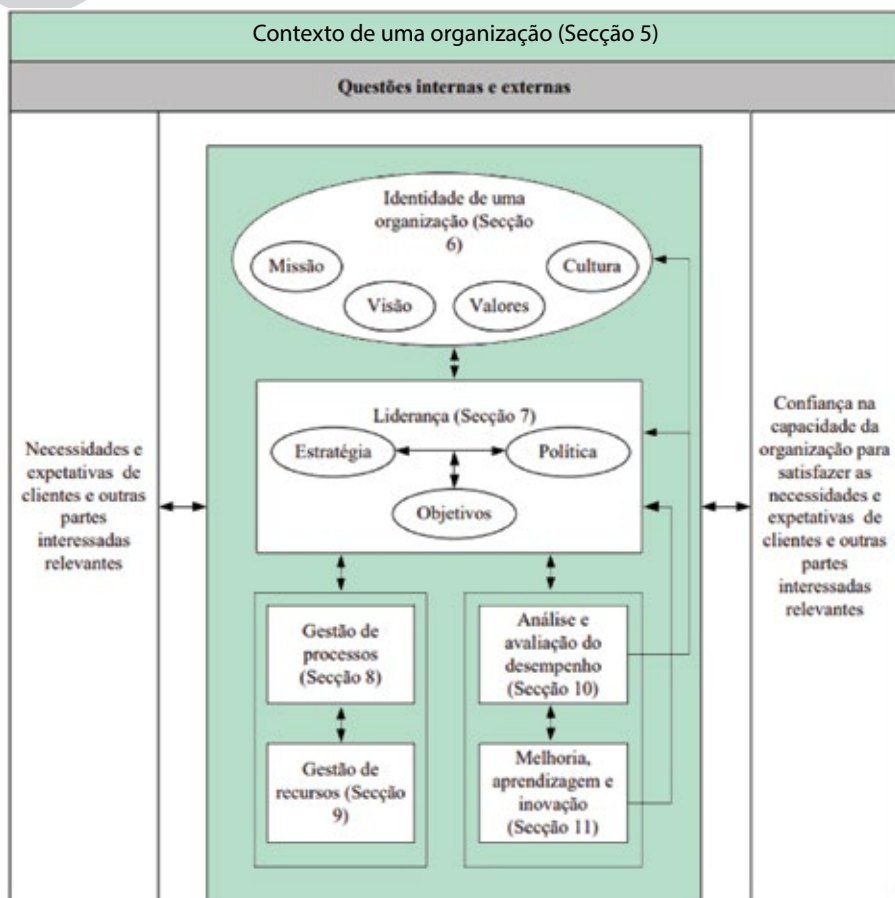
- Apoio na elaboração de Relatórios de Sustentabilidade pelo standard da GRI e alinhado com a diretiva CSRD;
- Cálculo dos impactos através do Greenhouse Gas Protocol e Life Cycle Assessment;
- Desenho e implementação de Estratégia Sustentável: Stakeholder engagement, Materialidade, Alinhamento com os ODS, Roadmap de neutralidade. 🌱



Gestão da qualidade - Qualidade de uma organização: Linhas de orientação para atingir o sucesso sustentado

(NP EN ISO 9004:2019) - Continuação do artigo da Revista ANTRAM nº 407 de abr/mai/jun 2023

Os elementos essenciais para ser atingido o sucesso sustentado de uma organização são identificados na representação seguinte:



Para atingir o sucesso sustentado, a gestão de topo deverá analisar regularmente o contexto da organização, tendo em consideração as questões externas e internas do respetivo contexto.

As questões externas são fatores que ocorrem fora da organização e que podem afetar a sua capacidade para atingir o sucesso sustentado, tais como:

- Requisitos legais, estatutários e regulamentares;
- Exigências e acordos específicos do sector em que a organização se insere;
- Fatores políticos, económicos, sociais/culturais, tecnológicos, ambientais e legais;
- Concorrência;
- Mercado global/Globalização;
- Inovações e avanços tecnológicos.

As questões internas são fatores que existem dentro da própria organização e que podem afetar a sua capacidade para atingir o sucesso sustentado, tais como:

- Estratégia;
- Desempenho;
- Dimensão, complexidade e maturidade;
- Atividades e processos associados;
- Tipo de produtos e serviços;
- Recursos, níveis de competência e conhecimento organizacional;
- Inovação.

Para determinar as questões internas e externas, a organização deverá ter em conta a informação relevante sobre a sua situação anterior e atual, bem como, a sua orientação estratégica.

Destas questões poderão resultar riscos para o seu sucesso sustentado ou oportu-





Graça Santos e Susana Mariano
Antram

nidades para a sua melhoria. A gestão de topo deverá decidir quais os riscos e oportunidades que deverão ser tratados, iniciando os processos necessários para a sua implementação.

A organização deverá ainda estabelecer, implementar e manter um processo para monitorizar, rever e avaliar as questões externas e internas, nomeadamente quanto a quaisquer consequências que exijam intervenção, ao nível da sua “Política e estratégia”.

A Política deverá definir as intenções e a orientação da organização para abordar aspetos como conformidade, qualidade, ambiente, energia, emprego, segurança, saúde e qualidade de vida no trabalho, inovação, privacidade, proteção de dados e responsabilidade social. As declarações de política deverão incluir compromissos de satisfação das necessidades e expectativas das partes interessadas e de promoção da melhoria.

Para a definição da Estratégia, poder-se-á aplicar um modelo reconhecido disponível no mercado ou proceder ao design ou implementação de um modelo customizado específico da organização. Uma vez escolhido o modelo, é crucial manter a sua estabilidade, como referência para a gestão da organização.

A Estratégia deverá refletir a identidade da organização, o seu contexto e a sua perspectiva de longo prazo. A gestão de topo deverá tomar decisões estratégicas no que se refere a fatores competitivos, tais como os identificados no quadro seguinte:

Fatores competitivos	Ações a considerar
A Produtos e serviços	– focalizar nos clientes atuais e potenciais e nos mercados potenciais para produtos e serviços – oferecer produtos e serviços correntes ou <i>designs</i> específicos para os requisitos dos clientes – ter consciência das vantagens de ser o primeiro no mercado ou de ser o seguidor – ajustar a produção do exemplar único para a produção em série, conforme apropriado – lidar com ciclos curtos de inovação ou com uma procura a longo prazo pelos clientes – gerir os requisitos da qualidade
B Pessoas	– reconhecer o desenvolvimento demográfico e a evolução dos valores – ter em consideração a diversidade – cultivar uma imagem de empregador atraente – determinar as competências e experiência desejadas nas pessoas a recrutar
B Pessoas	– ter em consideração abordagens adequadas da gestão de recrutamento, desenvolvimento de competências, retenção e despedimento – abordar a flexibilidade da capacidade ao ter em consideração contratos permanentes face a contratos a tempo certo – ter em consideração emprego a tempo inteiro face a emprego a tempo parcial ou temporário, bem como o equilíbrio entre um e outro
C Conhecimento organizacional e tecnologia	– aplicar os conhecimentos e tecnologias atuais a novas oportunidades – identificar a necessidade de novo conhecimento e tecnologia – determinar quando é necessário que este conhecimento e tecnologia estejam disponíveis e como aplicá-los dentro da organização – determinar se os mesmos deverão ser desenvolvidos internamente ou adquiridos no exterior
D Parceiros	– determinar parceiros potenciais – conduzir desenvolvimento tecnológico conjunto com fornecedores e competidores – empreender o desenvolvimento de produtos e serviços customizados em conjunto com clientes – cooperar com as comunidades locais, academias, entidades públicas e associações
E Processos	– decidir se a gestão de processos será centralizada, descentralizada, integrada ou não integrada, ou uma abordagem híbrida que tenha em vista determinar, estabelecer, manter, controlar e melhorar os processos, incluindo a atribuição de funções e de responsabilidades – determinar as infraestruturas de tecnologias de informação e de comunicação (TIC) necessárias (p. ex. soluções próprias, customizadas ou padrão)
F Local	– considerar uma presença local, regional e global – considerar a presença virtual e a utilização de meios sociais de comunicação – considerar o recurso a equipas de projeto virtuais descentralizadas
G Formação dos preços	– estabelecer o posicionamento em termos de preços (p. ex. estratégia de preços baixos ou topo de gama) – determinar os preços recorrendo a uma abordagem de leilão/licitação

Estas decisões políticas e estratégicas deverão ser revistas quanto à sua continuada pertinência.

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

Incentivos fiscais aos veículos elétricos para as empresas

– O caminho a fazer em 2024

Num momento de grande incerteza climática, os Estados têm, cada vez mais, em consideração os benefícios que os veículos elétricos podem trazer. Portugal, não querendo ser exceção, aprovou mais uma vez, para 2023, os apoios relacionados com a mobilidade elétrica através do Fundo Ambiental.

Não obstante o preço desses veículos ser significativamente mais elevado do que o dos restantes carros a gasóleo e gasolina, aqueles permitem aliar uma condução mais ecológica a alguma poupança em combustível. Juntando tais circunstâncias aos incentivos estaduais, o resultado é um grande estímulo para as empresas portuguesas alterarem a sua frota para algo menos poluente.

Resta saber o impacto que terá uma eventual redução pelo Estado da fatia destinada a tais incentivos para 2024. Serão as razões ecológicas suficientes para garantir a manutenção das empresas na trajetória da mobilidade verde? Com efeito, são significativos os apoios do Estado, pelo que a sua redução pode ter um efeito negativo.

Imposto sobre o veículo (ISV)

Este imposto refere-se ao montante que se tem a pagar no momento da matrícula do automóvel ou após uma transformação mais profunda, que altere as suas características e implique uma tributação mais elevada. Os valores do ISV são atualizados anualmente e de acordo com a inflação. No entanto, caso se trate de uma compra de um carro elétrico pode vir a estar perante um benefício fiscal.

Caso se trate de um carro 100% elétrico, há uma isenção do pagamento deste imposto



na totalidade; se se tratar de carro híbrido, há uma isenção de 40%, desde que estes tenham uma autonomia mínima de 50km em modo elétrico e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km. Quanto aos veículos plug-in, estamos perante uma redução de 75% do ISV para automóveis com autonomia mínima de 50km em modo elétrico e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km.

Imposto único de circulação (IUC)

O IUC é uma taxa aplicada a todos os proprietários de veículos, destinada a compensar os custos ambientais e rodoviários associados à circulação dos veículos. O cálculo deste imposto leva em conta a cilindrada e as emissões de CO₂. Como resultado, os veículos 100% elétricos estão isentos deste imposto, ao contrário dos veículos híbridos plug-in que não beneficiam desta isenção.

Imposto sobre valor acrescentado (IVA)

No que diz respeito ao IVA, as empresas podem contar com uma dedução da totalidade do IVA associado às despesas relativas à

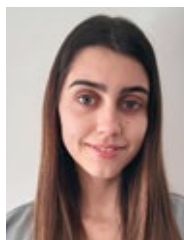
aquisição, fabrico ou importação, à locação e à transformação em viaturas 100% elétricas, desde que o custo de aquisição não exceda os 62.500€. No caso de veículos híbridos plug-in esse limite é de 50.000€. Vale ressaltar que tanto para os veículos elétricos como para os híbridos plug-in, é possível deduzir a totalidade de IVA associado às despesas respeitantes à eletricidade.

Gastos dedutíveis

Consideram-se como gastos dedutíveis as depreciações relacionadas com viaturas ligeiras de passageiros ou mistas, na parte correspondente ao custo de aquisição ou ao valor de reavaliação, até 62.500€ e 50.000€, no caso dos carros elétricos e veículos híbridos plug-in, respetivamente.

Tributação Autónoma

A partir de 1 janeiro de 2023, passaram a ser tributados autonomamente à taxa de 10% os veículos elétricos com valor de aquisição igual ou superior a 62.500€. Quanto aos veículos híbridos plug-in, com



Ana Beatriz Moreira



Mariana Almeida Marinho



Vicente Pimentel Barbosa

autonomia mínima de 50km em modo elétrico e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km, estão sujeitos a tributação autónoma com taxas que variam entre 2,5% e os 15%, consoante o preço de aquisição. Importa notar que, de acordo com a proposta de Orçamento de Estado para 2024, os encargos relacionados com veículos movidos exclusivamente a energia elétrica não estão sujeitos a tributação autónoma, independentemente do custo de aquisição, sempre que afetos à exploração de serviço público de transportes, destinados a serem alugados no âmbito da atividade normal do sujeito passivo ou quando o seu uso seja qualificado como rendimento do trabalho dependente.

Incentivos à aquisição de carros elétricos

No corrente ano de 2023, o despacho 5126/2023, assinado a 21 de abril pelo Ministro do Ambiente, aprovava os apoios atinentes à mobilidade verde, por via do Fundo Ambiental. Para a aquisição de uma viatura elétrica, bicicleta elétrica ou instalação de um posto de carregamento estavam disponíveis incentivos que rondavam os 10 milhões de euros. Para 2024, o Governo decidiu manter os incentivos à aquisição de carros e bicicletas elétricas, bem como a instalação de carregadores. Ainda assim, a verba destinada para aquele incentivo, de acordo com a proposta de Orçamento de Estado para 2024, e apesar de a medida não sofrer qualquer alteração, é reduzida para os 6,1 milhões de euros.

Em simultâneo com a manutenção deste apoio, o Governo propõe-se a criar um incentivo ao abate de carros com matrículas até 30 de junho de 2007. Para esta medida estão orçamentados cerca de 129 milhões



de euros, traduzindo-se em incentivos entre os 2 mil e os 6 mil euros. Neste sentido, se o veículo abatido for um ligeiro, o cheque a receber será de 4 mil euros, podendo ser descontado na aquisição de um carro elétrico ligeiro de passageiros, novo ou usado até 4 anos. Caso se trate da aquisição de um veículo comercial ligeiro nas mesmas condições referidas, o incentivo ao abate será de 6 mil euros. Por fim, o cheque será de 2 mil euros se se pretender adquirir um veículo ligeiro novo de emissões reduzidas. Em alternativa às aquisições referidas, os beneficiários podem optar por descontar o cheque de até 6 mil euros numa bicicleta elétrica, ou optar por carregar o cheque num cartão de mobilidade, até 4 mil euros, a ser usado em transportes públicos nos 3 anos seguintes.

Importa notar que o apoio à aquisição de elétricos e o incentivo ao abate não são medidas cumuláveis.

Como é sobejamente sabido, o peso da conta fiscal que as empresas suportam, no

geral, é bastante considerável. Deste modo, não se pode esperar, realisticamente, que as empresas venham a suportar gastos superiores com vista a uma economia mais ecológica, sem que haja neste momento um incentivo. Daí que se venha entendendo, e bem, que a transição para a mobilidade verde apenas é possível através da mão Estadual, por meio de benefícios fiscais e incentivos. Com efeito, se estes desempenham um papel preponderante de conformação social, tal é particularmente visível no âmbito da transição ecológica, pois figuram-se como uma ferramenta crucial para reduzir os custos inicialmente mais elevados da transição e impulsionar a adoção de frotas sustentáveis.

Assim, se este é um objetivo que se mantém na mira do Estado português, parece-nos que este deve ir mais além no desenvolvimento dos referidos benefícios, quer pela dotação de maior receita aos mesmos, quer pela elaboração de novas medidas que espelhem as necessidades das empresas. 🌱

O seu calendário fiscal para janeiro – março de 2024

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



DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
10 Jan IRS IRC SS	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a dezembro de 2023 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações AT/SS	Internet	n/a	
22 Jan IRS/IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a dezembro de 2023	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
22 Jan IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a dezembro de 2023	Declaração mensal de IS	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
22 Jan IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativa às operações efetuadas em novembro de 2023	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
22 Jan SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a setembro de 2023	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
25 Jan IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA. Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25 €, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
31 Jan IRS / IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a novembro de 2023	Modelo 30	Internet	n/a	
12 Fev IRS IRC SS	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a janeiro de 2024 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
20 Fev IRS IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a janeiro de 2024	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20 Fev IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a janeiro de 2024	Declaração mensal de IS	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	

DIA		OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
20 Fev	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal e trimestral relativa às operações efetuadas em dezembro de 2023 e no 3.º trimestre de 2023,	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
20 Fev	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a janeiro de 2024	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS / Internet CTT/Multibanco	
26 Fev	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em dezembro de 2023	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA. Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25 €, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
29 Fev	IRS / IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a dezembro de 2023	Modelo 30	Internet	n/a	
11 Mar	IRS IRC SS	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a fevereiro de 2024 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações AT/SS	Internet	n/a	
20 Mar	IRC/IRS	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a fevereiro de 2024	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades colaboradoras	
20 Mar	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a fevereiro de 2024	Declaração mensal de IS	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
20 Mar	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativa às operações efetuadas em janeiro de 2024	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
20 Mar	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a fevereiro de 2024	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
25 Mar	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em janeiro de 2024	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA. Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25 €, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
31 Mar	IRS / IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a janeiro de 2024	Modelo 30	Internet	n/a	

Síntese legislativa

Portaria n.º 380/2023, de 20 de novembro

Publica e renombra os anexos II, V, VIII e IX do Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho, na sua redação atual, que aprova o regime de inspeções técnicas de veículos a motor e seus reboques.

Decreto-Lei n.º 107/2023, de 17 de novembro

Atualiza o valor da retribuição mínima mensal garantida para 2024.

Portaria n.º 371/2023, de 15 de novembro

Aprova o Regulamento do Controlo Metrológico Legal dos Reservatórios de Armazenamento de Instalação Fixa.

Portaria n.º 369/2023, de 15 de novembro

Aprova o Regulamento do Controlo Metrológico Legal dos Tacógrafos.

Portaria n.º 360-A/2023, de 14 de novembro

Procede à alteração da dimensão das peças processuais no âmbito da tramitação eletrónica dos processos judiciais e administrativos e fiscais.

Portaria n.º 357/2023, de 14 de novembro

Aprova o Regulamento do Controlo Metrológico Legal das Medidas Materializadas de Massa (Pesos).

Portaria n.º 353/2023, de 14 de novembro

Aprova o Regulamento do Controlo Metrológico Legal das Cisternas de Transporte Rodoviário e Ferroviário.

Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro

Procede à criação de um regime de redução no valor das taxas de portagens cobradas aos utilizadores nos lanços e sublanços das autoestradas dos territórios do interior do país ou onde não existam vias alternativas que permitam um uso em qualidade e segurança.

Portaria n.º 307/2023, de 13 de outubro

Aprova a tabela das taxas e dos demais encargos devidos pelos procedimentos administrativos inerentes à concessão de vistos em postos de fronteira, à prorrogação de permanência em território nacional, à emissão de documentos de viagem, à concessão e renovação de autorizações de residência e à prática dos demais atos relacionados com a entrada e permanência de estrangeiros em território nacional.

Decreto-Lei n.º 92/2023, de 12 de outubro

Aprova o regime do acesso e exercício da atividade de aluguer de veículos de mercadorias sem condutor e procede à transposição da Diretiva (UE) 2022/738.

Portaria n.º 305/2023, de 10 de outubro

Define mecanismos de revalidação automatizada das cartas de condução.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 120/2023, de 9 de outubro

Prorroga a validade, por um período de seis meses, dos títulos de proteção temporária concedidos a pessoas deslocadas da Ucrânia.

Portaria n.º 293/2023, de 2 de outubro

Altera o marcador fiscal comum aprovado pela Decisão de Execução (UE) 2022/197, de 17 de janeiro de 2022, e aprova o Regulamento dos Procedimentos de Controlo da Utilização do Gasóleo Colorido e Marcado.

Portaria n.º 288-A/2023, de 25 de setembro

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

Portaria n.º 283/2023, de 18 de setembro

Aprova os anexos da Diretiva Delegada (UE) 2022/2407 da Comissão, de 20 de setembro de 2022, que adapta ao progresso científico e técnico os anexos da Diretiva 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas.

Frederico Mendes & Associados

Sistema de Incentivo à Contratação de Recursos Humanos Altamente Qualificados

O setor dos transportes rodoviários enfrenta atualmente um cenário desafiador, o que implica, o investimento em recursos humanos altamente qualificados. Estes investimentos são cruciais para o setor reposicionar-se no mercado pela capacitação de gestão dos seus processos e sistemas, bem como, para desenhar e concretizar estratégias e soluções para problemas concretos no âmbito da competitividade.

Enquadrado no Portugal 2030, o apoio à Contratação de Recursos Humanos Altamente Qualificados, visa fomentar a contratação de recursos humanos altamente qualificados, dotados de grau académico com nível de qualificação igual ou superior a 6 (licenciados, mestres, doutorados e pós-doutorados) e com experiência profissional mínima de 5 anos.

Esta iniciativa prioriza o aumento e a melhoria do emprego nas empresas portuguesas através da promoção à conciliação entre a vida profissional e pessoal, igualdade de género e adaptação dos trabalhadores e das próprias empresas às mudanças. É também prioridade desta medida de apoio, o reforço das competências empresariais em I&D&I, para a intensificação das interações entre empresas e outras entidades do sistema nacional de I&I.

Ao investir neste âmbito, as empresas do setor dos transportes rodoviários poderão usufruir do maior retorno da formação dos seus recursos, nomeadamente no que diz respeito ao compromisso de melhores respostas às suas necessidades internas e às necessidades dos seus clientes e do mercado como um todo, o que, poderá melhorar, de forma significativa, a oferta dos seus serviços. Paralelamente, as empresas poderão alcançar uma diferenciação não só a nível nacional, como internacionalmente.

Esta medida será direcionada para todas as PME, onde se enquadram as empresas do setor dos transportes rodoviários de mercadorias.

Para mais informações contacte p.f.
Mafalda Pinheiro (mp@fredericomendes.pt)

BREVES

Alemanha: aumento de portagens a 1 de dezembro de 2023

Tal como já tínhamos anunciado na anterior edição da Revista ANTRAM, as novas taxas de portagens entraram em pleno vigor no passado dia 1 de dezembro.

As novas taxas de portagens passam a incluir uma nova componente relacionada com as emissões de CO₂, que determinaram um aumento significativo no seu valor final, sendo que em alguns casos o mesmo passa para o dobro do valor pago atualmente.

Áustria: Novas taxas de portagem em 2024

A partir de 1 de janeiro de 2024, as taxas de portagem na Áustria passam a basear-se em critérios diferentes dos atuais.

Além dos critérios da distância percorrida, da configuração dos eixos, da classe de emissões Euro, tal como sucede na Alemanha, a componente de emissão de CO₂ do veículo passa a ser tida em conta para efeitos de apuramento da taxa de portagem a pagar.

Deste modo, a partir de 1 de janeiro de 2024, passam a existir diferentes níveis de taxas de portagem por classe de CO₂. Os veículos elétricos/hidrogénio serão da classe 5 de CO₂ (mais favorável); os camiões registados pela primeira vez antes de 1 de julho de 2019 e os autocarros ficam na classe 1 de CO₂ (menos favorável).

Em termos comparativos, verifica-se que um conjunto Euro 6 (5 ou mais eixos) que atualmente paga cerca de 44 centavos/km, a partir de janeiro de 2024, se se tratar de um veículo matriculado antes de julho de 2019, passa a pagar 47.30 centavos/km: são mais 3.30 centavos/km. Em todo o caso, teremos de aguardar pela publicação da tabela final com as taxas de portagens a cobrar. De igual forma, as taxas especiais de portagens cobradas em algumas estradas/autoestradas, também terão um aumento significativo. Aguarda-se pela publicação das novas taxas.

Reino Unido:

Novo regime global de controlos fronteiriços

O governo britânico anunciou, no passado mês de setembro, a publicação do Border Target Operating Model (BTOM), que estabelece o novo regime global de controlos fronteiriços no Reino Unido.

Esta nova abordagem introduz controlos críticos de biossegurança para mercadorias provenientes da União Europeia (UE), recorrendo à utilização de um modelo global baseado no risco, dados e tecnologia, com o objetivo de reduzir fricções e custos para empresas e consumidores, bem como, simplificar e tornar mais seguro o transporte de mercadorias através da fronteira do Reino Unido.

Declarações de destacamento para cabotagem

A partir de 1 de outubro, os transportadores - caso tenham motoristas afetos a operações de cabotagem em território britânico - terão que lhes passar a emitir a declaração de destacamento obtida através do portal europeu de destacamento.

Estas declarações de destacamento devem ser emitidas antes do início do transporte e na mesma deve ser indicado o tipo de operação a realizar, i.e., cabotagem.

Recordamos que, para que a operação de cabotagem seja considerada válida, antes da realização da mesma, terá que existir um transporte internacional prévio com destino ao Reino Unido. Após a descarga total das mercadorias que estiveram na origem do transporte internacional em causa, ao contrário do que sucede nos países europeus, os transportadores só poderão efetuar, no máximo, até 2 operações de cabotagem em território britânico.

LEZ – Zonas Ambientais de Baixas Emissões de Poluentes

Recordamos que, em diversos países europeus, foram implementadas em algumas das suas cidades, zonas de circulação interdita aos veículos mais poluentes.

Os países com este tipo de medida restritiva/proibição de circulação em algumas das suas cidades são: 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, sendo que, em alguns casos, mediante o tipo de veículo a utilizar o mesmo poderá estar impedido de 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.

Restrições à Circulação para 2024

No Site ANTRAM já se encontra disponível, para consulta, as restrições à circulação para o ano de 2024, relativa aos países que até ao momento disponibilizaram a informação.

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

Reboques Amadora celebra 50 anos

Completando este ano 50 anos de existência, e já na 3ª geração de uma família rebocadora, a Reboques Amadora pretende continuar a evoluir de uma forma sustentada, com os valores e bases que iniciaram este projeto de vida.

Através da sua equipa de profissionais e uma conduta de compromisso, a Reboques Amadora garante uma resposta imediata por todo o país, associando ao serviço de pronto-socorro o conceito de auxílio rodoviário 24 horas “Any Time, Anywhere”.



Grupo Torrestir diversifica serviços de transporte com a Torres Especiais



A Torres Especiais, uma empresa líder em Transportes Especiais e Movimentação de Cargas e Equipamentos do Grupo Torrestir, aposta em soluções especializadas para os desafios do transporte de cargas especiais para clientes em todo o país. Com sede em Braga e uma equipa altamente especializada e recursos de última geração, a empresa oferece serviços de transporte de grandes dimensões, excesso de peso e movimentações complexas.

A Torres Especiais destaca-se pela sua equipa de profissionais especializados e competentes, capazes de lidar com os desafios inerentes ao transporte de cargas e equipamentos de forma eficiente. Com know-how no setor, a empresa está preparada para atender a todas as solicitações, proporcionando soluções personalizadas aos seus clientes.

A empresa conta com equipamentos versáteis e tecnologia moderna, garantindo a eficiência, segurança e eficácia em todos os projetos que realiza. Independentemente do tamanho ou complexidade da carga ou equipamento, a Torres Especiais possui os recursos adequados para assegurar um transporte bem-sucedido.



Santos e Vale alarga portefólio de serviços com parceria estratégica

A Santos e Vale, líder em soluções de logística e transporte, anuncia a assinatura de uma parceria estratégica, com a Transtrevo, para promover o desenvolvimento de negócios entre países lusófonos

A colaboração tem como objetivo fortalecer as relações entre Portugal, Moçambique, Angola e outros países lusófonos, visando o desenvolvimento de negócios e a melhoria das capacidades integradas das partes envolvidas. “Esta parceria agora assinada, entre duas empresas com vasta experiência nos seus mercados irá promover sinergias e criar oportunidades para expandir as nossas operações e serviços no âmbito internacional. Estamos entusiasmados com esta parceria e com o reforço do nosso portefólio de serviços, que nos permitirá oferecer uma solução logística ainda mais completa e abrangente aos nossos clientes”, refere Joaquim Vale, administrador do Grupo Santos e Vale.



LASO aposta na modernização da frota

A LASO presta um serviço de referência na área do transporte rodoviário de mercadorias, reconhecido a nível nacional e internacional, pela capacidade de fornecer soluções e exceder as expectativas dos seus clientes.

Em 2023, foi efetuado um investimento de cerca de 30 milhões de euros na modernização da frota.

“Investimos recentemente em novos equipamentos Flex Max, preparados para o transporte de pás eólicas de grandes dimensões. São equipamentos únicos pelas suas características técnicas, habilitados para o transporte de pás eólicas até 120m, destinadas a grandes projetos”.

Estas combinações são adequadas para transportar: Pás eólicas; elementos pré-moldados; vigas e materiais de aço/ferro para estruturas específicas, dispondo de uma capacidade de peso bruto em trânsito de 108.4ton.

Em 2023, ambicionando reduzir a pegada ecológica, renovar e modernizar a sua frota, a LASO adquiriu inúmeras viaturas de última geração norma EURO 6, que vieram dotar as filiais de frota própria, aumentando a sua capacidade de resposta em diversos mercados. “Investimos ainda, em veículos ligeiros elétricos da marca Tesla, promovendo a redução da utilização de combustíveis fósseis e das emissões de dióxido de carbono”.

DOHM revoluciona gestão com V3 aTrans e ERP CEGID Primavera

A DOHM, cuja atividade abrange a Logística e o Transporte nacional e internacional, realizou uma auscultação de mercado, com o objetivo de se munir das melhores ferramentas de gestão operacional e económico-financeira, dando continuidade ao seu percurso de crescimento e sucessos. A decisão recaiu sobre o aTrans e o ERP CEGID Primavera, soluções de gestão totalmente integradas e com provas dadas no mercado.

Esta decisão inovadora fará com que disponha de um sistema de gestão, controlo e apoio à operação de transporte e logística capaz de fornecer dados úteis à tomada de decisão e de apoiar o controlo financeiro, com informação em tempo real e fidedigna, bem como de manter uma gestão operacional eficiente.

A transportadora, sediada em Vila Nova de Gaia, continuará a evoluir em tecnologia e digitalização, no sentido de manter firmes os pilares base da organização: rapidez, cumprimento de prazos, rigor, competência, inovação e sustentabilidade.

Com a implementação das soluções aTrans e ERP CEGID Primavera, a DOHM estará preparada para enfrentar os desafios atuais, tomando decisões cada vez mais informadas, face às oscilações de mercado, e aportando à decisão estratégica indicadores fidedignos: económico-financeiros, tesouraria, custos, rentabilidade operacional e outros que se afigurem necessários, face a novos desafios futuros.

DAF XF 450 vence Prémio Europeu de Transportes para a Sustentabilidade

A DAF Trucks recebeu o importante Prémio Europeu de Transportes para a Sustentabilidade (ETPN) relativamente ao XF da nova geração DAF de longo curso. O reconhecimento contribui para a impressionante lista de títulos prestigiados alcançados pela série XF, incluindo os prémios "Camião Internacional do Ano", "Green Truck" e "European Truck Challenge".

O objetivo do Prémio Europeu de Transportes para a Sustentabilidade é reconhecer as empresas do setor dos veículos comerciais que apresentam e apoiam o compromisso com práticas sustentáveis.



Volvo FH elétrico conquista troféu Camião do Ano 2024

A gama FH elétrica da Volvo Trucks venceu o Troféu Internacional de Camião do Ano 2024, distinguida por um júri composto por 24 jornalistas e editores especializados em veículos comerciais em representação das 24 revistas deste segmento em toda a Europa. O prestigiado galardão é entregue ao camião que foi lançado no mercado nos últimos 12 meses e que mais contribuiu para a eficiência do transporte rodoviário. São tidos em consideração vários aspetos de elevada importância como a inovação tecnológica, conforto, segurança, facilidade de condução, economia de combustível, pegada ecológica e ainda o TCO (Total Cost of Ownership).



Ford Trucks chega à Madeira

A Ford Trucks, marca global da indústria de veículos comerciais pesados, continua a expandir a sua presença em Portugal, com a abertura do seu primeiro concessionário na Madeira. Trata-se do oitavo concessionário da marca que, este ano, passou de seis para oito, com as aberturas recentes em Braga e agora no Funchal.

Início das vendas do novo MAN eTruck

A MAN Truck & Bus lançou as vendas do primeiro camião elétrico pesado da sua história, assinalando mais um marco na descarbonização do transporte de mercadorias. Já foram recebidos 600 pedidos de encomenda. As primeiras 200 unidades estão programadas para serem entregues a clientes selecionados já em 2024, antes de a produção na fábrica da MAN em Munique começar em maior número a partir de 2025, à medida que as encomendas aumentam.



IVECO e WAYFER proporcionam uma experiência Off-Road

Camião Powerstar, vencedor do Dakar 2023, do Team De Rooy IVECO, a marcar presença!

Enquadrado no fim-de-semana do evento "Leiria Sobre Rodas 2023", a iniciativa conjunta da IVECO com a WAYFER (concessionário da região de Leiria e Coimbra), que decorreu no passado dia 30 de setembro, permitiu dar a conhecer a gama IVECO de veículos pesados para o segmento de fora-de-estrada assim como, proporcionar aos presentes no evento, momentos de pura adrenalina a bordo do camião IVECO Powerstar, vencedor do Dakar 2023.

O camião vencedor da última edição do Dakar, realizada em janeiro de 2023, encontra-se equipado com o motor Cursor 13 FPT com 1000 cv de potência. A IVECO tinha igualmente disponível no local, os modelos T-WAY, S-WAY e a Daily 4x4, viaturas que os diferentes clientes puderam experimentar, testando-os numa pista com bastantes obstáculos, comprovando as valências do produto 4x4 IVECO.

A revista ANTRAM também esteve presente no evento e teve a oportunidade de entrar



a bordo do poderoso camião da IVECO, que foi conduzido pelo experiente piloto de Dakar, Gerard de Rooy, num circuito bas-

tante típico de provas de off-road, permitindo experienciar momentos de verdadeira aventura e emoção!



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



Mercedes-Benz apresenta mundialmente o seu camião elétrico de longa distância a bateria

O fabricante germânico apresentou, no passado dia 10 de outubro, o Mercedes-Benz eActros 600 sendo esta uma estreia mundial dirigida a um público internacional, num evento que decorreu na cidade de Hamburgo.

Com este camião elétrico pesado, o fabricante planeia definir o novo padrão no transporte rodoviário de mercadorias – em termos de tecnologia, sustentabilidade, design e rentabilidade.

A elevada capacidade da bateria que equipa o novo eActros 600, de 600 quilowatts-hora – daí a designação do modelo 600 – e o novo eixo motor elétrico que é particularmente eficiente e que foi desenvolvido internamente, permitem a este veículo, atingir uma autonomia de 500 quilómetros com apenas um carregamento de bateria. Deste modo, o eActros 600 poderá percorrer significativamente mais de 1.000 quilómetros por dia. Esta autonomia é possível

graças ao carregamento intermédio, que poderá ser realizado durante as pausas dos motoristas que se encontram legalmente previstas. As baterias podem ser carregadas de 20 a 80 por cento em cerca de 30 minutos, numa estação de carregamento adequada com uma potência de cerca de um megawatt.

O eActros 600 foi tecnicamente projetado para um peso bruto combinado de até 44 toneladas, sendo que, acoplado a um semirreboque, o conjunto terá uma carga útil de cerca de 22 toneladas.

Em termos visuais, o e-truck é caracterizado por um design fundamentalmente novo e purista, com linhas claras e formato aerodinâmico.

O conceito da Mercedes-Benz Trucks para o transporte de longo curso, com veículos elétricos a bateria é oferecer aos clientes uma solução holística, que consiste em tec-

nologia veicular, consultoria, infraestrutura de cobrança e de serviços.

Karin Rådström, CEO da Mercedes-Benz Trucks referiu, durante a apresentação, que...“O eActros 600 representa a transformação do transporte rodoviário de mercadorias por estrada, rumo à neutralidade de CO2, como nenhum outro camião com estrela de três pontas. É caracterizado por ter uma tecnologia de acionamento altamente inovadora que pode oferecer aos nossos clientes uma eficiência energética particularmente elevada e, portanto, lucrativa. Isto torna a entrada na mobilidade elétrica ainda mais atrativa para os operadores de frotas.”

As vendas do eActros 600 começam este ano. O início da produção em série está previsto para o final de 2024. Além do trator eActros, a Mercedes-Benz Trucks também irá produzir variantes rígidas do eActros 600.

30º Aniversário IPTrans

Dia 4 de novembro, marco de mais um aniversário do IPTrans, a Escola Profissional de Loures.

Fundada em 1993, a escola surgiu a pensar na qualificação de pessoas para o setor dos transportes e, atualmente, oferece também cursos noutras áreas, de dupla certificação, escolar e profissional, bem como o reconhecimento, validação e certificação de competências (RVCC) escolares.

Depois de, em 1993, termos iniciado o curso de Técnico/a de Transportes, em 1999, alargámos a nossa oferta à Informática. Ação Educativa, Logística, Turismo e, mais recentemente, Tráfego de Assistência em Escala, Agências de Viagens e Transportes e Condução de Veículos de Transportes Rodoviários, completam o leque da oferta do IPTrans.

Na área da educação e formação de adultos, as formações modulares (gratuitas, não gratuitas e "à medida") foram sempre uma constante oferta formativa.

Em 2008, surgiu o processo de RVCC (Reconhecimento Validação e Certificação de Competências) que permite a obtenção de uma certificação escolar/profissional com base na demonstração de aprendizagens realizadas ao longo da vida e de competências adquiridas através da experiência profissional ou noutros contextos, operacionalizado através do CNO (Centro de Novas Oportunidade), posteriormente CQEP (Centro para a Qualificação e Ensino Profissional) e, presentemente, CQ (Centro Qualifica).

Atualmente, oferecemos cursos de nível 2 (9.º ano), 4 (12.º ano) e técnicos superiores, em parceria com os Institutos Politécnicos de Setúbal e de Tomar.

Pretendemos contribuir para a valorização dos nossos alunos e para a sua realização pessoal e profissional, de forma a que, responsavelmente, pos-



sam apoiar o desenvolvimento social e económico do nosso País.

Muitos parabéns a todos aqueles que contribuem diariamente para que a nossa escola continue a ser uma referência, pela forma como, ao longo destes anos, se têm dedicado ao ensino.

Há 30 anos que escrevemos a nossa história. Uma história escrita por centenas de professores, trabalhadores não docentes, encarregados de educação, entidades parceiras, todos remando rumo à formação dos jovens que apostam no IPTrans para a sua qualificação e valorização, pessoal e profissional. Parabéns IPTrans!

CTeSP Logística



Teve lugar, no auditório do IPTrans, uma sessão de boas-vindas aos alunos do Curso Técnico Superior Profissional de Logística, no passado dia 9 de outubro.

A sessão contou com a presença da coordenadora do curso, Helena

Penalva, que se fez acompanhar pelo Subdiretor da Escola Superior de Ciências Empresariais do Instituto Politécnico de Setúbal, João Nabais. O IPTrans também esteve representado, pela professora Mónica Filipe e pelo Coordenador Geral, José Bourbon.

IPTrans recebe prémio Eustory

No passado dia 10 de novembro, a aluna Luana Lorentz (3.º ano de Técnico/a de Tráfego de Assistência em Escala) e o professor Nelson Ribeiro viajaram até Ronda, Espanha, para a entrega do prémio relativo ao seu terceiro lugar, obtido no concurso Eustory.

Todos os anos, a rede europeia Eustory promove este concurso em Espanha e Portugal através da Real Maestranza de Caballeria de Ronda, entidade que organiza, em parceria com a Associação de Professores de Geografia e História de Bachillerato de Andaluzia, Hespérides e a Associação de Professores de História de Portugal.

Já no dia 11 de novembro, foram gravadas entrevistas aos nossos representantes nas instalações da Real Maestranza de Ronda e, após um almoço convívio entre todos os vencedores, visitaram a cidade.

No dia 12, e ainda antes do seu regresso a Lisboa, tiveram a oportunidade de visitar Málaga.

Um IPTrans que está de parabéns, agora em terras de “nuestros hermanos”!



Dia Internacional da Aviação Civil



No passado dia 7 de dezembro, assinalámos o Dia Internacional da Aviação Civil, no IPTrans.

Os alunos de Técnico/a de Tráfego de Assistência em Escala participaram nas atividades com entusiasmo, ouvindo e participando atentamente nas palestras dadas.

Dia Europeu do Desporto Escolar



No âmbito da celebração do Dia Europeu do Desporto Escolar, uma iniciativa da União Europeia integrada na semana Europeia do Desporto, que tem como objetivo promover o desporto e a atividade física, o IPTrans, no dia 29 de setembro, em parceria com Câmara Municipal de Loures, organizou atividades de modalidades desportivas: Basquetebol, Andebol, Voleibol, Ténis de mesa, Badminton, Capoeira, CrossFit, entre outros.

De salientar o apoio que a Câmara Municipal de Loures prestou ao IPTrans, ao ajudar com material desportivo, o que possibilitou a realização ideal do evento. Agradecer também o apoio da Federação de Andebol de Portugal, do grupo Abadá Capoeira e do CSAC Crossfit.



IPTRANS
ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

30
ANOS

FORMAÇÃO EM TRANSPORTES E LOGÍSTICA



- CURSOS DE EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO
- CURSOS PROFISSIONAIS
- TÉCNICOS SUPERIORES PROFISSIONAIS - CTESP
- QUALIFICAÇÃO DE ADULTOS

Lisb@20²⁰



SELO DE
CONFORMIDADE
EQAVET



REPÚBLICA
PORTUGUESA

EDUCAÇÃO

+351 219 836 948

secretaria@iptrans.com.pt

iptrans.com.pt

Auditoria Energética

 É tempo de mudar

Regulamento da Gestão do Consumo de Energia para o Setor dos Transportes



A sua frota consome anualmente mais de 500 mil litros* de gasóleo?

Cumpra as obrigações legais do RGCE.
Evite coimas.



* Aproximadamente 500 tep/ano



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias