

revista

Nº 413 | out/nov/dez 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

2025



23º CONGRESSO
ANTRAM

reportagem pág 4

1975 · 2025

Formação de

Motoristas

O motorista é a imagem da sua empresa!

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



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

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

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

Oferta formativa disponível:

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

Confie a formação dos seus motoristas à ANTRAM

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

www.antram.pt



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

editorial pág. 2

destaque

23º Congresso ANTRAM pág. 4



entrevista

Luís Aguiar-Conraria

Presidente da Escola de Economia e Gestão da Universidade do Minho pág. 26



associativismo

ANTRAM une-se uma vez mais a campanha de segurança rodoviária
"O melhor presente é estar presente" pág. 34

associativismo

Feira dos Santos alcançou mais de 70 mil pessoas em três dias pág. 36



assessoria jurídica

CCTV e as atualizações para 2025 pág. 40

Rodar Direito

pág. 44



formação e consultoria

O futuro é agora! pág. 48

notícias dos associados

pág. 56

comerciais

pág. 58



Revista ANTRAM nº - 413

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Bourbon · **Colaboradores neste número:** André Filipe Lajoso (PwC), ANSR, Armando Miranda, Fernando Moreira (ACT), Gonçalo Marques, José Bourbon, José Bravo Bourbon, José Encarnação, José Luís Saragoça, Leonor Castro (IPTrans), Marta Angeja, Mónica Silva, Pedro Martins (FM&A), 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:** MARE – Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EB01 – EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 - E-mail: neuza.santos@antram.pt · **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, Nº1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 - E-mail: luisa.goncalves@antram.pt · **Design e Maquetagem:** João Cazenave - joao@cazenave.pt · **Impressão:** GrafiSol - Edições E Papelarias, Lda - R. das Maçarocas, Business Center, Abrunheira, 2710-056 Sintra · **Periodicidade Trimestral** · **Tiragem:** 4000 ex. · **Distribuição gratuita aos Associados** - Número avulso: 2,50 Euros · **Assinatura Anual:** 10,00 Euros (mais portes de envio) · Reg. ERC n.º 106 187
Estatuto editorial na página de internet: www.antram.pt





Caro Associado,
Chegamos ao fim de 2024, um ano árduo que nos desafiou de diversas formas.

A atividade económica, que já no final de 2023, apresentou sinais de estagnação, acabou por não ser tão adversa em 2024. No entanto, deparámo-nos com uma conjuntura internacional adversa a que se juntou a instabilidade política nacional, marcada pelas eleições legislativas, em março, e a tomada de posse do novo executivo, em abril.

Este facto, impediu a Associação de fazer uma intervenção política assertiva durante quase todo o primeiro semestre do 2024, não só porque, nos primeiros meses do ano, o governo esteve em funções de mera gestão, mas também porque havia que dar tempo ao novo executivo para se inteirar dos dossiers. Confiava-se que, à medida que o novo executivo fosse tendo melhor e maior conhecimento dos nossos dossiers, seria possível retomar a atuação da ANTRAM.

Se as perspetivas pareciam estáveis, cedo nos apercebemos de que as mesmas não iam ser favoráveis ao desenvolvimento do nosso setor.

O primeiro sinal de que algo poderia não correr pelo melhor ficou desde logo espelhado nas primeiras aparições públicas do novo executivo: a cartilha discursiva elegida para apresentar as linhas de atuação do Ministério com a tutela do setor dos transportes foi reveladora dos obstáculos que nos esperavam.

A Secretaria de Estado da Mobilidade sempre manifestou grande resistência em alicerçar uma relação colaborativa e de trabalho com a ANTRAM.

Para além disso, a insistência na exigência da descarbonização a todo o custo, independentemente da tecnologia existente e do seu custo, assim como a bandeira do transporte ferroviário com primazia sobre os outros modos de transportes, sentenciaram de imediato o nosso setor.

O cancelamento, à última da hora, da presença no 24º Congresso ANTRAM da Secretária de Estado da Mobilidade e a sua total indisponibilidade para, via online, gravar uma mensagem de confiança e compromisso para transmitir ao setor, deitou por terra as expectativas (se as houvesse) dos transportadores.

Apesar deste balde de água fria, foi com fervor e entusiasmo que, no âmbito do congresso anual da ANTRAM, reunimos com o

nosso universo associativo. Falámos sobre os desafios do setor e preparámos o caminho da atuação futura da ANTRAM.

Como podemos ser ouvidos por quem nos Governa foi algo constantemente debatido.

Esperava-se que o Orçamento de 2025 trouxesse medidas concretas para mitigar esses desafios. No entanto, o documento aprovado revelou uma preocupante omissão, ignorando as demandas apresentadas pelos transportadores durante o congresso e que, com muita dificuldade, a Direção da ANTRAM lá conseguiu fazer chegar ao Governo e também aos diversos grupos parlamentares com assento na Assembleia da República.

Não pedimos nada para nós, pedimos sim para um setor que continua a ser considerado, por quem nos governa, o patinho feio dos transportes quando, na realidade, é a espinha dorsal de toda a cadeia de abastecimento e de suma importância para a economia nacional.

Quem assim não pensa que se desengane.

A ausência de medidas concretas e investimentos significativos para este setor, vital para a economia, demonstra uma preocupante falta de visão estratégica por parte do governo.

Algo tem de mudar urgentemente e esperamos que o ano de 2025 seja esse ano.

É imperioso que o executivo reveja as suas prioridades e adote medidas urgentes para garantir a sustentabilidade e a competitividade do transporte rodoviário de mercadorias no país. É tempo de os transportadores, as empresas e também a sociedade civil atuarem como um todo para garantir que o setor receba a atenção que merece.

Não podemos, porém, terminar este editorial sem uma mensagem positiva, ou não estivéssemos nós na quadra natalícia!

Para bem (e para o mal!) é com muito regozijo que, em 2025, a Associação celebra 50 anos de existência.

É tempo de balanço mas também de celebrar todas as conquistas alcançadas, num momento em que o Associativismo tem vindo a perder força mas em que a ANTRAM contraria orgulhosamente essa tendência.

Convidamos, por isso, todos os Associados que, ao longo do ano, partilhem esta efeméride connosco, em vários momentos e alturas particulares que estamos a preparar para vocês (e para nós), pois continuamos a acreditar que juntos fazemos mais e melhor! 🌱



LEVAMOS A ELETRICIDADE MAIS LONGE

CAMIÕES ELÉTRICOS (BEV) URBANOS E REGIONAIS

- Baterias até 624 kWh
- Potência de 230 kW a 450 kW para utilizações urbanas e regionais
- 400 km de autonomia estimada (29t)
- Baterias próprias de carregamento rápido mais ecológicas e com uma vida útil de 1,5 milhões de km: 4 vezes a distância da Terra à Lua

NEW ENERGY PARA UM NOVO MUNDO



scania.pt



SCANIA



23º CONGRESSO ANTRAM

11 - 12 OUT 24

Palácio de Congressos do Algarve
Hotel NAU Salgados Palace | Albufeira

Desafios Emergentes, Moldando o Futuro



O Palácio de Congressos do Algarve foi o palco escolhido para receber a 23.ª edição do Congresso ANTRAM, que decorreu nos dias 11 e 12 de outubro de 2024.

Dia 11 de novembro

Após uma manhã dedicada à recepção dos participantes e ao habitual almoço de boas-vindas, o 23.º Congresso da ANTRAM teve início por volta das 15h30, em Albufeira. O evento reuniu profissionais e especialistas do setor do transporte rodoviário de mercadorias, sob o tema “Desafios Emergentes, Moldando o Futuro”.



Sessão Solene de Abertura

O Presidente da Direção Nacional da ANTRAM, Pedro Polónio, iniciou a sessão de abertura com palavras de agradecimento ao Município de Albufeira, que acolheu o congresso pela quarta vez, sublinhando a hospitalidade e o apoio constantes da região aos transportadores. Pedro Polónio destacou a importância de analisar o presente e o futuro do setor, que enfrenta tanto desafios imediatos quanto questões estratégicas de longo prazo, como a descarbonização e o impacto da inteligência artificial nas operações logísticas.

“Economia e Transportes”

O primeiro painel, subordinado ao tema “Economia e Transportes”, patrocinado pela GALP, foi moderado pela **jornalista da SIC Rosa Oliveira Pinto** e contou com a participação de **Ricardo Costa**, Chairman do Grupo Bernardo da Costa, **João Luís Duque**, Presidente e Professor Catedrático do ISEG, e **Duarte Cordeiro**, economista e ex-Ministro do Ambiente e da Ação Climática.

O início do debate focou-se no impacto da **incerteza económica e geopolítica no setor**, com destaque para a volatilidade dos preços dos combustíveis e as consequências de conflitos internacionais. Um exemplo citado foi o aumento de 10% no preço do petróleo após ataques no Oriente Médio, o que alterou substancialmente os custos operacionais.

Outro ponto importante foi o **papel da União Europeia na transição para um modelo de transporte mais sustentável**, com ênfase na adoção do transporte ferroviário. Contudo, foi referido que o setor rodoviário, apesar dos desafios logísticos urbanos, continua a ser essencial para a distribuição final das mercadorias. A crescente procura por eficiência e rapidez no atendimento às necessidades dos consumidores, impulsionada pela expansão do e-commerce, também foi abordada. **Ricardo Costa** referiu que o setor de transportes terá de se expandir, passando a oferecer soluções não só de transporte, mas também de armazenamento e distribuição.



Rosa Oliveira Pinto (Jornalista / SIC)





Ricardo Costa
(Chairman do Grupo Bernardo da Costa)



João Luís Duque
(Presidente e Professor Catedrático do ISEG)



Duarte Cordeiro (Economista e ex-ministro
do Ambiente e da Ação Climática)

A **incorporação de soluções tecnológicas**, como **link-trailers** e **dual-trailers**, foi apontada como uma forma de aumentar a eficiência, reduzir as emissões de CO₂ e otimizar os custos operacionais. Um exemplo apontado como prova disso mesmo foi o abastecimento de combustível no aeroporto de Lisboa, onde segundo vários estudos a utilização de veículos mais eficientes poderia evitar cerca de 220 mil toneladas de CO₂ por ano. A eficiência foi discutida como uma solução de curto prazo até que o setor se adapte às novas exigências ambientais. As pequenas e médias empresas precisam adaptar-se às pressões por preços competitivos e à crescente exigência por qualidade, sendo a **integração de processos logísticos** uma vantagem competitiva importante.

Foram igualmente abordados os **desafios da ferrovia em Portugal**, nomeadamente a competitividade dos portos portugueses e a rigidez dos investimentos estrangeiros em infraestruturas no país. A ação do governo foi considerada fundamental para apoiar o desenvolvimento do setor, com os oradores a defenderem políticas que incentivem a inovação tecnológica e a competitividade, sem prejudicar o transporte rodoviário. **O governo deve assim garantir uma transição sustentável** que não comprometa a economia, equilibrando as exigências ambientais com o desenvolvimento económico.

A **automação no setor foi debatida**, com a perspetiva de veículos autónomos, mas ficou claro que o fator humano continuará a ser crucial, quer na adaptação às novas tecnologias, quer na gestão. O desafio passa por equilibrar a inovação tecnológica com a manutenção de postos de trabalho e o desenvolvimento das competências necessárias para garantir a sustentabilidade a longo prazo.

O painel abordou também a necessidade da **Europa desenvolver uma estratégia de consolidação** para enfrentar as pressões internacionais. As pequenas e médias empresas europeias, embora valiosas, enfrentam dificuldades para competir com grandes economias como os Estados Unidos e a China, que têm uma estrutura mais centralizada e maior capacidade de resposta a estas pressões. A questão da **colaboração entre o setor público e privado** para promover o desenvolvimento económico sustentável também foi discutida, com uma ênfase especial no aumento do rendimento líquido dos trabalhadores portugueses. O aumento do salário mínimo e a redução do IRS foram apontados como medidas que poderiam impulsionar o poder de compra e atrair mão de obra qualificada. Ao mesmo tempo, foi sublinhada a importância de iniciativas de requalificação da força de trabalho, especialmente à luz da rápida evolução tecnológica e das implicações da inteligência artificial. A **política fiscal** foi outro ponto de debate, com a sugestão de uma simplificação das políticas fiscais no setor dos transportes, de forma a promover o crescimento e a competitividade, sem sobrecarregar as empresas. A **harmonização fiscal na União Europeia** foi vista como um caminho para reduzir disparidades e promover um ambiente mais justo e competitivo.

Sobre a **descarbonização e a transição energética**, ficou claro que, embora essencial para cumprir as metas da União Europeia, este processo **enfrenta obstáculos tecnológicos e económicos**. Os oradores concordaram que a transição deve ser feita de forma equilibrada, dado que muitas das soluções necessárias, como camiões elétricos ou movidos a hidrogénio, continuam a não ser competi-



tivas em termos de preço. O HVO - Gasóleo Verde conhecido por óleo vegetal hidrotratado, por exemplo, embora eficaz na redução de emissões, é mais caro que o diesel.

Falou-se também de que transição energética deve ser acompanhada por um esforço contínuo na procura de **soluções compensatórias**, como a **captura de carbono**, que ainda se encontram em fase de desenvolvimento. A **eficiência energética** foi destacada como uma das principais formas de reduzir emissões, mantendo a competitividade e a sustentabilidade económica. No entanto, a implementação de medidas para o setor dos transportes não está isenta de desafios, como a acessibilidade das tecnologias, a expansão da rede de carregamento de veículos elétricos e a necessidade de repensar políticas de incentivo à compra de veículos individuais. Apesar das dificuldades, os oradores do painel defenderam que as **metas de descarbonização podem ser alcançadas**, desde que o país continue a investir em soluções inovadoras e a monitorizar continuamente o progresso. O objetivo deve ser garantir que o setor se torne mais competitivo através da descarbonização, ao mesmo tempo que contribui para um futuro mais sustentável e menos dependente de fontes externas de energia.

Um dos oradores expressou o seu desconforto com a disparidade entre os esforços das empresas europeias para cumprir as metas ambientais e a falta de compromisso de grandes economias como a China. Criticou-se o facto de, enquanto a Europa enfrenta custos elevados para implementar soluções sustentáveis, outros países não seguem as mesmas exigências, colocando as **empresas europeias em desvantagem no mercado global**.

A questão da **educação do consumidor e a promoção de práticas empresariais sustentáveis** também foram discutidas, com o consenso de que as novas gerações exigem maior responsabilidade das empresas. No entanto, a transição para uma economia mais verde ainda enfrenta desafios, especialmente em mercados fora da Europa, onde as questões ambientais não são prioritárias.



Este 1º painel encerrou com um tema cada vez mais relevante: o **bem-estar no local de trabalho**. Ricardo Costa, do Grupo Bernardo da Costa, destacou a importância de investir na felicidade dos colaboradores. O **“Departamento da Felicidade”**, criado pela empresa, demonstrou que um ambiente de trabalho saudável não só melhora a satisfação dos colaboradores, como também resulta em maior produtividade e lucratividade. Estudos recentes confirmam que **trabalhadores felizes podem ser até 12% mais produtivos, enquanto os insatisfeitos podem ser 30% menos produtivos**. O debate sublinhou a necessidade de uma mudança de mentalidade nas empresas, especialmente nos setores como o transporte e a indústria, onde a implementação de práticas de gestão mais humanizadas ainda está a dar os primeiros passos.

O debate terminou, assim como os trabalhos deste 1º dia, existindo porém um momento mais lúdico, no Espaço de Exposição, onde os congressistas tiveram a oportunidade de conversar com **Ricardo Costa e assinar o seu livro “A Felicidade é Lucrativa”**.

“Inteligência Artificial e Transportes”

A 1ª Sessão do segundo dia do 23º Congresso da ANTRAM foi inaugurada por uma intervenção especial de Bruno Marques, especialista em tecnologia há mais de 20 anos e responsável de soluções na indústria de Energia da Microsoft EMEA, focando-se no impacto da Inteligência Artificial (IA) no setor dos transportes.

Bruno Marques começou por destacar a rápida ascensão do ChatGPT, que atingiu 100 milhões de utilizadores em apenas três meses, como um marco da adoção massiva da IA, tanto no consumo digital como no setor corporativo. “O avanço da IA é irreversível”, afirmou, sublinhando como a tecnologia está a transformar as empresas e a sociedade.

Bruno Marques abordou a evolução histórica da IA, desde os seus primórdios até o impacto dos “modelos fundacionais” e o desenvolvimento de sistemas capazes de criar dados sintéticos e operar em ambientes multimodais. A IA, disse ele, está a transformar a criatividade e a produtividade em várias indústrias, incluindo os transportes. Referiu a relevância de players como a OpenAI e a NVIDIA, destacando a crescente competição por chips de alta capacidade, essenciais para suportar a infraestrutura da IA.

“A Microsoft está a investir massivamente em capacidade computacional”, explicou, mencionando a parceria estratégica com a OpenAI e a importância das GPUs no desenvolvimento de modelos de IA. A competição no setor está a gerar uma verdadeira “guerra logística” por chips, com empresas como a Meta, Google e Tesla a investirem fortemente em tecnologias próprias. Para Marques, as empresas que dominarem essa capacidade terão uma vantagem competitiva clara, referindo-se ao exemplo da Tesla como um caso de investimento em IA de grande escala.

O impacto da IA na produtividade também foi abordado, com exemplos práticos como o “co-piloto” virtual da Iveco, que melhora a eficiência ao permitir que os colaboradores resolvam questões rapidamente. “Este tipo de tecnologia é intuitivo e já é usado por gerações mais jovens, criando uma melhoria significativa nos processos da empresa”, afirmou. A automação foi outro ponto central da discussão, destacando a Mercedes e a Volvo, que já utilizam IA para otimizar tarefas e reduzir custos. Marques apontou como a IA está a transformar a interação com os clientes, com “bots” que agora oferecem um atendimento mais rápido e eficaz.

Em relação à transformação da relação com os clientes, mencionou a evolução dos call centers com IA permitindo uma experiência mais personalizada e eficiente. Além disso, a utilização de realidade aumentada em ambientes industriais foi destacada, com o exemplo da Volvo Penta, que usa sistemas multimodais para melhorar a segurança e eficiência operacional no setor marítimo.

Para concluir, Bruno Marques aconselhou os congressistas a experimentarem as tecnologias no seu quotidiano, sugerindo que comesçassem a familiarizar-se com ferramentas como o ChatGPT ou o Bing.





Os imperativos da Descarbonização do Setor

O 2.º painel do 23.º Congresso da ANTRAM, patrocinado pela REPSOL, foi dedicado à **descarbonização do setor de transportes**, abordando os **desafios e as oportunidades** associadas à **transição energética**.

O painel iniciou-se com uma intervenção especial a cargo de **João Galamba**, ex-ministro das Infraestruturas e ex-Secretário de Estado do Ambiente e da Energia do 23.º Governo e atual consultor na área de Energia, que expôs as exigências da União Europeia para reduzir as emissões de gases de efeito estufa em **55% até 2030**. Galamba **alertou para as dificuldades**, mas também destacou as **oportunidades** que surgem, **como a transição para transportes 100% elétricos**, uma solução cada vez mais competitiva em relação aos motores a combustão.

Em relação à infraestrutura de carregamento, o ex-ministro reconheceu que a **falta de preparação da rede atual representa um obstáculo**, mas afirmou que a eletrificação oferece uma grande oportunidade estratégica, podendo até transformar o setor de transportes pesados num fornecedor significativo de serviços à rede elétrica, com o armazenamento de energia.

O debate que se seguiu, **moderado pela jornalista Rosa Oliveira Pinto**, contou com a participação de **Sérgio Lopes**, Professor Adjunto do Instituto Politécnico de Viseu; **Bruno Faustino**, Gestor da Unidade de Negócio Hidrogénio da PRF – Gás, Tecnologia e Construção; e **Rodrigo Pires**, Diretor de Operações para a Europa da AddVolt. **Sérgio Lopes** reconheceu as metas do **"Fit for 55"** ambiciosas, mas

considerou-as ainda não totalmente realistas, alertando para a **necessidade urgente de ação** para evitar cenários climáticos irreversíveis. **Bruno Faustino**, por sua vez, abordou o **impacto económico das metas**, sublinhando que a adaptação será um esforço coletivo, que exigirá a colaboração de todos os agentes do setor.

Rodrigo Pires reforçou a ideia de que é necessário agir agora para que as metas de 2030 se tornem uma realidade concreta, traduzindo as visões de futuro em ações práticas. Pires deu como exemplo a implementação de **sistemas de refrigeração elétrica**, que mostram a viabilidade da transição para frotas mais sustentáveis. A importância de um **"mix energético"** também foi discutida, com Faustino destacando o hidrogénio como uma alternativa prática para segmentos específicos, embora tenha reconhecido que a eletrificação total ainda está distante.

A questão das **políticas de incentivo** foi levantada por **Sérgio Lopes**, que argumentou que a **descarbonização** não deve ser um fardo exclusivo para os transportadores, mas sim um **esforço conjunto que inclua investimentos em infraestruturas e políticas públicas estáveis**. A necessidade de modernizar as áreas industriais e a criação de infraestruturas de hidrogénio também foi mencionada como essencial para uma transição eficaz. Segundo o especialista,





Sérgio Lopes
 (Professor Adjunto Instituto Politécnico de Viseu)



Bruno Faustino (Gestor da Unidade de Negócio
 Hidrogénio, PRF - Gás, Tecnologia e Construção)



Rodrigo Pires
 (Diretor de Operações para a Europa da AddVolt)

com um número suficiente de postos de hidrogénio seria possível criar rotas para veículos pesados movidos a este combustível.

O debate também se estendeu às **comparações internacionais**, assinalando-se as diferenças nas exigências ambientais na Alemanha e nos países da Escandinávia, onde as restrições ao uso de diesel são mais severas.

No meio destas discussões, um **empresário presente na plateia expressou ceticismo quanto à viabilidade de uma transição completa para veículos elétricos e a hidrogénio**, apontando as dificuldades económicas e de infraestrutura como barreiras a um futuro

sustentável. No entanto, Sérgio Lopes respondeu, reforçando a necessidade de agir com base nas evidências científicas das alterações climáticas, mesmo que as soluções ainda não sejam perfeitas. O painel terminou com uma **reflexão sobre o papel de todos os setores na descarbonização**, com um congressista a afirmar que a responsabilidade é partilhada e que o setor dos transportes tem um peso significativo nesta luta. O consenso foi de que a construção de uma infraestrutura robusta e a adoção de soluções como biocombustíveis, junto com políticas de apoio, são fundamentais para uma transição ecológica bem-sucedida.





Depois de almoço, teve início a já habitual reunião de associados, patrocinado pela Kögel Trailer: um momento em que os congressistas têm a oportunidade de expôr as suas preocupações, abordar os desafios do setor mas também dar ideias e sugestões para o futuro.

Após o vídeo do patrocinador, onde alguns representantes da empresa destacaram as mais recentes novidades da Kögel em Portugal – incluindo o reforço da sua presença no país com a inauguração de uma nova sucursal em Mangualde e a expansão da rede de assistência ao cliente, agora com quatro novos pontos de atendimento distribuídos de norte a sul – teve início a sessão.

Primeiramente tomou da palavra a **Diretora Geral da ANTRAM Ana Souta**, que fez um balanço sobre a atuação da ANTRAM ao longo do ano de 2024, a nível nacional e internacional.

No **plano internacional**, Ana Souta discutiu o impacto das recentes eleições europeias e a reestruturação da União Europeia, enfatizando dossiês prioritários como a **revisão da Diretiva da Carta de Condução**. Entre as principais mudanças, destacou a proposta de **redução da idade mínima para condução e o reconhecimento de formações de motoristas de países terceiros**. “Essas adaptações são essenciais para moldar o setor às novas realidades,” apontou. Além disso, mencionou a relevância da **uniformização das normas de emissão de carbono**, que irá influenciar diretamente as metas de redução de emissões para 2030 (45%), 2035 (65%) e 2040 (90%). Outro tema destacado foi a **revisão das regras de peso e dimen-**



ões dos veículos, permitindo que se transportem até 44 toneladas em viagens internacionais, uma medida vista por Ana Souta como “um desafio e uma necessidade para aumentar a eficiência do setor, mas que exige cautela para não elevar os custos operacionais.” A ANTRAM encomendou um estudo à DEKRA, que apontou para um aumento de quase 15% no consumo de combustível com essa nova carga.

Quanto à tecnologia, Ana Souta alertou para o **atraso na substituição dos tacógrafos analógicos e digitais pelos modelos inteligentes de versão 2**, cujo cumprimento é necessário até ao final de 2024, mas que ainda está com apenas **33% de adesão**. A ANTRAM, em conjunto com a IRU, tem pressionado a Comissão Europeia para uma extensão do prazo ou um período de tolerância de seis meses, de forma a que as empresas possam realizar a mudança sem sofrer penalizações.

O **regime de gasóleo profissional** foi outro ponto abordado. Ana Souta salientou a manutenção de certos benefícios, como o limite de 50 mil litros de combustível, superior aos 40 mil do regime regular. A **alteração na forma de cálculo para o reembolso do combustível** também foi destacada, passando a considerar o total mensal de abastecimentos, o que, segundo Ana Souta, “facilita um pouco a vida dos transportadores.” A ANTRAM defende a ampliação do acesso ao regime e a permanência dos limites atuais, além de uma **implementação mais rápida do sistema de reembolso de GNL**, agora adiado para 2025.

No campo fiscal, Ana Souta abordou o incentivo para renovação de frota, especialmente para veículos de maior porte e com emissões reduzidas, uma medida que considera crucial, mas que ainda é incerta para 2025. Além disso, destacou as **dificuldades com o Imposto Único de Circulação (IUC)** e as **divergências na categorização dos veículos**, o que gerou interpretações distintas pela Autoridade Tributária.

Em termos de mobilidade, Ana Souta enfatizou a **necessidade de maior fiscalização contra o transporte irregular** e a urgência de **apoio financeiro para a instalação dos novos tacógrafos**. Ressaltou que os 2,5 milhões de euros destinados pelo Conselho de Ministros para este fim são insuficientes, defendendo uma ampliação dos fundos para cobrir todas as empresas.

A Diretora Geral da ANTRAM também abordou as mudanças administrativas e de infraestrutura, mencionando o impacto negativo das alterações nos processos do IMT, que visavam maior eficiência, mas resultaram em novos desafios, afirmando que “em vez de ajudar, piorou.”

Encerrando a sua intervenção, **destacou os esforços da ANTRAM em candidaturas para fundos de descarbonização e digitalização** e comentou as negociações do contrato coletivo de trabalho, que permanecem complexas, com pedidos sindicais de aumentos significativos que podem representar um desafio adicional para o setor.



No debate que seguiu a intervenção de Ana Souta, os congressistas abordaram uma série de questões que afetam diretamente o setor de transportes, destacando-se principalmente as preocupações com os aumentos salariais e a produtividade. Entre os temas discutidos, destacam-se:

Aumento Salarial e Produtividade

O impacto do aumento do salário mínimo foi um dos pontos centrais. Pedro Polónio, Presidente da Direção Nacional, afirmou que, apesar do aumento do salário mínimo para 870 euros e a previsão de novos aumentos, o setor ainda enfrenta dificuldades em aumentar a produtividade. “A produtividade é um conceito básico: é fazer mais com menos tempo possível, e isso continua a faltar no nosso setor”, disse, destacando a necessidade de melhorar a eficiência para enfrentar os custos crescentes.

Canal de Comunicação e Regime de Folgas

Foi sugerido a criação de um canal de comunicação entre as transportadoras e a ANTRAM para resolver problemas operacionais, como os tempos de carga e descarga. Pedro Polónio sublinhou: “Às vezes,

somos prejudicados por erros menores nas empresas que não têm noção da situação”. A questão das folgas e compensações também gerou discussão, com Pedro Polónio reafirmando a necessidade de respeitar o regime estipulado pelo Código de Trabalho, mas sugerindo flexibilidade para compensações adicionais quando necessário.

Desafios Fiscais e Ambientais

Outro tema importante foi a questão fiscal, incluindo o Imposto Único de Circulação (IUC) e o gasóleo profissional. Pedro Polónio criticou a aplicação de taxas iguais para combustíveis alternativos, como o HVO, que reduzem as emissões de CO2, e pediu maior apoio para a transição energética. A falta de apoio financeiro adequado para a modernização da frota também foi abordada, com Polónio comparando os escassos subsídios em Portugal com os de outros países da União Europeia. “É ridículo. Comparado com os 12.500 euros oferecidos na Espanha, os 350 euros por empresa são insuficientes.”

Regulamentação dos Duotrailers e Infraestruturas

A regulamentação dos duotrailers, um modelo que poderia au-



mentar a eficiência do transporte, também foi debatida. Pedro Polónio relatou as dificuldades em avançar com esta proposta, afirmando que a resistência em Portugal está relacionada com limitações infraestruturais. Além disso, foram discutidas as novas restrições nas zonas de emissões reduzidas e a falta de apoio governamental para as empresas que se precisam de adaptar às mudanças.

Portagens e Concessões

Polónio criticou os custos elevados das portagens, especialmente no eixo Lisboa-Porto, e o modelo de concessões que perpetua o ciclo de aumento de custos para os transportadores. “É a realidade do nosso país, não é uma realidade fácil”, destacou. O impacto das novas proibições de tráfego de caminhões também foi discutido, com uma preocupação particular sobre o Porto de Leixões e a necessidade de mais diálogo entre o governo e os transportadores para evitar medidas prejudiciais ao setor.

Isenção das Mais-Valias e Burocracia

A questão das mais-valias fiscais e a burocracia no setor também estiveram em foco. Pedro Polónio lembrou que a reintrodução da isenção das mais-valias foi uma vitória importante,

mas que a medida não está refletida no orçamento deste ano. “Estamos a falar de até 3.000 euros por cada viatura vendida”, afirmou. A morosidade do IMT e a dificuldade de legalizar veículos também foram mencionadas como barreiras para o progresso no setor.

Mobilização e Ações de Protesto

O clima de frustração levou a discussões sobre possíveis ações de protesto, como “buzinões” em frente ao IMT ou ações diretas junto ao Ministério da Mobilidade, caso não haja avanços nas questões fiscais e burocráticas. Pedro Polónio deixou claro: “Se for necessário lutar, iremos fazer o que for preciso.”

Em resumo, o debate no Congresso da ANTRAM revelou a insatisfação do setor com a falta de apoio governamental e a pressão fiscal crescente. A direção da ANTRAM comprometeu-se a continuar defendendo os interesses dos transportadores e a buscar soluções para os desafios fiscais, ambientais e infraestruturais que impactam o setor.



Intervenção Especial Motivacional

Paulo Ferreira

A última sessão do 23.º Congresso ANTRAM trouxe uma abordagem inspiradora com Paulo Ferreira, coach executivo, que aprofundou o conceito de “Equipas de Alto Desempenho”. Recorrendo a exemplos do desporto e da gestão, Paulo Ferreira apresentou estratégias para otimizar resultados, destacando os recursos mais escassos: tempo, dinheiro e energia. “O ponto de partida é claro: saber onde estamos e para onde queremos ir”, afirmou.



Entre conceitos e práticas, o coach enfatizou que o verdadeiro desafio não é abandonar a zona de conforto, mas expandi-la gradualmente. “O segredo está em torná-la maior todos os dias”, explicou, enquanto conduzia um exercício dinâmico com a plateia para demonstrar a importância da agilidade e da colaboração em cenários inesperados.

Consistência: o motor do desempenho

Outro ponto central foi a consistência. Paulo Ferreira alertou para os riscos de depender exclusivamente da motivação: “A motivação é como um banho, precisamos renová-la diariamente.” Contudo, é na consistência que os resultados ganham forma. Num exemplo prático ilustrou o impacto de pequenos esforços consistentes: numa cadeia comercial, vender apenas mais um item por dia poderia gerar milhões anuais.

“Os resultados não aparecem de imediato”, lembrou o coach, destacando a necessidade de alinhar expectativas e ações de forma contínua. Este princípio foi reforçado com humor ao partilhar uma experiência pessoal no ginásio: “Duas semanas depois, resultados? Zero. Mas, com consistência, tudo muda.”

Comunicação e alinhamento de equipas

Outro destaque foi a importância de uma comunicação eficaz dentro das organizações. Termos subjetivos como “urgente” muitas vezes causam confusão em vez de ação. “É essencial calibrar as expectativas e clarificar significados”, afirmou, sublinhando que a verdadeira comunicação vai além das palavras: trata-se de criar um entendimento comum. Neste contexto, Paulo Ferreira instigou os participantes a refletir sobre a



força coletiva de uma equipa com objetivos claros. “Se todos trabalharmos alinhados, o impacto é inevitável”, reforçou.

A cultura como pilar central

A construção de uma cultura sólida foi apontada como essencial para o sucesso sustentável. Citando Peter Drucker, Ferreira lembrou que “a cultura come a estratégia ao pequeno-almoço”, destacando que mesmo equipas menos talentosas podem superar as mais habilidosas com uma base cultural robusta.

Os participantes foram desafiados a “colocar-se em causa”, numa postura de autorresponsabilização essencial para o crescimento. “Perguntar ‘o que poderia ter feito diferente?’ é o ponto de partida para a excelência”, sublinhou.

Motivação, gatilhos e liderança responsável

A sessão explorou ainda os quatro gatilhos que movem equipas: novidade, reconhecimento, certeza e conexão. Identificar e trabalhar essas motivações, que variam conforme o contexto, é crucial para liderar com eficácia. “Liderar não é sobre status, mas sobre responsabilidade e sensibilidade à realidade”, destacou Paulo Ferreira, lembrando que grandes líderes se distinguem pela capacidade de empoderar as suas equipas e promover uma cultura de crescimento genuíno.

A sessão encerrou com uma mensagem inspiradora, reafirmando o papel transformador de equipas bem alinhadas e culturas sólidas. “Faz o melhor que podes, onde estás, com o que tens”, concluiu Paulo Ferreira, deixando uma reflexão prática para os desafios diários do setor.

galp



KÖGEL



NORS
VOLVO



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



ARQUICONSULT
Your success. Our solutions.



BRIDGESTONE
Solutions for your journey



F.R.E.G.O.
CORRETORES DE SEGUROS - INTERMEDIÁRIOS SEGUROS



Prémios Fidelidade ANTRAM


Após uma série de debates e apresentações que marcaram esta edição, foi o momento de destacar as empresas que, em 2023, se sobressaíram em diversas categorias nos serviços prestados pela ANTRAM. Entre elas, Transportes Broliveira LDA foi reconhecida na categoria Formação 2023, na Categoria Auditoria 2023, a Transportes São Luís LDA e na categoria Consultoria 2023, a Transportes Bernardo Marques, SA. As empresas premiadas receberam um voucher no valor de 250 euros para utilizarem em serviços ANTRAM.



SESSÃO DE ENCERRAMENTO

O Presidente da ANTRAM iniciou o discurso de encerramento refletindo sobre o compromisso da equipa que lidera há 11 anos, destacando algumas características essenciais que considera fundamentais: compromisso, foco, consistência e entrega. “É com esse foco e compromisso que prometo continuar a trabalhar, eu, na qualidade de Presidente, por mais um ano”, afirmou. Entre os pontos abordados no discurso, o Presidente mencionou os avanços discutidos durante o congresso, com destaque para os desafios das transições energéticas e os benefícios que estas podem trazer para o setor. Sublinhou também a importância de envolver as novas gerações no processo, afirmando: “Vamos manter o contacto com os jovens ao longo do próximo ano, promovendo uma futura transição e novas equipas que possam dar continuidade ao trabalho feito”.

Finalizou agradecendo ao Departamento da ANTRAM e a todos os presentes, destacando a importância das críticas construtivas e o reconhecimento do esforço da equipa. Em tom de humor, encerrou desejando uma “grande salva de saltos”, arrancando sorrisos da audiência e encerrando a 23ª edição do Congresso com um ambiente leve e positivo.

A ANTRAM reafirma, assim, o compromisso com os desafios do setor e o desejo de crescimento e inovação contínuos. 



NORS

Levamos a mobilidade mais longe.

Movida pela ambição e progresso, e assente no legado de mais de 90 anos, a Nors adapta-se às necessidades do mercado e transforma-se para oferecer serviços, soluções e equipamentos de referência para que tudo funcione melhor, todos os dias.

Making it work.

Fazer acontecer.

Trucks
and Buses

Construction
Equipment

Agro

Aftermarket

Ventures

nors.com







Agradecimento

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

A ANTRAM agradece a estes dois parceiros toda a disponibilidade, ajudando com a sua participação que o 23º Congresso ANTRAM fosse um sucesso.





FORTALECENDO A COMUNIDADE DAS **BOLSAS DE CARGAS**

- Cobertura Europeia
- Segurança incomparável
- Foco no cliente

No complexo mundo das bolsas de cargas, onde cada decisão conta e cada rota é crucial, a **Wtransnet**, parte da Alpega, ajuda-o a alcançar o sucesso.

Expanda os seus horizontes.
Faça o seu negócio crescer.



+350.000

Ofertas
Diárias

Encontre parceiros confiáveis.
Entregue com confiança.



+85.000

Transportadores
verificados

Converta **quilómetros**
em benefícios.



-25%

Reduza viagens
em vazio

Receba **orientação especializada**
em cada passo.



100%

Conta com um
gerente pessoal

Juntos, criamos uma plataforma segura e confiável que conecta transportadores e transitários, a rede mais aberta e verificada da Europa. **O nosso compromisso baseia-se em três princípios fundamentais: ampla cobertura europeia, segurança excepcional e atenção centrada no cliente.**



**ENTRE EM
CONTATO**



Luís Aguiar-Contraria

Presidente da Escola de Economia e Gestão da Universidade do Minho

Tem manifestado bastante preocupação com os fatores condicionadores do desenvolvimento económico nacional. Quais são?

A resposta tem duas partes distintas.

Uma é que, até agora, o nível da educação média da população era um fator que vinha condicionando o país mas que eu penso que o deixará de ser no futuro.

Não é algo que eu veja com preocupação neste momento pois estamos a convergir. Durante muito tempo, se olhássemos para dados de 2000 a 2005 e víssemos as qualificações médias do trabalhador português, elas eram francamente abaixo das da União Europeia.

Acho que isso, em grande medida, explica porque é que os países do leste nos estão a apanhar com alguma facilidade e até a ultrapassar.

Porque eles, de facto, quando aderiram à União Europeia, partiram com um nível de educação muito mais alto do que o nosso e isso permite-lhes almejar um patamar mais elevado e crescer rapidamente até lá chegar. Mas eu acho que isto é um problema que está a desaparecer.

Quando olhamos para os segmentos mais jovens da população, os nossos níveis de educação já são semelhantes ou até acima da média europeia.

A cada ano que passa, mesmo com o nível da emigração de tantos jovens, as pessoas que saem do mercado de trabalho têm uma média de qualificações bastante baixa e, em compensação, os jovens que entram têm qualificações muito elevadas, bem acima da média.

Isto era uma condicionante muito grave que desapareceu.

O outro fator condicionador, quando olhamos para os últimos 20 anos, é a nossa dívi-



da pública, sempre elevada, o que implica sempre uma restrição enorme nas políticas públicas que podem ser levadas a cabo.

E, no nosso caso, a crise das dívidas soberanas, seguramente, atrasou-nos economicamente mais alguns anos. Numa nota menos positiva, temos o contexto externo. Além da incerteza que é causada pela guerra na Ucrânia e de um movimento antiglobalista, quando olhamos para o mundo como um todo, vemos que a Europa tem sido das regiões menos dinâmicas nos últimos 10, 15 anos ou até 20 anos.

Estamos a convergir para os países mais ricos da União Europeia, mas esta está a crescer pouco e não vejo nada no futuro próximo que permita inverter isso.

Mas parece que os dirigentes europeus co-

O facto de tantos jovens licenciados saírem para a Alemanha, Holanda e Inglaterra, mostra que o nosso nível de ensino é bastante bom, é competitivo a nível internacional.

O que é importante é manter os jovens na escola e dar-lhes competências até uma idade avançada, para que se habituem a aprender.

meçam a ter consciência disso, a querer enfrentar esse problema, de que é expressão o Relatório Draghi. De qualquer forma, eu diria que essa é uma condicionante externa muito importante.

Em relação à questão do capital humano, referiu que Portugal já está num nível positivo de qualificação dos seus trabalhadores. Acha que já temos condições para que o capital humano possa ser a tal aposta que vai fazer crescer as empresas? E esse é o ponto mais importante para o desenvolvimento do país?

Para mim, é claro que sim.

E é por eu considerar isso que, nos últimos anos, comecei a ter uma visão mais otimista, por achar que, a esse nível, Portugal começa a estar bem.

Se daqui a 10 anos nós não convergirmos verdadeiramente com a média da União Europeia, então aí terei de rever as minhas teorias. Mas, para já, não tenho motivos para isso. Até porque, nos últimos anos, temos crescido razoavelmente bem.

E quando se fazem inquéritos a empresas internacionais e se lhes perguntam quais são os fatores de atratividade em Portugal, não há queixas em relação à qualidade dos nossos recursos humanos.

O facto de tantos jovens licenciados saírem para a Alemanha, Holanda e Inglaterra, mostra que o nosso nível de ensino é bastante bom, é competitivo a nível internacional. Se nós temos universidades que ministram um ensino que é reconhecido internacionalmente e se temos cada vez mais jovens a licenciarem-se, realmente não vejo motivos para sermos pessimistas.

Claro que se entrarmos em guerra, uma guerra total na Europa, nada do que eu estou aqui a dizer interessará muito.

Mas, acha que é positivo o estado da educação no nosso país, a qualidade do ensino que as nossas escolas ministram?

Há um aspeto importante: os efeitos de boas ou más políticas na educação demoram 15 a 20 anos a verificarem-se.

Eu sou muito crítico com o que se tem passado nos últimos 8 a 10 anos.

Acho que não se tem investido verdadeiramente na escola pública, o que põe em causa o seu papel como inovadora social.

A situação de estarmos com milhares e milhares de alunos sem aulas, a falta de professores, tudo isso é sinónimo de mau investimento na Educação. E isso vai ter efeitos negativos daqui a 15 ou 20 anos. Finalmente, vejo um governo preocupado com este assunto, com o maior problema que existe neste momento que é a falta de professores. Não é só o governo: é a própria opinião pública que começa a compreender as reivindicações dos professores. Se há menos professores do que os que são necessários, é preciso tornar a carreira mais atrativa, seja na posição na carreira, seja através de novas carreiras ou de melhores salários.

O custo de não termos professores a todas as disciplinas e de não investirmos na escola pública é enorme.

Os últimos anos a esse nível têm sido maus mas acho que, depois dos números terem sido apresentados de forma tão clara, os dados, neste momento, estão lançados: é perfeitamente claro para toda a gente e para a opinião pública que há um problema na educação de falta de professores.

Mas, ainda em relação ao tema da educação, como é que vê a dicotomia entre ensino científico-humanístico e ensino profissional, quer de nível secundário quer superior?

O ensino profissional é desvalorizado em Portugal. E não tem de ser. Na Alemanha é uma alternativa perfeitamente comum.

O que é importante é manter os jovens na escola e dar-lhes competências até uma idade avançada, para que se habituem a aprender.

Um dos problemas de pessoas que entram no mercado de trabalho demasiado cedo é que rapidamente aprendem a fazer o que lhes dizem, mas não aprenderam a aprender. Num mundo em constante evolução, como é o nosso, que nos obriga a mudar de carreira tantas vezes, o saber aprender e o saber adaptar-se a uma nova função e a uma nova realidade é importante.

Eu diria que ambos os ensinamentos podem cumprir perfeitamente essa função e não os vejo, de forma alguma, como incompatíveis. Qualquer estigma sobre o ensino profissional que ainda persista devia desaparecer.

Outro tema que refere é a falta de capital, no sentido de investimento. Este seria um dos fatores que explicariam o nosso atraso e o facto de sermos relativamente pobres... Qual é a sua visão sobre este tema?

Quando, nos anos 90, se realizaram uma série de privatizações e um retorno do setor

A situação de estarmos com milhares e milhares de alunos sem aulas, a falta de professores, tudo isso é sinónimo de mau investimento na Educação

empresarial do Estado para o setor privado, essas privatizações foram mal feitas.

Muitas das empresas foram devolvidas, entre outras, aos seus antigos donos, os quais estavam descapitalizados. Pelo que ficamos com muitos capitalistas altamente endividados. E isso foi um problema pois a forma, depois, de assegurar que essas empresas tinham rentabilidade suficiente, foi criar uma série de mercados protegidos, que é algo que enfraquece a economia. É algo que está na gênese do capitalismo português dos anos 90...

Por outro lado, desde 2000 que as nossas taxas de poupança são muito baixas. Ora, é a poupança que alimenta o investimento. E o facto de as taxas de poupança em Portugal serem tão baixas, faz com que não haja capital nacional suficiente para investir e tem de se recorrer em grande medida a déficits externos, ao investimento estrangeiro.

Porém deixe-me salientar uma nota positiva. O investimento direto estrangeiro começa a ter outra qualidade: começamos a conseguir atrair bom investimento direto estrangeiro que nos poderá ajudar a ser mais produtivos.

O que nós temos, neste momento, é um IRC complicado (...) que leva as empresas a dedicarem muitos recursos para, legalmente, pagar menos impostos; estão a dedicar imensos recursos para baixar a taxa (de IRC) quando deviam estar a investir esses recursos

Em relação ao tema da fiscalidade, também tem defendido um sistema mais simples.

Quais é que são os principais vetores que defende nesta matéria? Tem tido a preocupação de compatibilizar a redistribuição com a competitividade das empresas?

Deixemos de lado a questão sobre o nível dos impostos. Suponhamos que queremos manter as receitas fiscais que recebemos das empresas. Ainda assim, temos um IRC demasiado complicado e penalizador.

As maiores empresas, naturalmente, têm maiores lucros e, como o IRC é progressivo, por causa da derrama estadual, pagam mais impostos. Adicionalmente, o sistema

é tão complicado que leva as empresas a dedicarem muitos recursos para, legalmente, pagar menos impostos.

Uma empresa que tenha uma dimensão razoável, que queira maximizar os lucros, tem de dedicar recursos consideráveis à otimização fiscal.

Portanto, em vez de estar a investir esses recursos em melhorar o seu produto, em ser competitiva em mercados internacionais, está a despendê-los em otimização fiscal.

O que é ótimo para a empresa, é desastroso para a economia: o investimento que é feito em otimização fiscal não é dedicado a tornar a empresa mais produtiva.

Quando dizemos que o IRC é muito alto em Portugal, há sempre alguém que diz que não, pois a taxa efetiva de IRC é relativamente baixa. E não percebem que é exatamente esse o problema. O problema é que a taxa de IRC, para as empresas maiores, vai aos 30 e tal por cento mas depois as empresas pagam taxas efetivas muito inferiores. Ou seja, estão a dedicar muitos recursos para baixar a taxa quando deviam estar a investir esses recursos!

Era preferível a taxa ser logo baixa...

Era preferível a taxa ser logo baixa e não haver estes alçapões todos, estas curvas todas. Aí, as empresas já se dedicavam, se queriam maximizar os lucros, a investir, a ganhar mercados, a produzir melhor, a fazer melhores campanhas de marketing...

Eu não tenho dúvidas de que isto é uma complicação relevante.

A quantidade de impostos, taxas e taxinhas que existe é absurda!

E, simultaneamente, a quantidade de subsídios que existe também é absurda.

Preferia, mil vezes, que se reduzisse isso tudo, de forma a manter o nível geral dos impostos, mas de uma forma muito mais simples.

Quanto ao IRS, este é tão progressivo que já nem de esquerda é.

É difícil alguém aceder à classe média através do seu trabalho. Porque mal começa a ganhar um bocadinho mais, paga uma taxa de IRS altíssima.

O nosso IRS é tão progressivo, que até a mobilidade social afeta!

E, por isso, depois criamos taxas preferenciais para estrangeiros, para jovens...

O mercado de trabalho já não é tão inflexível

Outro tema que também normalmente é muito invocado como prejudicial para a competitividade das empresas é a questão do mercado de trabalho e da sua pouca flexibilidade. Até que ponto é que este tema é relevante para a competitividade nacional?

Eu penso que nos habituámos a ter esse discurso e nos esquecemos de que a realidade tem vindo a mudar. O mercado de trabalho já não é tão inflexível como era antes. Tenho dificuldade em ver nisso um grande entrave ao desenvolvimento do país.

Já não é praticamente impossível despedir um trabalhador como era há uns anos atrás. Conheço um caso, dos anos 90, de um condutor que foi apanhado mais de uma vez pela polícia a conduzir com excesso de álcool e, mesmo assim, a empresa não o conseguiu despedir. Não acredito que estes casos caricatos se mantenham.

Atualmente, não tenho ideia de que os empresários estrangeiros tenham receio do mercado de trabalho português.

Outra matéria que também tem abordado é o tema da regulação. O que é, para si, uma boa regulação?

Nós temos reguladores nalguns setores, como nas comunicações, por exemplo. São setores importantes mas que têm custos de entrada muito elevados pelo que, naturalmente, são mercados em que existem poucas empresas.

No mercado das comunicações, por exemplo, tínhamos, até ao leilão do 5G, três grandes empresas. São setores que estão protegidos da concorrência que se podem classificar como oligopólio.

O papel do regulador é obrigar as empresas que funcionam em oligopólio a comportarem-se como se fossem concorrenciais, como se tivessem grande concorrência.

É obrigá-las a baixar os preços, sem baixar a qualidade.

O que a ANACOM fez, na altura do leilão dos 5G, foi empenhar-se em que houvesse um novo operador de telecomunicações em Portugal.

E teve de enfrentar, inclusivamente, o discurso do primeiro-ministro, António Cos-



PERFIL

Luís Aguiar-Conraria é Presidente da Escola de Economia e Gestão da UMinho. É professor Catedrático da Escola de Economia e Gestão, e doutorado em Economia pela Cornell University. Já foi Presidente do Conselho de Escola, Diretor do Departamento de Economia e Vice-Presidente para a Investigação e Internacionalização da Escola de Economia e Gestão.

Tem cerca de quatro dezenas de artigos publicados em revistas científicas internacionais, é coautor de três livros sobre a Economia Portuguesa e autor de um livro de divulgação.

Já recebeu diversas bolsas FCT. Em 2011, recebeu o Prémio Gulbenkian para a Internacionalização das Ciências Sociais e, em 2010 e 2013, o Prémio de Mérito na Investigação, EEG/UMinho. Os seus trabalhos académicos já foram citados cerca de 2000 vezes por outros autores.

As suas áreas principais de investigação são quatro: Aplicações de Wavelets à Economia; Economia Política; Economia portuguesa; e Ciclos macroeconómicos.

É membro do Comité de Datação de Ciclos Económicos da Fundação Francisco Manuel dos Santos.

Tem colaboração regular com os media. Atualmente, é colunista no semanário Expresso e membro do Fora do Baralho, na Rádio Observador.

ta, no Parlamento, a atacar de uma forma bastante violenta a ANACOM, porque o processo estava a demorar muito tempo, quando estava a demorar muito tempo por um excelente motivo.

Porque a direção da Anacom procurou, neste leilão, trazer um novo player. E conseguiu. Em consequência, estamos a ver agora a DIGI no mercado das telecomunicações e com uma oferta de preços muito mais baixa do que a da concorrência.

É uma regulação ativa que obriga as empresas a comportarem-se de forma concorrencial.

Outro tema igualmente importante é o da justiça, da sua falta de celeridade.

Como é que o encara e até que ponto é que ele tem sido um fator de perturbação da nossa eficiência económica?

Uma justiça ou tribunais pouco eficientes e lentos introduzem um elemento de incerteza no investimento. E se há coisa que, quando se faz um investimento, as empresas gostam de minimizar, é a incerteza.

Neste momento a aleatoriedade das decisões dos tribunais é demasiado grande. São demasiadas as vezes em que, para casos idênticos, juízes diferentes decidem de forma diametralmente oposta e isso, obviamente, traz incerteza, traz insegurança e estimula a conflitualidade.

Adicionalmente, a morosidade também é terrível.

Outros sistemas de justiça que seguem os

mesmos princípios jurídicos que o nosso, como o espanhol ou o francês já se tornaram mais eficientes.

Também o princípio da legalidade que obriga as autoridades a investigarem toda e qualquer denúncia sem, formalmente, pelo menos, ponderarem a probabilidade de sucesso, faz com que se desperdicem recursos em casos perdidos, casos que dificilmente darão em algo.

Todos nós vemos isso, a quantidade de casos que chegam a tribunal, depois de investigações prolongadas, e em que, depois, se conclui que é tudo inocente ou em que apenas uma fração dos réus é condenada. Traduz-se num desperdício enorme de recursos, que exigiriam mais gestão, até na escolha dos processos a tratar.

(...) com os níveis de salários baixos que nós praticamos, os jovens facilmente conseguem alternativas melhores lá fora

Voltando ao tema do capital humano, referiu que há muitos jovens que vão para o estrangeiro. O problema da fuga de cérebros... O que é que Portugal pode fazer para os reter mais?

Mais importante do que o país dar condições para os jovens cá ficarem, o que é ver-

dadeiramente importante é dar condições aos jovens para desenvolverem os seus projetos de vida. Eu tenho a ideia de que isso é pouco estimulado em Portugal.

Um jovem que queira ser empreendedor, que precisa de capitais iniciais, encontra barreiras que, em países mais dinâmicos, não encontra. Eu acho que isso é que é o problema.

É evidente que, com o nosso ensino, que, claramente, é competitivo a nível internacional, com os níveis de salários baixos que nós praticamos, os jovens facilmente conseguem alternativas melhores lá fora. E é preciso, basicamente, trabalhar nisso: oferecer soluções que sejam competitivas. O aumento das qualificações dos nossos jovens foi tão rápido nos últimos anos que nós, se calhar, não tínhamos economia para isso tudo. Parece-me que isso começa a acontecer.

Adicionalmente, se os jovens voltarem, é ótimo. Nesse caso diria que até foi bom emigrarem, ganharem experiência de vida e trazerem novas competências profissionais para Portugal.

Medidas como a do IRS Jovem, admito que tenham algum efeito. O que me parece é que introduzem uma complicação tão grande no nosso sistema fiscal e, do ponto de vista equitativo, são tão questionáveis que me parece um caminho muito, muito arriscado. Não sei se os empregadores não se vão ajustar facilmente: sabem que os jovens pagam

menos IRS e, portanto, vão pagar salários mais baixos...

E também acho que os diferenciais para os salários lá fora são tão grandes que o impacto que isto pode ter não será muito significativo. Veremos.

Falando agora de injustiça intergeracional, em que é que está a pensar?

Estou a pensar na segurança social. No facto de, havendo cada vez menos jovens para a quantidade de reformados que existe, para a quantidade de pensões que são pagas, isso obrigar a que haja uma forte carga em cima da população ativa para pagar as atuais pensões, que foram calculadas de acordo com um sistema que é muito mais favorável do que o sistema que os jovens vão ter quando se reformarem. As fórmulas de cálculo que se irão aplicar daqui a alguns anos, são muito menos generosas do que as atuais.

Isso parece-me injusto e errado.

E a forma como se aumentam pensões, sem terem atenção a quem está a pagar... As políticas eleitoralistas têm aqui, se calhar, um peso relevante... Se calhar é inevitável: como o país está muito envelhecido, os mais velhos têm forte peso eleitoral. Ainda por cima as pessoas mais velhas têm taxas de participação eleitoral mais elevadas que os jovens.

As contas da segurança social são bastante melhores do que há uns anos, precisamente graças ao fluxo de imigrantes

Ligado a este problema das gerações temos o problema demográfico. Até que ponto é que a imigração pode ser a solução para

este problema? Não só em termos de mão de obra, mas também em relação ao equilíbrio da segurança social.

Se pusermos de lado os eventuais problemas de integração, a imigração é a resposta a muitos dos nossos problemas.

As contas da segurança social são bastante melhores do que há uns anos, precisamente graças ao fluxo de imigrantes que nós temos e que contribuem para o sistema de segurança social.

Adicionalmente, os imigrantes, mesmo com poucas qualificações, são pessoas dinâmicas, ambiciosas, com capacidade de iniciativa.

Um forma de evitar eventuais problemas de integração, será entrarem em Portugal via ensino superior.

Olhando um bocadinho para os fatores exógenos da nossa economia, até que ponto é que eles vão influenciar negativamente ou positivamente a nossa evolução económica?

Estou a pensar, na eleição de Donald Trump, no conflito do Médio Oriente, na posição da China e a sua relação com a Europa, o menor ritmo de crescimento económico desta... Como é que olha para todos estes fatores do ponto de vista da evolução económica do nosso país?

No caso da guerra da Ucrânia, já nos adaptámos a ela.

O perigo que existe é se houver um agravamento, ao ponto de a Europa entrar em guerra. Nesse cenário, teríamos que transformar a nossa economia numa economia de guerra.

Mas, no cenário presente, mesmo nos mercados internacionais, os preços do petróleo e do gás já se equilibraram e já temos

(A pandemia) mostrou-nos (...) que há uma nova forma de organização de trabalho

muitas alternativas. Portugal até esteve mais protegido do que os outros países europeus porque temos um peso forte das renováveis e, de facto, o gás não nos chega via Rússia. O problema do proteccionismo e de este crescer, isso pode acontecer via China ou via Trump, é um problema para a nossa região como um todo.

Se o mundo for mais protecionista, o mundo, como um todo, perde. Todos ficaremos mais pobres do que numa economia mais globalizada.

Em relação ao tema da pandemia, até que ponto é que as medidas restritivas que foram tomadas na altura tiveram um impacto negativo no nosso desenvolvimento económico? Isso já está completamente ultrapassado?

Um dos aspetos negativos verificou-se com as escolas fechadas e com o ensino à distância, em que os alunos com menos condições em casa e com pais com menos capacidade para os apoiarem, ficaram altamente prejudicados. E não houve nenhum plano de recuperação que sequer mitigasse os problemas que foram criados. E são coisas que se vão notar daqui a 15 ou 20 anos, nomeadamente ao nível do crescimento económico.

Mas há sempre aspetos positivos que devemos salientar. A economia recuperou depressa, foram poucas as empresas que foram à falência por causa do Covid. O turismo recuperou...

E esse retomar da atividade económica fez com que não houvesse consequências



secundárias graves a longo prazo. E, simultaneamente, mostrou-nos - e acredito que isso fique para o futuro - que há uma nova forma de organização de trabalho. O trabalho à distância, mais flexível, conjugado com o trabalho tradicional... poderá ter um efeito positivo e permitirá melhorar a produtividade a longo prazo.

Entrando também no domínio social, gostava de lhe perguntar como é que vê temas como as diferenças salariais entre ricos e pobres. Acha que Portugal é um país em que há um distanciamento salarial excessivo entre quem está no topo e quem está na base?

A desigualdade é um problema sério em alguns países, por causa desses casos. Não é que tenhamos muitos super ricos, mas há grandes desigualdades salariais, grandes desigualdades de rendimento e de riqueza e isso é um problema para a coesão de um país.

O nosso estado social é ineficiente. Apesar de reduzir bastante a pobreza extrema e de tirar grandes fatias da população da pobreza, dados os impostos que cobramos e a distribuição que fazemos, deveria ser possível, com os mesmos recursos, fazer melhor. Os apoios sociais são uma manta de retalhos. Não há uma visão integrada da forma como se apoiam as famílias. Um sistema integrado, em que se juntasse tudo num só apoio, ao invés de vários apoios parcelares, talvez funcionasse melhor e conseguíssemos ter níveis de desigualdade mais baixos. Quando a desigualdade é muita, a eficiência económica começa a ser afetada.

E na questão da igualdade de género, acha que o fosso salarial entre homens e mulheres é uma opção dos empregadores? Ou é,

sobretudo, um problema da forma como as sociedades estão organizadas e, nomeadamente, as famílias, o que, na prática, leva a que, muitas vezes, as mulheres acabem por ter menos oportunidades profissionais e, em consequência, a receber menos?

Há vários estudos que demonstram, para o mesmo trabalho, para o mesmo nível de qualificações, tirando a função pública, em que é tudo igual, que as mulheres ganham menos do que os homens.

Há também o problema de acesso às profissões mais bem pagas e as mulheres têm mais dificuldades de acesso a essas profissões do que os homens.

Tudo isso são factos.

Quando entramos nas explicações, deixamos de ter factos tão claros.

Acredito que o que existe é uma organização de trabalho e social que prejudica as mulheres no mercado de trabalho e prejudica os homens na vida familiar e no apoio que dão às famílias, na relação que têm com os filhos.

Por exemplo, quando é preciso tirar um dia livre para levar o filho ao médico, espera-se que seja a mulher que o leve.

Mas acha que o tema das cotas faz sentido?

Eu acho que funcionou na política. Todos os estudos mostram que a existência de cotas na política, nas listas de deputados, levou a uma melhoria da qualidade dos políticos.

Quando olhamos para as empresas e para as cotas nos quadros de administração, os dados já não são tão claros, ao ponto de dizer que as empresas beneficiaram: há estudos que indicam que sim, outros estudos que indicam que não.

Não podem impor uma quota num setor se não houver um número razoável de mulheres nos quadros de gestão imediatamente inferiores que permita preencher essa cota. De qualquer forma, penso que é justo dizer que as cotas, ao contrário do que algumas vezes temiam, não foram, prejudiciais.


o salário mínimo já (está) tão próximo do médio que as empresas começam a ter dificuldades em diferenciar os trabalhadores

Um último tema, sobre o qual queria pedir o seu comentário, é o do salário mínimo e do salário médio. Como vê a evolução desta matéria?

Em 2015, quando começou a aumentar, com alguma pujança, o salário mínimo, tive medo que isso aumentasse o desemprego, que as empresas não conseguissem acompanhar. Esse meu receio não se verificou e, nesse sentido, ainda bem que os salários mínimos aumentaram e aumentaram de forma vigorosa.

Mas há, de facto, um problema para as empresas, que é o salário mínimo já estar tão próximo do médio que as empresas começam a ter dificuldades em diferenciar os trabalhadores.

Agora, como é evidente, a solução tem de ser aumentar o salário médio e não reduzir o mínimo.

Isto resolve-se com o crescimento económico. Estamos no bom caminho a esse nível e, dentro de alguns anos, espero que isso deixe de ser um grande problema. 

IRU elege nova liderança para 2025-27

A Assembleia Geral da IRU, organização mundial de transporte rodoviário, reelegeu por unanimidade Radu Dinescu como Presidente, para um terceiro mandato. Igualmente foram eleitos novos vice-presidentes, um novo Executivo Presidencial, bem como os membros dos seus conselhos de passageiros e de mercadorias.

A votação decorreu após dois dias de reuniões em Genebra, nas quais a ANTRAM se fez representar e participou ativamente.

Pela primeira vez, os dois Conselhos de Transportes, de Mercadorias e de Passageiros da IRU, terão duas mulheres como Presidentes, Iro Doumani (Directora-Geral, OFAE, Grécia) e Anna Grönlund (Directora-Geral Adjunta, SBF, Suécia). Adicionalmente, o Executivo Presidencial terá quatro mulheres na sua composição, fazendo eco do esforço do sector dos transportes rodoviários para aumentar a representação das mulheres na sua força de trabalho.

Assim, partir de 1 de Janeiro de 2025, a nova liderança da IRU será:

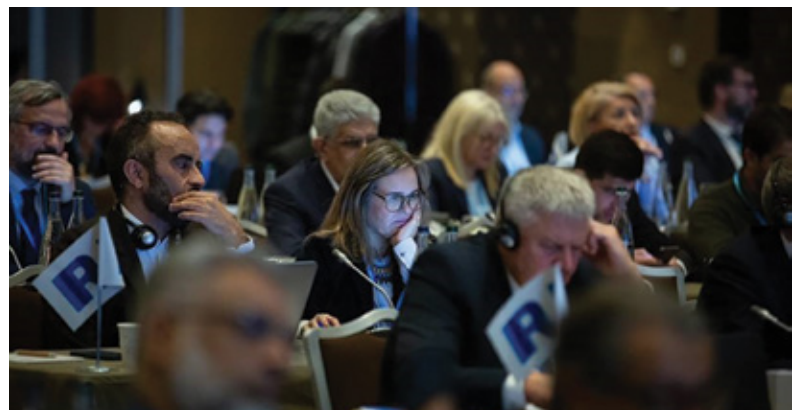
- Presidente Radu Dinescu (Secretário-Geral, UNTRR, Roménia)
- Vice-presidentes: Iro Doumani (Directora-Geral, OFAE, Grécia) e Anna Grönlund (Directora Adjunta, SBF, Suécia)

Membros adicionais do Executivo Presidencial:

- Asli Çalik (Conselheiro Executivo do Conselho de Administração, TOBB, Türkiye)
- Vojtech Hromir (Secretário-Geral, Česmad Bohemia, República Checa)
- Andrey Kurushin (Diretor Geral, ASMAP, Federação Russa)
- Erik Østergaard (Diretor Executivo, DTL, Dinamarca)
- Elisabeth Post (Presidente, TLN, Holanda)
- Wieslaw Starostka (Diretor Geral, ZMPD, Polónia)
- Ramon Valdivia (Vice-Presidente Executivo, ASTIC, Espanha)

Conselho de Transportes de Mercadorias (CTM):

- Presidente: Iro Doumani
- Vice-presidente: Bob Costello (vice-presidente sénior, ATA, Estados Unidos da América) e Tariq M. Rangoonwala (Presidente, PNC-ICC, Paquistão)



IRU Manifesto

– Jantar Debate com Eurodeputados

Os representantes das associações dos transportes rodoviários de toda a UE e os membros do novo Parlamento Europeu reuniram-se no dia 15 de outubro para um jantar de debate sobre as principais prioridades do sector para esta legislatura.

O jantar debate, no qual foi apresentado o Manifesto da IRU, realizou-se no Parlamento Europeu em Bruxelas e contou com 32 oradores ao lado de 250 figuras-chave de todo o setor e deputados do Parlamento Europeu (MEP).

Onze eurodeputados de quatro grupos políticos e 21 líderes do sector tiveram uma troca de ideias esclarecedora sobre o futuro do transporte rodoviário da UE. No centro da noite esteve o Manifesto da UE da IRU, que define as ações políticas para a legislatura 2024-2029, abordando os desafios mais prementes que atualmente o transporte rodoviário atravessa, desde a escassez de motoristas à descarbonização e à digitalização.

Neste evento, a ANTRAM teve a oportunidade de ficar na mesa com a Eurodeputada portuguesa Ana Vasconcelos, membro suplente da Comissão dos Transportes e do Turismo, tendo por isso a oportunidade de dar a conhecer as preocupações do nosso sector designadamente temas como a revisão em curso da directiva dos pesos e dimensões — de forma a garantir a existência transfronteiriça de veículos euro modulares — passando pelas dificuldades em atingir as ambiciosas metas comunitárias da descarbonização. 🌱



Ana Vasconcelos, Eurodeputada portuguesa

ANTRAM une-se uma vez mais a campanha de segurança rodoviária “O melhor presente é estar presente”

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) volta a promover campanha de segurança rodoviária de Natal e de Ano Novo.

A campanha “O melhor presente é estar presente” que decorreu de 11 a 26 de dezembro (Natal) e de 27 de dezembro a 4 de janeiro (Ano Novo), visa sensibilizar os condutores para os perigos associados a comportamentos de risco ao volante, nomeadamente o excesso de velocidade e o consumo de bebidas alcoólicas, apelando a todos os que circulam nas estradas e nas ruas nesta quadra festiva, para que o façam em devida segurança.

Esta iniciativa da ANSR conta com a parceria de diversas entidades públicas e privadas, incluindo a ANTRAM, numa estratégia de meios diversificada, que engloba os meios de comunicação tradicionais (TV, rádio, imprensa nacional, regional e local), ações em rede multibanco e nos painéis digital e leds



nas estações de serviço, etc., e os meios das entidades parceiras, designadamente sites institucionais e redes sociais próprias. A ANSR faz do combate à sinistralidade rodoviária a sua prioridade e bandeira institucional. Todavia este combate tornar-se-á

mais eficaz se os vários intervenientes do sistema e toda a sociedade assumirem o seu compromisso e a sua responsabilidade nesta causa, e trabalharem em conjunto para uma visão e objetivo comum: juntos vamos salvar vidas.

CNTMP celebrou 50 anos

No passado dia 2 de outubro, a Comissão Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas (CNTMP) comemorou 50 anos de existência, uma efeméride que foi celebrada com a realização de uma conferência onde foi evidenciado o seu contributo para a segurança e inovação do setor.

O evento decorreu nas instalações do Instituto Português da Qualidade (IPQ), no Monte da Caparica, em Almada, e contou com o apoio de vários organismos entre os quais a ANTRAM.

Durante o evento foram debatidos os temas da formação, operação, interoperabilidade, segurança e atividade de transportes no setor, no âmbito nacional e internacional, com o objetivo de dar a conhecer os desafios do setor e promover a discussão sobre potenciais melhorias na área dos transportes de mercadorias perigosas.

Foi ainda efetuada uma homenagem a José Alberto Franco, atendendo ao seu percurso e papel nas atividades nacionais da CNTMP e internacionais no WP15 / UNECE.





O pneu certo, no momento certo.

O novo Conti Eco HD 5 e HS 5.

Pneus de engenharia alemã que poupam combustível,
para percursos regionais e de longo curso.

- ▶ Poupe combustível e reduza as emissões de CO2 com a nossa fórmula de composto recém-melhorada.
- ▶ Desfrute de uma aderência notável, manuseamento superior e tração fiável ao longo da vida útil do pneu em todas as condições meteorológicas.
- ▶ Prolongue a vida útil do pneu com a avançada recauchutabilidade da carcaça, permitindo um desempenho duradouro que satisfaz as suas necessidades operacionais.



Com
tecnologia RFID
+ Alinhado com
a Taxonomia
da EU

5ª Geração. Juntos, fazemos a diferença.



Feira dos Santos alcançou mais de 70 mil pessoas em três dias

A ANTRAM marcou novamente presença na secular Feira dos Santos, que decorreu no passado mês de novembro, entre os dias 1 e 3, a qual contou com cerca de 70.000 visitantes, provenientes de todos os cantos do País, segundo informação veiculada pela autarquia.

A inauguração do certame ocorreu no dia 1, pelas 18:30, no espaço do Mercado Municipal, onde a "Alcatuna", tuna Mangualdense, honrou a cerimónia com uma brilhante atuação. O dia terminou em festa com muita música dos DJ's, tornando pequeno o espaço para todos.

Para Marco Almeida, presidente da Câmara Municipal de Mangualde, "o nosso evento rei está a crescer, ano após ano, e cada vez mais

internacional, o que significa que estamos a cumprir um dos nossos objetivos".

A ANTRAM através da sua participação proporciona às empresas da região a oportunidade de convívio, num ambiente de festa onde nunca falta a boa disposição. As brasas para as febras, enchidos, castanhas, etc., começaram a ser preparadas no dia 2, pela manhã.

A área de exposição, onde estiveram representadas todas as marcas de camiões, contou ainda com a presença de fornecedores da área das peças, vidros, combustíveis, pneus, óleos e lubrificantes, sistemas de informação, engenharia para eficiência automóvel e ajuste de de-





sempenho, software diverso, cartões de combustível para a Europa, entre outros.

Para a ANTRAM, a parceria com a autarquia, que visa reforçar a relevância do transporte rodoviário de mercadorias na região de Viseu e Dão Lafões, como sendo um dos pilares da economia, sublinhando a necessidade de cooperação com o poder local, para garantir que as empresas do setor continuem a ter as condições adequadas para a sustentabilidade, muitas vezes distante no interior do País.

Muitos empresários acederam ao convite da ANTRAM, visitando Mangualde e naturalmente o espaço ANTRAM, onde o convívio foi o mote para os petiscos que estiveram sempre presentes ao longo de todo o dia, servidos com a extraordinária colaboração da Visoparts que celebra este ano os seus 20 anos de existência, pela TTS e pela Renault.

A comitiva Municipal, na sua habitual volta à feira, foi recebida ao meio da tarde no espaço ANTRAM, onde tiveram direito a uma atuação de concertinas do grupo "Diatónicos", brindando com os presentes ao sucesso do setor. A Diretora Geral da ANTRAM, Ana Souta, presenteou-os com pequenas lembranças alusivas aos transportes e à ANTRAM.

Ao final do dia 2, houve espaço para um jantar informal, oferecido pela Renault, que presenteou todos os empresários, amigos e convidados presentes, com um arroz de cabidela, confeccionado no local, para encerrar o dia em beleza. Houve ainda tempo para uma festa espontânea, seguindo-se a animação com os DJ's, no mercado Municipal, pela noite dentro.

O domingo começou com o Nelson Sousa, Presidente do Conselho Fiscal da ANTRAM, a cortar em generosas fatias, os bolos que acabava de comprar na feira, para o pequeno-almoço de todos os que se apresentavam cedinho.

O ambiente que se vivia, prometia um dia cheio de visitas, reencontro de amigos, petiscos e naturalmente de festa, que esta feira secular oferece ano após ano, quer com as suas fanfarras de rua, quer com a participação dos programas televisivos que fazem parte do seu currículo, com diversos artistas, ao longo do dia.

Para os empresários, autarcas, expositores, amigos, e convidados, a hora do almoço, no espaço ANTRAM, é sempre aguardada com expectativa elevada, porque a deliciosa sopa de tortulhos, oferecida



pelo nosso amigo Aristides, da empresa Transportes Nobre Jesus e Filhos, já não pode faltar, depois das febras, rojões, pernil assado, os enchidos ao natural ou assados, os queijos, entre outras.

Se no sábado a casa esteve cheia, no domingo ainda esteve mais. Num espaço que cada vez se torna menor para o tanto que se espera do movimento associativo, que marcou a sua presença pela primeira vez em 2014, nesta feira.

Pedro Polónio, presidente da ANTRAM, em entrevista prestada à RTP, durante a tarde do dia 3, afirmou que "o setor dos transportes rodoviários de mercadorias é cada vez mais atrativo e afirma-se como o segundo maior empregador do distrito de Viseu".

Mangualde tem a particularidade de ser o concelho do distrito de Viseu, onde as empresas de transporte rodoviário de mercadorias, que empregam mais de dois mil (2000) funcionários, são o maior empregador do concelho.

Depois da visita televisiva da RTP ao espaço ANTRAM, para entrevistar Pedro Polónio, houve tempo para beber uma jeropiga do amigo Afonso Cruz, da empresa IBECARGA, que gentilmente nos presenteou, para acompanhar as castanhas assadas que ao final do dia sabem sempre bem a todos.

Finda a Feira dos Santos 2024, resta-nos agradecer a todos que contribuíram para mais um sucesso associativo, que nos permite afirmar o setor no patamar que ele merece estar.

Obrigado! Até 2025. 🍀

BREVES Nacional

Prorrogação do Regime Extraordinário do Gasóleo Profissional

Foi publicado o Decreto-Lei n.º 47/2024, de 17 de julho, que procedeu à prorrogação da vigência do mecanismo do gasóleo profissional extraordinário, previsto no Decreto-Lei n.º 43-A/2022, de 6 de julho, para os abastecimentos elegíveis que ocorram entre 1 de julho e 31 de dezembro de 2024.

O diploma publicado prevê dois tipos distintos de devolução parcial do ISP, um entre 1 de julho e 31 de agosto, que será nos moldes atuais, e o outro, entre 1 de setembro e 31 de dezembro, que passará a ser no âmbito do regime normal do gasóleo profissional.

Assim, para o período entre 1 de julho e 31 de agosto, de acordo com previsto no artigo 2.º deste diploma, será devolvido ao transportador o seguinte montante:

- $[0.04995 \text{ €/l (45\% de } 0.111 \text{ €/l que corresponde à CSR) + } 0.13920 \text{ €/l (taxa de carbono atualmente em vigor)] = 0.18915 \text{ €/litro abastecido por viatura e até um máximo de 50.000 litros anuais por viatura.}$

Quanto ao período entre 1 de setembro e 31 de dezembro, de acordo com previsto no artigo 4.º desta legislação, será devolvido ao transportador o produto da diferença entre a soma das taxas que recaírem sobre os combustíveis e o mínimo da tributação dos produtos petrolíferos imposto pela diretiva i.e.:

- A soma da taxa de ISP (CSR incluída) com a taxa de carbono menos os 0,33 €/l da diretiva. Na prática, se o governo não mexer no valor dos impostos a partir de setembro, o montante a devolver ao transportador será: $[0.30354 \text{ €/l (ISP+CSR) + } 0.13920 \text{ €/l (taxa de carbono)] - 0.33 \text{ €/l (mínimo tributação)} = 0.11274 \text{ €/litro abastecido por viatura.}$ Mantém-se porém, até ao final do ano, o montante máximo de **50.000 litros anuais por viatura.**



Terminal de Contentores de Alcântara | Novas regras VGM

A Yilport Iberia, em representação da Yilport Liscont, informa que o Terminal de Contentores de Alcântara está a implementar novas regras para a entrada de contentores por via rodoviária, de acordo com a Convenção SOLAS, que exige a declaração do peso bruto verificado (VGM) de cada contentor antes do embarque.

As novas regras já estão implementadas e são as seguintes:

1. Apenas são recebidos contentores com VGM comunicado (anunciado) ao terminal pela linha de navegação (ou representante) através dos meios que a Yilport Liscont atualmente dispõe (EDI, portal INFINITY), antes da chegada do contentor ao terminal;
2. Caso contrário, o apuramento do VGM será efetuado na portaria, e faturado de acordo com o tarifário em vigor.



Porto de Lisboa | Aviso: Contentores vazios

Nas operações abaixo indicadas - entrada e/ou saída de contentores vazios, a EMISSÃO DE GUIAS será efetuada diretamente na portaria da Liscont, pela via de acesso à báscula.

Acesso direto e exclusivo para:

- Camiões para entrega de contentor(es) vazio(s)
- Camiões para levante de contentor(es) vazio(s)
- Camiões para entrega de contentor(es) vazio(s) e Levante de vazio(s)



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

ANTRAM participa 2ª edição da B+Summit promovida pela ABA

A Associação de Bioenergia Avançada (ABA), uma associação sem fins lucrativos dedicada à promoção da bioenergia na transição para a economia circular, organizou nos dias 1 e 2 de outubro, na Fundação Champalimaud, mais uma edição da B+Summit.

Nesta segunda edição foram abordados os desafios e oportunidades específicos do nosso país, ainda que integrando temáticas europeias. As preocupações recaíram sobretudo sobre a descarbonização nos transportes — desta vez não só dos pesados, mas também dos marítimos —, na indústria e na transição energética.

Entre os temas discutidos, o destaque foi para a necessidade de apostar em políticas e apoios governamentais estáveis, aliados a um quadro legal sólido, com vista ao crescimento contínuo do mercado dos combustíveis verdes português e, simultaneamente, à descarbonização da economia.

A B+ Summit Portugal 2024 reuniu representantes de empresas de transporte, incorporadores de biocombustível, membros do governo, associações ambientais, fabricantes de automóveis e de equipamento, associações e produtores de VP, jornalistas e todos os interessados na descarbonização do setor dos transportes e indústria.



ANTRAM em festa!

No **4º trimestre de 2024** foram vários os colaboradores da ANTRAM a completarem mais um “ano de casa”.

Data	Colaborador	Antiguidade
8 Novembro	Luisa Gonçalves – Região Sul (Faro)	25 Anos
9 Novembro	Lurdes Cabral – Serviços Centrais	25 Anos
2 Dezembro	Mónica Silva – Serviços Centrais	16 Anos
2 Dezembro	Solange Alves – Serviços Centrais	2 Anos

Obrigado por fazerem parte da nossa equipa!

CCTV e as atualizações para 2025

Com o aproximar do final do ano e início de um novo ano civil, coloca-se a questão de saber se os CCTV's serão atualizados e, se sim, em que termos e em particular no que respeita às matérias remuneratórias.

Para podermos responder a esta questão, importa recordar o atual enquadramento dos instrumentos de regulamentação coletiva existentes, vulgo, contratos coletivos de trabalho aplicáveis.

Recordamos que no sector dos transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem, encontram-se em vigor os três CCTV's publicados no mesmo Boletim de Trabalho e do Emprego: - BTE n.º 5 de 8 de fevereiro de 2023.

Igualmente coexistem, duas Portarias de Extensão que tornam aplicável os CCTV's nelas referidos, aos trabalhadores que não estão filiados em nenhum dos sindicatos outorgantes, a saber: - Portaria de Extensão, publicada no Diário da República, 1ª Série, através da Portaria 129/2023, de 15 de maio, isto é, o contrato coletivo de trabalho celebrado entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias ANTRAM - e outra e o SIMM - Sindicato Independente dos Motoristas de Mercadorias e outros;

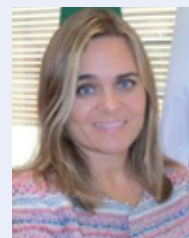
- Portaria de Extensão, publicada no Diário da República, 1ª Série, através da Portaria 154/2023, de 6 de junho, isto é, o contrato coletivo de trabalho celebrado entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias ANTRAM - e outra e a Federação dos Sindicatos de Transportes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

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

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

Em suma, a partir do dia 1 de janeiro de 2024, teremos uma





Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral

nova tabela salarial e a revisão de alguns valores previstos no Anexo III dos CCTV's.

Com efeito, conforme o regime previsto nos três CCTV's (cláusula 2.ª n.º 5), os valores previstos na tabela salarial (retribuição/salário base) e o valor das diuturnidades (cláusula 46.ª), serão revistos de acordo com a taxa de atualização apurada, face à evolução da retribuição mínima mensal garantida, com arredondamentos feitos por referência a duas casas decimais. Estabelece-se que os sindicatos podem apresentar uma proposta de revisão, a qual deve ser respondida pela ANTRAM, por escrito, até trinta dias após a apresentação da proposta.

Alguns dos sindicatos apresentaram propostas de revisão, como foi o caso do STRUN – que foi rececionada no passado dia 8 de outubro – do SIMM – rececionada a 24 de outubro – do SIMMPER – datada 6 de novembro – e da FECTRANS – recebida a 27 de novembro.

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

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

De facto e no que à **Zona Euro diz respeito, os indicadores apontam para uma economia que está a perder a sua força.** Após um crescimento de 0,3% no segundo trimestre de 2024 na comparação face ao primeiro trimestre, os analistas apontam agora para um aumento dos riscos negativos nas previsões do Produto Interno Bruto (PIB) em países como a Alemanha. O Banco Central Europeu (BCE) revelou-se por isso menos otimista **para o crescimento económico nos próximos anos, face ao que previa em junho.** Numa revisão em baixa, os economistas do BCE antecipam um crescimento do PIB da Zona Euro de apenas 0,8% em 2024, 1,3% em 2025 e 1,5% em 2026. Estas previsões representam uma redução de 0,1 pontos percentuais para cada um dos anos face às estimativas anteriores. Na medida em que, **o crescimento da economia portuguesa está razoavelmente relacionado com o crescimento da área euro e se esta não cresce de uma forma robusta, dificilmente o crescimento em Portugal poderá ser muito mais elevado.**



Não se descarta o aumento de custo de vida porém, o mesmo tem vindo a ser mitigado. De facto, a inflação reduziu para 2,6%, em 2024 e projeta-se em 2,1% em 2025, o que revela uma percentagem menor, face aquela que resultará da taxa de atualização do salário mínimo nacional.

Em sentido oposto, os custos das empresas têm sido revistos, desde logo em resultado do preço dos combustíveis que têm sofrido aumentos significativos e constantes face à decisão de levantamento do congelamento da taxa de ISP.

Verifica-se assim que, o salário mínimo nacional para 2025 irá sofrer um aumento de 50€, o que representa uma taxa de atualização de 6,098%.

Refira-se ainda que, em 1 de outubro de 2024, o Governo formalizou o Acordo Tripartido 2025-2028 sobre a Valorização Salarial e o Crescimento Económico com as Confederações Sociais e patronais, o que resultou num aumento do salário mínimo nacional 5 euros, superior ao previsto pelo anterior Governo.

A ser assim, as empresas de transporte rodoviário veem-se, uma vez mais confrontadas com uma revisão em alta da taxa de atualização do salário mínimo nacional, face aquilo que tinha sido assente em 2022, obrigando a um esforço adicional de ajustamento dos seus custos de estrutura.



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

- Todas as categorias profissionais previstas no CCTV, cujo valor da retribuição base é igual ao salário mínimo nacional, terão o respetivo valor revisto de acordo com o atual valor do salário mínimo nacional;
- Igualmente, as categorias profissionais cuja retribuição base está fixada pelo valor previsto na tabela salarial do CCTV, também serão atualizadas conforme a percentagem de atualização do salário mínimo nacional (ou seja 1,06098).

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

Estamo-nos a referir em concreto às seguintes rubricas:

- Complemento salarial (cláusula 59.^a);
- Subsídio de trabalho noturno (cláusula 62.^a e 63.^a) e cálculo do trabalho noturno (cláusula 46.^a);

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

Diferentemente, as seguintes prestações mantêm o mesmo valor que tinham em 2023 e 2024:

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

No que à tabela do complemento salarial diz respeito, a mesma atualizada nos seguintes moldes:

Grupo	Tipo de Viatura	Sal. base	Valor do Complemento Salarial					
			Nacional		Ibérico		Internacional	
I.	Até 3,5t	890,42€	0	0€	1.01	8,90€	1.02	17,81€
II.	Superior a 3,5ton até 7,5t	958,91€	0	0€	1.01	9,59€	1.02	19,18€
III.	Superior a 7,5t até 44t	958,91€	1.02	19,18€	1.03	28,77€	1.05	47,95€
IV.	Mais de 44t	958,91€	1.04	38,36€	1.06	57,53€	1.1	95,89€

Face ao exposto, passamos a reproduzir em baixo, os 4 quadros constantes do anexo IV do CCTV atualizados por referência à indexação da taxa de aumento SMN para 2025:

MOTORISTA DE PESADOS AFECTO AO TRANSPORTE NACIONAL

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS - 2025

Retribuição Base.....	958,91 €
Complemento Salarial (59.ª).....	19,18 €
Diuturnidades (5).....	116,45 €
Prestação Pecuniária cláusula 61ª.....	525,38 €
Subsídio de Trabalho Nocturno.....	95,89€
Subsídio de Operações (22 dias).....	71,50 €
2 Dias de Descanso semanal trabalhados.....	145,94 €
Valor Bruto Total	1933,25

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

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS - 2025

Retribuição Base.....	958,91 €
Complemento Salarial (59.ª).....	19,18 €
Diuturnidades (5).....	116,45 €
Prestação Pecuniária cláusula 61ª.....	525,38 €
Subsídio de risco.....	165,00€
Subsídio de Trabalho Nocturno.....	95,89€
Subsídio de Operações.....	125,00 €
2 Dias de Descanso semanal trabalhados.....	145,94 €
Valor Bruto Total	2151,75€

MOTORISTA DE PESADOS AFECTO AO TRANSPORTE IBÉRICO

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS – 2025

Retribuição Base.....	958,91 €
Complemento Salarial (59.ª).....	28,77 €
Diuturnidades (5).....	116,45 €
Prestação Pecuniária cláusula 61ª.....	529,98 €
Ajuda de Custo TIR.....	115,00 €
Subsídio de Trabalho Nocturno.....	95,89€
4 Dias de Descanso semanal trabalhados.....	294,43 €
Valor Bruto Total	2139,43 €

MOTORISTA DE PESADOS AFECTO AO TRANSPORTE INTERNACIONAL

RUBRICAS SUJEITAS A DESCONTOS – 2025

Retribuição Base.....	958,91 €
Complemento Salarial (59.ª).....	47,95 €
Diuturnidades (5).....	116,45 €
Prestação Pecuniária cláusula 61ª.....	539,18 €
Ajuda de Custo TIR.....	135 €
Subsídio de Trabalho Nocturno.....	95,89 €
4 Dias de Descanso semanal trabalhados.....	299,55 €
Valor Bruto Total	2192,94 €

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



O TRANSPORTADOR ESTÁ OBRIGADO A CUMPRIR TODAS AS INSTRUÇÕES QUE RECEBE?

Vários transportadores têm-me colocado a questão de saber se estão obrigados, por lei, a cumprir todas as instruções que recebem, no decurso da execução do contrato de transporte.

Esta é, na verdade, uma questão que, dada a sua importância nas relações estabelecidas entre o Transportador e os seus Clientes, merece ser analisada neste artigo da Revista.

Assim,

1.- O direito de disposição da mercadoria ou o direito de dar novas instruções ao Transportador.

Esta matéria vem regulada, para o Contrato de Transporte Internacional Rodoviário de Mercadorias no artº 12º da Convenção CMR e, a nível nacional, em diversas disposições – artºs 5º, 13º e 16º, nº 2, do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de Outubro que estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias.

Um primeiro esclarecimento se impõe: a expressão “direito de dispor da mercadoria” utilizada no artº 12º da CMR não é clara porque presta-se a equívocos no sentido de pretender significar o direito de vender a mercadoria em trânsito, o que não é verdade.

O direito de disposição da mercadoria não é o direito a transferir a propriedade da mercadoria, mas sim e apenas, o de modificar as instruções inicialmente dadas ao transportador na guia de transporte.

Com efeito, a transmissão da guia de trans-

porte, ao invés do que sucede com o conhecimento marítimo, não tem um efeito translativo do direito de propriedade sobre as mercadorias transportadas ao seu abrigo.

De resto, no regime do contrato de transporte nacional rodoviário de mercadorias, não é utilizado o conceito de direito de disposição da mercadoria.

A este respeito salienta-se que neste regime nacional, a matéria das instruções ao transportador, ao invés do que sucede na CMR, é tratada de uma forma incompleta e dispersa, designadamente, por não prever até que momento o expedidor goza desse direito, se o destinatário também é dele titular e, bem assim, as condições de validade das instruções, lacunas que, em nossa opinião, devem ser supridas, isto é, integradas, por analogia, com recurso à CMR, nos termos do artº 10º do Código Civil, uma vez que, como decorre do Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de Outubro, este regime nacional foi harmonizado com a CMR como objectivo de criação de um regime uniforme aos dois contratos.

2.- A quem pertence o direito de dar instruções ao Transportador.

Na CMR, cfr artº 12º, nº 2, o direito de dar instruções ao Transportador (direito de disposição), pertence ao expedidor até que o destinatário, chegada a mercadoria ao seu destino, peça ao transportador que lhe entregue o segundo exemplar da guia de transporte e lhe entregue a mercadoria, tendo o transportador, nesse caso, o direito a que o

destinatário lhe pague os créditos resultantes da guia de transporte (nomeadamente o preço do transporte se estiver mencionado na guia), salvo se o destinatário lhe prestar uma caução para garantir o exercício desse direito.

A partir desse momento, o direito de dar instruções passa a pertencer ao destinatário, salvo se na guia de transporte esse direito do destinatário se encontrar previsto, desde o início.

O destinatário, por sua vez, pode indicar, na guia de transporte, um outro destinatário e o transportador, nesse caso, deverá entregar a mercadoria a esse novo destinatário, mas só pode fazê-lo por uma vez porque, em caso contrário, tal implicaria uma total alteração do contrato que o legislador da CMR não pretendeu admitir.

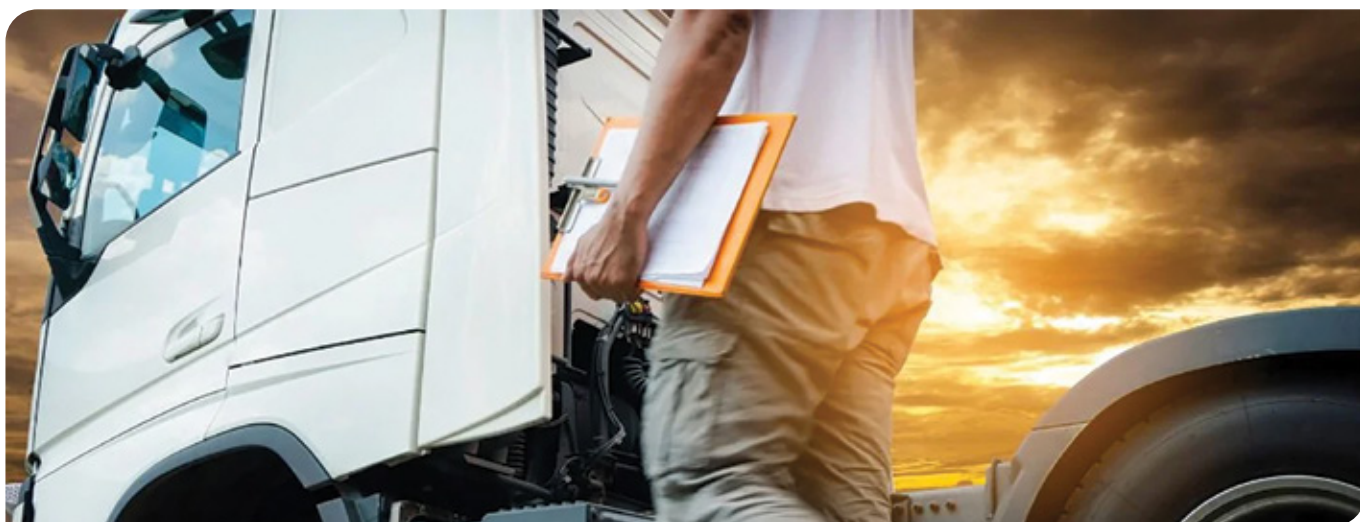
Na verdade, se a lei o permitisse, e se o segundo destinatário pudesse continuar a designar um novo destinatário e este, por sua vez, novos destinatários e, assim, sucessivamente, criar-se-ia, em cadeia, uma grave incerteza jurídica quanto à figura do destinatário e à conclusão da execução do contrato, o qual ficaria completamente descaracterizado em relação à sua configuração inicial acordada com o transportador.

3.- O conteúdo do direito de disposição.

O direito de disposição, isto é o direito de modificar as instruções iniciais, compreende todo o tipo de instruções, uma vez que aquelas que se encontram elencadas no nº 1 do artº 12º da CMR — a suspensão do transporte, a modificação do lugar previsto para a entrega e a entrega da mercadoria a um des-



José Luís Saragoça
Advogado



tinatário diferente, apenas têm um carácter exemplificativo e não taxativo, porque antecedidas da expressão “em especial”.

Com efeito, o expedidor, que, em regra, é o titular do direito de disposição da mercadoria pode, por exemplo, dar instruções no sentido de que a mercadoria regresse ao lugar de origem para que o expedidor a recupere, a de receber o preço da mercadoria em dinheiro contra a entrega (entrega contra reembolso), a de contratar o seguro da mercadoria, a de desalfandegar a mercadoria ou, sem preocupações exaustivas, a de dar uma instrução para o transportador transportar ou fazer transportar as mercadorias noutra veículo ou por outro modo de transporte, designadamente o ferroviário ou o marítimo.

Isto não significa, porém, que todas as instruções dadas ao transportador sejam válidas, isto é, que sejam para ele obrigatórias.

Esta é, contudo, matéria que iremos analisar no ponto seguinte.

4.- As condições de validade (obrigatoriedade) das instruções.

Como se referiu anteriormente, nem todas as

instruções dadas ao transportador são obrigatórias. Com efeito, a CMR, no nº 5, do seu artigo 12.º prevê que o exercício do direito de disposição da mercadoria pelo respetivo titular está sujeito ao cumprimento das seguintes condições

a) Condições de forma.

As novas instruções devem constar do primeiro exemplar da guia de transporte que deverá ser apresentado ao transportador. Esta situação, é distinta daquela outra em que o expedidor transmite este direito, na guia de transporte, desde o início, ao destinatário.

Hoje em dia, com a massificação das comunicações electrónicas (a própria guia CMR pode ser emitida por meios electrónicos - a e-cmr), esta condição formal deixou de assumir uma especial relevância, uma vez que o expedidor poderá transmitir as novas instruções no exemplar nº 1 da CMR, em formato digital e, desta forma, transmiti-las por e-mail ao transportador.

b) Condições técnicas.

A execução das novas instruções deve:

- **ser tecnicamente possível no momento em**

que as instruções chegam à pessoa que deve executá-las;

Por exemplo, não será válida e obrigatória uma instrução no sentido de entregar a mercadoria no prazo de 2 horas em Paris, quando o camião transportador acabou de deixar Madrid ou de descarregar mercadorias de grande peso e dimensão num armazém do destinatário que não possui equipamentos adequados para a descarga dessas mercadorias.

- **não deve dificultar a exploração normal da empresa do transportador, nem prejudicar os expedidores ou destinatários de outras remessas;**

Por exemplo, não serão válidas instruções, dadas em relação a um transporte internacional cujo itinerário planeado prevê o estacionamento, por uma ou mais vezes, do camião à noite, para que o transportador informe periodicamente onde se encontra a mercadoria.

Com efeito, sendo o transportador, o único gestor da operação de transporte e o responsável pelo cumprimento de uma obrigação de resultado - a entrega da mercadoria ao destinatário, a revelação do itinerário poderá

colocar em causa a segurança operacional do transporte e a segurança física das mercadorias e do condutor, uma vez que alguns empregados do expedidor ou do destinatário (consoante o titular do direito de dar instruções) poderão estar conluídos com as redes internacionais que se dedicam ao furto e roubo de camiões e mercadorias neles transportadas.

- *nunca devem provocar a divisão da remessa*, já que, nessa hipótese nasceria um novo contrato ou novos contratos que, em última análise, transformariam um contrato inicial de carga completa em vários contratos de carga fraccionada, descaracterizando, por completo, o contrato inicial e, na prática, obrigando o transportador a executar sucessivas operações de distribuição de mercadorias, prejudicando a normal exploração da empresa e prejudicando, seguramente, expedidores ou destinatários de outras remessas.

Por exemplo, seria este o caso de uma instrução no sentido de, num transporte de uma remessa de doze paletes contendo sacos de rações para animais, de um expedidor para um único destinatário (a empresa A), o transportador dever passar a entregar duas das seis paletes a um novo destinatário (a empresa B) e outras duas a um segundo novo destinatário (a empresa C).

- o expedidor deve indemnizar o transportador pelas despesas e pelo prejuízo causado pela execução destas instruções- cfr alínea a) do nº 5 do artº 12º da CMR.

No caso de as instruções serem válidas, as mesmas só serão vinculativas se o transportador for reembolsado por todas as despesas e prejuízos com a sua execução.

Em verdade, a possibilidade de modificação unilateral do contrato deve ser compensada através do seu reequilíbrio financeiro.

Sendo assim, se o titular do direito de disposição da mercadoria ordenar ao transportador que, em lugar de a entregar em Espanha a entregue na Alemanha, não será concebível, no plano do equilíbrio financeiro do contrato, que o transportador não tenha o direito de ver o preço de transporte aumentado em função dos encargos resultantes do novo percurso adicional.

Pelo mesmo motivo, o transportador deverá ser compensado pelas despesas com a armazenagem da mercadoria, com o transbordo para outro meio de transporte ou com a perda de um transporte de retorno, se o expedidor lhe der instruções para suspender o transporte.

A CMR, no artº 12º, nº 5 a), contudo, não se refere à questão do pagamento antecipado das despesas e prejuízos causados pela execução das instruções recebidas.

Sendo assim, por mera precaução, o transportador deverá solicitar ao titular do direito de disposição o pagamento antecipado das despesas e danos que a execução das instruções causar, descriminando-as, e se aquele não satisfizer as importâncias, sempre poderá recusar o seu cumprimento com fundamento no artº 12º, nº 5, b), no caso de o não pagamento antecipado dificultar gravemente a exploração da empresa de transportes.

Os danos a indemnizar ao transportador pela execução das instruções compreendem não só os emergentes, como também o lucro cessante, pelo que o transportador, no caso de ter perdido um transporte de retorno, pelo facto do local de destino ter sido alterado devido ao cumprimento das instruções, terá o direito de ser ressarcido desse prejuízo.

5.- Responsabilidade do transportador


em caso de não cumprimento de instruções devidas.

Nos termos do nº 7, do artigo 12º da CMR, se o transportador não executar as instruções dadas nas condições previstas naquela disposição legal ou se se conformar com essas instruções sem ter exigido a apresentação do primeiro exemplar da guia de transporte, será responsável perante o interessado pelo prejuízo causado por esse facto.

Esta responsabilidade é ilimitada, não se lhe aplicando os limites indemnizatórios do artigo 23º da CMR.

O ónus da prova das condições de execução das instruções previstas no Artº 12º, nºs 1, 2, 3, 5 al. a) e 7 da CMR, dos danos causados e do respectivo nexo de causalidade, cabe ao titular do direito de disposição, pertencendo ao transportador o ónus da prova dos fundamentos da recusa das instruções previstos no nº 5, al. b) e c) da CMR.

6.- O dever de aviso da impossibilidade de cumprimento das instruções.

Finalmente, importa referir que o nº 6, do artigo 12º, impõe ao transportador o dever de avisar imediatamente a pessoa que lhe deu as instruções quando, em virtude das situações indicadas no nº 5, alínea b), do artigo 12º da CMR, não puder executar as instruções que receber. Sublinhe-se que este dever de aviso, só tem lugar quando a impossibilidade de execução das instruções assentar na alínea b) do nº 5 do artigo 12º, ou seja, quando se verifique *uma impossibilidade técnica de execução* ou quando as *instruções dificultarem a exploração normal da empresa de transportes*, não sendo exigível o aviso nas situações em que a recusa de instruções se fundar nos outros motivos das alíneas a) e c) do mesmo artigo. 

A deteção remota de infrações

Fernando Moreira,
Inspetor do Trabalho - ACT

A legislação Comunitária respeitante aos tempos de trabalho, tempos máximos de condução e mínimos de repouso, para além de pretender melhorar as condições de trabalho e de vida dos seus profissionais, pretendeu também aumentar a segurança na circulação rodoviária, harmonizando assim as condições de concorrência entre os diversos intervenientes no transporte rodoviário, visando ainda a promoção de boas práticas no âmbito da fiscalização nos diversos Estados Membros. Uma das recentes alterações legislativas introduzidas em toda a União Europeia, foi a obrigatoriedade de todos os Estados Membros, dotarem os órgãos de fiscalização de equipamentos que permitam a deteção à distância de eventuais infrações à legislação comunitária. Tal deteção poderá ser verificada com as viaturas em andamento.

Esta situação deriva da obrigatoriedade de o tacógrafo estar equipado com uma função de comunicação à distância que permite aos agentes das autoridades de controlo lerem informações dos tacógrafos de veículos em circulação, mediante a utilização de equipamento à distância (DSRC). Tal equipamento poderá estar instalado num pórtico, na berma da estrada instalado num tripé, ou até numa viatura em andamento (caracterizada ou não), podendo ainda estar dotado de uma câmara.

Este mecanismo de deteção de infrações, que começa a ser implementado em toda a Europa deteta algumas infrações à legislação Comunitária como sejam a condução sem cartão tacográfico ou o não cumprimento pelos limites máximos de condução ininterrupta, diária, semanal ou bissemanal.


Esta função funciona como filtro, visando unicamente a seleção de veículos a fisca-



lizar, não substituindo o processo de inspeção formal. De facto, não se pense que tal equipamento ao fazer tal deteção, a infração seja gerada automaticamente, sem que seja necessário a imobilização da viatura. Toda e qualquer infração detetada por este equipamento, carece sempre de confirmação que terá que ser comprovada com o veículo imobilizado.



Uma vez imobilizado, e para além dos dados transmitidos, a fiscalização poderá incidir sobre toda a atividade do veículo e condutor durante os últimos 56 dias (a partir de 1 de janeiro). De salientar ainda que o cumular de infrações detetadas, poderá acarretar a perda de licença Comunitária de transportador.

Estamos perante um mecanismo que constitui uma mais valia para todos, uma vez que permite a seleção de viaturas com eventuais infrações, de forma a evitar uma seleção aleatória e consequentemente a imobilização desnecessária de viaturas e condutores. No entanto, não se pense que este sistema veio acabar com a paragem de viaturas que cumpram a legislação em vigor, uma vez que somente as viaturas dotadas de tacógrafo inteligente de segunda geração (G2V2) estão equipadas por esta tecnologia. 



Marta Angeja
Diretora do Centro de Estudos
Técnicos da ANTRAM

O futuro é agora!

O futuro da formação está a ser moldado por várias tendências importantes, que visam adaptar-se às necessidades do mercado de trabalho e às inovações tecnológicas.

A promoção da aprendizagem contínua é uma prioridade. Programas de formação contínua e de requalificação são incentivados, para garantir que os profissionais possam adaptar-se às mudanças no mercado de trabalho e às novas tecnologias.

Há um foco crescente no desenvolvimento de competências digitais. Cursos sobre tecnologias emergentes, como inteligência artificial, big data e cibersegurança, são essenciais para preparar os profissionais para o futuro.

Tecnologias que podem ser integradas nas operações diárias, capazes de interpretar grandes volumes de dados para tomar decisões informadas e melhorar a eficiência operacional.

A formação em práticas sustentáveis e competências verdes está a ganhar destaque. Isso inclui cursos sobre eficiência energética, gestão de resíduos e tecnologias limpas, refletindo a crescente importância da sustentabilidade no mercado de trabalho.

A formação online continua a crescer, oferecendo flexibilidade e acessibilidade. Plataformas de e-Learning são cada vez mais po-

pulares, permitindo que os profissionais aprendam ao seu próprio ritmo e de acordo com as suas necessidades específicas.

A personalização da formação é o caminho, cursos adaptados às necessidades específicas das empresas e dos profissionais ajudam a garantir que a formação seja relevante e eficaz.

Além das competências técnicas, há um foco crescente no desenvolvimento de soft skills, como liderança, comunicação e trabalho em equipa. Essas competências são essenciais para o sucesso, no ambiente de trabalho moderno.

Nesse sentido, disponibilizamos cursos à medida em soft skills, como Inteligência Emocional, Liderança e Coaching que permitem preparar os profissionais para os desafios da mudança, minimizando a resistência e garantindo uma transição mais suave e bem-sucedida.

Em suma, estas tendências refletem um esforço contínuo para modernizar e adaptar a formação profissional, garantindo que os profissionais estejam bem preparados para os desafios e oportunidades do futuro.

No Centro de Estudos Técnicos da Antram, vamos ao encontro das suas necessidades formativas, procurando apresentar uma solução à sua medida. 🌱

Formação 100% Financiada: Líder + Digital: Impulsionando a Transformação Digital das Empresas Portuguesas



Gonçalo Marques
Gestor Comercial

A transição digital, impulsionada pela crescente digitalização da sociedade e da economia, exige que as empresas adaptem os seus modelos de negócio e processos internos. Neste contexto, o programa “Líder + Digital”, inserido no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), surge como uma iniciativa fundamental para capacitar os quadros e líderes empresariais a enfrentar este desafio e a impulsionar a transformação digital das suas organizações.

O Programa “Líder + Digital” é uma medida inovadora que visa dotar os gestores e dirigentes de empresas de competências digitais essenciais para liderar a transformação digital das suas organizações. Através de um programa de formação abrangente, esta iniciativa pretende contribuir para melhoria da produtividade e competitividade do tecido empresarial e da economia do país, bem como o reforço das qualificações e competências digitais dos gestores e quadros dirigentes, enquanto atores fundamentais da tomada de decisão estratégica e operacional nas organizações.

Os destinatários são:

- Gestores e dirigentes de empresas;
- Quadros técnicos médios e superiores com potencial de desenvolvimento de responsabilidade de liderança e gestão;
- Os participantes têm de ser ativos de micro, pequenas, médias ou grandes empresas;
- As empresas devem pertencer aos setores da Indústria, Comércio ou Serviços;
- As empresas devem estar localizadas nos concelhos da NUT II – Norte, Centro, Lisboa e Vale do Tejo.

É importante destacar que não é exigido um nível académico nem de proficiência digital específico para participar, o que torna o programa acessível a formandos com diferentes perfis e níveis de experiência.

O “Líder + Digital” disponibiliza formação de nível académico contando como entidades formadoras com:

- Instituto Superior de Gestão
- &
- Universidade Católica Portuguesa.

Este programa representa um passo importante na estratégia de digitalização das empresas nacionais.



Ao investir na formação dos ativos empregados, o programa contribui para um futuro mais competitivo e inovador para as empresas através do desenvolvimento de competências digitais de liderança e comunicação.

O programa Líder + Digital inclui módulos focados em liderança, comunicação e transformação digital.

A Liderança é a capacidade de guiar, inspirar e influenciar indivíduos ou grupos para alcançar objetivos comuns. Envolve a capacidade de tomar decisões, motivar e capacitar os membros da equipa, resolver conflitos e comunicar uma visão clara.

Naturalmente a comunicação está intrinsecamente ligada à liderança, o comportamento humano influencia e é influenciado pela comunicação, melhorando as nossas competências de interação social, contribuimos para um bem-estar psicológico, um ambiente mais saudável.

Estes módulos são planeados para capacitar gestores e líderes a conduzir as suas organizações através da transformação digital de forma eficaz e inovadora.

[Formulário de inscrição disponível no site da ANTRAM] 

A eliminação do álcool no organismo é um processo muito lento.

**Uma taxa de 2 g/l
pode demorar**

**até 20 horas
a sair totalmente
do organismo.**

**1 em cada 4 condutores mortos em acidentes de viação
apresenta uma taxa de álcool no sangue igual ou superior a 0,5 g/l.**

O ÁLCOOL E O RISCO DE ACIDENTE

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

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

A relação entre o que se bebe e a taxa de álcool no sangue depende de vários fatores: idade, género, peso, altura, metabolismo, os alimentos ingeridos e há quanto tempo se ingeriram.

Jogar pelo seguro é:

SE BEBER, NÃO CONDUZA!

Siga a ANSR nas redes sociais:



ANSR
AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA



O impacto da Proposta de Orçamento de Estado na tributação das pessoas coletivas

Deu entrada, no passado dia 10 de outubro, na Assembleia da República a Proposta de Lei n.º 26/XVI/1 – Orçamento de Estado para 2025 que, na redação apresentada pelo governo, prevê um aumento da receita estatal em 6,4% face a 2024, com uma estimativa de receita de 133,7 mil milhões de Euros; prevendo ainda um excedente orçamental que ascende aos 833 milhões de Euros.

Não obstante as estimativas de aumento de receita do governo, a verdade é que esta proposta inclui medidas que afetarão e que terão impacto na vida financeira das empresas, sobretudo as PME e Small Mid Caps. Em concreto, em sede de IRC, as alterações que o governo propõe realizar são:

- Redução da taxa geral de 21% para 20%;
- Redução da taxa reduzida para PME e Small Mid Caps, nos primeiros 50.000 Euros de lucro tributável, de 17% para 16%.
- Redução da taxa aplicável ao rendimento global de entidades residentes que não exerçam a título principal atividades de natureza comercial, industrial ou agrícola, de 25% para 20%.
- Aumento dos limites e redução das taxas de tributação autónoma aplicáveis às viaturas ligeiras de passageiros, automóveis ligeiros de utilização mista, motos ou motocicletas: 8,5% no caso de viaturas com um custo de aquisição inferior a 37,5k (anteriormente 27,5k); 25% para viaturas cujo custo se situe entre os 37,5k e os 45k (o regime em vigor prevê uma TA de 25,5% para viaturas entre 27,5k e 35k); e 32% no caso de viaturas com um custo de aquisição igual ou superior a 45k (o regime em vigor prevê que este limite seja de 35k, com uma taxa de 32,5%).
- Limitação à incidência das despesas de representação, que deixam de conside-

rar espetáculos oferecidos no País ou no estrangeiro a clientes ou fornecedores ou ainda a quaisquer outras pessoas ou entidades.

O último boletim estatístico que a AT disponibilizou ao público tem como referência os exercícios de 2020 a 2022 — e desde aí viram-se alteradas inúmeras normas que afetaram o erário público em sede de IRC (principalmente ao nível do limite para aplicação da taxa reduzida e dos limites dos custos de aquisição das viaturas ligeiras de passageiros para efeitos de TA). De qualquer forma, uma análise simplista ao último boletim estatístico realizado, facilmente se percebe que o impacto destas medidas — a serem aprovadas — seria superior a 350 milhões de Euros.

Em relação à tributação das viaturas — possivelmente o tópico que terá mais impacto nas pequenas empresas e microentidades — é necessário contextualizar que, para além das restrições impostas na aceitação enquanto custo das depreciações de AFT de forma genérica (a aceitação das depreciações enquanto conceito contabilístico está sujeita a cumprimento de limites, mínimos e máximos, em função do tipo de ativo em causa), a AT impõe ainda medidas que visam penalizar os titulares de um tipo específico de ativos - viaturas ligeiras de passageiros ou mistas.

Existem duas medidas principais de penalização: A primeira, mais imediata, é a obrigatoriedade de pagamento de uma tributação autónoma, conforme o Artigo 88.º do CIRC, que incidirá diretamente sobre os custos do veículo (incluindo depreciações). A segunda medida de penalização é direcionada quase exclusivamente para veículos de alto valor económico, e refere-se à não aceitação das depreciações



André Filipe Lajoso,
associate de DealsTax,
PwC Portugal

até ao limite estabelecido pela Portaria n.º 467/2010, de 7 de julho – limites situados, neste momento, nos 62,5k para viaturas elétricas, 50k para viaturas híbridas plug-in, 37,5k para viaturas exclusivamente movidas a GPL ou GNV, e 25k para as restantes viaturas.

Desta feita, e supondo uma aprovação integral das medidas supracitadas, as empresas verão simultaneamente a taxa de IRC a diminuir, à mesma medida que a tributação agravada sobre viaturas ligeiras de passageiros também decresce. Em concreto, com o aumento dos limites de custo de aquisição das viaturas e redução (ainda que pouco expressiva) das taxas de TA para viaturas de valor económico mais elevado, o Fisco pretende atenuar os efeitos provocados pela primeira medida de penalização referida anteriormente.

Não obstante, o OE está longe de estar aprovado – pelo que esta análise recai apenas sobre a Proposta de Lei para o Orçamento de Estado, não analisando as propostas de alteração a estas medidas (que as existem). 🌱

Frederico Mendes & Associados

O Impacto da Proposta de Orçamento do Estado de 2025 no Setor dos Transportes Rodoviários de Mercadorias

A Proposta de Orçamento do Estado (OE) para 2025 inclui algumas medidas que afetam o setor dos transportes rodoviários de mercadorias em Portugal, especialmente em áreas de sustentabilidade e infraestruturas, das quais se destacam as seguintes:

1. Fundo para o Serviço Público de Transportes: está prevista uma transferência de até 2 milhões de euros do Fundo Ambiental para o Fundo de Serviço Público de Transportes. Este valor visa apoiar projetos de melhoria das condições de transporte, que podem incluir infraestruturas e serviços utilizados por empresas de transporte rodoviário de mercadorias.

2. Programa de Incentivos Fiscais para Combustíveis Mais Limpos: para reduzir a pegada de carbono e promover combustíveis limpos, a proposta inclui a isenção do imposto sobre produtos petrolíferos e energéticos para biocombustíveis, biometano e hidrogénio verde. Esta medida incentiva o setor a investir em alternativas mais sustentáveis, que podem, a médio prazo, reduzir os custos operacionais e as emissões do transporte rodoviário.

3. Intervenções em Infraestruturas Portuárias e de Transporte: a proposta inclui investimentos de até 4,5 milhões de euros em infraestruturas e acessos portuários no norte de Portugal, como nos Portos de Leixões e Viana do Castelo. Para as empresas de transporte rodoviário de mercadorias, melhorias nas infraestruturas portuárias facilitam a logística de distribuição, especialmente nas operações de transporte intermodal, onde a conexão com vias rodoviárias é essencial.

4. Impacto nos Passes e Tráfego Urbano: com o alargamento dos passes gratuitos para estudantes até 23 anos e idosos, e o aumento das transferências para as autoridades metropolitanas de transportes, o OE 2025 incentiva o uso do transporte público, o que pode resultar numa redução do tráfego rodoviário nas principais vias de transporte de mercadorias. Esta medida pode, portanto, ajudar a melhorar a eficiência das operações de transporte rodoviário de mercadorias, principalmente nas áreas metropolitanas mais congestionadas, como Lisboa e Porto.

Apesar de não estarem previstos apoios fiscais diretos ou subsídios específicos para o setor dos transportes rodoviários de mercadorias na Proposta de OE 2025, as melhorias planeadas para as infraestruturas e as políticas de incentivo à sustentabilidade criam uma base favorável para o desenvolvimento do setor. No entanto, é fundamental que as empresas se mantenham vigilantes em relação a futuras regulamentações e potenciais programas de apoio que possam reforçar a adaptação do setor às exigências ambientais e de eficiência, essenciais para a competitividade do transporte rodoviário de mercadorias.

Pedro Martins
Senior Associate
e. pm@fredericomendes.pt

Síntese legislativa

Declaração de Retificação n.º 866/2024, de 17 de outubro

(publicado do DR n.º 202, Série II de 17-10-2024)
Retifica a Deliberação n.º 1276/2024, de 30 de setembro, publicada no Diário da República, 2.ª série, n.º 189, de 30 de setembro de 2024.

Deliberação n.º 1276/2024, de 30 de setembro

(publicado no DR n.º 189, Série II, de 30-9-2024)
Inspeções técnicas para efeitos de certificação ADR.

Portaria n.º 210-A/2024/1, de 13 de setembro

Procede ao descongelamento gradual da atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO₂, mantendo-se uma suspensão parcial da sua atualização.

Portaria n.º 203-A/2024, de 8 de setembro

Procede ao descongelamento gradual da atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO₂, mantendo-se uma suspensão parcial da sua atualização.

Portaria n.º 189-A/2024, de 23 de agosto

Atualização da taxa do adicionamento sobre as emissões de CO₂.

Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto

Elimina as taxas de portagem nos lanços e sublanços das autoestradas do Interior e em vias onde não existam alternativas que permitam um uso com qualidade e segurança, revogando o Decreto-Lei n.º 97/2023, de 17 de outubro.

BREVES

Dinamarca: novo sistema de portagens a 1 de janeiro 2025

Atualmente a utilização das vias rodoviárias dinamarquesas é cobrada através do conhecido sistema Eurovinheta, tal como acontece nos Países Baixos, no Luxemburgo e na Suécia.

Contudo, no próximo dia 1 de janeiro, o governo dinamarquês irá substituir a Eurovinheta por um sistema de portagens eletrónicas baseadas na distância percorrida pelo veículo (KmToll).

O pagamento das portagens poderá ser efetuado através de um OBU (tipo via verde) ou através de um Ticket eletrónico.

Em termos de tarifas a aplicar, estas serão cobradas ao km e irão variar de acordo com o peso do veículo, a classe de CO2 e a zona por onde o veículo vai circular (dentro ou fora de uma LEZ).

A título de exemplo, um veículo articulado de 40ton., classificado na classe de CO2 1, irá pagar, por km percorrido, cerca de 0,15€ quando circula fora de uma LEZ – Zona de baixas emissões - e mais 0.07 €/km se circular dentro da referida LEZ.

Roménia: RO e-transport – informações adicionais importantes

O RO e-Transport é um sistema eletrónico utilizado para monitorizar o transporte rodoviário de mercadorias com elevado risco fiscal e o transporte rodoviário internacional de mercadorias em geral, com destino/origem na Roménia. Através deste sistema, são declaradas todas as mercadorias, sendo que a declaração terá de ser efetuada de forma eletrónica pelo expedidor/cliente romeno.

Os transportadores terão que pedir ao expedidor/cliente romeno, o código gerado pelo sistema eletrónico de declaração romeno que deverá ser mantido a bordo do veículo durante todo o transporte. Além disso, deve ser usado pelo motorista uma aplicação específica para smart-phone que deverá ser acionada durante o transporte.

REINO UNIDO

Autorização Eletrónica de Viagem (ETA)

A partir do próximo dia 8 de janeiro de 2025 todos os cidadãos (motoristas incluídos) oriundos de países terceiros, deverão passar a ser portadores, além da documentação que já possuem, de um novo documento que se intitula ETA – Eletronic Travel Authorization.

Por outro lado, aos motoristas da União Europeia (incluindo países do EEE e ainda a Suíça) também lhes será exigido o ETA, mas somente a partir de 2 de abril de 2025, sendo que poderão começar a solicitar este documento a partir de 5 de março de 2025.

O ETA é requerido online - <https://www.gov.uk/guidance/apply-for-an-electronic-travel-authorisation-eta#apply-for-an-eta> -, tem uma validade de 2 anos e um custo de 10 libras esterlinas.

Licenças BROCK necessárias

A Kent Highways informa que um número significativo de veículos de mercadorias está a chegar ao posto de controlo no final da Dover-TAP sem autorização BROCK.

Assim, foi-nos pedido que reforçássemos a mensagem de que os motoristas de veículos pesados de mercadorias (HGVs), que se dirigem para o canal da Mancha, devem utilizar a M20 e passar pelo posto de controlo BROCK, entre as junções 8 e 9 da M20, onde lhes será emitida uma licença BROCK. Se o veículo não tiver licença, não será permitido entrar no Porto de Dover e o motorista terá que regressar ao ponto de controlo do Brock (junções 8 e 9 da M20) para obter a autorização Brock.

De referir ainda que onde originalmente era feita uma verificação, no cruzamento da rotunda de Courtwood na A20, este controlo foi agora transferido para a frente da Dover-TAP e os veículos não conformes terão que voltar para o início da fila na rotunda de Western Heights.

Espanha: suspensão temporária de portagens na AP-7

Desde o dia 16 de julho que a cobrança de portagens na AP-7, circunvalação de Alicante, foi suspensa por um período de três meses. O ministério autorizou a Corporação Estatal de Infraestruturas de Transporte Terrestre (SEITT) a ativar um teste piloto com uma redução de 100% das portagens rodoviárias entre 16 de julho e 15 de outubro para redirecionar o tráfego de longa distância e pesado da A-70, atualmente no limite da sua capacidade máxima, com um tráfego médio entre os 80.000 e os 95.000 veículos por dia (dependendo dos troços).

O objetivo da medida, publicada ontem no Diário Oficial do Estado (BOE), é descongestionar a A-70 para melhorar as condições de trânsito e a segurança rodoviária e reduzir as emissões de gases poluentes, através da promoção da utilização das infraestruturas existentes, como a AP-7, e da eficiência dos recursos públicos.

Durante os três meses do teste piloto será analisado se a utilização da autoestrada AP-7, circunvalação de Alicante, é eficaz como alternativa à A-70 para o tráfego, especialmente o de longo curso. O intuito deste teste piloto é tornar, no futuro, a AP-7, circunvalação de Alicante, totalmente livre de portagens.



POLÓNIA

Zona de Baixas Emissões em Varsóvia

No passado dia 1 de Julho de 2024, entrou em funcionamento a primeira Zona de Transporte Limpo (SCT) – Zona de Baixas Emissões – na cidade de Varsóvia.

A LEZ abrange o centro e algumas partes dos distritos vizinhos. No local, a LEZ encontra-se devidamente assinalada com sinais de trânsito. A entrada de veículos mais poluentes na LEZ será restringida nesta área.

No total, o SCT abrange uma área de 37 quilómetros quadrados, ou seja, 7% de área da capital. Será restringida a entrada de veículos com motor a gasolina (incluindo GPL) com mais de 27 anos ou que não cumpram a norma Euro 2 e de veículos a gasóleo (incluindo GPL) com mais de 19 anos ou que não cumpram a norma Euro 4.

Polónia: alterações ao sistema SENT

A partir do dia 1 de janeiro de 2025, serão introduzidas novas obrigações para o transporte relacionadas com o sistema SENT.

Atualmente, o sistema de monitorização SENT aplica-se apenas a produtos selecionados (lista publicada pelo Ministério das Finanças – ver aqui também, notícia ANTRAM publicada a 8/2/2022). No entanto, a partir de 1 de janeiro, será necessário que todas as transportadoras de países da UE ou não, caso realizem operações de cabotagem na Polónia, notifiquem as operações que efetuam neste território.

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

Grupo Paulo Duarte investe em novo Centro Logístico em Almeirim

O Grupo Paulo Duarte vai avançar com a construção de uma nova base operacional no concelho de Almeirim, distrito de Santarém.

Este investimento, na ordem dos 4 milhões de euros, faz parte da estratégia de expansão do grupo e vai dar resposta ao forte crescimento que se tem verificado nesta zona do país ao nível dos serviços de transporte e logística.

Com abertura prevista para o primeiro trimestre de 2025, o novo centro logístico está a ser desenvolvido numa localização estratégica, impulsionada pela futura abertu-



tura do novo bloco logístico da cadeia de supermercados Mercadona, também previsto para a zona de Almeirim.

A infraestrutura ocupará uma área de 25.000 metros quadrados e será equipada com um edifício administrativo de dois pi-

sos, um amplo parque para veículos, com oficina, áreas de lavagem e abastecimento, além de um espaço dedicado ao descanso dos motoristas, com balneários e refeitório, garantindo melhores condições de trabalho para toda a equipa de operações. 🌱

STEF investe 13 milhões de euros na construção de nova plataforma logística na Maia

Já foi lançada a 1ª pedra da nova plataforma logística que a STEF irá construir na cidade da Maia.

Devido ao crescimento que o Grupo, de origem francesa, tem registado em Portugal, nasce a necessidade de construir uma nova plataforma que acompanhe esse desenvolvimento e densifique a rede de distribuição da empresa. Serão investidos 13 milhões de euros no novo empreendimento, cuja conclusão está prevista ocorrer no verão de 2025. Com a construção da plataforma, a STEF pretende acompanhar os atores da indústria agroalimentar a norte do rio Douro e criar oportunidades para se desenvolverem em Portugal e no resto da Europa, efetuando transportes mais rápidos através de serviços logísticos inovadores e diferenciados. As instalações serão mais modernas e com tecnologias cada vez mais ecológicas, para estarem alinhadas com a política "Moving Green" do Grupo, como por exemplo: painéis fotovoltaicos que irão cobrir 15 a 20% do consumo anual de energia da plataforma e um grupo de frio com um gás natural NH3 (isento de HFCs) amigo do ambiente que não prejudica a camada de ozono. Os espaços de trabalho foram pensados

para melhorar a qualidade de trabalho dos funcionários STEF e parceiros e as novas tecnologias implementadas irão facilitar o cumprimento das funções dos operadores. A nova plataforma ocupará um terreno com uma dimensão total de 55.000 m², possuirá um cais de refrigerado, com uma área total de 5.000 m² e uma câmara de congelados com 1.200 m². Terá 42 portas de cais e garantirá temperaturas controladas, com o cais de transporte refrigerado entre +2/+4°C e a câmara de congelados entre -20/-25°C. A área de escritórios estará distribuída por dois pisos. Conta ainda com uma instalação de lavagem para a higienização da frota própria. 🌱



Transportes Rama renova frota

A empresa adquiriu recentemente 12 novas viaturas mantendo assim o compromisso de renovação de frota a cada 2 anos e meio.

Pela primeira vez, 5 das 12 viaturas que adquiriram são da marca DAF, garantindo assim a diversidade e excelência das suas viaturas aliadas à qualidade do serviço que prestam.

Lusocargo


- Celebra 40 anos de história no transporte internacional

Fundada a 8 de outubro de 1984 na cidade do Porto, a Lusocargo iniciou atividade num contexto em que as atividades de serviços aduaneiros e de transporte internacional eram frequentemente geridas por empresas distintas. Com uma visão pioneira, introduziu no mercado português um serviço integrado, oferecendo a importadores e exportadores uma solução global para as suas operações de comércio internacional.

Sobre este percurso e momento histórico, o Diretor Geral da Lusocargo, João Silva, refere: “Superar os 40 anos de história é um marco assinalável que apenas algumas empresas podem orgulhar transmitir. Este aniversário é o significado de um esforço conjunto e incansável de um conjunto de colaboradores unidos, que enfrentam diariamente os desafios de um setor dinâmico e exigente. São o reflexo da nossa capacidade de adaptação às rápidas transformações tecnológicas, geopolíticas e ambientais que o mundo atual apresenta, continuando focados em apoiar a internacionalização e as trocas comerciais das empresas, desde Portugal para o mundo”.

- Reforça ligação logística entre Portugal e Marrocos

A Lusocargo reforçou a sua rota de transporte para Marrocos através de uma parceria estratégica com a Gondrand, um histórico grupo de logística criado em 1866 cujo modelo de negócios é baseado numa rede internacional de parceiros e agentes que permitem responder individualmente às necessidades de cada empresa.

Com este acordo a Lusocargo visa melhorar a conectividade e eficiência na movimentação de mercadorias entre os dois países, disponibilizando soluções logísticas fiáveis e de elevada segurança para a sua armazenagem e distribuição, proporcionando tempos de entrega mais rápidos e competitivos. 

Luís Simões e Lactogal unem-se para a descarbonização logística

A Luís Simões e a Lactogal, grupo líder na Península Ibérica no setor dos laticínios, unem-se nesta iniciativa com o compromisso comum de alcançar um modelo de produção e distribuição mais sustentável, que arranca com a descarbonização do transporte entre duas das fábricas da Lactogal em Portugal.


Em estreita colaboração entre as duas empresas, desenhou-se um modelo que inclui a incorporação de uma viatura gígaliner movida a combustível HVO. A utilização desta tipologia de viatura permitirá reduzir o número de veículos necessários e aumentar a eficiência das operações de transporte, ou seja, reduzindo-se em 35% o número de viaturas em circulação e em 25% as emissões de CO2 por tonelada transportada. Por outro lado, destacam-se também os benefícios da opção por biocombustíveis como o HVO, um produto renovável produzido a partir de óleos usados, que reduz as emissões de gases com efeito de estufa em até 90%, em comparação com o gasóleo fóssil.



Com este acordo, a Lactogal cede a gestão da sua plataforma logística na Tocha (Cantanhede) à Luís Simões, sendo que as novas viaturas vão ser utilizadas para o transporte entre esta unidade e a de Modivas, a 130 km de distância.

As empresas apostaram igualmente na transformação digital através da implementação do e-CMR (ou guia de remessa digital), eliminando a utilização de papel e aumentando a rastreabilidade e o controlo das mercadorias. Este projeto alinha-se com a visão estratégica da Luís Simões, reiterando a aposta que faz na inovação e na


sustentabilidade, desde sempre presentes no seu ADN. Com uma abordagem holística, a empresa dá prioridade aos processos de descarbonização e digitalização, e trabalha na formação de talentos para melhorar a eficiência das operações logísticas.

Já no que diz respeito à Lactogal, este projeto enquadra-se na “agenda mobilizadora para a produção sustentável de leite em Portugal”, um ambicioso plano de sustentabilidade que engloba várias áreas da empresa, com o objetivo de otimizar todos os aspetos do processo, desde a produção à distribuição. 

Ford Trucks converte quilómetros em doação à Corações Com Coroa

A Ford Trucks Portugal aliou-se novamente à Corações Com Coroa desafiando mulheres motoristas de pesados a participar numa ação em que, com as suas viagens, contribuem para atingir uma doação para a Associação.

A participação está aberta a motoristas de todas as marcas. Basta aceder a www.fordtrucks.pt e preencher o formulário que é disponibilizado, inserir o trajeto de cada viagem, e os quilómetros percorridos e por fim partilhar as fotos e a iniciativa nas redes sociais, com #coraçõesao volante e #fordtrucksportugal. No site, o contador do donativo com o valor atingido é atualizado mediante as participações, sendo possível acompanhar em tempo real. Em janeiro, o valor angariado será entregue à Associação Corações com Coroa, que a ajudará a cumprir a sua missão.

A Corações Com Coroa atua em situações de vulnerabilidade social ou pessoal, e trabalha pela inclusão e dignidade de todas as pessoas, pela igualdade de género e o empoderamento de mulheres e raparigas. 




Saiba mais em www.coracoescomcoroa.org



Nors une todas as empresas numa única marca global

Num evento de lançamento feito a partir do Porto e transmitido para os cerca de 3000 colaboradores, a Nors apresentou a sua nova estratégia de marca, cujo propósito assenta em “Melhorar a vida e os negócios através de um serviço e equipamentos de referência.”


Esta nova estratégia e arquitetura de marca irá potenciar globalmente a oferta diferenciada da Nors, que juntamente com as principais marcas representadas dos setores em que atua, acrescentará serviço de qualidade, conhecimento técnico e capilaridade.

Amarca Nors substituirá as marcas Auto Sueco Portugal, Galius, Civiparts, AS Parts, Onedrive, Nors Centro Oeste, Agrofito, Agrown, Auto Maquinaria, Auto Sueco São Paulo, Kinlai, Auto Sueco Angola, Auto Sueco Botswana, Auto Sueco Moçambique, Auto Sueco Namíbia, GreatWest, StrongCo e ficará organizada em cinco segmentos de negócio: “Trucksand Buses”, “Construction Equipment”, “Agro”, “After market” e “Ventures”. 



Cepsa anuncia mudança de designação para Moeve

A Cepsa anunciou a mudança do seu nome para Moeve, apostando na transformação da companhia para se tornar um dos líderes da transição energética europeia, refletindo essa evolução o resultado da sua estratégia Positive Motion para 2030 e o seu total compromisso com a energia e a mobilidade sustentável.

Esta alteração responde também ao seu objetivo de acelerar a sua descarbonização e a dos seus clientes, através de um investimento até 8 mil milhões de euros, dos quais mais de 60% serão destinados a negócios sustentáveis, como a produção de hidrogénio verde, segunda geração de biocombustíveis (2G) e produtos químicos sustentáveis, bem como carregamento elétrico ultrarrápido. 

Andamur põe em funcionamento San Román-Araia II

A nova área de serviço da Andamur, em Álava — a Andamur San Román-Araia II — otimiza a experiência dos transportadores com 16 pistas multiproduto e reabastecimento simultâneo de camiões, o que reduz os tempos de espera e melhora a eficiência operacional. Estas vias, juntamente com as do Andamur San Román I, situado a poucos metros de distância, perfazem um total de 23 pontos de abastecimento multiproduto, triplicando a capacidade de abastecimento dos clientes Andamur na região, que passam agora a poder desfrutar das instalações complementares da Andamur San Román, tais como hotel, loja, lavandaria, duchas, restaurante, ginásio e serviço de empréstimo de bicicletas. Em breve, a nova estação contará também com máquinas de venda automática e acesso Wi-Fi, proporcionando um espaço completo e confortável para os utilizadores.

Nos próximos meses, a área de serviço de San Román- Araia II contará com um parque de estacionamento de segurança de categoria GOLD, certificado pela ESPORG, com capacidade para 90 camiões. Este parque contará com controlo de acesso por leitor de matrículas, vigilância de segurança, videovigilância 24 horas por dia, 7 dias por semana, cercas de 2 metros em todo o perímetro, instalações sanitárias com serviço noturno e outras características para garantir a segurança e a tranquilidade dos condutores e das suas cargas.

Ressalve-se que ambas as áreas de serviço estão situadas num ponto estratégico para o transporte profissional, a menos de 100 quilómetros da fronteira com a França, via Irun. Esta localização converte-as num ponto de passagem essencial para os transportadores que se dirigem à Europa a partir de Portugal.

Com a abertura da área de serviço de San Román-Araia II, a Andamur reafirma o seu compromisso de melhorar a eficácia e a rapidez no reabastecimento, reforçar a segurança dos condutores e das suas cargas, e oferecer cada vez mais e melhores serviços em Álava, facilitando assim o dia-a-dia dos transportadores. 🌱



Eurowag tem solução para melhorar perfil de condução

A Eurowag lançou recentemente um novo serviço aperfeiçoado de gestão de frotas. A última atualização centra-se em funcionalidades que avaliam o comportamento do condutor: travagem, excesso de velocidade do motor e ralenti desnecessário. Foi ainda adicionado um novo serviço de “coaching” que oferece dicas personalizadas aos condutores a fim de melhorar a sua condução.

O serviço de gestão de frotas com recurso a dados de telemetria permite, assim, otimizar o desempenho da frota. Em primeiro lugar proporciona aos expedidores uma visão geral, e em tempo real, de todos os veículos e condutores. Em segundo permite a automatização de processos, o que resulta na poupança de tempo e custos. Por último, mas não menos importante, ajuda a monitorizar o desempenho dos condutores, a identificar hábitos ineficazes e a melhorar o estilo de condução. Esta nova função de “coach report” consegue avaliar quais as questões mais impactantes na classificação de cada condutor e assim identificar os pontos-chave onde o condutor deve melhorar. 🌱



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

IVECO apresenta a sua nova gama Multi-Energia em Valência

No final do ano de 2023, em Barcelona, a IVECO apresentou oficialmente, a renovação total da sua gama, de uma só vez, pela primeira vez na sua história, com um investimento de mil milhões de euros, o maior alguma vez realizado. Ao desenvolver esta gama de última geração, a IVECO concentrou-se em quatro pilares: produtividade empresarial, experiência do condutor, sustentabilidade e conectividade.

Após esta apresentação oficial da nova gama IVECO, a marca italiana, no mês de outubro, levou os clientes portugueses até Valência para terem contacto com todas as novidades tecnológicas e também para testarem diversas gamas de veículos ligeiros, médios e pesados, incluindo o novo veículo ligeiro elétrico para distribuição urbana, o “eMoovy”.

Este evento organizado pela IVECO para clientes portugueses, decorreu no circuito Aspar, localizado a poucos quilómetros de Valência, que é a primeira academia global de motociclismo do mundo. Além da parte mais “oficial” do evento, os clientes IVECO participaram igualmente noutra tipo de atividades, desde a participação numa prova de corridas de Karts na sua pista de 850 metros, até à visita ao Museu Aspar, onde se ficou a conhecer toda a história de Jorge Martínez Aspar e da sua equipa, recentemente coroada Campeã do Mundo de Moto3.

Nas instalações do Circuito Aspar estavam presentes entre outros, os novos modelos da gama ligeira da marca, como a Daily, na versão furgão, a eDaily, o novíssimo eMoovy e na versão de veículos pesados, o modelo S-Way ainda, o S-Way Metallica Special Edition. O novo IVECO eMoovy deixa claro que o seu slogan “conduz-se como um carro, funciona como um camião” é uma realidade. Destaca-se pela sua agilidade e potência, e as suas dimensões contidas aliadas aos 160 kW (215 CV) de potência, fazem dele uma opção ideal para um bom número de aplicações.



Por outro lado, a eDaily, 100% elétrico, é uma excelente aposta para a distribuição urbana, com uma autonomia de até 400km, sendo possível efetuar um carregamento em 30 minutos para uma autonomia de até 100km.

Ambos os modelos Daily incorporam, de serie, um novo painel de instrumentos digital de 10,25 polegadas e ainda um renovado sistema de info entretenimento com um ecrã a cores de 10 polegadas integrado na parte central do tablier.

Em termos de segurança e de sistemas de auxílio à segurança, destaca-se entre outros: os novos sistemas de condução autónoma ADAS e Nível 2 que proporcionam uma experiência de condução sem stress e melhoram a segurança dentro e fora do veículo, quando se trata de proteger os utentes vulneráveis das vias públicas; o Advanced Lane Centering que direciona o veículo e mantém-no no centro da faixa; o Adaptive Cruise Control com Stop & Go,



O grupo de clientes portugueses e staff IVECO.

que regula a velocidade para manter sempre a mesma distância do veículo da frente, parando completamente caso o veículo que segue à sua frente pare.

Os clientes IVECO puderam ainda testar o IVECO S-Way, com o seu novo motor xCursor13. O S-Way está disponível em quatro níveis de potência, começando com 460 CV e 2.500 Nm de binário e culminando com uns impressionantes 580 CV e 2.800 Nm de binário.

A renovação do IVECO S-Way foi total, pelo que esta nova geração recebeu um catálogo completo de sistemas tecnológicos, destacando-se o novo sistema de assistência à condução avançada de nível 2, que tem um impacto direto tanto na segurança como no conforto de condução. Também o sistema Highway Assist, que permite ao condutor manter sempre o camião no centro da sua faixa e ainda, os sistemas de aviso de ângulo morto e saída de estrada ou o assistente inteligente de velocidade que fazem da condução do S-Way, uma experiência segura e confortável. A estes assistentes junta-se ainda o Cruise Control Adaptativo com função Stop & Go.

Por fim, destaca-se as novidades no habitáculo, que se focam em aumentar o conforto do condutor devido à posição de condução, que graças à ergonomia renovada, oferece uma posição de condução mais vertical e um ajuste do volante com muito mais possibilidades.

As Mirror cams oferecem ainda maior visibilidade ao condutor. Além disso, estas câmaras aerodinâmicas montadas acima das portas proporcionam uma poupança de combustível de até 1,5%, segundo o fabricante. Nesta iniciativa, a marca partilhou com os presentes uma viatura em especial - o modelo S-Way Metallica Special Edition.

A IVECO celebrou uma parceria histórica com o Rock & Roll Hall Of Fame Metallica.

A marca apoiou a banda durante a etapa europeia da M72 World Tour, enchendo estádios em todo o continente europeu de maio a julho de 2024. Camiões e mini autocarros elétricos e a gás natural da IVECO juntaram-se à caravana dos Metallica, transportando a banda e o seu equipamento de concerto em concerto.

A IVECO complementa a sua oferta de veículos com um ecossistema de soluções em rápida evolução - Serviços IVECO - concebidos para apoiar os clientes na gestão fácil e eficiente do seu veículo ou frota, reduzir o seu Custo Total de Propriedade e garantir a rentabilidade do seu negócio.

A IVECO está igualmente a apoiar a transição dos seus clientes para uma mobilidade com emissões zero com serviços dedicados à eMobility, concebidos para facilitar a mudança para veículos elétricos, aumentando a produtividade, reduzindo o TCO e maximizando a autonomia e a eficiência energética do veículo. O GATE (Ecossistema de Transporte Verde e Avançado) é um modelo de negócio inovador e com tudo incluído, pay-per-use, para o aluguer a longo prazo de veículos comerciais “verdes”, para oferecer “paz de espírito” aos clientes que pretendam aceder à mobilidade elétrica. 🌱

Ford Trucks apresentou F-Line em Reguengos de Monsaraz



Depois do sucesso que foi a apresentação da nova gama F-Line lançada pela Ford Trucks e que reuniu em Leiria mais de duas centenas de convidados, foi agora a vez de dar a conhecer às entidades de Reguengos de Monsaraz, clientes, potenciais clientes e meios de comunicação esta recém-lançada linha da Ford Trucks, líder global no sector comercial pesado, que se destaca pela sua tecnologia de conectividade e características avançadas de segurança.

O cenário escolhido para o evento foi o Jardim Público de Reguengos de Monsaraz, município que está a receber a emblemática Baja TT Sharish Gin Reguengos de Monsaraz/Mourão este ano mais uma vez inserida nos campeonatos internacionais da disciplina de Todo-o-Terreno e que promete animar a região e trazer às pistas destes dois concelhos milhares de espectadores.

A nova gama F-Line contempla vários upgrades, nomeadamente no design exterior e nas dimensões da cabina dos veículos e diferencia-se essencialmente pelo novo motor, pela nova transmissão Ecotorq e aposta não só no desempenho, mas também na potência, durabilidade, economia de consumos.

Bruno Oliveira, CEO da Ford Trucks Portugal salienta “é muito importante para nós estarmos próximos dos nossos clientes, pois pretendemos trabalhar em conjunto para responder às suas necessidades e expectativas”. A presença da marca em Reguengos de Monsaraz faz-se também pela participação do seu CEO na Baja TT Sharish Gin, ao lado do navegador Vítor Jesus. De notar que a Ford Trucks tem registado uma expansão global pela Europa, tendo mais recentemente entrado no mercado suíço. Em território nacional, a marca conta já com oito pontos de assistência espalhados não só por Portugal Continental, mais concretamente, em Alverca do Ribatejo, Albergaria-a-Velha, Loulé, Meirinhas, Vilar do Pinheiro, Viseu, Braga, mas também e mais recentemente na ilha da Madeira, no Funchal. 🌱

O seu calendário fiscal para 1º Trimestre de 2025

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

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
5 Jan	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a dezembro de 2024	n/a	n/a	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: - Por transmissão eletrónica em tempo real; - Por inserção direta no Portal da Finanças; - Por outra via eletrónica, nos termos a definir por portaria do Ministro das Finanças.
10 Jan	IRS SS	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a dezembro de 2024 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
20 Jan	IRS / IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a dezembro de 2024	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a dezembro de 2024	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
	IVA	Envio da declaração periódica referente ao mês de novembro de 2024, e anexos, para os contribuintes no regime mensal	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	IS	Comunicação das operações sujeitas e isentas de Imposto do Selo praticadas no mês anterior e pagamento do imposto devido (no exercício de uma atividade)	Declaração Mensal de Imposto do Selo (DMIS)			
	IRS / IRC	Comunicação de rendimentos pagos, de retenções e deduções efetuadas, referentes ao ano de 2024	Modelo não oficial			
27 Jan	IVA	Pagamento do IVA referente ao mês de novembro de 2024	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA. O pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25 €, sem juros ou penalidades nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
31 Jan	IRS IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a novembro de 2024	Modelo 30	Internet	n/a	
	IVA	Envio da declaração mensal referente às obrigações declarativas decorrentes do regime de importação do Balcão Único, relativa ao mês de dezembro 2024	Declaração mensal	Internet	n/a	
	IVA	Envio da declaração trimestral referente às obrigações declarativas decorrentes do regime extra-União e União do Balcão Único, relativa ao 4.º trimestre de 2024	Declaração mensal	n/a		

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES	
31 Jan	SS	Entrega de declarações trimestrais por trabalhadores independentes (obrigatório para trabalhadores)	Declaração Trimestral	n/a		
	IRS	Comunicação anual de rendas recebidas em 2024, por sujeitos passivos que estejam dispensados e que não tenham optado pela emissão do recibo de renda eletrónico	Modelo 44			
	IRS/IVA	Comunicação de Inventários	n/a			
5 Fev	IVA	Comunicação dos elementos das faturas referentes a janeiro de 2025	n/a	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: - Por transmissão eletrónica em tempo real; - Por inserção direta no Portal da Finanças; - Por outra via eletrónica, nos termos a definir por portaria do Ministro das Finanças.	
10 Fev	IRS	Comunicação de rendimentos, retenções de imposto, contribuições obrigatórias e quotizações sindicais, relativas a janeiro de 2025 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
	IRS/IRC	Declaração de rendimentos pagos e de retenções, deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a 2024	Modelo 10	Internet		
20 Fev	IRS IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a fevereiro de 2024	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC	Internet	n/a	
	SS	Pagamento das contribuições relativas a janeiro de 2025	n/a	n/a		
	IVA	Envio da declaração periódica referente ao mês de dezembro de 2024, e anexos, para os contribuintes no regime mensal	Declaração Periódica	n/a	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.	
	IVA	Envio da declaração periódica referente ao 4.º trimestre de 2024, e anexos, para os contribuintes no regime trimestral	Declaração Periódica	n/a		
	IS	Comunicação das operações sujeitas e isentas de Imposto do Selo praticadas no mês anterior e pagamento do imposto devido	Declaração Mensal de Imposto do Selo (DMIS)			
25 Fev	IVA	Pagamento do IVA referente ao mês de dezembro de 2024	n/a	n/a	Internet	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.
	IVA	Pagamento do IVA referente ao 4.º trimestre de 2023	n/a	n/a	Internet	
28 Fev	IRS / IRC	Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a dezembro de 2024	Modelo 30			

DIA	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
5 Mar	IVA Comunicação dos elementos das faturas referentes a fevereiro de 2025	n/a	n/a	n/a	Comunicação deverá ser efetuada: - Por transmissão eletrônica em tempo real; - Por inserção direta no Portal da Finanças; - Por outra via eletrônica, nos termos a definir por portaria do Ministro das Finanças.
10 Mar	IRS Comunicação de rendimentos, retenções de imposto, contribuições obrigatórias e quotizações sindicais, relativas a fevereiro de 2025 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
20 Mar	IRS IRC Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a fevereiro de 2025	Declaração de retenções na fonte de IRS/IRC	Internet	n/a	
	SS Pagamento das contribuições relativas a fevereiro de 2025	n/a	n/a		
	IVA Envio da declaração periódica referente ao mês de janeiro de 2025, e anexos, para os contribuintes no regime mensal	Declaração Periódica	n/a		Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	IS Comunicação das operações sujeitas e isentas de Imposto do Selo praticadas no mês anterior e pagamento do imposto devido	Declaração Mensal de Imposto do Selo (DMIS)			
25 Mar	IVA Pagamento do IVA referente ao mês de janeiro de 2025	n/a	n/a		Documento de pagamento gerado no Portal das Finanças após submissão da Declaração Periódica de IVA. O pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25 €, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
31 Mar	IVA Envio da declaração mensal referente às obrigações declarativas decorrentes do regime de importação do Balcão Único, relativa ao mês de fevereiro 2025	Declaração Mensal			
	IRS/IRC Declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes em janeiro de 2025	Modelo 30			



Site ANTRAM! Já se registou?

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



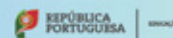
IPTRANS

ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

30
ANOS



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




219831445

leonor.castro@iptrans.com.pt

iptrans.com.pt

Auditoria Energética

 É tempo de mudar

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



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

Cumpra as obrigações legais do RGCE. Evite coimas.



* Aproximadamente 500 tep/ano



antram

Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias