

revista

Nº 410 | jan/fev/mar 2024 | Trimestral | Ano XLIV

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 é isto da Inteligência Artificial?

entrevista a Paulo Dimas
Diretor de Inovação da Unbabel
e Diretor-Geral do Centro de Inteligência Artificial Responsável



23º CONGRESSO
ANTRAM

11 - 12 OUT 24

Palácio de Congressos do Algarve
Hotel NAU Salgados Palace | Albufeira

**7º SALÃO
NACIONAL
DO
TRANSPORTE**

5 · 6 · 7 JULHO 24

reportagem

NEXTGENERATION



Disponível para dispositivos móveis
iOS e Android



Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias



RITT

Plataforma de
Registo Individual de
Tempos de Trabalho

Assegure que o seu motorista
cumpra 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 associados 60€

24€

Licença adicional
validade 1 ano

* Não associados 30€

acresce IVA à taxa legal em vigor

editorial pág. 2

destaque

2ª Edição das Jornadas "NEXT GENERATION ANTRAM" pág. 4



destaque

Paulo Dimas - Diretor de Inovação da Unbabel
e Diretor-Geral do Centro de Inteligência Artificial Responsável pág. 6



assessoria jurídica

Baixas por doença e fiscalização da entidade empregadora pág. 18

Rodar Direito pág. 24

trabalho

Zero acidentes de trabalho pág. 27

opinião/técnica

Registo de cargas e descargas nos tacógrafos inteligentes de 2ª geração pág. 28

Tributação da economia digital – o consenso possível? pág. 30



associativismo

ANTRAM marca presença no II Fórum Internacional Mulher
e Setor dos Transportes, promovido pela ANDAMUR pág. 31

Transdelva Transportes pág. 32

notícias dos associados pág. 40

comerciais pág. 42

espaço IpTrans pág. 44



Revista ANTRAM nº - 410

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** Alexandre Oliveira (FM&A), Ana Souta, ANSR, Cristiano Oneto e Marta Rodrigues (ACT), Francisco Geraldês, Inês Azeredo Ribeiro (PwC), 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 - 2.º Esq. - Sala A - Pedrulha 3021-901 Coimbra Tel.: 239 497 940 / Fax: 239 497 948 / regio.centro@antram.pt · **Direção Regional de Lisboa:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - 1800-142 Lisboa / Tel.: 218 610 370 / Fax: 218 686 428 E-mail: regio.lisboa@antram.pt · **Direção Regional do Sul:** MARÉ - Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EB01 – EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 - E-mail: neuza.santos@antram.pt · **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, Nº1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 - E-mail: luisa.goncalves@antram.pt · **Design e Maquetagem:** João Cazenave - joao@cazenave.pt · **Impressão:** Grafisol - Edições E Papelerias, 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,

O transporte público rodoviário de mercadorias, como todos sabemos, vive um momento de transformação e desafios sem precedentes.

A competitividade entre operadores é cada vez maior o que tem estimulado níveis de preços insustentáveis a longo prazo. Para além disso, a pressão exercida sobre o transporte rodoviário de mercadorias pelos agentes políticos cresce a cada dia e as políticas repressivas sobre este modo de transporte sucedem-se a uma velocidade enorme. Basta pensar no recente exemplo das portagens alemãs que, de forma súbita, aumentaram 83%, com grande impacto para as empresas transportadoras.

Estamos, pois, num contexto adverso e que exige uma forte ação junto da classe política no sentido de mostrar a relevância deste sector para a economia e a importância dele continuar a ser ajudado.

Com as recentes eleições legislativas realizadas em Portugal, cujos resultados culminaram numa situação substancialmente mais confusa, torna-se claro que a ANTRAM terá, ao longo dos próximos meses, um árduo trabalho para mostrar aos novos decisores políticos as razões que justificam a necessidade de continuarem a olhar e a proteger este sector.

Tal tarefa, a que nos propomos sem reserva, apresenta dificuldades acrescidas. Novos decisores, e novos decisores que têm de negociar com outros partidos a aprovação de parte substancial das suas políticas, desde logo aquelas com impacto ao nível do orçamento de Estado.

Naturalmente que a nossa primeira preocupação se prende com a prorrogação, numa altura em que o combustível em Portugal continua a apresentar valores demasiadamente elevados, do regime de gasóleo profissional extraordinário, cuja validade termina no próximo mês de junho.

Mas não só!

O sector tem problemas como a necessidade de substituir os tacógrafos analógicos ou digitais, incluindo os tacógrafos digitais inteligentes de geração 1, por tacógrafos digitais inteligentes de geração 2, com prazos limite que se aproximam perigosamente.

Este processo, para além dos enormes custos que envolve, apresenta dificuldades práticas de grande monta. Refiro-me não só a dificuldades técnicas, como, também, a dificuldades em termos de disponibilidade de aparelhos no mercado para cumprir com os prazos estipulados.

Assim, uma vez mais, será vital o auxílio do nosso Governo, não só para tentarmos obter apoios ou enquadramento em programas de apoio financeiro a estes investimentos, mas, sobretudo, para, junto das instâncias europeias, tentarmos atrasar este processo pelas razões referidas no parágrafo anterior.

Porém, há que o dizer, tal situação não está minimamente garantida apesar de todos os esforços que estão a ser feitos pela ANTRAM junto da IRU no sentido de se conseguir a prorrogação daqueles prazos que se acham previstos em Regulamento comunitário e que, portanto, dependem de uma vontade muito mais alargada, uma vontade Europeia!

Porém, também aqui se avizinha uma grande agitação, com eleições do Parlamento Europeu agendadas para junho deste ano e, acto contínuo, votação de novos elementos para a Comissão Europeia.

Esta sucessão de eleições e troca de decisores políticos apresenta-se, portanto, particularmente paralisante e motivo de grande preocupação de toda a direção da ANTRAM, sendo notório o impacto que tais atos têm no governo de países e instituições europeias que se veem paralisados por enormes períodos.

Tudo faremos para continuar a lutar pelo nosso sector, mas há que ter a clara noção que o contexto não é, de facto, o melhor.

Com relevância, surge, também, o processo legislativo que deverá levar à aprovação do novo regulamento europeu de pesos e dimensões. Estamos perante possíveis alterações impactantes como, por exemplo, a possibilidade dos camiões Euro modulares circularem entre diferentes Estados Membros, numa ótica de reciprocidade, ou seja, se e quando aquela tipologia de viaturas se acha prevista nos dois estados vizinhos.

Mas, porventura com um impacto ainda mais relevante, é o alargamento do regime das 44 toneladas à generalidade dos países. Acredito que esta possibilidade será muito impactante para o sector, configurando uma possível vantagem competitiva do modo rodoviário quando comparado com os demais modos. Porém, não nos podemos esquecer dos sobrecustos, desde logo em termos de consumo das viaturas, que este aumento de tonelagem poderá vir a trazer para todo o sector e a forma como o sector terá de saber “vender” esta capacidade extra.

Em suma, vivemos uma fase de amplos desafios, de um contexto complexo que irá exigir muito de todos nós.

Mas vamos acreditar que o novo Ministro das Infraestruturas e Habitação, para além da Luz do nome, vai também trazer luz para o nosso sector!



23º CONGRESSO
ANTRAM

11 - 12 OUT 24

Palácio de Congressos do Algarve
Hotel NAU Salgados Palace | Albufeira

já estamos
a preparar
tudo para si.

Não falte!



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

a sua Associação!

Jovens empresários do setor reúnem-se para falar sobre empreendedorismo e inteligência artificial.



2ª Edição das Jornadas “NEXT GENERATION ANTRAM”

Nos dias 8 e 9 de março, a ANTRAM voltou a juntar a nova geração de empresários do setor. Nesta edição das Jornadas Next Generation ANTRAM, que tiveram lugar no Hotel Montebelo Aguieira Lake Resort & Spa, em Mortágua, os temas em destaque foram o empreendedorismo e a inteligência artificial.

Na sexta-feira, João Pedro Montes — CEO e Fundador da WWS Wines — partilhou com os participantes a sua experiência enquanto empreendedor, salientando que ao longo do seu percurso foram várias as vezes que saiu da sua zona de conforto para pôs em prática ideias novas ou para reinventar outras já existentes — sonhou, desejou e partiu para a ação. O receio de fracassar ou mesmo o fracasso nunca o impediu de continuar a querer fazer mais.



NEXTGENERATION



O futuro começa aqui!

NG



Por sua vez, no sábado, Bruno Marques — Responsável de Soluções na Indústria de Energia, na Microsoft EMEA — falou-nos sobre o aparecimento da inteligência artificial (IA) e dos principais desenvolvimentos que estão na senda desta nova realidade.

Os rápidos avanços na IA estão a abrir oportunidades sem precedentes para melhorar toda a indústria setorial. O objetivo principal da implementação da IA no transporte rodoviário passa por enfrentar os desafios associados à crescente procura de serviços de transporte mais otimizados, permitindo que as empresas possam aumentar a sua eficiência operacional, reduzir os custos de transporte, minimizar o impacto ambiental e melhorar a satisfação dos seus clientes.

Nesta edição também celebramos o Dia Internacional da Mulher. Todas as participantes foram brindadas com uma oferta da ANTRAM — uma flor, símbolo feminino ligado à beleza, à perfeição, à criação e à fertilidade... mas acima de tudo símbolo do amor.

Para setembro está prevista a realização de mais umas Jornadas Next Generation ANTRAM!

Convidamos desde já, a nova geração do setor, a juntar-se a nós neste novo evento da ANTRAM!

Cerca de 60% das profissões nos países mais desenvolvidos vão ser impactadas pela inteligência artificial generativa

Paulo Dimas

Diretor de Inovação da Unbabel

e Diretor-Geral do Centro de Inteligência Artificial Responsável

O que é isto da Inteligência Artificial?

A Inteligência Artificial é uma forma de nós criarmos máquinas baseadas em computação que replicam a inteligência humana. No fundo, é replicar nessas máquinas determinadas capacidades que comumente dizemos que só os seres humanos têm capacidade de realizar, como a capacidade de reconhecer uma imagem ou de interpretar um texto. É transferir essas capacidades para uma “máquina”.

Há muitos anos atrás, e foi isso que me levou a ir para esta área, eu era um apaixonado pelo xadrez e também pela programação. Comecei a programar quando tinha 13/14 anos e queria fazer um jogo de xadrez. A percebi-me que, para fazer um jogo de xadrez, era preciso, no fundo, usar a inteligência artificial, porque, com as técnicas de programação convencionais, não é possível resolver um problema com a complexidade combinatoria de um jogo de xadrez. São conhecidos e muito famosos o caso de Kasparov, em que um computador conseguiu ganhar ao campeão do mundo de xadrez. Aqui, há uns anos atrás, houve o campeão do mundo “Go”, que é um outro tipo de jogo de tabuleiro, que também foi batido por um computador da DeepMind – que tinha sido comprada pela Google. No fundo, a inteligência artificial replica numa máquina aquilo que, à partida, só um jogador de xadrez conseguiria fazer ou permite-nos ter uma qualidade indistinguível de um humano.

Um fenómeno que também se tem verificado ao longo da evolução é que certas tarefas que, inicialmente, se acha que são



“inteligentes”, deixam de ser consideradas inteligência artificial porque passam a ser relativamente “óbvias”. Por exemplo: quando nós recebemos um e-mail existe inteligência artificial por trás a detetar se aquele email é spam ou não. Poucas pessoas dizem que isso é inteligência artificial, mas, na prática, é. Já não se pensa como inteligência mas as técnicas que são usadas, se usar redes neuronais, são exatamente as mesmas técnicas que são usadas por sistemas, como o ChatGPT. Hoje em dia fala-se muito de inteligência artificial quando se pensa nestes novos modelos de linguagem de grande escala, vulgo o ChatGPT.

Generalizou-se e entrou na moda

Exatamente. Entrou na moda e a inteligência artificial passou a ser um sistema que

são redes neuronais (...) que (...) têm o objetivo de se aproximarem de um cérebro humano

consegue ter conversas connosco, como se fosse um ser humano, que consegue responder às mais diversas perguntas, ajudando-nos a fazer o jantar com base nos ingredientes que temos na despensa... Então, essa passou a ser a definição de inteligência artificial, passou a ser vista como um sistema conversacional, que fala connosco na nossa língua. Isso foi um grande avanço que se registou precisamente com a introdução do ChatGPT, em novembro de 2022:



PERFIL

Paulo Dimas é Vice-presidente, responsável pela Inovação, da Unbabel e Diretor-Geral do Centro de Inteligência Artificial Responsável. Ele é descrito como uma “máquina de inovação” na Unbabel, contribuindo significativamente para o desenvolvimento da empresa, sendo reconhecido pela sua atuação na vanguarda da pesquisa, inovação e gestão de produtos. Dimas é um entusiasta da inteligência artificial e tem sido fundamental na aplicação dessa tecnologia na Unbabel, uma startup que facilita a interação entre marcas e clientes em mais de 30 idiomas. Além disso, ele destaca a importância da IA para a democracia e adverte sobre os riscos reais que essa tecnologia pode representar se não for utilizada de forma responsável, especialmente no que diz respeito à discriminação e influência em processos democráticos.

É formado pelo Instituto Superior Técnico em Sistemas de Informação e em Inteligência Artificial.

a capacidade de nós interagirmos com as máquinas, usando a nossa própria língua, o que tornou a inteligência artificial extremamente acessível.

Sobre a questão do reconhecimento de imagens. Pode dar um ou outro exemplo desse tipo de aplicação?

Sim, o reconhecimento de imagens tem sido uma das áreas que mais avanços teve. Aliás, aquilo que é usado por trás das coisas como o ChatGPT, que é designado por aprendizagem profunda, são redes neurais, com muitas, muitas, muitas, muitas camadas. Portanto, são coisas gigantescas que, no fundo, têm o objetivo de se aproximarem de um cérebro humano. O primeiro grande avanço foi precisamente no reconhecimento de imagem, quando, há cerca de 10 anos, se conseguiu criar uma rede neuronal que conseguia reconhecer objetos numa imagem com uma performance comparável à do ser humano e que depois ultrapassou a performance humana. Nós conseguimos ter uma imagem, onde estão gatos, cães, árvores, flores, o que quer que seja, e a inteligência artificial consegue identificar. Isto foi o grande avanço. Historicamente, o primeiro desafio que foi vencido com esse tipo de técnica das redes neuronais foi o reconhecimento de dígitos manuscritos. Isto levou à atribuição daquilo a que se chama o prémio Nobel da computação – o Prémio Turing –, à pessoa que o conseguiu, porque o desafio era conseguir automatizar o reconhecimento, por exemplo, de moradas e de envelopes...

o impacto económico da inteligência artificial generativa (será) na ordem dos 15 mil milhões de euros na economia nacional

Foi um grande desafio...

Foi um grande desafio que foi vencido já na década de 90. A primeira aplicação de reconhecimento de imagem foi exatamente o **reconhecimento de dígitos** e isso foi alcançado com técnicas de redes neurais. Portanto, no fundo, o que é que é uma rede neuronal? É algo que é inspirado no cérebro humano, que procura replicar os neurónios “naturais”. É uma rede de neurónios artificiais e que tem uma característica que foi, de facto, única e que permitiu todos estes avanços, que é a capacidade de aprender quando vê muitos dígitos que estão etiquetados. O ser humano diz: isto é um 0, isto é 1, um 2, um 3, até 9. Ela [a IA] vai aprendendo, vai calibrando os seus parâmetros, até que, depois, passa a reconhecer esses dígitos automaticamente, sem a necessidade de ter um ser humano a dizer que dígito é. A primeira aplicação do reconhecimento de imagem foi o reconhecimento de dígitos, que ainda é o princípio que está por detrás daquilo que nós usamos hoje em dia com estes efeitos absolutamente surpreendentes. A diferença é que, desde essa altura para cá, passámos a ter muito mais dados. Nós temos, por exemplo, um modelo, do ChatGPT, não o que está neste momento a ser usado, mas um antecessor, em que eram dados deze-

nas de milhares de dígitos, quando, hoje em dia, estamos na escala dos milhares de milhões de palavras. Este avanço na capacidade computacional de processar grandes quantidades de informação fez com que estes modelos tivessem esta capacidade muito próxima do ser humano.

E relativamente à vida das empresas, o que é que a IA traz de novo em termos genéricos, e depois também em termos mais específicos para o setor ligado à mobilidade e aos transportes? E quais os principais benefícios, aptidões e oportunidades que a inteligência artificial traz?

Falando da Inteligência artificial generativa, a utilizada no ChatGPT - que é aquela que, no fundo, nos está a deixar a todos surpreendidos pelo impacto que está a ter na economia nacional -, **houve um estudo recente, encomendado pela Google, que estima que o impacto económico da inteligência artificial generativa esteja na ordem dos 15 mil milhões de euros na economia nacional.** Portanto, é, de facto, um impacto muito significativo. Outros estudos apontam para crescimentos anuais na casa dos 2% em áreas como a saúde, a educação e a banca. **E porque é que isto é tão transversal?** Porque, de facto, tudo aquilo que tem a ver com a linguagem,

escrita ou visual, está, neste momento, a ser completamente transformado e acelerado. Para termos uma ideia, um estudo recente do Fundo Monetário Internacional, estima que **cerca de 60% das profissões nos países mais desenvolvidos vão ser impactadas pela inteligência artificial generativa**. Nos países, enfim, **médio ou pouco desenvolvidos, será cerca de 40% das profissões**. Isto porquê? Porque, de facto, o que estamos aqui a falar é que as profissões mais qualificadas vão ser as mais impactadas. Isso não quer dizer que essas profissões vão ser substituídas por inteligência artificial. Isto é muito importante sublinhar. Aquilo que é importante entender e aquilo que se antecipa que venha a acontecer, como sempre aconteceu na história da tecnologia, é que essas profissões vão ser “aumentadas” por terem estas novas ferramentas... **Um advogado vai ficar mais produtivo. Um médico vai poder fazer diagnósticos mais rapidamente e com maior consistência. Um juiz vai poder tomar decisões socialmente responsáveis de forma mais consistente** (existem estudos que mostram que os juízes tomam decisões diferentes consoante são proferidas antes ou depois de almoço). Isto vai ser transversal a todo o mundo empresarial, enfim, desde o marketing à área das finanças ou à área da educação.

Claro que há profissões que vão desaparecer ou quase desaparecer. Por exemplo, a profissão de telemarketing. Isso vai ser automatizado com a inteligência artificial porque já se atingiu um ponto em que isso é possível. Ou seja, **aquelas profissões onde não há espaço para a criatividade e para um pensamento mais estratégico e profundo, onde o nível de automatismo é muito grande**. Se nós quisermos pensar no universo total das profissões, há um conjunto de profissões que não vão ser minimamente impactadas. Porém, há outras como, por exemplo, o motorista que, com o desenvolvimento dos veículos autónomos vai ter muito do seu trabalho assistido... Quando olhamos para os 5 níveis de automação dos veículos autónomos, estamos muito longe do nível 5, da autonomia total, mas, se calhar, vamos ter muitos veículos com o nível 3 e o nível 4 de assistência à condução.

Voltando à questão do universo das profis-

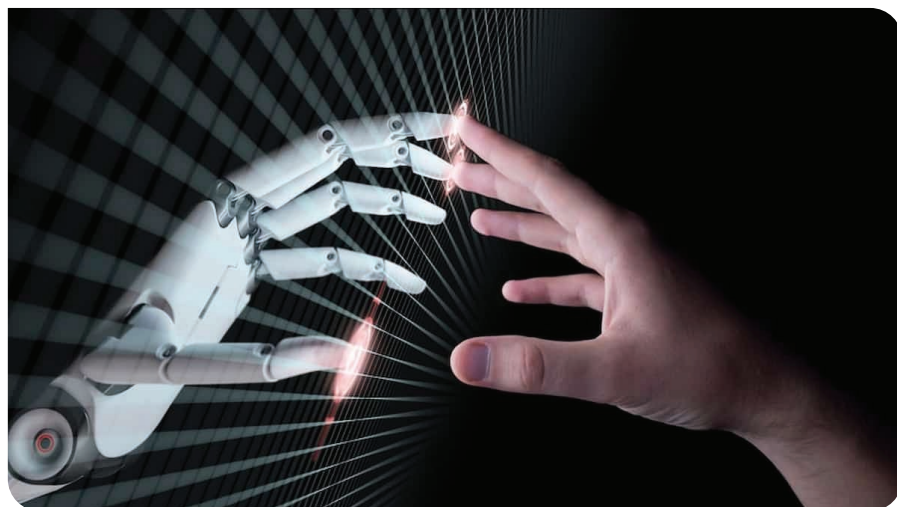
sões, há profissões que não vão ser minimamente alteradas. Mas há profissões que estão muito expostas à inteligência artificial, especialmente a inteligência artificial generativa, que são as que têm a ver com “conhecimento”. Questões de educação, da área da medicina, do direito, do marketing, da análise financeira. Tudo isso vai ser muito impactado. Mas **vai ser impactado numa lógica de complementaridade, em que as pessoas vão ficar mais produtivas** e em que o trabalho nesses contextos empresariais vai ter uma componente de assistência (e nunca de substituição) feita através de inteligência artificial.

Mas há ainda as profissões que têm muita exposição à inteligência artificial, em que não faz muito sentido haver muita complementaridade, e que, por isso, têm tendência a deixar de fazer sentido. Mas sempre foi assim. **Um caso que é muito estudado, de forma comparativa, é o da introdução da**

ferramentas e, se calhar, pode criar as suas próprias imagens a partir de texto, o que antes seria impossível. **Vai haver uma democratização da criatividade: todas as pessoas, até um certo ponto, vão poder ser criativas**, tanto na área do texto, como na área da criação de imagens, como até na área da música. Mas vai ser sempre diferente de alguém que, de facto, é um designer profissional, alguém que é um compositor profissional e por aí em diante, ou seja, a diferenciação humana vai sempre existir.

No caso específico dos empresários e dos gestores, pode indicar algumas ferramentas que, neste momento, se possam considerar oportunidades, que as empresas devem utilizar ao nível da inteligência artificial?

Sim. Há 2 caminhos que estão a ser seguidos, no caso concreto da inteligência artificial generativa, do ChatGPT, que é o



folha de cálculo: até essa altura, os contabilistas tinham de usar uma calculadora, papéis, tinham de fazer uma data de cálculos e, portanto, era preciso muito mais contabilistas no mundo. De facto, o número de contabilistas baixou significativamente porque passou a haver a folha de cálculo e isso acabou por permitir uma muito maior capacidade de trabalho dos contabilistas. Isso também vai acontecer hoje.

Temos ainda um outro plano, **que é o plano da criatividade**, relativo às profissões dos designers, da publicidade, que vão aumentar a sua capacidade criativa. Claro que quem não é designer vai ter acesso a estas

caminho de estas funcionalidades ficarem cada vez mais disponíveis em ferramentas já existentes. Por exemplo, eu uso uma aplicação de e-mail que tem funcionalidades de inteligência artificial e que, portanto, permite-me, por exemplo, fazer-lhe a pergunta: quais são as mensagens a que eu preciso de responder hoje e que ainda não respondi, o que é que está aí pendente? À pouco perguntei ao ChatGPT sobre que temas iríamos falar. Outro exemplo: quero fazer uma apresentação de PowerPoint. Vou poder, através de uma prompt [pequeno texto], gerar um conjunto de slides para, por exemplo, fazer uma apresentação so-



bre o futuro da mobilidade. Há também as novas aplicações que passam, por exemplo, por podermos planear uma viagem a Londres, em que podemos delegar na inteligência artificial todos os passos da marcação da viagem – no fim, claro, tem sempre que haver aprovação humana.

Com a IA vão ser criadas novas competências, possibilidades e aplicações e, portanto, do ponto de vista das empresas, acho que vai existir esta transversalidade, no sentido das ferramentas: os office terão mais funcionalidades com inteligência artificial (isso vai ser uma coisa natural) mas, depois, também vai haver ferramentas mais específicas que as empresas vão poder usar. Exemplo: transformar tudo aquilo que são dados das empresas, todo o tipo de regulação, perfis de clientes, em “inteligência”. Isso acontece quando nós juntamos toda a informação que as empresas já têm nas suas bases de dados, nos seus sistemas de documentação, e transformamos isso em “contexto” para a inteligência artificial. No fundo, transformamos essa quantidade de dados em algo que pode ser interrogado, ao qual nós podemos fazer perguntas. Por exemplo, nós podemos perguntar: neste momento, qual é o perfil de clientes que está a ser mais bem sucedido? E ele vai buscar a resposta fazendo uma análise de muitos registos de vendas.

É claro que estamos aqui a falar sobretudo de dados não estruturados, de texto livre. Isso é que mudou. Antes, poderíamos sempre fazer isto se tivéssemos um sistema de gestão de clientes: tínhamos a base de dados e tínhamos que fazer isso. Agora, hoje em dia, isto pode estar em e-mails, pode estar em documentos, pode estar em memorandos, pode estar em texto em geral que a inteligência artificial consegue interpretar todos esses documentos. No fundo, é como se tivéssemos uma pessoa a ler todos esses documentos e depois pudéssemos perguntar a essa pessoa, com essa capacidade quase infinita de memorização, o que é que me aconselhas a fazer neste trimestre? E isso é algo que nós já estamos a assistir nas empresas, o chamado “Retrieval Augmented Generation (RAG)”, que passa por ir buscar dados específicos da empresa e juntar estes dados aos modelos de linguagem que vão interpretar esses dados.

Mas até que ponto, é que os empresários de uma PME já estão conscientes das oportunidades? E que já sabem como não de encontrar, digamos, as ferramentas de que podem precisar? Ou seja, qual é o grau de conhecimento?

Eu aconselho sempre a experimentar o ChatGPT, no fundo, a verem como é que

eu aconselho as pessoas e os empresários a usarem

funciona. O ChatGPT tem vindo a evoluir do ponto de vista de funcionalidades. Por exemplo, agora já consegue processar imagens, ou seja, podemos submeter uma imagem e ele consegue interpretar essa imagem. No outro dia, enviei uma imagem de um micro-ondas - porque não sabia como é que aquilo funcionava - e o ChatGPT explicou-me como é que o micro-ondas funcionaria tendo por base uma imagem. Portanto, isto é uma coisa de que nós próprios, no nosso dia-a-dia, nas coisas mais comuns, podemos beneficiar e que eu aconselho as pessoas e os empresários a usarem.

Mas o CHATGPT é uma marca ou é uma designação genérica para várias marcas?

O CHATGPT é um produto que funciona de forma conversacional, criado pela Open AI e que está disponível na internet. Ele fala connosco como se fosse uma pessoa e nós podemos pedir-lhe praticamente tudo o que queremos que seja respondido através de linguagem. Existe uma versão gratuita que está disponível, mas também temos o da Google que é o bards.google.com.

Já ouviu falar no Perplexity?

O que ele faz é combinar páginas web com a tal inteligência artificial generativa e apresentar-nos a informação de uma forma muito estruturada, sem a necessidade de nós andarmos a navegar em todas aquelas páginas que o google devolve. É um exemplo muito bom e muito acessível. Mas o Perplexity não usa aquilo que de mais avançado existe em inteligência artificial generativa, até porque não era computacionalmente aceitável para uma empresa que não tem a escala de uma Microsoft ou de uma Google conseguir fazer isso. O modelo é mais limitado, apesar de ser muito rápido.

Já o ChatGPT tem aquela particularidade, um bocadinho “arrepicante”, que é a de nós acharmos que aquilo é uma pessoa que lá está a falar connosco. Foi isso que criou toda esta onda dos perigos da inteligência artificial. Inicialmente, quando nós não tínhamos aquilo a que se chama as “salvaguardas”, estas ferramentas podiam ser usadas para, por exemplo, descobrir a password do Wi-Fi do vizinho. Mas isso já foi salvaguardado, porque foi programado para o não fazer.

Isso leva-nos depois para outro tema relacionado com o papel humano na gestão destas ferramentas, não é?

Precisamente: isso é aquilo a que chamamos de **alinhamento do modelo**. O modelo é alinhado segundo determinados valores humanos, relacionados com a eliminação da toxicidade, a eliminação do viés, que tem muito a ver com a inteligência artificial responsável, por exemplo, de não discriminar entre homens e mulheres. No início, se escrevêssemos “Um homem está para diretor Geral como uma mulher está para...” e pedíssemos para completar, ele responderia para “secretária”. E isso está lá. O que aconteceu foi que, depois, houve um alinhamento que foi feito com a intervenção humana, porque esse tipo de viés está na internet...

Está na informação toda que está disponível e a que ele vai beber não é?

Sim. Só para dar uma ideia da escala, eram 500 mil milhões de palavras a que o GPT 3 acedia (que era um modelo cerca de 10

vezes mais pequeno do que aquele que é usado hoje). É impossível conseguir perceber se essa informação é, por exemplo, racista, se é misógina...enfim, porque tudo isso está na sociedade. Existem muitas perguntas, muitos conteúdos online que têm essas perspetivas. Daí a importância de ser socialmente responsável, ao eliminar esse tipo de viés e esse tipo de discriminação, através do alinhamento do modelo.

Ainda em relação ao tema da responsabilidade – e porque, de facto, deu-me alguns exemplos de responsabilidade no uso da inteligência artificial, nomeadamente através das limitações que se podem definir nas ferramentas –, queria perguntar, em concreto, o que é que o Centro para a Inteligência Artificial Responsável (CIAR) faz? E qual é a sua opinião sobre a estratégia, não só das empresas, mas, se calhar, também do próprio governo, das entidades públicas. Qual é que deve ser a estratégia de Portugal e do governo relativamente a este tema?

Em relação à inteligência artificial responsável e ao Centro para a Inteligência Artificial Responsável, trata-se de um grande consórcio que junta **22 parceiros**, entre os quais **10 startups de Inteligência artificial, 7 centros de investigação e 5 líderes de indústria** que nos trazem os problemas reais do mercado. Estamos a falar de líderes de indústria, como a **Sonae**, a **Bial**, o **Grupo Pestana**, 2 hospitais (a área da saúde é uma área estratégica para nós). Depois, temos startups que já têm uma escala internacional, como a Unbabel, como a Sword Health, que exportam mais de 99% do que produzem e mais os 7 centros de investigação que, no fundo, nos permitem estar a trabalhar em tecnologia super avançada. Este consórcio é financiado pelo PRR e reflete a agenda mobilizadora do PRR, que tem como missão lançar 18 produtos (e 3 resultados na área da regulação) baseados em inteligência artificial, que têm impacto na vida das pessoas. Por exemplo, na área dos hospitais, apoiar os médicos na decisão de dar alta ou não a um doente; na área da telereabilitação, o produto da Sword Health, em parceria com o centro hospitalar de São João, disponibiliza a sua tecnologia para que uma pessoa que está a recuperar, por exemplo,

de uma cirurgia, o possa fazer à distância, remotamente, sem ter de se deslocar a um centro de fisioterapia; ou um produto da Unbabel para tradução de conteúdos clínicos, que são conteúdos de alto risco e que, com a inteligência artificial responsável, é possível traduzir. Estes produtos são todos baseados na tecnologia da inteligência artificial responsável e nos seus princípios e distribuem-se por 5 projetos/temas transversais.

O primeiro é a **eficiência energética** - que é um dos grandes temas atuais, porque estes modelos consomem muita energia.

O segundo é a **privacidade**, garantir que não há dados pessoais, por exemplo, de crianças ou de doentes que sejam identificáveis nestes modelos.

O terceiro está relacionado com a questão da **equidade**, ou seja, não discriminar entre pessoas de sexos, etnias ou estatutos sociais diferentes.

O quarto está relacionado com a **confiança na inteligência artificial, a explicabilidade**, ou seja, o produto de IA conseguir explicar porque é que aquele doente deve ter alta médica.

E, finalmente, o quinto, mais focado na área das **tecnologias da linguagem**.

Depois temos os **3 princípios, os 3 pilares** da inteligência artificial responsável, que estão alinhados com alguns destes projetos: o da **equidade**, o da **sustentabilidade** e o da **explicabilidade**, portanto, o da confiança.

Estamos ainda alinhados, por exemplo, como inspiração, com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas e baseamo-nos neste modelo virtuoso de colaboração que junta estes 3 tipos de parceiros na criação destes produtos que depois criam emprego.

Em Portugal, já criámos **150 postos de trabalho altamente qualificados e cerca de 50 doutoramentos e mestrados** que estão a ser criados.

Nós achamos que este é um modelo virtuoso, no sentido em que está focado em problemas reais. Por exemplo, a Bial tem como objetivo lançar um novo medicamento de uma forma mais rápida e segura. Portanto, tudo aquilo que puder ser utilizado para estes objetivos, para reduzir o risco do medicamento, para acelerar o seu lançamento no mercado, é algo que é muito benéfico do ponto de vista de uma empresa inova-

(O) reconhecimento de emoções (...),
na área da mobilidade,
no caso de condutores profissionais,
já é permitida, para prevenir
as situações de fadiga extrema



dora, como a Bial. Já o grupo Pestana tem interesse em receber as pessoas que nos visitam de uma forma onde a barreira da língua não existe, onde as pessoas são tratadas tendo em conta as suas diferenças culturais.

No fundo, **nós achamos que não faz muito sentido estar a fazer investigação só por fazer investigação ou estar a desenvolver produtos só por desenvolver produtos. O que faz sentido é focar em problemas reais que são trazidos por algumas destas empresas líderes nas suas áreas.**

O CIAR considera cenários de alargamento do grupo ou de atrair outras entidades, por exemplo, dos transportes e da logística? Existe abertura para o envolvimento de outras empresas que possam estar interessadas?

Sem dúvida. Por exemplo, a Brisa manifestou interesse em juntar-se ao consórcio. Eles têm vários desafios que podem ser atacados com inteligência artificial. Eu lem-

bro-me de, há muitos anos atrás, ter tido uma reunião na Brisa e um dos desafios que tinham, na altura, era o das pessoas que adormecem ao volante quando estão numa autoestrada. A IA pode ser usada para prevenir uma situação de fadiga extrema. Nós podemos fazer reconhecimento de emoções, através dos modelos que fazem reconhecimento de imagem...

Acho que essa tecnologia já é utilizada...

Exatamente, já é utilizado e de forma também muito interessante. Saiu recentemente o AI ACT, que é a regulação europeia na área da Inteligência Artificial. Uma das áreas que é muito regulada, é a do reconhecimento de emoções, que é proibida em praticamente todos os cenários - por exemplo, em situações laborais, na educação, por exemplo, para reconhecer se os alunos estão atentos ou não estão atentos - mas que, na área da mobilidade, no caso de condutores profissionais, já é permitida, para prevenir as situações de fadiga extrema. 🌱



Os principais desafios na jornada de um empreendedor

A Glooma, startup fundada em 2021, tem a missão de sensibilizar sobre o cancro de mama e facilitar a deteção precoce. Através da SenseGlove, um dispositivo doméstico, envia lembretes mensais para autoexame através da aplicação, monitoriza alterações utilizando sensores e IA, e conecta utilizadores aos médicos caso algo preocupante seja detetado. Neste artigo, Frederico Stock, um dos Co-Fundadores da Glooma, aborda os principais desafios que enfrentou nesta jornada, que podem ser replicados para qualquer sector de atividade.

Embora o caminho percorrido à frente da Glooma seja muito positivo, esta jornada de empreendedorismo em Portugal está repleta de desafios. Quando eu e o Francisco Nogueira (o meu sócio co-fundador) optámos por embarcar nesta jornada, estávamos longe de imaginar que a nossa resiliência e determinação seria testada tantas vezes. O que nos leva ao primeiro desafio que um empreendedor enfrenta:

Começar ou não começar

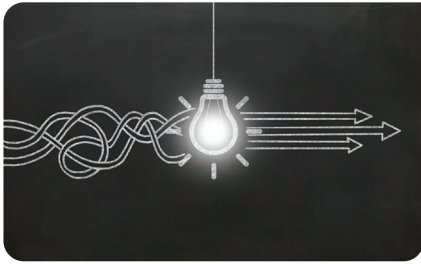
O primeiro e mais óbvio desafio que os empreendedores en-

frentam é a incerteza inerente ao início de um projeto. Nesta fase inicial, são várias as questões que se levantam: “será que a minha ideia tem pernas para andar? Vale a pena perder tempo a explorar esta ideia?”. É aqui que um empreendedor se diferencia das restantes pessoas. Ideias todos nós temos, mas o que nos torna empreendedores não é só a capacidade de pegar na ideia para ver se funciona, mas a capacidade de despender horas a arranjar uma forma de a fazer funcionar. Esta acaba por ser a primeira grande prova de resiliência de um empreendedor, que passa por falhar várias vezes e continuar a procurar formas de transformar a ideia inicial em algo que funcione. No entanto, a força e capacidade para começar, não é o único desafio que um empreendedor enfrenta. Por muito resiliente e determinado que seja, para se poder testar continuamente, pesquisar e falhar, é preciso capital e financiamento, o que nos leva ao próximo desafio:

Financiamento e Capital

Na maioria das vezes os recursos financeiros são limitados, e encontrar capital nem sempre é fácil. No nosso caso, cada um de nós fez um investimento inicial, recebemos alguns donativos individuais e apoio familiar. Há quem chame a





gloom
HEALTH • CARE • LIFE



estes primeiros “investidores” os 3 Fs: “Friends, family and fans”. Mas o desafio não está apenas aqui, está em convencer as pessoas da credibilidade do projeto, passar a nossa missão.

A partir de certa altura, vamos precisar de investimentos mais avultados, e o desafio torna-se maior, porque deixamos de ter de convencer pessoas que já acreditam em nós, para passarmos a ter de convencer pessoas que não nos conhecem de lado nenhum. Esses investidores não vão olhar apenas para o projeto, mas também para a equipa, questionando-se se a mesma é constituída por verdadeiros empreendedores capazes de solucionar problemas, resilientes e prontos a enfrentar os vários desafios inerentes ao empreendedorismo. Quando estão prontos e quase convencidos, põem a nossa resiliência mais uma vez à prova antes de fechar o investimento: “apresentam-nos” burocracias.

Burocracias

O desafio das burocracias é especialmente complicado em Portugal. A nossa resiliência é mais uma vez posta à prova através de um escrutínio demorado e que requer bastante documentação. O pior, por vezes, é o tempo que se perde com tanta burocracia, mas o desafio passa também por perceber a linguagem dos burocratas: é que estes documentos muitas vezes não são simples de interpretar, tendo requisitos, formatos e linguagens que nenhum recém-empresendedor domina.

Este desafio não se encontra só no momento dos investimentos, mas em todo o processo de gestão da empresa e de prestação de contas ao Estado. No nosso caso, como operamos na área da saúde - em concreto na área dos dispositivos médicos - este desafio é ainda mais complexo, visto que para colocar um dispositivo no mercado temos de obedecer a uma regulação própria. Qualquer palavra que utilizemos pode mudar a interpretação do dispositivo, o que altera a sua classificação, mudando por sua vez a sua regulação e

burocracias a este associadas. Navegar por estas águas não é fácil, mas à medida que descobrimos aquilo que não sabemos vamos procurando pessoas que nos ajudem a obter respostas. Assim, o problema é quando não fazemos ideia do que não sabemos. Isto leva-nos ao último desafio.

O que é que eu não sei?

Quando sabemos o que não sabemos os problemas tornam-se mais simples porque ou pesquisamos as respostas ou procuramos alguém que nos saiba dá-las. O maior desafio no mundo do empreendedorismo é aquilo que não sabemos... que não sabemos. Pode parecer confuso, mas no fundo invocamos a mítica frase de Sócrates mencionada por Platão “Só sei que nada sei, e o facto de saber isso, coloca-me em vantagem sobre aqueles que acham que sabem alguma coisa.” Esta frase reflete o desafio constante de um empreendedor, de saber que não sabe nada e que precisa não só de se rodear de pessoas que sabem aquilo que ele não sabe, mas de continuar sempre à procura, tentar descobrir sempre aquilo que ainda não sabe e procurar perceber até onde vai a sua ignorância, porque só assim pode definir métodos e estratégias que o irão permitir encontrar as respostas sobre aquilo que não sabe, de forma a garantir o sucesso do projeto de empreendedorismo que quer levar avante.

O empreendedorismo é assim uma jornada repleta de desafios - que não é para todos - mas, para os resilientes e determinados esta tornar-se-á repleta de recompensas. Os desafios mencionados não são apenas obstáculos, mas oportunidades para crescimento e aprendizagem. Ao enfrentar a incerteza e arriscar, garantir o financiamento adequado, ultrapassar as burocracias e procurar saber o máximo possível sobre o que não sabe, aumentamos a possibilidade de sucesso e de contribuir para o crescimento económico e inovação. A chave está em abraçar esses desafios como parte integrante do caminho do empreendedor e continuar a avançar com resiliência e determinação. 🌱

Gás profissional e prorrogação do gasóleo marcado nos postos de abastecimento de consumo próprio!

Informamos que foi publicada a Portaria n.º 453-A/2023, de 26 de dezembro, que procede à quarta alteração da Portaria n.º 246-A/2016, de 8 de setembro, que estabelece as condições e os procedimentos do regime de reembolso parcial de impostos sobre combustíveis para empresas de transportes de mercadorias, prevista no artigo 93.º-A do Código dos Impostos Especiais de Consumo (CIEC), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 73/2010, de 21 de junho, alargando o seu âmbito ao transporte coletivo de passageiros e à utilização de gás natural veicular para o transporte público de mercadorias.

Desta forma, os veículos tributados na categoria D do Imposto Único de Circulação (IUC) ou seja, veículos afetos ao transporte por conta de outrem ou veículos equivalentes de outros Estados Membros da União Europeia com peso bruto igual ou superior a 35 toneladas, mas movidos a gás natural veicular, vão passar a poder beneficiar de um regime de reembolso semelhante ao previsto para os veículos que utilizam gasóleo.

Contudo e dada a natureza do tipo de energia utilizada existem algumas especificidades no regime, a saber:

- i) **Montante do reembolso:** será no valor do resultado apurado entre a diferença entre o nível mínimo de tributação previsto no artigo 15.º da Diretiva 2003/96/CE, de 27 de outubro, na sua redação atual, e o montante total dos impostos indiretos cobrados (excluindo o IVA), calculados direta ou indiretamente com base na quantidade de produtos petrolíferos, designadamente o imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos e o adicionamento sobre as emissões de CO₂;
- ii) **Limites quantitativos:** 2000 gigajoules;
- iii) **Comunicação dos abastecimentos:** os abastecimentos devem ser comunicados eletronicamente pelos emitentes de cartões frota ou pelos seus representantes em Portugal, bem como pelos emitentes de outros mecanismos de controlo validados pela AT, incluindo, no caso das instalações de consumo próprio, pelos beneficiários autorizados, através da transmissão dos vários dados indicados referidos no artigo 11.º da portaria, incluindo o número de gigajoules abastecidos e o seu preço de venda.

Esta portaria produz efeitos para o transporte de passageiros a 1 de janeiro de 2024 e, no caso de **utilização do gás natural**, apenas a partir do dia 1 de julho de 2024.

Relembramos ainda que esta portaria, no caso do nosso setor, quanto ao regime de reembolso do gasóleo profissional, só volta a ser aplicada quando terminar o regime do gasóleo profissional extraordinário que foi prorrogado até 31 de junho de 2024.

Quanto **ao regime de utilização do gasóleo marcado nos depósitos nas instalações de consumo próprio – regulado pela Portaria n.º 187-A/2023, de 3 de julho – o mesmo é novamente prorrogado por mais um ano, isto é, até ao dia 31 de dezembro de 2024.**



Gasóleo Profissional Extraordinário prorrogado até final de junho de 2024!

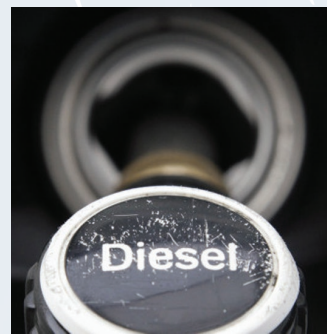
Foi publicado, em Diário da República, o Decreto-Lei n.º 131/2023, de 27 de dezembro que prorroga a vigência do mecanismo do Gasóleo Profissional Extraordinário (GPE), com efeitos retroativos a 1 de outubro de 2023 e término a 30 de junho de 2024. Mantém-se o limite de 50.000 litros anuais abastecidos 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.



Fim do SEF: renovação de autorizações de residência!

A ANTRAM informa que, na sequência da extinção, por fusão, do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, o Instituto de Registos e do Notariado (IRN) passou a ser a entidade pública competente para o atendimento e receção dos pedidos de renovação de autorização de residência. Em todo o caso, embora o agendamento da renovação da autorização seja efetuado através do IRN, cabe à Agência para a Integração, Migrações e Asilo (AIMA) decidir pela emissão desta autorização.

Assim, quanto às autorizações de residência que não possam ser renovadas de forma automática através do portal existente para o efeito, deve-se proceder ao agendamento prévio presencial num balcão do IRN. O agendamento presencial da renovação da autorização de residência deverá ser efetuado online, através do portal siga ou através da aplicação sigaApp.



Gasóleo profissional – Postos de abastecimento próprio

Face à nova redação do n.º 1 do artigo 10.º da Portaria n.º 246-A/2016, de 8 de setembro (alteração efetuada pela Portaria 453-A/2023, de 26 de dezembro), a ANTRAM questionou expressamente a DSIE-CIV - DIPPE - Divisão do Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos para confirmar a sua interpretação segundo a qual a nova norma determina um alargamento do âmbito, quanto ao regime de reembolso aos abastecimentos efetuados nas instalações de consumo próprio.

A resposta da DSIECIV – DIPPE vem confirmar a nossa interpretação ou seja, passam a ser abrangidos pelo regime do reembolso do gasóleo profissional nos postos de abastecimento particulares, não só os veículos de que as empresas elegíveis sejam proprietárias, locatárias financeiras ou locatárias em regime de aluguer sem condutor mas também todos aqueles veículos que as sociedades, com as quais as empresas elegíveis se encontrem em relação de domínio ou de grupo sejam proprietárias, locatárias financeiras ou locatárias.

A possibilidade de reembolso irá depender, contudo, do prévio registo das referidas empresas junto da Autoridade Tributária e Aduaneira, nos serviços da DSIECIV – DIPPE, o que não é ainda possível.

Em breve serão divulgadas as instruções nesta matéria, encontrando-se ainda em curso a adaptação da aplicação informática de gestão deste regime de reembolso.



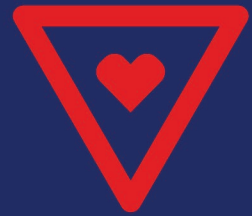
ANTRAM em festa!

Muitos parabéns aos colaboradores ANTRAM que durante o **1º trimestre de 2024** completaram mais um “ano de casa”.

Data	Colaborador	Antiguidade
23 Janeiro	Neuza Santos – Região Sul (Évora)	16 Anos
1 Fevereiro	Inês Martins - Região Centro	5 Anos
13 Fevereiro	Cristina Ribeiro – Serviços Centrais	33 Anos
15 Fevereiro	Adelaide Pinto – Região Norte	22 Anos
22 Fevereiro	Zaida Silva – Região Lisboa	34 Anos
23 Fevereiro	José António Airosa – Região Norte	40 Anos
1 Março	Paulo Assunção – Região Lisboa	34 Anos
7 Março	João Campos – Serviços Centrais	22 Anos

Obrigado por fazerem parte da nossa equipa!





**DÊ PRIORIDADE
À VIDA!**

Descanse de duas em duas horas.

Aprenda a reconhecer sinais de cansaço como bocejos, pálpebras pesadas ou dificuldade de concentração.

Se sentir cansaço, pare num lugar seguro.

Quando conduzimos, não devemos resistir à fadiga, nem ao sono. E por isso, se necessário, devemos parar e dormir um pouco (20-40 minutos). Esse tempo de descanso pode ajudar-nos a ganhar energia para realizar o restante trajeto em segurança.



Siga a ANSR nas Redes Sociais:



www.ansr.pt

Baixas por doença e fiscalização da entidade empregadora

A verificação de incapacidade temporária para o trabalho dos trabalhadores que se encontram de baixa médica e a receber subsídio de doença é feita pelo Serviço de Verificação de Incapacidades Temporárias (SVIT), entidade pertencente à Segurança Social, através da realização de exames médicos.

Existem legalmente, duas situações que podem espoletar tal verificação:

- 1) A entidade empregadora quer confirmar se são justificadas as faltas ao trabalho ou a interrupção de férias por motivo de doença alegada pelo trabalhador;
- 2) A Segurança Social quer confirmar se o trabalhador está realmente incapaz para o trabalho por motivo de doença.

Neste breve artigo iremos abordar o regime jurídico subjacente ao pedido de verificação da situação por parte da entidade empregadora. De facto, muito se fala nas baixas fraudulentas e raras não são as situações em que a entidade empregadora desconfia da veracidade da situação que levou à apresentação da baixa por parte do trabalhador.

Legalmente, a falta por motivo de doença é considerada como uma falta justificada, porém, para que seja enquadrada como tal, exige-se a prova da situação de doença. Esta prova, nos termos do n.º 2 e 3 do artigo 254.º do Código do Trabalho aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, e alterações subsequentes, terá de ser feita através da apresentação de uma declaração de estabelecimento hospitalar ou centro de saúde, ou ainda por atestado médico.

A consequência da não apresentação dos documentos indicados é que a falta passa a ser considerada injustificada.

O legislador vai ainda mais longe e acaba por abordar no próprio regime jurídico as consequências das baixas fraudulentas: se tal se confirmar, o n.º 4 do já citado artigo 254.º, determina que a declaração médica com intuito fraudulento constitui falsa declaração para efeitos de justa causa de despedimento ou seja, estamos perante um dos motivos que poderá justificar o despedimento com justa causa do trabalhador. Assim sendo, a questão que se coloca é como poderá a entidade empregadora saber e averiguar se a baixa é ou não fraudulenta.



A legislação laboral veio instituir mecanismos que possibilitam tal “controlo” por parte da entidade empregadora. Com efeito, o n.º 3 do artigo 254.º, aponta o caminho, estabelecendo que a situação de doença pode ser verificada por médico, nos termos previstos em legislação específica.

A Lei n.º 105/2009, de 14 de Setembro, veio regulamentar diversas matérias do Código de Trabalho, incluindo a verificação da situação de doença, nos artigos 17.º a 24.º.

Procurando agora concretizar o regime...

A entidade empregadora deve começar por requerer à Segurança Social a fiscalização da doença do trabalhador, dirigindo o pedido ao centro distrital de Segurança Social da área de residência do trabalhador. No mesmo dia em que este pedido é feito à Segurança Social, deve informar o trabalhador de que foi feito um pedido de verificação.

Em decorrência, os serviços da segurança social devem, no prazo de 48 horas a contar da receção do requerimento:

- a) Convocar o trabalhador para apresentação à CVIT (Comissão de Verificação de Incapacidades Temporárias), indicando o dia, hora e local da sua realização, que deve ocorrer num dos três dias úteis seguintes;
- b) Comunicar ao empregador a convocação efetuada;
- c) Informar o trabalhador de que:
 - i) Deve apresentar, aquando da sua observação, informação clínica e os elementos auxiliares de diagnóstico de que disponha, comprovativos da sua incapacidade;
 - ii) Em caso de impossibilidade de comparência por motivo atendível, deve comunicar o facto nas 24 horas seguintes à receção da convocatória;
 - iii) A sua não comparência, sem motivo atendível, tem como consequência que os dias de alegada doença podem ser considerados faltas injustificadas ou que, caso ocorram em período de férias, são considerados na duração do gozo destas.

Pode acontecer que, tendo o trabalhador sido convocado para se apresentar à CVIT, este esteja impossibilitado de se deslocar do seu domicílio para comparecer ao necessário exame médico – nomeadamente devido ao tipo de doença de que padece. Nestas si-



Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral

tuações, o trabalhador tem de informar os serviços da segurança social, até à data prevista para o exame ou, em caso de impossibilidade de fazer esta comunicação neste período, nas 24 horas seguintes ao termo da mesma.

Os serviços da segurança social irão avaliar o tipo de impedimento invocado pelo trabalhador e, mediante tal análise, marcam nova data para o exame médico pela CVIT, a ter lugar nas 48 horas seguintes e, se necessário for, que o mesmo ocorra no domicílio do trabalhador. Toda esta situação deverá ser sempre comunicada à entidade empregadora.

Realizado o exame, os serviços da segurança social devem comunicar às duas partes envolvidas, entidade empregadora e ao trabalhador, se este último está ou não apto para desempenhar a atividade. Esta comunicação também terá de ser realizada nas 24 horas subsequentes à realização do exame médico pela CVIT.

Mas as obrigações de comunicação¹ por parte dos serviços da segurança social não se esgotam aqui.

A legislação estabelece ainda que os serviços da segurança social devem comunicar à entidade empregadora, nas 24 horas seguintes à receção do requerimento para a realização da fiscalização por doença, da impossibilidade de realizar tal verificação da situação de doença, caso esta não possa ocorrer nos três dias úteis seguintes.

Perante esta comunicação, a entidade empregadora passa ela a ficar munida do direito de designar um médico com o qual não tenha tido qualquer vínculo contratual anterior, para verificar a situação de doença do trabalhador. Este direito também subsiste em mais duas situações:

- Terem decorrido 48 horas após o requerimento entregue pela entidade empregadora sem que esta tenha recebido comunicação dos serviços da segurança social da convocação do trabalhador para apresentação à CVIT;
- Comunicada a impossibilidade do trabalhador se deslocar para a realização do exame, não seja agendada nova data no prazo de 48 horas.

Finalizado o processo de verificação, pode este dar lugar a uma situação de reavaliação.

A reavaliação pode ter lugar caso a entidade empregadora ou o trabalhador não concordem com a avaliação do médico. A ser assim, tanto a entidade empregadora como o trabalhador podem pedir a



reavaliação 24 horas após terem recebido o resultado da verificação, pedido este que deve ser feito aos serviços de segurança social da área de residência do trabalhador. Nesse mesmo dia, em que é realizado tal pedido, devem comunicar à outra parte que pediram uma reavaliação.

Alertamos, porém, que mesmo que a decisão do médico que faz a verificação seja desfavorável ao trabalhador, a entidade empregadora não pode usá-la contra o trabalhador até terminar o prazo que este tem para recorrer da decisão - 24 horas - ou, se o trabalhador recorrer, até ser conhecida a decisão final da Comissão de Reavaliação.

No caso concreto em que o médico do trabalhador não concorda com a decisão da comissão de verificação, pode ser pedida uma reavaliação, mas esta terá de ser efetuada no prazo de 10 dias, a contar da data em que teve conhecimento da decisão da comissão de verificação. Ao requerimento da reavaliação, o trabalhador tem de juntar a declaração onde o médico assistente justifica por que razão continua a não estar apto para o trabalho.

Nesta situação, encontrando-se o trabalhador a receber o subsídio de doença, este só será mantido e concedido caso a comissão de reavaliação assim o decida.

¹ Todas as comunicações neste âmbito devem ser efetuadas por meio célere que, segundo o artigo 21.º podem ser o telegrama, telefone, telefax ou correio eletrónico.



De facto, a decisão de tal comissão de verificação produz efeitos jurídicos simultaneamente em dois planos distintos, a saber:

- na relação laboral estabelecida entre a entidade empregadora e o trabalhador ausente por motivo de doença; e
- na relação jurídica prestacional do sistema de segurança social.

Em regra, a comissão de reavaliação será constituída por três médicos: um, designado pelos serviços da segurança social, que preside com voto de qualidade e que deve ser um dos médicos que integrou a CVIT e que procedeu à verificação da incapacidade; outro, designado pelo trabalhador; e outro pelo empregador.

No entanto, a comissão de reavaliação poderá ser constituída por apenas dois médicos em caso de:

- a) O trabalhador ou a entidade empregadora não terem designado médico;
- b) O trabalhador e a entidade empregadora não terem procedido às designações que lhes competiam, cabendo aos serviços de segurança social a designação de outro médico.

A reavaliação da situação de doença do trabalhador, por parte da comissão de reavaliação, deverá ocorrer no prazo de oito dias, a contar da receção do requerimento, e o comunicado do resultado da mesma terá de ser feito ao trabalhador e à entidade empregadora.

De notar que todos estes pedidos – quer o requerimento de submissão à CVIT da segurança social quer o requerimento da intervenção da comissão de reavaliação – estão sujeitos ao pagamento de uma taxa.

Se porventura, o trabalhador ficar novamente de baixa, em menos de 90 dias depois de ter sido considerado apto para trabalhar, a segurança social pode reavaliar a situação do trabalhador. Nestes casos, o pagamento do subsídio de doença fica

suspenso até a Comissão de Reavaliação emitir uma decisão.

Em termos de consequências para a relação laboral, caso a comissão de verificação ou a comissão de reavaliação considerem que o trabalhador se encontra apto para prestar atividade profissional, ou caso este não compareça à realização do exame médico determinado por tais comissões sem qualquer justificação, estas situações determinam que a ausência do trabalhador seja considerada injustificada a partir destas datas.

Por último, destacamos um novo mecanismo de fiscalização, mais recente, das chamadas baixas médicas autodeclaradas.

Com efeito, os trabalhadores, atualmente, podem preencher a Autodeclaração de Doença (ADD) no portal do SNS24, um documento que comprova que o utente se encontra em situação de baixa médica declarada pelo próprio utente sob compromisso de honra. É uma medida que foi criada com o objetivo de “aliviar” os médicos das consultas que, por vezes, acabavam por servir para pouco mais do que passar a baixa médica, sendo aplicável desde o dia 1 de maio de 2023.

Apenas é possível esta autodeclaração, no caso das **baixas de doença até três dias** e, no máximo, **duas vezes por ano**. Nestas situações particulares, a entidade empregadora pode verificar a veracidade destas baixas de curta duração no portal do SNS 24.

Efetivamente, o trabalhador tem de comunicar à entidade empregadora a ausência por doença, facultando-lhe o código de acesso que recebeu através de SMS ou e-mail, na sequência da emissão da autodeclaração, específica dos SPMS (Serviços Partilhados do Ministério da Saúde).

Se a entidade empregadora quiser “confirmar a veracidade da autodeclaração” – sendo que, aqui, será apenas confirmação formal e não da doença efetiva –, poderá aceder ao portal do SNS 24 e confirmar se é válida, preenchendo os respetivos dados.

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

7

7º SALÃO NACIONAL DO TRANSPORT



5.6.7

EXPOCEN

**O
L
TE**

**GUARDE
A DATA
NA SUA AGENDA**

JULHO

2024

TRO • POMBAL

ORGANIZAÇÃO



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias



ADILPOM

Associação de Locutores e Policiais de Trânsito



Pedroferraz.com



O AUMENTO DO PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS: O QUE PODE O TRANSPORTADOR FAZER?

1.- O aumento do preço dos combustíveis que se tem vindo a sentir nos últimos anos, como uma das consequências de diversos conflitos de guerra em vários pontos do planeta, com especial incidência na Europa devido à guerra na Ucrânia, tem provocado efeitos graves e nefastos no preço dos combustíveis utilizados no transporte rodoviário de mercadorias.

Sendo assim, julguei oportuno, falar-vos, nesta coluna jurídica Rodar Direito, da Revista da ANTRAM, das medidas que o Direito coloca ao alcance do transportador para que este possa reduzir o impacto do aumento do preço dos combustíveis no preço do transporte, e, consequentemente, na sua competitividade.

2.- Essas medidas são de dois tipos, uma de natureza contratual, i) a revisão do preço do transporte no caso de aumento do preço dos combustíveis, e outra de natureza fiscal, ii) a criação do mecanismo do Gasóleo Profissional Extraordinário (GPE) que permite a devolução aos transportadores licenciados para o transporte rodoviário, de 45% da taxa de contribuição do serviço rodoviário (CSR) prevista no artº 3º da Lei nº 55/2007, de 31 de Agosto e que constitui receita da IP - Infraestruturas de Portugal, E. P. E. e de 100% do adicionamento de uma taxa sobre as emissões de CO (Taxa de Carbono), prevista no artº 92º-A do Decreto-Lei nº 73/2020, de 21 de Junho que aprovou o Código dos Impostos Especiais de Consumo e que incide sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

3.- Devido à extensão do tema, neste número, irei tratar apenas da revisão do preço do transporte, deixando para o número seguinte, a questão do mecanismo do Gasóleo Profissional Extraordinário (GPE). Assim,

4.- O mecanismo de revisão do preço do transporte por aumento do preço dos combustíveis, encontra-se previsto no artº 4º-A do Regime Jurídico do Contrato de Transporte Nacional Rodoviário de Mercadorias (abreviadamente LCTR), aprovado pelo Decreto-Lei nº 239/2003, de 4 de Outubro com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 145/2008, de 28 de Julho e pelo Decreto-Lei nº 57/2021, de 13 de Julho.

5.- Esta disposição legal distingue o modo de aplicação do mecanismo de revisão consoante o contrato de transporte “*revista a forma escrita*” ou não revista essa forma (“*na ausência de contrato escrito*”, como se escreve na disposição legal em apreço).

A expressão utilizada pelo legislador, “*revista a forma escrita*”, não é clara uma vez que o contrato de transporte, na maioria dos casos, assume, na actualidade e por força do desenvolvimento dos meios de comunicação electrónicos, uma forma escrita, seja porque se trata de um *contrato de execução continuada*, ou seja um contrato pelo qual o transportador se obriga perante o Cliente a realizar, durante o período estabelecido no contrato, vários transportes, seja porque, embora o transporte tenha sido acordado entre as partes para um só transporte

e o mesmo, por hipótese, tenha sido contratado por e-mail ou até mesmo por telefone, foi posteriormente confirmado por um meio escrito, normalmente por e-mail; neste último caso podemos afirmar que o contrato “*reveste a forma escrita*”.

Com efeito, nas relações comerciais que as empresas estabelecem é muito comum que os contratos sejam formados, isto é, estabelecidos, através de troca de correspondência e não nos podemos esquecer que o e-mail é uma forma de correspondência, no caso, transmitida por meios electrónicos.

Temos as mais fundadas dúvidas se o legislador pretendeu neste ponto referir-se aos contratos celebrados mediante título contratual quando utilizou a expressão *contrato que reveste a forma escrita*.

Para os efeitos do presente artigo e salvo melhor opinião, vamos, porém, partir do pressuposto que o legislador, neste preceito, exprimiu correctamente a sua vontade e separou os contratos de transporte entre os escritos (abarcando quer os celebrados mediante título contratual quer aqueles que se formam mediante troca de correspondência escrita) e aqueles em que se verifica a ausência de contrato escrito, ou seja os meramente verbais ou consensuais.

6.- Nos casos de um contrato de transporte que reveste a “*forma escrita*”, “*este deve mencionar expressamente o preço de referência do combustível e o tipo de combustível utilizado para estabelecer o preço final do transporte*” (nº 2 do artº 4º-A da LCTR).

Esta disposição legal tem carácter impera-



José Luís Saragoça
Advogado

tivo, quer para o transportador quer para o expedidor, não podendo ser afastada por via contratual e o seu incumprimento constitui contra-ordenação punível com uma coima de € 1250 a € 3740 e de € 5000 a € 15 000, consoante se trate de pessoa singular ou colectiva - cfr. nº 6 do artº 4º-A e nº 1 do artº 23º-G, todos da LCTR.

Isto é, no contrato que revista a **forma escrita**, quer se trate de contrato de execução continuada, (normalmente constante de um título contratual) quer se trate de um e-mail que confirme, por escrito, um contrato estabelecido previamente telefone ou por e-mail, é necessário **indicar o preço de referência do combustível e o tipo de combustível utilizado para estabelecer o preço final do transporte.**

Exemplificando: No caso de um contrato de transporte com um período de duração de um ano, para vigorar entre 1 de Janeiro de um determinado ano e 31 de Dezembro desse mesmo ano e cujo objecto consiste na **realização de vários transportes** consoante os pedidos do Cliente ou com um número mínimo mensal, tal contrato deverá conter uma cláusula que estipule que o transportador deverá informar o Cliente do preço de referência do combustível que vai ser utilizado (por ex: gasóleo simples ou especial) do dia imediatamente anterior a cada operação de transporte.

Na **ausência de contrato escrito**, o preço de referência do combustível é determinado com referência ao **preço médio de venda do combustível ao público divulgado no sítio da Direcção-Geral de Energia e**



Geologia DGEG dos dias imediatamente anteriores à celebração do contrato e à realização de cada operação de transporte e a guia de transporte deve mencionar expressamente o preço de referência do combustível e a factura deve mencionar expressamente o custo efectivo que o combustível representou na operação de transporte – cfr nºs 2, 3 e 4 do artº 4º da LCTR.

Estas disposições legais têm carácter imperativo, quer para o transportador quer para o expedidor, não podendo ser afastadas por via contratual e o seu incumprimento constitui contra-ordenação punível com uma coima de € 1250 a € 3740 e de € 5000 a € 15 000, consoante se trate de pessoa singular ou colectiva - cfr. nº 6 do artº 4º-A e nº 1 do artº 23º-G, todos da LCTR.

Já no caso de um contrato escrito de transporte para uma **operação isolada**, no e-mail de confirmação do contrato e das suas condições, o transportador deverá informar o Cliente do preço de referência do combustível que será utilizado, com relação ao dia imediatamente anterior à celebração do contrato de transporte e o

combustível a utilizar. Cfr. nºs 3, 4 e 5 do artº 4º-A da LCTR.

Estas disposições legais têm carácter imperativo, quer para o transportador quer para o expedidor, não podendo ser afastadas por via contratual e o seu incumprimento constitui contra-ordenação punível com uma coima de € 1250 a € 3740 e de € 5000 a € 15 000, consoante se trate de pessoa singular ou colectiva - cfr. nº 6 do artº 4º-A e nº 1 do artº 23º-G, todos da LCTR

Para estes efeitos, os preços de referência podem ser consultados no site da Direcção Geral de Energia e Geologia em DGEG . O incumprimento do disposto neste número 2 do artº 4º da LCTR, constitui contra-ordenação punível com uma coima de € 1250 a € 3740 e de € 5000 a € 15 000, consoante se trate de pessoa singular ou colectiva, cfr. nº 1 do artº 23º-G da LCTR.

7.- Vejamos então como se aplica o mecanismo de revisão do preço de transporte por aumento do preço do combustível, o qual é comum aos **contratos que revistam forma escrita**, e àqueles que são meramente **verbais ou consensuais**, isto é, formados



através apenas de um consenso não escrito entre a vontade das partes.

8.- O mecanismo de revisão do preço do transporte aplica-se de modo diferente consoante o contrato tenha como objecto i) uma única operação de transporte ou ii) várias.

i)- No primeiro caso (uma única operação de transporte), **o preço do transporte é revisto sempre que se verifique uma alteração de amplitude superior a 5 % entre:**

- **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.**

Exemplificando:

- uma operação de transporte foi realizada no dia 21 de Junho de 2022 e o preço de referência do gasóleo simples do dia anterior a essa operação de transporte (20/06/2022) foi de 2,1 euros/litro e,
- a média dos preços de referência do combustível, no período compreendido entre o dia imediatamente anterior à celebração do contrato de transporte, (ou seja 2 de Janeiro de 2022, em que o preço de referência foi de 1,496 euros/litro), e o dia imediatamente anterior à celebração do contrato de transporte, foi de 1,798 euros/litro.

Uma vez que o aumento do preço do gasóleo simples entre esses dois factores (o preço de referência do dia anterior ao da celebração do contrato de transporte, por um lado, e a referida média por outro, foi superior a 5% (o que perfaria 1,571 euros/litro), o transportador teria direito à revisão do preço do transporte realizado no

dia 21/06/2022, na proporção do aumento verificado entre os dois referidos factores (preço de referência na data do dia anterior à celebração do contrato de transporte e o valor da referida média).

Mas, noutra hipótese.

- a operação de transporte teve lugar no dia 21 de Janeiro de 2024 e o preço de referência do dia anterior foi de 1,666 euros/litro de gasóleo simples;
- o contrato foi celebrado no dia 11 de Janeiro e o preço de referência do dia anterior foi de 1,55 euros/litro de gasóleo simples.

O aumento, no período em questão não atingiu 5% (o que perfaria 1,6275 euros/litro), pelo que o transportador não teria direito à revisão do preço do transporte.

ii)- Na segunda situação (mais do que uma operação de transporte) **o preço do transporte é revisto sempre que se verifique uma alteração de amplitude superior a 5 % entre:**


- **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 actualização do preço do transporte ou, caso não tenha ocorrido qualquer actualização ou se trate da primeira operação de transporte, o dia imediatamente anterior à celebração do contrato.**

Exemplificando: Imaginemos um contrato de execução continuada, celebrado por dois anos, no dia 2 de Janeiro de 2022 e com um período de vigência até 31 de Dezembro de 2023.

O preço de referência do gasóleo simples i) do dia anterior a uma determinada ope-

ração de transporte realizada no dia 21 de Junho de 2022 era de 2,1 euros/litro e ii) a média dos preços de referência do combustível, no período compreendido entre o dia imediatamente anterior à operação de transporte antecedente em que não ocorreu qualquer actualização (2 de Janeiro de 2022, com o preço de referência 1,496 euros/litro) foi de 1,798 euros/litro. Uma vez que o aumento do preço do gasóleo simples entre esses dois factores foi superior a 5% (o que perfaria 1,571 euros/litro) o transportador tinha direito à revisão do preço do transporte realizado no dia 21/06/2022 na proporção do aumento verificado entre os dois referidos termos (data da última operação e média).

Estas disposições legais, constantes das alíneas a) e b) do nº 5 do artº 4º-A, da LCTR, têm carácter imperativo, quer para o transportador quer para o expedidor, não podendo ser afastadas por via contratual e o seu incumprimento constitui contra-ordenação punível com uma coima de € 1250 a € 3740 e de € 5000 a € 15 000, consoante se trate de pessoa singular ou colectiva - cfr. nº 6 do artº 4º-A e nº 1 do artº 23º-G, todos da LCTR.

9.- Finalmente e para concluir esta matéria, importa ter presente que o nº 7 do artº 4º-A da LCTR, contém uma disposição de grande importância para defesa dos interesses dos transportadores ao prever que *“O pagamento do serviço de transporte pelo expedidor deve ser realizado no prazo máximo de 30 dias, salvo se prazo superior não resultar de disposição contratual, após a apresentação da respectiva factura pelo transportador”* e que o seu incumprimento, constitui contra-ordenação punível com uma coima de € 1250 a € 3740 e de € 5000 a € 15 000, consoante se trate de pessoa singular ou colectiva - cfr. nº 1 do artº 23º-G da LCTR. 



O direito a um local de trabalho saudável e seguro é um dos mais elementares direitos do trabalhador.

A proteção do direito a condições de trabalho que respeitem a saúde, segurança e dignidade dos trabalhadores, consagrada na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, é um dos elementos fundamentais para a sustentabilidade e competitividade da economia da União Europeia (UE).

A importância deste princípio foi igualmente enfatizada, na 110.^a Conferência Internacional do Trabalho, tendo sido adotada uma Resolução que acrescentou o princípio de “um ambiente de trabalho seguro e saudável” aos Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

De acordo com a informação estatística relativa a acidentes de trabalho ocorridos na UE no ano de 2021¹, verifica-se que foram registados 3 347 acidentes de trabalho mortais, uma diminuição de 11 mortes em comparação com o ano anterior.

No que respeita aos acidentes de trabalho mortais, o setor com maior sinistralidade é o setor da construção². No entanto, os setores agrícola e de transportes rodoviários são igualmente setores com elevada sinistralidade.

A ocorrência de acidentes de trabalho constitui um indicador expressivo da existência de disfunções nos locais de trabalho e nas respetivas envolventes. Trata-se um problema grave com custos significativos para o trabalhador, para a entidade empregadora e para a própria sociedade.

Neste contexto, a Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), enquanto membro do Comité dos Altos Responsáveis da Ins-

peção do Trabalho (CARIT), irá desenvolver a Campanha Europeia de Prevenção dos Acidentes de Trabalho, que está a ser coordenada por Portugal, através da ACT.

A Campanha, lançada a 8 de fevereiro, irá decorrer em 2024, entre os meses de fevereiro e junho, abrangendo as micro, pequenas e médias empresas, de alguns setores de atividade – construção, agricultura e, igualmente, o setor dos transportes, concretamente transportes rodoviários de mercadorias, atividades de mudanças e outros transportes terrestres de passageiros –, com particular enfoque nas empresas com elevada taxa de sinistralidade laboral ou com uma taxa elevada em relação à média do respetivo setor de atividade.

São, pois, destinatários da campanha, trabalhadores e entidades empregadoras dos referidos setores de atividade, bem como os seus representantes, para além da sociedade civil. O desenvolvimento desta campanha em colaboração com os parceiros sociais reveste particular importância, uma vez que estes têm uma posição privilegiada junto dos respetivos associados.

Esta campanha está direcionada para a prevenção de acidentes de trabalho, concretamente para fomentar uma cultura de prevenção, tanto junto das entidades empregadoras como junto dos trabalhadores, no sentido de uma abordagem “visão zero” para as mortes relacionadas com o trabalho.


Pretende-se, nomeadamente, alargar os conhecimentos relativos à realização dos inquéritos sobre acidentes de trabalho, de forma a identificar e, subsequentemente, combater as suas causas; ampliar a sensibilização para os riscos profissionais, relacio-

nados com acidentes de trabalho; reforçar a aplicação das regras e orientações vigentes e cooperar com a Agência Europeia para a Segurança e a Saúde no Trabalho (EU-OSHA), utilizando os seus materiais informativos, divulgando-os.

A Campanha terá uma componente de sensibilização e divulgação de informação bem como de controlo, promovendo um conjunto de ações inspetivas, junto das entidades empregadoras.

Efetivamente, a prevenção de riscos profissionais e a promoção de condições mais seguras e saudáveis nos locais de trabalho são fundamentais para melhorar a qualidade do emprego, o bem-estar no local de trabalho, a competitividade das empresas, designadamente através da redução do absentismo relacionado com os acidentes de trabalho e as doenças profissionais.

É essencial que as entidades empregadoras adotem uma gestão preventiva, por forma a reduzir os riscos associados, quer à atividade, quer às instalações, garantindo condições de trabalho seguras e prevenindo a ocorrência de acidentes de trabalho.

“Melhorar a prevenção de acidentes de trabalho” é o mote e, com esta Campanha, a ACT ambiciona, nos setores visados, promover uma melhoria das condições de trabalho, no âmbito da prevenção de acidentes relacionados com o trabalho. 

¹ Conforme informação estatística do Eurostat, consulta através do https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Accidents_at_work_statistics

² Conforme informação estatística do Eurostat, consulta através do https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Accidents_at_work_-_statistics_by_economic_activity

Registo de cargas e descargas nos tacógrafos inteligentes de 2ª geração

As denominadas redes sociais têm o condão de, para o bem e para o mal, alertar para temas e assuntos que, muitas vezes, nos passam ao lado.

Vem isto a propósito de uma publicação partilhada, no início deste ano, por um motorista relatando o facto de ter sido multado por não fazer o registo de carga/descarga de mercadorias, função existente nos tacógrafos inteligentes de segunda geração, instalados nos veículos novos desde 21 de agosto de 2023.




Estes tacógrafos, com as características estabelecidas pelo Regulamento de Execução (EU) 2021/1228, da Comissão, de 16 de julho de 2021, devem ter a possibilidade do registo das operações de carga ou descarga, nos termos do artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, alterado em 2020, que refere que a posição do veículo é automaticamente registada de cada vez que o veículo atravessa a fronteira de um Estado-Membro e de cada vez que o veículo efetua operações de carga ou descarga.

Devem, de acordo com o Regulamento de Execução referido, permitir a introdução de operações de carga/descarga:

- O aparelho de controlo permite que o condutor introduza e confirme em tempo real informações que indiquem que o veículo está a ser carregado, descarregado ou que estão a decorrer em simultâneo operações de carga/descarga.

Se for efetuada a introdução de mais do que uma operação de carga/descarga do mesmo tipo no intervalo de 1 minuto, só será mantida a última;

- As operações de carga, descarga ou de carga/descarga simultâneas são registadas como incidentes separados.
- As informações de carga/descarga são introduzidas antes de o veículo abandonar o local onde a operação de carga/descarga é realizada.

-  Operações de carga
-  Operação de descarga
-  Operação de carga/descarga simultâneas

Símbolos associados ao tipo de operação executada

Mas será que o condutor está obrigado a fazer este registo?



O Regulamento 165/2014 estabelece, no Art.º 34.º, relativo à utilização dos cartões do condutor e folhas de registo, que os condutores acionam os dispositivos de comutação que permitem registar separada e distintamente os seguintes períodos: *(ver quadro da página seguinte)*

Estipula igualmente o referido Regulamento:

- Quando, em virtude do seu afastamento do veículo, o condutor não possa utilizar o tacógrafo nele instalado, os períodos de tempo referidos no quadro acima, devem ser inscritos no cartão de condutor, utilizando a possibilidade de introdução manual oferecida pelo tacógrafo, se o veículo estiver equipado com um tacógrafo digital.
- Os condutores introduzem no tacógrafo digital o símbolo do país em que iniciarem o dia de trabalho e o símbolo do país em que o terminarem.

Introduzem também o símbolo do país em que entram (feito automaticamente nos tacógrafos inteligentes de segunda geração) após a passagem da fronteira de um Estado-Membro, no início da sua primeira paragem nesse Estado-Membro. Essa primeira paragem é efetuada no ponto de paragem mais próximo possível, na fronteira ou após a fronteira. Se a passagem da fronteira de um Estado-Membro for efetuada por ferry ou comboio, os condutores introduzem o símbolo do país no porto ou na estação de chegada.



Francisco Galdes
ANTRAM



SÍMBOLO	ATIVIDADE
	o tempo de condução
	«outro trabalho», entendido como qualquer atividade distinta da condução, tal como definida na Diretiva 2002/15/CE, bem como qualquer trabalho prestado ao mesmo ou a outro empregador dentro ou fora do setor dos transportes
	pausas, repouso, férias anuais ou baixa por doença
	«disponibilidade», tal como definida no artigo 3.o, alínea b), da Diretiva 2002/15/CE
	Símbolo Ferry/Comboio: para além do símbolo o período de repouso gozado num <i>ferry</i> ou comboio, conforme exigido pelo Regulamento (CE) 561/2006

Daqui se conclui que não é imposto ao condutor que faça esses registos dos locais de carga/descarga.

O mesmo é corroborado num documento da Comissão Europeia que à pergunta “*Como é que as autoridades responsáveis pela aplicação da lei podem fazer cumprir o registo de operações de carga e descarga se os condutores não têm a obrigação jurídica de realizar estes registos?*”, responde:

“Efetivamente, o Regulamento (UE) n.º 165/2014 não obriga explicitamente os condutores a registar operações de carga e descarga. No entanto, as atividades de registo são uma parte importante do trabalho do condutor, e um conjunto completo de registos é importante para assegurar que os controlos são eficientes em termos de custos e mais simples. Consequentemente, é crucial que os condutores recebam instruções adequadas para utilizar todas as funcionalidades dos tacógrafos inteligentes, a fim de assegurar a existência de um conjunto completo de registos e evitar controlos demorados, em particular na estrada.”

Em todo o caso, tendo por base o vídeo publicitado nas redes sociais, e uma vez que parece ter sido já aplicada uma coima por falta de registo das operações de carga/descarga, a ANTRAM tomou a iniciativa de aferir junto da IRU sobre a legalidade deste tipo de fiscalização e esta irá levantar a questão junto da Comissão Europeia e solicitar orientações formais/oficiais.



Até que exista uma orientação oficial sobre o tema em causa, sugere-se que, caso assim o entendam, os motoristas que conduzem veículos equipados com tacógrafo inteligente de 2ª geração procedam às referidas entradas adicionais relativas às operações de carga ou descarga ou ambas. De notar que estas devem ser efetuadas antes do motorista sair do local onde estão a decorrer essas operações. 🌱

Tributação da economia digital – o consenso possível?



Inês Azeredo Ribeiro
Senior Consultant de Deals Tax - PwC

A crescente digitalização da economia global tem criado desafios para os tradicionais paradigmas de tributação global, criando uma constante necessidade de reavaliar e expandir conceitos fiscais.

Estes novos modelos de negócio, baseados na automatização, no conteúdo gerado pelos utilizadores e no comércio de dados deixaram de constituir atividades acessórias e constituem hoje atividades fundamentais para a criação de valor que permitem uma presença em certos países nos quais prestam serviços com consumidores, usufruindo do seu enquadramento legal como entidades não estabelecidas para efeitos de tributação do rendimento.

O atual conceito de Estabelecimento Estável mostra-se profundamente desatualizado e desadequado aos novos modelos de negócio emergentes da Economia Digital: os seus testes baseiam-se na existência de uma instalação física, na existência de um agente ou no desenvolvimento de um projeto, não abordando as trocas comerciais de bens intangíveis, cujo valor é difícil de calcular, efetuadas através de um dispositivo eletrónico.

A busca por uma solução eficaz e capaz para a tributação da economia digital tem enfrentado obstáculos significativos - em 2018 a Comissão deu largos passos com a apresentação de um pacote legislativo que deveria refletir a abordagem consolidada comum dos Estados-Membros aos desafios da tributação na era digital - Digital Tax Package.

Uma das propostas foi a tributação com base na presença digital significativa, uma solução de longo prazo em matéria de tributação dos modelos de negócio digitais sem uma presença física relevante nos Estados-Membros.

Como alternativa a curto prazo, foi sugerido o Imposto sobre Serviços Digitais - um imposto indireto, à taxa de 3%, incidente sobre os serviços de publicidade online e sobre plataformas de intermediação, possuindo um âmbito de aplicação mais restrito do que a anterior.

Contudo, a definição de critérios para presença digital gerou incertezas e divergências entre os vários Estados-Membros. Por outro

lado, a tributação seletiva de serviços digitais gerou preocupações sobre equidade e distorções de concorrência. A resistência de empresas e países limitou a implementação efetiva destas abordagens - ainda que algumas tenham sido unilateralmente adotadas.

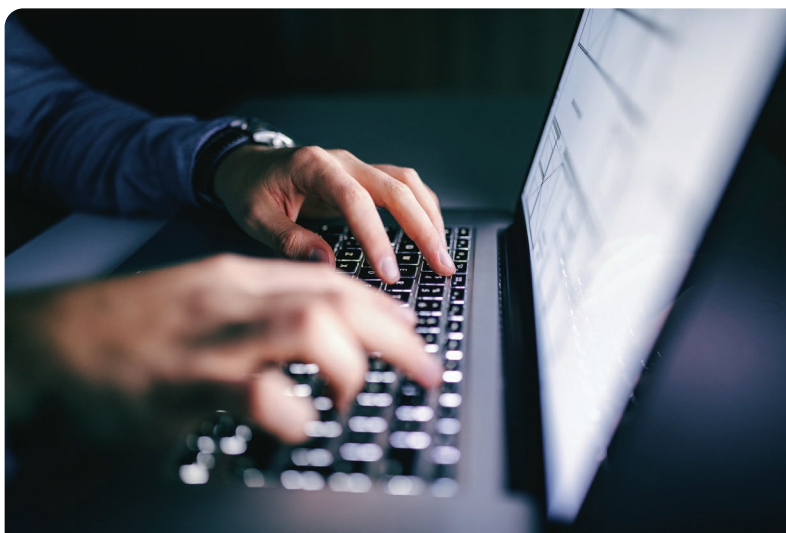
Perante as dificuldades, a comunidade internacional convergiu para uma alternativa mais abrangente e, em 2023, foi aprovada uma Diretiva europeia que estabelece um nível mínimo de tributação para os grupos multinacionais e grandes grupos nacionais na União Europeia.

Esta Diretiva estabelece um nível mínimo de tributação efetiva de 15% para grupos de empresas multinacionais e grandes grupos nacionais na União Europeia, com um volume de negócios anual de pelo menos 750 milhões de Euros nas contas consolidadas em dois dos últimos quatro exercícios.

Contudo, a verdade é que o legislador português falhou no prazo de transposição desta Diretiva, que terminou no passado dia 31 de dezembro de 2023 sem que esta tenha sido introduzida no ordenamento jurídico português.

Relembramos ainda a recente transposição da Diretiva (UE) 2021/514, relativa à cooperação administrativa no domínio da fiscalidade, que permite a troca de informação entre administrações fiscais sobre os rendimentos obtidos pelos vendedores de produtos ou serviços transacionados através das plataformas digitais (tais como o Olx, Vinted, Instagram ou Airbnb). A lei, em vigor desde o início do ano de 2023, determina que as plataformas digitais são obrigadas a comunicar os rendimentos obtidos pelos vendedores, às autoridades fiscais nacionais, para que se apliquem as devidas obrigações fiscais.

A evolução do debate sobre a tributação da economia digital reflete a necessidade de adaptação constante diante das transformações na esfera digital. O estabelecimento de uma taxa mínima de tributação global representa um passo ambicioso em direção a um sistema mais equitativo e coerente, demonstrando que a colaboração internacional é essencial para enfrentar os desafios complexos da tributação na era digital.



ANTRAM marca presença no II Fórum Internacional Mulher e Setor dos Transportes, promovido pela ANDAMUR



A Após o enorme sucesso da 1ª edição, a Andamur voltou a organizar o Fórum Internacional Mulher e Setor dos Transportes, dando visibilidade à mulher num setor predominantemente masculino.


A edição deste ano do evento adquiriu relevância internacional com a participação de mulheres que desenvolvem a sua atividade profissional no setor e que são agentes essenciais para que os dados atuais sobre o

rácio de mulheres no setor dos transportes evoluam positivamente.

O evento — que ocorreu em Valência no passado dia 22 de fevereiro — pretendeu ser um catalisador para impulsionar esse crescimento, destacando a importância da contribuição feminina no mundo do transporte.

Depois de uma palestra inaugural de interesse sobre o setor, seguiram-se três mesas-redondas para debater aspetos relevantes

no setor de transporte, sempre sob a perspetiva do papel da mulher, com contribuições de empresárias, executivas e condutoras profissionais do setor.

A ANTRAM marcou presença nesta edição, através da participação de Ana Souta, Diretora Geral, como oradora na mesa redonda “Destino Igualdade: Desafiando o Futuro”, onde se falou sobre tendências em ascensão e futuras oportunidades para o setor. 



Transportes Nacionais e Internacionais Lda.

Fundada em 2020, a Transdelva encontra-se sediada no Mercado Abastecedor de Évora. A sua atividade desenvolve-se primordialmente ao nível do transporte nacional e ibérico de mercadorias de carga geral.

Em conversa com a Revista ANTRAM, Charlell Silva e Juliana Lima falaram sobre a sua empresa e os desafios que atualmente enfrentam. Consideram que no setor dos transportes rodoviários de mercadorias existe muita concorrência desleal que tem de ser combatida através de uma melhor regulação, nacional e europeia, e de uma maior fiscalização por parte do Estado.

Que balanço fazem à atividade da vossa empresa?

A Transdelva vem apostando no seu crescimento para dar uma melhor resposta às exigências do mercado. A solidez empresarial é demonstrada pelos seus 4 anos de trabalho dedicado ao setor de transporte nacional e Ibérico. Apesar dos desafios e adversidades que diariamente enfrentamos, o nosso crescimento tem sido positivo e a nossa evolução sente-se sobretudo nos nossos resultados, no número de empregados, na nossa estrutura, atividades e ligações empresariais.

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

Um dos maiores desafios que temos enfrentado nos últimos tempos é sem dúvida o aumento dos custos do transporte - causado pelo constante crescimento da inflação e dos preços dos produtos petrolíferos - e os valores dos transportes, na medida em que estes não acompanham o aumento dos custos.

Outro obstáculo que enfrentamos é a falta de apoio do Estado, quer na redução de impostos, quer no apoio à renovação da frota por veículos mais eficientes.

O elevado preço das portagens, a falta de manutenção nas rodovias portuguesas e os pisos danificados - que contribuem para o desgaste prematuro dos veículos - causam igualmente custos adicionais à atividade.

Por outro lado, a baixa exportação das empresas portuguesas e a baixa produção dos seus produtos causada pelo covid-19 e, seguidamente, a guerra e a inflação europeia, constituem fatores de grande preocupação.

Que estratégias pensam adotar para fazer frente a esses desafios?

Uma das estratégias que pensamos adotar para fazer frente a esses desafios é adquirir equipamentos novos e veículos mais eficientes, sustentáveis e económicos para uma maior redução de custos, criando confiança e solidez perante os nossos clientes, mas sobretudo para que os nossos colaboradores tenham boas condições de trabalho e um bom relacionamento com a empresa.



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

Consideramos fundamental envolver e capacitar os recursos humanos da empresa, para que possamos prestar um serviço de qualidade perante nossos clientes e ter motoristas qualificados a desempenhar as suas funções.

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

Sim. As áreas prioritárias em que apostamos para formação dos nossos colaboradores são: saúde e segurança no trabalho, primeiros socorros, segurança rodoviária, eco condução, gestão do tempo de trabalho, amarração e acondicionamento da carga, formação comportamental entre outras.

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

A área digital é de suma importância para o desenvolvimento eficaz da empresa, quer para o departamento administrativo, quer para os motoristas, uma vez que simplifica o processo de toda a gestão da frota e o planeamento mais eficiente das rotas. Uma melhoria a considerar será a introdução de CMR no sistema informático.



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?

É fundamental uma frota mais sustentável e que todos os nossos veículos cumpram as normas Euro 6. Na Transdelva acreditamos na transição energética, porém o nosso setor ainda tem grandes dificuldades, por falta de infraestrutura e autonomia, para fazer esta transição com veículos a gás, elétricos ou a hidrogénio. No nosso caso, a diminuição da pegada faz-se através da aposta em veículos mais recentes e consequentemente menos poluentes, e na formação de nossos motoristas numa condução mais económica e amiga do ambiente.

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

Não consideramos que o mercado de transporte esteja bem regulado. Existe muita concorrência desleal no que toca ao preço dos serviços de transporte fazendo com que se pratiquem preços insuportáveis no setor. A prática desleal de preços ocorre quer por empresas estrangeiras quer mesmo por empresas nacionais que conseguem apresentar preços mais baixos, maioritariamente porque recorrem a ilegalidades tais como: salários não compatíveis com a função de acordo com CCTV, fuga ao fisco, desrespeito pelos horários de trabalhos estabelecidos por lei, o recurso a mão-de-obra barata e motoristas sem qualificação/formação

Para combater tais problemas no setor precisamos de tomar medidas que sejam mais rigorosas na parte da fiscalização feita pelo Estado. Há que adotar boas práticas entre as empresas e clientes e combater a falta de reajustes dos valores relacionados com o frete, que muitas as vezes não acompanham a inflação.

Qual o papel predominante que consideram que a ANTRAM, enquanto Associação representativa do setor, deve ter?

Enquanto Associação representativa do setor, a ANTRAM tem um pa-

pel muito importante, quer nas ligações entre empresas e o mercado, quer sobretudo na sua influência na defesa dos interesses e posições dos transportadores perante o Estado, permitindo que sejam encontradas soluções face às dificuldades sentidas pelo setor e medidas de apoio do governo.


A ANTRAM tem ainda o papel de fortalecer a união entre os empresários do setor de transportes para que juntos consigamos estabelecer acordos que sejam importantes para o setor.

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

Para termos um setor melhor preparado terá de haver, tanto a nível nacional como europeu, um maior investimento para que o setor consiga acompanhar a transição energética e também melhorias a nível de infraestruturas para uma resposta rápida à descarbonização.

Outra solução passa pelo combate à concorrência desleal e prática de preços baixos, através de uma maior fiscalização, boas práticas empresariais e uma maior união entre os transportadores.

Da parte do governo seria importante conseguir-se uma redução de impostos: menos impostos refletiriam mais investimentos e uma maior atratividade de novas empresas no mercado português em vários setores.

Outro aspeto a ser considerado pelas empresas será a aposta na formação contínua dos seus motoristas para uma condução mais ecológica, segura e eficiente e, consequentemente, uma redução de custos principalmente com manutenção de veículos e equipamentos. 

Diplomas de Honra

IRU premeia uma vez mais 59 motoristas



Em 2023 foram oito as empresas associadas da ANTRAM que viram distinguidos os seus colaboradores, num total de 59 premiados, com o Diploma de Honra da IRU. A IRU atribui anualmente estes diplomas como forma de reconhecer os motoristas do transporte nacional e internacional cujo percurso e desempenho profissional serve de exemplo a outros condutores, especialmente os mais jovens, ao mesmo tempo que promove a segurança rodoviária e melhora a imagem da profissão.

Parabéns a todos!

JLS - TRANSPORTES INTERNACIONAIS, SA
Foram premiados nesta empresa 12 motoristas.



ALLOGA LOGIFARMA, S.A.
Foi premiado nesta empresa 1 motorista.



TRANSPORTES SÃO LUIS, LDA
Foram premiados nesta empresa 16 motoristas



CARGAQUATRO-TRANSPORTES E LOGÍSTICA, LDA.
Foram premiados nesta empresa 3 motoristas.



NEVES & NEVES, S.A.
Foram premiados nesta empresa 14 motoristas.



TNF – TRANSPORTES, LDA
Foram premiados nesta empresa 2 motoristas



PEREIRA REIS & RODRIGUES - TRANSPORTES, LDA
Foi premiado nesta empresa 1 motorista.



LUÍS SIMÕES LOGÍSTICA INTEGRADA, S.A.
Foram premiados nesta empresa 10 motoristas



Reunião da Comissão Mista Portugal e Turquia Transporte Rodoviário de Mercadorias



O Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) acolheu, em Lisboa, a reunião da Comissão Mista Portugal/Turquia com o objetivo de avaliar o acordo bilateral entre os dois países sobre Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias, o que não acontecia desde 2015.

Nesta reunião — que decorreu nos dias 6 e 7 de março — estiveram presentes as delegações de ambos os países, bem como as associações do setor de trans-

porte de mercadorias em Portugal, entre elas a ANTRAM. Foram analisados diversos temas, designadamente, a utilização do contingente, a fixação do mesmo para o ano em curso e ainda identificadas soluções para o equilíbrio de fluxos de tráfego entre Portugal e a Turquia.

Apesar da Turquia ter defendido a liberalização do transporte bilateral, a ANTRAM defendeu a manutenção do contingente, na defesa das nossas empresas de transporte, face a uma eventual con-

corrência desproporcional por parte das empresas turcas. Em suma, ficou acordada a manutenção global do contingente disponibilizado em 2023, mas com a realocação das diversas autorizações.

Assim, metade do novo contingente de autorizações anuais para 2024 terá de ser realizado por veículos que cumpram a norma Euro VI ou superior e, simultaneamente, as operações de transporte têm de ser realizadas em cooperação entre as empresas do setor das duas nações. 🌱

Restrições à Circulação para 2024

No Site ANTRAM já se encontra disponível, para consulta, as restrições à circulação para o ano de 2024, em diversos países.

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

3ª Ação de Responsabilidade Social ANTRAM

No passado dia 25 de fevereiro, a ANTRAM realizou a sua 3ª ação de Responsabilidade Social participando na 29ª Corrida da Árvore, promovida pela Xistarca.

A equipa da ANTRAM - composta por cerca de 20 "atletas" - participou, em concreto, na prova "Caminhada da Árvore", um percurso de 5 quilómetros na envolvente do Parque de Monsanto.

Mais do que uma caminhada no coração verde de Lisboa, esta prova foi acima de tudo um compromisso de todos os colaboradores com o ambiente e a natureza e um desafio para todos os amantes do desporto e prática desportiva. ♻️



Frederico Mendes & Associados

Sistema de Incentivo à Qualificação de Recursos Humanos [SIQRH]- Formação Empresarial

Face aos desafios que o setor dos transportes atualmente enfrenta, todas as formas que permitam melhorar a gestão e aumentar a produtividade e rentabilidade do negócio, são oportunidades de investimento no futuro das empresas e na economia de Portugal. A formação empresarial traduz-se assim em mais do que um investimento em competências, demonstrando-se como uma ferramenta de garantia de sustentabilidade para o setor.

O SIQRH – Formação Empresarial, do Portugal 2030, destina-se à capacitação e inovação das empresas em Portugal, através da formação empresarial, como pilar para a inovação e competitividade das empresas.

Estas medidas de apoio destinam-se a PME e Grandes Empresas e pretendem aumentar os níveis de qualificação de empresários, de gestores e de colaboradores das empresas portuguesas, de forma a promover a reorganização e aumentar a produtividade empresarial através de uma melhor gestão.

As empresas podem deter uma estrutura própria certificada ou recorrer a entidades formadoras externas certificadas, de forma a garantir a qualidade e eficácia da formação.

As ações de formação podem ser realizadas de forma presencial ou online, e incluir intervenções em sala, simulação de práticas ou em contexto de trabalho. Ficam apenas excluídas de apoio as formações obrigatórias realizadas para cumprir as normas nacionais em matéria de formação.

A nível de financiamento e taxas, a taxa máxima de financiamento é de 70% na forma de subvenção não reembolsável (o que facilita o acesso ao capital necessário para investimento). 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.

Para mais informações contacte p.f.
Cláudia Dias (cd@fredericomendes.pt)

Síntese legislativa

Lei n.º 19/2024, de 5 de fevereiro

Elimina a obrigatoriedade de utilização de dístico identificativo para a circulação na via pública dos veículos elétricos, alterando o Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril

Declaração de Retificação n.º 8-A/2024, de 2 de fevereiro

Retifica o Decreto-Lei n.º 114-B/2023, de 5 de dezembro, que estabelece o regime de formação à distância na certificação profissional do setor da mobilidade e dos transportes e completa a transposição da Diretiva (UE) 2021/1187.

Portaria n.º 39-B/2024, de 2 de fevereiro

Aprova os modelos de impressos destinados ao cumprimento da obrigação declarativa prevista no n.º 1 do artigo 57.º do Código do IRS e respetivas instruções de preenchimento.

Aviso n.º 6/2024, de 23 de janeiro

Entrada em vigor do Acordo entre a República Portuguesa e o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte sobre Reconhecimento Mútuo para Efeitos de Condução e Troca de Cartas de Condução, assinado em Londres, a 13 de outubro de 2023.

Portaria n.º 11/2024, de 18 de janeiro

Procede à segunda alteração à Portaria n.º 337/2004, de 31 de março, alterada pela Portaria n.º 220/2013, de 4 de julho, e à primeira alteração à Portaria n.º 220/2013, de 4 de julho, no que respeita à certificação da incapacidade temporária para o trabalho.

Decreto-Lei n.º 15/2024, de 17 de janeiro

Altera o regime de avaliação de incapacidade das pessoas com deficiência.

Decreto Regulamentar n.º 1/2024, de 17 de janeiro

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

Declaração de Retificação n.º 7-A/2024, de 9 de janeiro

(publicado no DR n.º 6, série II, de 9/01/2024)

Retifica o Despacho n.º 13288-E/2023, de 29 de dezembro, que aprova as tabelas de retenção na fonte sobre rendimentos do trabalho dependente e pensões auferidas por titulares residentes no continente para vigorarem durante o ano de 2024.

Despacho n.º 13288-E/2023, de 29 de dezembro

(publicado no DR n.º 250, série II, de 29/12/2023)

Aprova as tabelas de retenção na fonte sobre rendimentos do trabalho dependente e pensões auferidas por titulares residentes no continente para vigorarem durante o ano de 2024.

Despacho n.º 13288-D/2023, de 29 de dezembro

(publicado no DR n.º 250, série II de 29/12/2023)

Prorroga até 30 de junho de 2024 a vigência das licenças atribuídas às entidades gestoras de sistemas integrados de gestão de fluxos específicos de resíduos.

Despacho n.º 13288-C/2023, de 29 de dezembro

(publicado no DR n.º 250, série II de 29/12/2023)

Prorroga até 30 de junho de 2024 os valores das contrapartidas financeiras devidos pela recolha seletiva de resíduos de embalagem e respetiva triagem, a pagar pelas entidades gestoras do Sistema Integrado de Gestão de Resíduos de Embalagens aos Sistemas de Gestão de Resíduos Urbanos.

Despacho n.º 13288-B/2023, de 29 de dezembro

(publicado no DR n.º 250, série II, de 29/12/2023)

Aprova a clarificação do procedimento a adotar no licenciamento conducente ao exercício da atividade industrial de produção de hidrogénio de origem renovável.

Deliberação n.º 1284-A/2023, de 29 de dezembro

(publicado no DR n.º 250, série II, de 29/12/2023) Valores das tarifas das inspeções técnicas de veículos a vigorar para o ano de 2024.

Lei n.º 82-A/2023, de 29 de dezembro

Adapta as regras de determinação do resultado fiscal, em sede de IRC.

Lei n.º 82/2023, de 29 de dezembro

Orçamento do Estado para 2024.

Decreto-Lei n.º 134/2023, de 28 de dezembro

Aprova o prémio salarial de valorização da qualificação como incentivo financeiro ao exercício da profissão em território nacional.

Lei n.º 81/2023, de 28 de dezembro

Transpõe a Diretiva (UE) 2020/284, no que diz respeito à introdução de determinadas obrigações aplicáveis aos prestadores de serviços de pagamento com vista a combater a fraude ao IVA no comércio eletrónico.

Decreto-Lei n.º 131/2023, de 27 de dezembro

Prorroga até 30 de junho de 2024 o mecanismo temporário de gasóleo profissional extraordinário criado pelo Decreto-Lei n.º 43-A/2022, de 6 de julho, bem como o regime transitório para a atribuição do subsídio social de mobilidade.

Portaria n.º 453-A/2023, de 26 de dezembro

Estabelece as condições e os procedimentos do regime de reembolso parcial de impostos sobre combustíveis para empresas de transporte de mercadorias e de transporte coletivo de passageiros.

Portaria n.º 423/2023, de 11 de dezembro

Atualiza as pensões de acidentes de trabalho para o ano de 2024.

Portaria n.º 421/2023, de 11 de dezembro

Atualiza o valor do indexante dos apoios sociais.

Portaria n.º 418/2023, de 11 de dezembro

Regulamenta a redução a aplicar nas taxas de portagens em vários lanços e sublanços de autoestradas.

Portaria n.º 411-B/2023, de 5 de dezembro

Procede à identificação dos projetos destinados à construção, adaptação ou modificação de infraestruturas da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), nos termos do n.º 1 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 114-B/2023, de 5 de dezembro.

Decreto-Lei n.º 114-B/2023, de 5 de dezembro

Estabelece o regime de formação à distância na certificação profissional do setor da mobilidade e dos transportes e completa a transposição da Diretiva (UE) 2021/1187.

Decreto n.º 29-A/2023, de 30 de novembro

Aprova o Acordo entre a República Portuguesa e o Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte sobre Reconhecimento Mútuo para Efeitos de Condução e Troca de Cartas de Condução, assinado em Londres, a 13 de outubro de 2023.

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

Publica e reenumera 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.

O seu calendário fiscal para abril - junho de 2024



pwc

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


DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
1 abr	IRS IRC	Modelo 30	Internet	n/a	
10 abr	IRS/IRC/SS	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
22 abr	IRS/IRC	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IS	Declaração mensal de IS	Internet	n/a	
	IVA	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	SS	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
26 abr	IVA	n/a	Internet	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.
30 abr	IRS/IRC	Modelo 30	Internet	n/a	
10 mai	IRS/IRC/SS	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
20 mai	IRS/IRC	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
20 mai	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a abril de 2024	Declaração mensal de IS	Internet	n/a	
	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 março de 2024 e no 1.º trimestre de 2024, respetivamente	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a abril de 2024	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
27 mai	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em março de 2024 e no 1.º trimestre de 2024, respetivamente	n/a	Internet	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 mai	IRS/IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a março de 2024	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
11 jun	IRS/ IRC/ SS	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a maio de 2024	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
20 jun	IRS/IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a maio de 2024	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a maio de 2024	Declaração mensal de IS	Internet	n/a	
	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativa às operações efetuadas em abril de 2024	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a maio de 2024	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
25 jun	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em abril de 2024	n/a	Internet	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.

Santos e Vale reforça estrutura na Península Ibérica com nova plataforma em Madrid


A Santos e Vale apresenta um marco significativo na sua estratégia de expansão com a abertura da sua primeira plataforma logística em Espanha.

A nova plataforma logística, localizada numa zona geográfica central em Coslada, Madrid, permite à Santos e Vale aumentar a sua rede de distribuição e oferecer soluções logísticas eficientes e personalizadas aos seus clientes na Península Ibérica. A plataforma conta com mais de 2.000 metros quadrados de espaço exclusivo e dispõe das tecnologias e recursos mais modernos para assegurar operações eficientes e seguras. A Santos e Vale também investiu na infraestrutura e na capacitação dos recursos humanos para preservar o seu padrão de qualidade de serviço.

A Santos e Vale mantém o seu compromisso de continuar a investir na sua presença internacional e a expandir a sua rede global de operações. A inauguração em Madrid reforça o compromisso da empresa em fornecer soluções logísticas inovadoras e personalizadas que promovem o crescimento e o sucesso dos seus clientes. 

LASO abre nova delegação no Algarve

No âmbito da sua estratégia de expansão e na tentativa de suprir as necessidades específicas dos seus clientes e parceiros em qualquer área geográfica, com a habitual disponibilidade e qualidade de serviço, arrancam o novo ano com a abertura de mais uma delegação na região algarvia.

A abertura da nova delegação tem como intuito reforçar a presença no mercado português, com enfoque na região do Algarve. Os responsáveis pela delegação destacam que “A LASO Algarve é a primeira aposta na expansão do grupo em 2024. É um projeto ambicioso, pensado e projetado durante meses. Neste momento notável, em que inauguramos a nova delegação no sul de Portugal, especificamente no Algarve, reafirmamos que a LASO está inteiramente comprometida com a estimulação da economia portuguesa, através de um forte investimento na disponibilização de serviços de transporte especiais. Com este posicionamento pretendemos contribuir para a competitividade regional”. 


Paulo Duarte Group investe na renovação da sua frota

A Paulo Duarte Group anunciou o investimento de sete milhões de euros na modernização da sua frota. O investimento, em linha com a estratégia seguida pelo Grupo, em todas as suas empresas – na empresa-mãe Transportes Paulo Duarte e nas transportadoras espanholas HurTrans e Hijos de Román Bono Guarner (HRBG) –, foi realizado em 70 novos camiões de nova geração, que cumprem a norma EURO 6 que controla, em veículos novos, mas movidos a diesel, as emissões de gases poluentes, apostando em motores mais eficientes e ambientalmente responsáveis. Os camiões passam a integrar, agora, a frota da HurTrans.

Com este investimento, a Paulo Duarte Group procura alinhar, progressivamente, os seus veículos com as últimas inovações do setor automóvel, potencian-

do, simultaneamente, a sua capacidade operacional e a qualidade dos serviços prestados. Refira-se, ainda, que esta decisão se enquadra na estratégia transversal do Grupo, que pretende alcançar uma frota com a média estipulada de 2,5 anos por camião.


A estratégia reflete, igualmente, o compromisso contínuo da Paulo Duarte Group com as questões relacionadas com a sustentabilidade ambiental. O foco encontra-se, por isso, agora, na redução da pegada ecológica causada pelas operações diárias. De destacar que, em 2022, a empresa alcançou uma redução impressionante de mais de 553 mil toneladas de CO₂, no total das mais de 250 mil viagens realizadas, que representaram, por sua vez, mais de 975 mil entregas.

Para Gustavo Paulo Duarte, CEO da Paulo Duarte Group, “este investimento coloca-nos num novo patamar, ao reforçar a nossa capacidade operacional, mas, também, no que se refere a uma atuação mais amiga do ambiente”. “As questões ambientais estão, cada vez mais, e felizmente, no topo das prioridades dos países, das empresas e dos cidadãos. Não poderíamos, por isso, estar mais satisfeitos por este novo capítulo da nossa história e por conseguirmos contribuir ativamente para esta mudança”, acrescenta. E conclui: “Este é, sem dúvida, um dos investimentos mais significativos que fazemos, sobretudo no campo ambiental. Inspiramo-nos, todos os dias, nos nossos colaboradores, parceiros e clientes. Esperamos que também eles se inspirem connosco e que, juntos, continuemos a construir um futuro mais verde”. 

Luís Simões recebe 5ª Medalha de Ouro Ecovadis

A Luís Simões foi distinguida pelo quinto ano consecutivo com a Medalha de Ouro Ecovadis, que reflete o seu desempenho sustentável na área dos Transportes em 2023. A empresa obteve uma pontuação três pontos acima de 2022, “demonstrando a idoneidade das ações que desenvolveu no âmbito do seu plano estratégico de sustentabilidade”.

Recorde-se que a Ecovadis procura promover a sustentabilidade nas cadeias de abastecimento, com o objetivo de impulsionar a inovação, minimizar os riscos e favorecer a transparência e a confiança entre parceiros de negócio. No caso da Luís Simões, a organização avalia as operações de transporte em diferentes aspetos, incluindo o impacto

ambiental, as compras sustentáveis, os direitos laborais e humanos e a ética. “É com muito orgulho que recebemos mais uma vez a Medalha de Ouro Ecovadis para a nossa atividade de transportes. Na Luís Simões entendemos que ser sustentável significa ter de inovar e transformar-nos de várias formas e apostar em ações que vão para além da redução de emissões,” afirma Cláudia Simões, Coordenadora de Sustentabilidade da Luís Simões. “A sustentabilidade tem de ser vista de uma forma transversal e orientada para o futuro. Só assim é possível oferecer um serviço de qualidade alinhado com as novas necessidades dos nossos clientes, da nossa economia e da nossa sociedade.” 

Torrestir investe na neutralidade carbónica

Teve início esta quarta-feira, em Castelo Branco, o Projeto Neutralidade Carbónica 2025, iniciativa levada a cabo pelo Grupo Torrestir. O projeto visa plantar em todo o país mais de 200 mil árvores de forma a neutralizar as emissões CO2 resultantes da sua atividade de transporte. Aberto a parcerias com as Juntas de Freguesia de Portugal, a iniciativa de arranque ocorreu com a Freguesia de Castelo Branco no projeto “crescer com uma árvore como afilhada”

Às plantações de mais de uma centena de árvores associaram-se alguns agrupamentos escolares, associações de pais, bem como a Eco-germinar e a Quercus de Castelo Branco.

Segundo o Comendador Fernando Torres, Presidente do Grupo Torrestir, “a Neutralidade Carbónica 2025 é um desígnio sério, pois queremos plantar o número de árvores necessário para equilibrar e


mesmo ultrapassar em muito, o número de emissões de CO2 decorrente da atividade transportadora, isto enquanto não existirem soluções técnicas mais avançadas”.

Vinca ainda, aquele empresário, “O importante papel das Juntas de Freguesia que prontamente aderiram a esta realização e que trazem uma envolvimento de proximidade às populações e em particular aos mais jovens”.

É sabido que as florestas desempenham um papel crucial na captura de dióxido de carbono da atmosfera, evitando que este contribua para o aquecimento global.

Foi ao abrigo da importância das florestas que a Torrestir e a Anafre assinaram em 2023 um Protocolo de Colaboração para a plantação de 161 mil árvores, número que agora se pretende ultrapassar ao fixar a fasquia em mais de 200 mil.

Torrestir distinguida com “Gestão Sustentável dos Pneus” pela Michelin

No passado dia 17 de janeiro, a Torrestir foi distinguida pela sua “Gestão Sustentável dos Pneus” pela Michelin, economizando um total 714,2 TN de CO2 no ano de 2023. Para o Grupo Torrestir o projeto de Neutralidade Carbónica 2025 é um desígnio sério. O Grupo está empenhado em fazer a diferença na sua atividade com o objetivo de diminuir a sua pegada no meio ambiente e percorrer um caminho cada vez mais verde. 

Mickael Tomas é nomeado Diretor Geral da STEF Portugal

A STEF, líder de serviços de transporte e de logística de produtos alimentares sob temperatura controlada, anunciou a nomeação de Mickael Tomas como Diretor Geral da STEF Portugal, desde janeiro de 2024.

“É com entusiasmo que assumo a Direção da STEF Portugal. Com o apoio de equipas motivadas e experientes, a minha ambição é dinamizar o nosso crescimento nacional de forma sustentável. Juntos, queremos criar valor desenvolvendo soluções cada vez mais adaptadas aos nossos diversos mercados e eficientes para os nossos clientes. Para isso, sei que posso apoiar-me em fundamentos sólidos e no plano estratégico do Grupo 2022-2026 Comprometidos para um Futuro Sustentável.”

Mickael Tomas integrou o Grupo STEF em 2009 dentro do “Graduate Program”. Esteve quatro anos em França, inicialmente como Responsável pelo Controlo de Gestão e a seguir como Responsável de Operações na delegação de Caen. Em 2013, mudou-se para Espanha, onde ocupou, entre outros, o cargo de Diretor da delegação de Barcelona. Em 2020, foi nomeado Diretor de Controlo de Gestão Operacional da STEF Iberia. Fruto de promoção interna, Mickael Tomas assume, aos 38 anos, a direção de Portugal, que conta com 500 colaboradores. 

TransFollow faz parceria com ABMN – aTrans para disponibilizar o e-CMR em Espanha e Portugal

A TransFollow, fornecedora de soluções de digitalização, anuncia parceria com a ABMN – aTrans, um sistema de software logístico para o sector do Transporte Rodoviário de Mercadorias, para reforçar as competências digitais do transporte de mercadorias, através da implementação do e-CMR (ou guia de remessa eletrónica), otimizar a digitalização do processo de gestão e resolver a complexidade operacional para expedidores e destinatários.

A solução de TMS da ABMN, aTrans, foi projetada para facilitar a digitalização do setor de transporte rodoviário de cargas, centralizando informação, desmaterializando processos, controlando custos e melhorando o atendimento ao cliente. Reconhecendo o papel fundamental do e-CMR no processo de digitalização, o aTrans optou por integrar a solução e-CMR da TransFollow no seu sistema, através do TransFollowConnect (API). Esta integração permite que todos os usuários do aTrans façam uma transição perfeita para transportes digitais, sem a necessidade de modificações no seu ambiente técnico existente.

Com a introdução do e-CMR, os usuários do aTrans podem simplesmente criar um e-CMR para um transporte dentro do sistema e começar a obter benefícios dos seus transportes digitalizados.

A IVECO eDaily conquista o troféu “Comercial Sustentável”

A eDaily foi eleita “Comercial Sustentável do Ano 2024” (“Sustainable Truck of the Year 2024”).

A eDaily foi escolhida por representar um modelo de transporte urbano, um sector onde a Daily é uma verdadeira e reconhecida referência, e onde a eDaily é uma candidata a líder no segmento dos veículos comerciais ligeiros. Um posicionamento que é inteiramente merecido não só pela sua história mas também pelas características da nova geração da gama: a sustentabilidade, o seu principal foco, juntamente com a segurança, a conectividade, a versatilidade e a robustez são fatores que podem fazer a diferença.

O troféu “Comercial Sustentável do Ano”, instituído em 2016 pela revista italiana “Vado e Torno”, é atribuído anualmente por um júri independente composto por jornalistas do setor. As escolhas do painel de jurados baseiam-se nos critérios de sustentabilidade e eficiência, que se traduzem na redução das emissões poluentes e na capacidade de garantir a segurança, melhorar o conforto de condução e reduzir o impacto na população.



Scania revoluciona a digitalização com a chegada do My Scania

A Scania apresentou o seu novo ecossistema digital, My Scania. Trata-se de uma plataforma simples e intuitiva através da qual é possível aceder a todos os produtos e serviços digitais. O objetivo é trazer valor comercial para o cliente com um ecossistema baseado nos seus dados e necessidades.

“My Scania é um ecossistema digital abrangente para o cliente. Com apenas um clique, poderá aceder a todos os seus produtos e serviços digitais personalizados, permitindo-lhe aumentar a eficiência nas operações diárias, bem como numa perspetiva de longo prazo”, explica Daniel Norte, Diretor de Serviços da Scania Ibérica.

Em My Scania, todos os serviços e aplicações estão interligados entre si, permitindo o intercâmbio de dados, o que aumenta a eficiência de todas as ferramentas, dando ao utilizador uma visão global de todos os aspetos do seu negócio no domínio dos transportes.



Volvo tem mais um membro da família FH

O novo FH Aero pode reduzir até 5% no consumo de energia e nas emissões e o construtor sueco afiança que é uma nova referência para camiões pesados energeticamente eficientes.

Detentor do título de Camião Internacional do Ano 2024, o Volvo FH Electric também será oferecido na nova versão Aero, que acaba de ser anunciada, uma novidade mais eficiente relativamente à vasta gama de camiões elétricos da Volvo. Além disso, o Volvo FH16 torna-se o camião mais potente da indústria, com um novo motor de 780 para as tarefas mais difíceis.

“O novo Volvo FH Aero é o nosso camião mais eficiente de sempre, à medida que continuamos a reduzir o CO2 de toda a nossa gama de produtos”, afirma Roger Alm, presidente da Volvo Trucks. “Este é um camião Volvo no seu melhor – um camião seguro, maravilhosamente concebido e de qualidade superior para tarefas difíceis de longo curso, concebido para o sucesso dos nossos clientes.”

Independentemente da escolha dos clientes pelo trem de força mais conveniente – elétrica, a gás ou diesel – todas as variantes do novo FH Aero beneficiarão de menor consumo de energia, maior autonomia e um nível superior de segurança e experiência de condução. Os novos modelos Aero - FH Aero, FH AeroElectric, FH Aero movido a gás e FH16 Aero - serão lançados faseadamente entre este ano e o próximo.



Volvo lidera o mercado nacional de camiões de gama alta

Pelo segundo ano consecutivo, a Volvo Trucks termina o ano como líder nacional no mercado de camiões. A marca, representada pela Auto Sueco Portugal, empresa do grupo Nors, registou em 2023 um volume de 866 unidades, o mais elevado registo dos últimos anos, que se traduziu num crescimento de 15,7% relativamente ao ano anterior. Importa destacar que esta liderança foi comum a dois segmentos deste mercado, o segmento de veículos rígidos e o segmento de veículos tratores.

Para a Auto Sueco Portugal, representante nacional da Volvo Trucks, a preferência dos operadores de transporte de mercadorias continua assim a reconhecer a excecional qualidade dos camiões Volvo, mas valorizando também a competência, a flexibilidade e a disponibilidade dos serviços de assistência após-venda prestados pela Auto Sueco Portugal e a sua rede de concessionários.



antram

Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias

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

Vai nascer em Loures o Centro Tecnológico Especializado dos Transportes e da Logística

Foi aprovada a candidatura do IPTrans à criação de um Centro Tecnológico Especializado Industrial.

Num investimento global de 1 milhão e 700 mil euros, esta infraestrutura irá valorizar as aptidões profissionais dos nossos alunos, em particular dos jovens que frequentam os cursos profissionais dos transportes e logística. Um armazém com um pé direito de 7 metros, um segundo armazém para separação de encomendas e um terceiro para expedição, uma sala de simuladores de condução, uma sala polivalente e quatro salas de aula totalmente reequipadas, são a garantia da qualidade ímpar que queremos disponibilizar à comunidade envolvente.

Este projeto irá também servir os alunos que frequentam os cursos técnicos superiores profissionais, de logística e de tecnologia e programação em sistemas de informação, sendo igualmente importante para avançarmos com os processos de reconhecimento, validação e certificação de competências profissionais, nomeadamente de operador logístico.

A candidatura do IPTrans foi a primeira classificada, entre 21 CTE industriais aprovados para a Região de Lisboa Norte, o que é bem demonstrativo da qualidade do trabalho realizado pela equipa IPTrans. Uma equipa que contou ainda com o envolvimento de diversos parceiros externos, sem os quais este sucesso não seria possível.



Este investimento, a concretizar nos próximos dois anos, irá ainda melhorar a imagem e a apresentação da escola e reforçar a atração das nossas ofertas por parte dos alunos de Loures e Odivelas. Com efeito, vamos revolucionar o aspeto da escola, com uma profunda remodelação das instalações pré-fabricadas.

Uma excelente prenda de Natal para o futuro do IPTrans.

Visita do Secretário de Estado do Trabalho ao IPTrans

Na tarde do dia 5 de janeiro, o IPTrans recebeu a visita do secretário de estado do trabalho (SET), Miguel Fontes. Presentes também, a vice-presidente da câmara municipal de Loures, Sónia Paixão, a presidente do conselho diretivo da ANQEP, Filipa de Jesus, o presidente da junta de freguesia de Loures, António Pombinho, o vogal da Direção do IPTrans, António Marcelino, o comandante dos bombeiros voluntários de Camarate, Luís Martins, e a representante da VEOLIA Portugal, entre outros convidados.

Estes foram recebidos pelo coordenador geral do IPTrans, José Bourbon, e pela técnica do centro qualifica (CQ), Susana Gonçalves.

A visita começou nas instalações do CQ, de modo a conhecer o espaço de trabalho das técnicas que o integram. O centro certifica "adultos, com idade igual ou superior a 18 anos, que pretendam dar continuidade ao seu percurso de qualificação ou que procurem melhorar a sua situação face ao mercado de emprego, bem como a jovens que não se encontrem a frequentar modalidades de educação ou de formação e que não estejam inseridos no mercado de trabalho".

A reunião da comitiva, com representantes da entidade promotora do CQ e a equipa do Centro, decorreu de seguida, na sala polivalente da escola, no decurso da qual o SET aproveitou para referir que: "...este trabalho que tem vindo a ser feito por todo o país (em cerca de 300 centros qualifica), tem sido



uma aposta essencial. Essencial para fazer face a um desafio que o país sabe bem que tem." O governante anunciou que o financiamento dos CQ da região de Lisboa está já garantido a partir de 2024.

De seguida, teve lugar uma sessão de entrega de diplomas a adultos que concluíram os seus processos de RVCC escolar.

No final, os convidados visitaram uma sessão de trabalho com o grupo de RVCC de trabalhadores da câmara municipal de Loures e dos SIMAR.

Oportunidade para os adultos transmitirem as suas motivações e expectativas que justificam terem aceite o desafio de voltar a estudar e concluir o 12º ano.

OPORTUNIDADE foi a palavra que todos acabaram por referir nos seus

testemunhos, o que espelha, de facto, a relevância que este processo tem para todos eles.

Filipa de Jesus, presidente da ANQEP, aproveitou esta oportunidade para destacar: "o vosso centro qualifica é excelente!"

Foi uma tarde positiva e estimulante para todos quantos estão envolvidos neste projeto.

As inscrições para o ano letivo 2024/2025 estão ABERTAS!

O ensino profissional revela-se uma bem-sucedida aposta no futuro.

Por outro lado, o setor dos transportes e da logística continua a carecer de quadros médios qualificados.

É por isso que, para os jovens, a aposta no IPTrans é garantia de um caminho de sucesso!



IPTRANS
ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

30
ANOS



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

Lisb@20²⁰



219 836 948

secretaria@iptrans.com.pt

iptrans.com.pt

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