

revista

Nº 415 | abr/mai/jun 2025 | Trimestral | Ano XLV

antram

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

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



SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

4.5.6
JULHO
2025

EXPOCENTRO
POMBAL



Save
THE
Date

50º Aniversário
24º Congresso
ANTRAM

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

ANTRAM celebra 50 anos com Open Day nacional pág. 4

destaque

“O modelo associativo teve de se reinventar”

João Vieira Lopes, Presidente da CCP pág. 6

entrevista

Paulo Nuno Antunes da Costa

Prodística - Logística e Transportes S.A. pág. 10

associativismo

Campeonato de Karting “50 Anos ANTRAM”

Associativismo, Competição e Espírito de Equipa em Pista pág. 16

Atividade de Responsabilidade Social

ANTRAM & Team Building pág. 20

assessoria jurídica

Incentivo à valorização salarial (ajustado!)

– O que é e como se aplica pág. 32

Rodar Direito

pág. 34

formação e consultoria

Inteligência Artificial

Uma nova rota para a produtividade no Setor dos Transportes pág. 38

notícias dos associados

pág. 44

comerciais

pág. 46

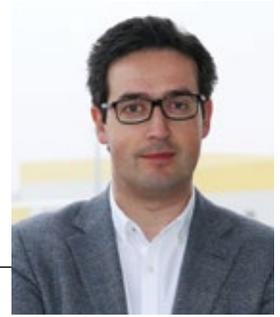
notícias IpTrans

pág. 47

Revista ANTRAM nº - 415

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Maria Bourbon · **Colaboradores neste número:** Ana Souta, ANSR, Armando Miranda, Fernando Moreira (ACT), Francisca Silva Antunes (PwC), José Encarnação, José Luís Saragoça, Leonor Castro (IPTRANS), Marta Ferreira (Frederico Mendes & Associados), Mónica Silva, PwC · **Publicidade:** Mónica Silva - monica.silva@antram.pt · **Edição e Propriedade:** ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias · **Administração, Redação e Publicidade:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - Escrit. A - 1800-142 Lisboa Tels. 218 544 100 T - internet: www.antram.pt - email:sede@antram.pt NIPC - 500 948 470 · **Serviços Regionais:** **Direção Regional do Norte:** Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 226 079 120 / Fax: 226 096 180 E-mail: regio.norte@antram.pt · **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 2º Esq. - Sala A - Pedrulha 3021-901 Coimbra Tel.: 239 497 940 / Fax: 239 497 948 / regio.centro@antram.pt · **Direção Regional de Lisboa:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - 1800-142 Lisboa / Tel.: 218 610 370 / Fax: 218 686 428 E-mail: regio.lisboa@antram.pt · **Direção Regional do Sul:** MARE - Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EB01 - EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 · E-mail: neuza.santos@antram.pt · **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, 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,

Olhando para o contexto nacional, assistimos a mais uma mudança de governo — a terceira em três anos. E, como o anterior Governo, nada de novo para o nosso setor. Mantêm-se as mesmas caras, a mesma organização ministerial. Esperemos que, doravante, atuem com maior abertura com o nosso setor. Que sejam mais capazes do que foram de nos escutar. Em resumo, que tenham a humildade de nos ouvir porque é mais o que temos a dizer do que aquilo que temos a pedir, contrariamente ao que me parece ser convicção dos nossos governantes, que, no Governo anterior, salvo honrosas exceções, se mostraram muito fechados ao contacto, como se, dos empresários, não viesse nada de bom.

Vamos acreditar e vamos voltar ao diálogo imbuídos nesse espírito. A ver se não nos voltam a falhar!

Como se este cenário não fosse já de si pouco auspicioso, atravessamos ainda um tempo paradoxal, onde as exigências da descarbonização colidem com a realidade dura do nosso setor — um setor essencial, feito maioritariamente de pequenas e médias empresas, resilientes, mas exaustas de carregar sobre os ombros a responsabilidade de descarbonizar um país e uma Europa que tantas vezes nos ignoram quando é preciso decidir.

A ANTRAM não se esconde dos desafios da sustentabilidade. Pelo contrário, tem estado na linha da frente, mas sempre defendendo que a descarbonização não pode ser uma imposição cega, tem de ser um processo evolutivo, racional e sustentado. Perseguir metas irrealistas, como as impostas recentemente para os veículos pesados, sem garantir tecnologia acessível, infraestruturas de apoio ou incentivos estáveis, é pedir o impossível. E os impossíveis não se

materializam com vontade política, mas com investimento, diálogo e realismo.

Ao mesmo tempo, a ANTRAM está a preparar mais uma grande celebração do setor: nos dias 4, 5 e 6 de julho, Pombal volta a receber o Salão Nacional do Transporte. A oitava edição, com espaço de exposição completamente esgotado, promete ser mais do que um evento — será o reflexo de um setor que, apesar das dificuldades, continua dinâmico, coeso e determinado em afirmar-se como parte da solução. Contamos com a sua presença e entusiasmo nesta que é, inequivocamente, uma grande montra da força e da inovação do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal.

Nesta edição da Revista ANTRAM, destacamos também a entrevista a João Vieira Lopes, Presidente da CCP, a Confederação do Comércio e Serviços de Portugal, de que a ANTRAM é membro ativo. A entrevista sublinha a importância do associativismo num tempo em que, mais do que nunca, é necessário unir forças para defender os setores que verdadeiramente movem a economia. O associativismo é, como bem refere Vieira Lopes, uma alavanca de representatividade que ganha relevância à medida que as vozes isoladas se perdem no ruído das políticas centralistas e alheias à realidade.

A ANTRAM está aqui para continuar a defender os seus associados, com firmeza e com seriedade. Com espírito crítico, sim — porque não se constrói um setor forte com discursos vazios nem com promessas por cumprir. Mas também com propostas, com soluções e com a convicção de que não há sustentabilidade sem viabilidade económica, nem progresso sem escutar quem está no terreno.

Contamos consigo. 



Megacamiões autorizados nas estradas portuguesas

OUTRO MOTIVO DE PESO PARA TER UM V8

MOVA MAIS COM MENOS

- Ideal para Megacamiões
- Até 770CV e 3.700Nm de par motor
- **Eficiência:** até 25% menos consumo de combustível (comparado com 2 camiões)
- **Manutenção fácil** e menor Custo Operativo



ANTRAM celebra 50 anos com Open Day nacional

No passado dia 4 de junho, a ANTRAM assinalou cinco décadas de dedicação ao setor do transporte rodoviário de mercadorias com um conjunto de Open Days realizados, em simultâneo, na sua Sede e Delegações Regionais. O momento foi vivido com emoção e simbolismo por associados, colaboradores e parceiros, que se juntaram para celebrar a história e o papel determinante da Associação na valorização do setor.



Ao longo dos 50 anos de existência, a ANTRAM afirmou-se como voz ativa e firme na defesa dos interesses dos transportadores rodoviários de mercadorias em Portugal. Esta efeméride representou mais do que um olhar sobre o passado: foi também um testemunho do compromisso contínuo com o futuro do setor e com o associativismo como pilar fundamental para o seu desenvolvimento.

Nas várias Regiões, os associados responderam ao convite e marcaram presença



num ambiente de partilha e proximidade. Os colaboradores da ANTRAM receberam-nos de portas abertas, dando a conhecer o trabalho diário que se desenvolve em prol da representatividade, qualificação e dignificação do transporte rodoviário de mercadorias.

Este espírito de união reforçou, uma vez mais, a importância de uma associação feita pelas e para as empresas que representa. A presença institucional do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), através de um seu representante oficial, membro do Conselho Diretivo, conferiu à celebração um reconhecimento público da relevância da ANTRAM como parceira estratégica no diálogo com as entidades públicas e no desenho das políticas de mobilidade e logística.

Um dos momentos mais simbólicos do dia foi o lançamento e oferta do pin oficial dos 50 anos da ANTRAM. Esta peça comemorativa, entregue a todos os participantes, assinala um marco histórico e materializa o sentimento de pertença a uma associação que continua a trilhar caminho com os olhos postos no futuro.

A celebração dos 50 anos da ANTRAM não se esgotou num dia: foi mais uma iniciativa — entre muitas outras a decorrer neste ano comemorativo — que continuará a destacar a força do setor e o valor das empresas que, todos os dias, fazem mover a economia do país.

Continuem a festejar (e a trabalhar) connosco! 🇵🇹

“O modelo associativo teve de se reinventar”

João Vieira Lopes, Presidente da CCP

Entrevista a João Vieira Lopes, Presidente da Confederação do Comércio e Serviços de Portugal (CCP), sobre associativismo, inovação e os desafios do setor empresarial

O associativismo empresarial é considerado um dos pilares das sociedades de economia de mercado, promovendo convergência e solidariedade entre empresas. Como avalia o papel do associativismo empresarial em Portugal nos últimos 50 anos, em especial na promoção da competitividade e inovação nos setores do comércio e serviços, transportes incluídos?

O movimento associativo em Portugal é composto por um número significativo de estruturas cuja evolução não é, naturalmente, uniforme. As transformações económicas e sociais que ocorreram ao longo destes cinquenta anos, obrigaram o movimento associativo a “reinventar-se”. O modelo de associação baseado apenas ou essencialmente na vertente de informação aos associados esgotou-se há muito tempo.

As associações participam nos movimentos de internacionalização das empresas, algumas participam em centros de formação ou centros tecnológicos, colaboram com as entidades do sistema científico, pressionam o sistema educativo para se ajustar às necessidades do mercado de trabalho, entre outras áreas de actuação mais específicas. Claro que o movimento associativo também se defronta com problemas, nomeadamente, de financiamento, uma vez que ter uma estrutura que consiga acompanhar a evolução do mercado é exigente do ponto de vista financeiro e a quotização não pode ser a única via de financiamento das associações.

A CCP atua como dinamizadora do empreendedorismo e parceira social, promovendo o desenvolvimento dos setores que representa. De que forma a CCP tem contribuído para a modernização e internacionalização das empresas portuguesas?

A CCP, enquanto parceiro social, é interlocutora por excelência entre o mundo empresarial e os sistemas político, social e fiscal, nomeadamente junto do governo e da administração pública, cúpulas associativas, escolas e universidades, e a comunidade financeira. Nos múltiplos fóruns em que está presente, cobrindo áreas tão diversas como o emprego, a educação, a segurança Social, ambiente, segurança e

“O modelo de associação baseado apenas ou essencialmente na vertente de informação aos associados esgotou-se há muito tempo”

saúde no trabalho, modernização administrativa e outros, a nossa principal função é exigir melhores condições para o desenvolvimento empresarial. Ou seja, a par de um trabalho mais visível, quer na concertação social, quer nos contactos directos com o Governo, há, em paralelo, um trabalho mais de bastidores na propositura de medidas dirigidas às empresas. Nem sempre os resultados são aquilo que gostaríamos, mas o papel da CCP, e de um modo geral, dos par-

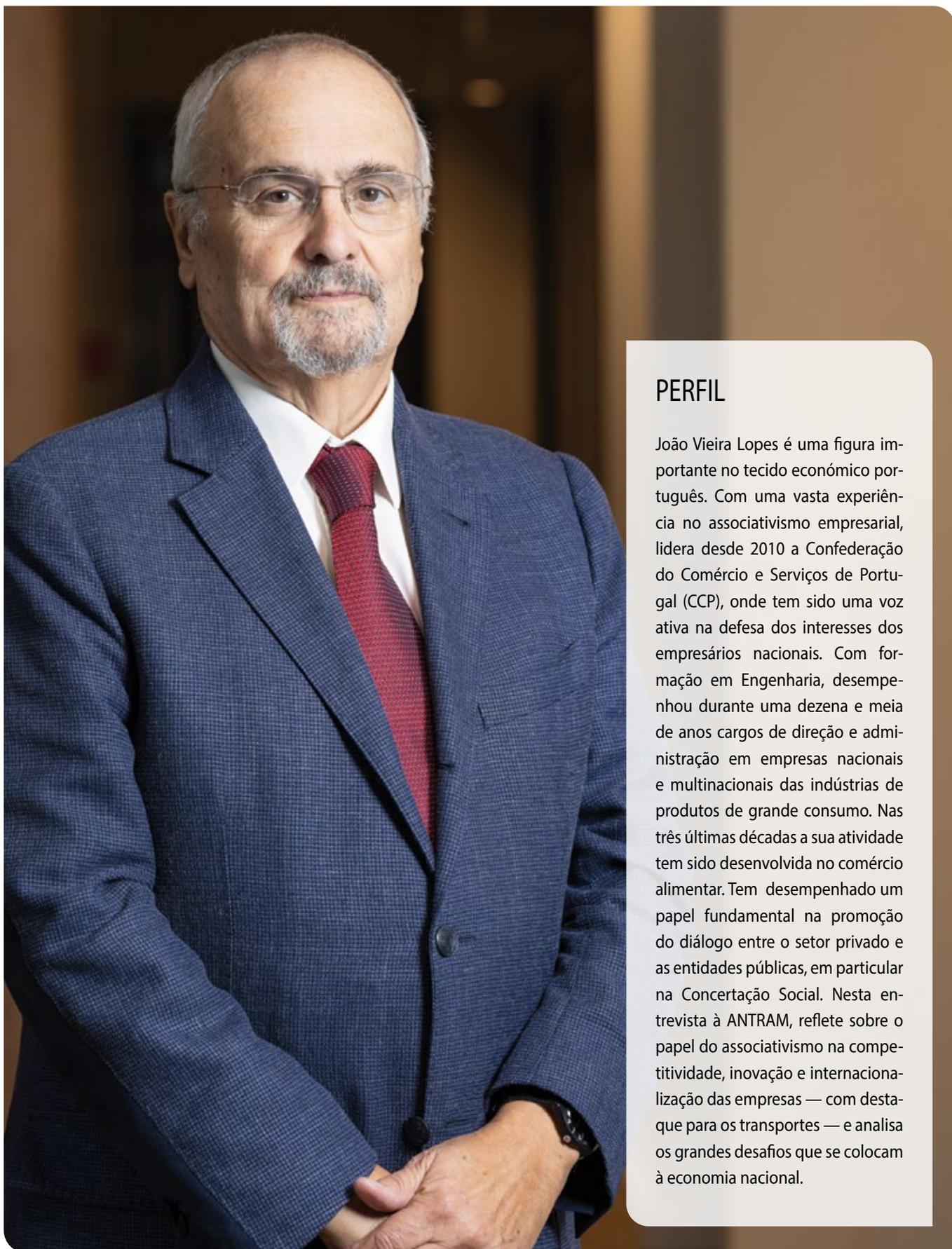
ceiros sociais, tem-se revelado essencial, para garantir maior progresso económico e social.

As posições da CCP sobre o nosso modelo económico e a forma como devemos progredir são conhecidas. Em síntese, a aposta exportadora da economia portuguesa enfrenta vários desafios.

O primeiro é mudar o perfil das exportações, promovendo atividades de maior valor acrescentado nacional. Essa transformação depende de um aumento significativo do peso dos serviços no conjunto exportador. O segundo é a diversificação dos mercados de destino, aproveitando o posicionamento geo-económico de Portugal e os laços históricos com diferentes regiões do mundo. Por fim, é necessário obter ganhos de valor com maior incorporação de componentes nacionais, reduzindo a dependência de importações e maximizando o impacto das exportações na criação de riqueza nacional.

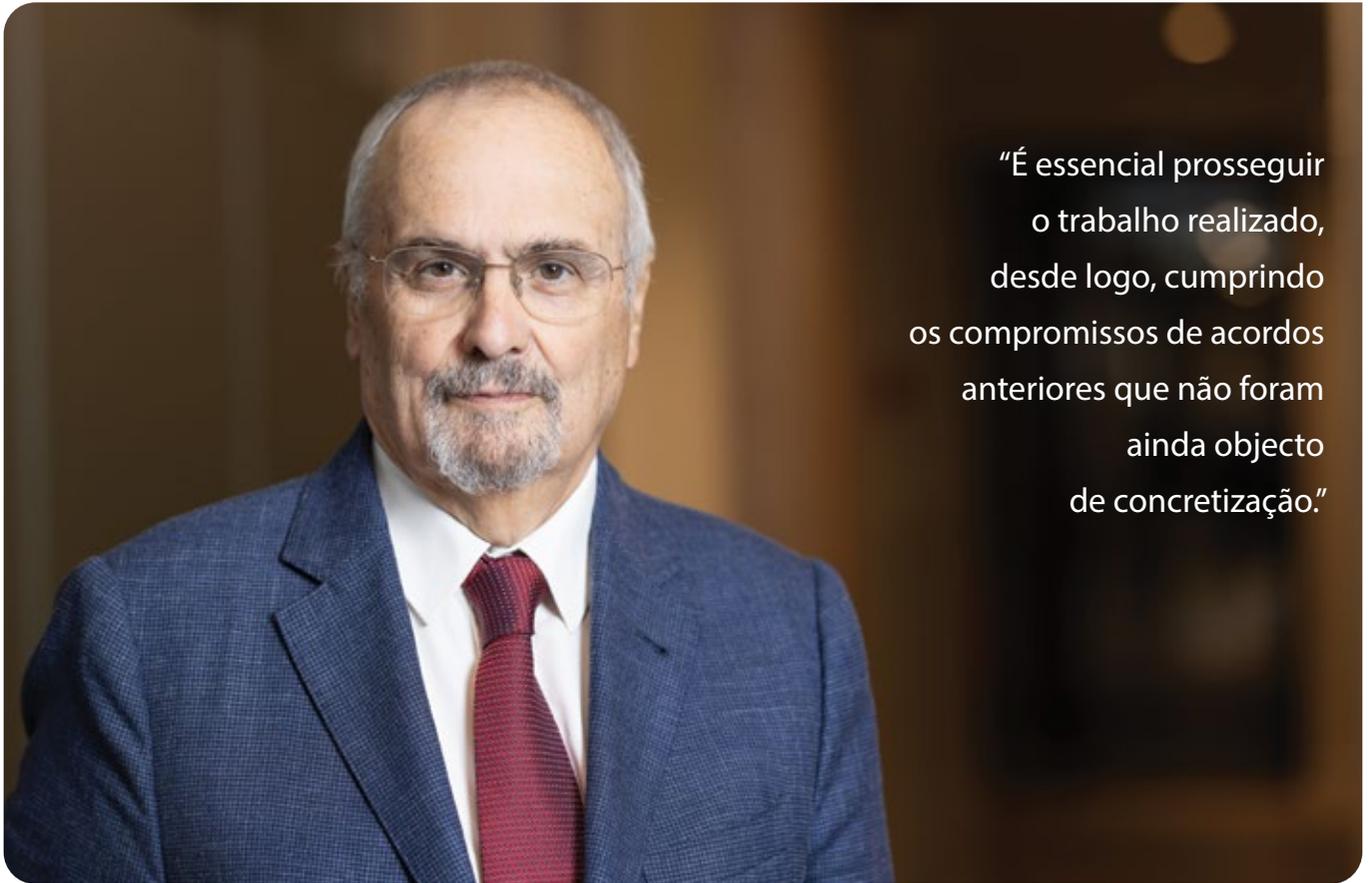
O setor dos transportes enfrenta desafios de sustentabilidade e adaptação tecnológica, sendo o modo rodoviário dominante em Portugal. Que desafios identifica atualmente para o setor dos serviços em geral, face às exigências ambientais e à transição digital?

O setor dos transportes tem sido confrontado com inúmeras condicionantes não só ao nível dos desafios climáticos e digital, mas igualmente ao nível geoestratégico, decorrentes do ressurgimento da confli-



PERFIL

João Vieira Lopes é uma figura importante no tecido económico português. Com uma vasta experiência no associativismo empresarial, lidera desde 2010 a Confederação do Comércio e Serviços de Portugal (CCP), onde tem sido uma voz ativa na defesa dos interesses dos empresários nacionais. Com formação em Engenharia, desempenhou durante uma dezena e meia de anos cargos de direção e administração em empresas nacionais e multinacionais das indústrias de produtos de grande consumo. Nas três últimas décadas a sua atividade tem sido desenvolvida no comércio alimentar. Tem desempenhado um papel fundamental na promoção do diálogo entre o setor privado e as entidades públicas, em particular na Concertação Social. Nesta entrevista à ANTRAM, reflete sobre o papel do associativismo na competitividade, inovação e internacionalização das empresas — com destaque para os transportes — e analisa os grandes desafios que se colocam à economia nacional.



“É essencial prosseguir o trabalho realizado, desde logo, cumprindo os compromissos de acordos anteriores que não foram ainda objecto de concretização.”

tualidade e das rivalidades entre blocos económicos que, associadas aos desafios demográficos e à evolução tecnológica, se traduzem em profundas alterações no mercado de trabalho.

Em concreto, quanto aos desafios climáticos, há profundas alterações nos paradigmas produtivos, modelos de negócio e comportamentos dos consumidores, assim ao nível financeiro, como consequência das novas exigências de acesso ao financiamento bancário (ESG) que representam um novo custo para as empresas.

Ao nível da transformação digital, apesar da evolução registada, os indicadores apontam ainda para assimetrias no aproveitamento das potencialidades associadas a novas tecnologias, pelo que continua a ser uma área prioritária em termos de intervenção num grande número de empresas.

A ANTRAM, representante dos transportes rodoviários de mercadorias, é filiada na CCP e beneficia da representatividade e influência desta confederação. Como vê a evolução da relação entre as duas partes, desde

os tempos da filiação da ANTRAM? Que impacto teve essa colaboração?

A ANTRAM tem sido um parceiro importante da CCP, tem participado ativamente nos órgãos sociais da Confederação e, ao longo dos anos, tem sido possível articular e aprofundar essa colaboração, quer em iniciativas ou projectos que a CCP desenvolve, quer no nosso apoio e defesa de propostas da Associação na área institucional.

A CCP é membro do Comité Económico e Social Europeu e da Eurocommerce, atuando para potenciar a atividade das empresas a nível europeu. Considerando o contexto europeu, como pode a CCP apoiar as empresas portuguesas a enfrentar a concorrência internacional e a cumprir as normas comunitárias?

A CCP actua no plano internacional, não só através das associações europeias em que está filiada, mas também, directamente, junto dos nossos parlamentares europeus. Em paralelo, há um trabalho muito sistemático da Confederação junto da representação da Comissão Europeia em Portugal.

Temos colocado um grande enfoque na necessidade de redução da complexidade e dos encargos regulamentares que resultam da legislação europeia, de que é exemplo recente, a questão dos reportes de sustentabilidade que desde logo levantou sérias preocupações ao nosso tecido empresarial. Outra área em que temos vindo a trabalhar de forma consistente, prende-se com a legislação laboral, devido ao crescimento de legislação europeia com impacto nestas áreas. No entanto, a criação de condições para que as nossas empresas sejam competitivas internacionalmente, também depende do modo como as Diretivas são transpostas para a legislação nacional, domínio em que é exigido um acompanhamento constante.

A CCP é também parceira social na Concertação Social e interlocutora junto do governo para defender os interesses dos seus associados. Que prioridades defende a CCP no âmbito da Concertação Social, especialmente em matérias laborais e fiscais?

Temos um modelo institucional de concertação bastante mais desenvolvido que

outros países europeus e esse facto tem-se revelado uma vantagem em momentos difíceis ou quando são necessárias reformas mais profundas. É essencial prosseguir o trabalho realizado, desde logo, cumprindo os compromissos de acordos anteriores que não foram ainda objecto de concretização. Em paralelo, deve consagrar-se uma agenda que responda aos principais desafios do país, como o crescimento económico, o envelhecimento da população e a falta de recursos humanos, o problema da habitação, entre muitos outros.

No que se refere, em concreto, à legislação laboral, a CCP irá centrar as suas preocupações, nomeadamente, nas áreas da organização do tempo de trabalho, propondo, por exemplo, a reintrodução da possibilidade do banco de horas individual, a revisão de algumas matérias introduzidas pela designada agenda do trabalho digno, corrigindo possíveis inconstitucionalidades, em especial a proibição de outsourcing, o aumento do período experimental, entre outras matérias, como a revisão do regime de baixas médicas e a revisão do conceito de emprego conveniente para efeitos de acesso a subsídio de desemprego.

Em matéria fiscal, a CCP em articulação com as outras confederações patronais, tem vindo a defender a baixa do IRS e do IRC, em particular das tributações autónomas, em paralelo com a introdução de regimes fiscais que incentivem o investimento e a capitalização das empresas.

A ANTRAM investe fortemente em formação, o que é essencial para a profissionalização e segurança do setor. Que papel atribui à formação profissional e à qualificação dos recursos humanos no reforço da competitividade das empresas?

A capacidade para efectuar as devidas adaptações às transformações — digitais, economia circular e sustentabilidade ambiental; organizacional, competências e qualificações — é fundamental. Na perspectiva das empresas, é muito importante reduzir os constrangimentos que ainda se verificam no desenvolvimento empresarial e modernização económica e que limitam a sua competitividade. Principalmente nas empresas de menor dimensão, há frequentes situações de baixas ou desadequadas qualificações dos colaboradores, gestores e

empresários, que não permitem uma plena adaptação das empresas aos desafios tecnológicos, organizacionais, do digital e de sustentabilidade ambiental.

Como pode o associativismo empresarial contribuir para a digitalização e inovação nos serviços em Portugal?

O movimento associativo pode, e deve, contribuir para acelerar a digitalização e a inovação no setor, de múltiplas formas. Desde logo, “reivindicando” reformas, a nível nacional e europeu, que melhorem efectivamente o ambiente empresarial, o que exige alterações em múltiplos domínios, desde a política de concorrência, à política fiscal, sistema de educação e formação e, de um modo geral, exigindo uma agenda de simplificação e desburocratização, essencial para o crescimento económico.

Mas o movimento associativo pode igualmente contribuir para a aceleração da digitalização e inovação. Por exemplo, o princípio subjacente às Agendas Mobilizadoras do PRR de aliar o movimento associativo, empresas e o sistema científico para o desenvolvimento de projectos inovadores faz todo o sentido, se não fosse toda a burocracia inerente aos fundos comunitários que, em muitos casos, lhe tem retirado o alcance e a eficácia.

Que posições é que a CCP tem vindo a defender em matéria de políticas de transporte em Portugal?

É reconhecida a necessidade clara de um novo aeroporto na zona da Grande Lisboa, essencial para a economia do país, e não apenas para o Turismo - como frequentemente se reduz o seu enquadramento -, o que torna incompreensível o espaço de tempo que tem sido necessário para tomar as decisões adequadas. No entanto, outro erro estrutural cometido por sucessivos governos foi o abandono a que foi votado o caminho de ferro. Sendo o transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros um elemento essencial do sistema económico e da vida dos cidadãos, todos os países têm uma estratégia e um planeamento articulado e conjunto dos modos de transporte, por rodovia, ferrovia e aéreo. Todos estes meios beneficiam da existência de uma estratégia intermodal, global e conjunta e integrada para o país, a qual favoreceria assim a economia portuguesa em geral e em particular as potencialidades de cada um

“O movimento associativo pode, e deve, contribuir para acelerar a digitalização e a inovação no setor, de múltiplas formas”

dos meios de transporte. É este o objetivo que consideramos essencial esperando que a sua concretização seja o mais rápida e eficaz com os meios disponíveis.

Que mensagem final gostaria de deixar aos empresários do setor dos transportes rodoviários de mercadorias, no contexto do 50.º aniversário da ANTRAM, relativamente ao futuro do associativismo e do setor?

Nas próximas décadas, o setor de transporte rodoviário continuará a ter um peso significativo no transporte nacional e internacional de mercadorias, embora adaptado às transformações ambientais e tecnológicas em curso. Todavia, o setor dos transportes sofre, muito rapidamente, o impacto das crises, seja qual for a sua natureza, como os anos mais recentes têm vindo a demonstrar, pelo que é fundamental garantir resiliência das empresas e, para isso, é importante que as políticas públicas dêem o seu contributo facilitando e apoiando adequadamente o setor. Há outros problemas, que são transversais à economia, como a escassez de mão-de-obra, o aumento de custos salariais, a pouca flexibilidade da nossa legislação do trabalho, problemas que a CCP, em articulação com o movimento associativo, tem vindo a denunciar e a propor alterações. Sobre o futuro do associativismo, e apesar das dificuldades, estamos convictos que o mesmo continuará a desempenhar um papel na sociedade, não só ao nível das relações de trabalho, promovendo a negociação colectiva, mas fundamentalmente intervindo para garantir melhores condições de funcionamento às empresas, melhorando a articulação e cooperação com estas. 



Estudo Europeu alerta para escassez de parques seguros para camiões - ANTRAM reforça apelo à ação política

Um estudo¹ recente sobre as condições de estacionamento para veículos pesados na União Europeia confirma um cenário que, para a ANTRAM, é bem conhecido.

Em conversa com a nossa revista, a Direção da Associação partilha a sua leitura sobre as conclusões do estudo e defende soluções concretas para o território nacional.

“Infelizmente, o cenário não nos surpreende”

As conclusões do estudo sobre os parques seguros para camiões na União Europeia vêm validar uma realidade que a ANTRAM já vinha a denunciar há largos anos. Em conjunto com a IRU – International Road Transport Union –, a Associação tem vindo a alertar as instâncias nacionais e europeias para a urgente necessidade de investimento estratégico em infraestruturas adequadas para veículos pesados.

“O mapa atual de parques seguros é manifestamente insuficiente”, sublinha a ANTRAM, acrescentando que o estudo demonstra com objetividade o que há muito era uma perceção do setor. “Aqueles que detêm poder de decisão continuam, infelizmente, alheios a esta realidade.”

Preocupações antigas, agora sustentadas por dados

“Estamos 100% em sintonia com as principais conclusões do estudo”

afirma a Associação, acrescentando que a falta de parques seguros agrava um problema já crítico: a escassez de motoristas. A dificuldade em atrair jovens e mulheres para o setor está, em grande medida, relacionada com questões de segurança e dignidade profissional. “Trata-se de uma profissão exigente, onde o descanso e a proteção deveriam ser garantidos, e não um luxo.”

Um desequilíbrio estrutural entre oferta e procura

Para a ANTRAM, o desequilíbrio entre a oferta e a procura de zonas de estacionamento deve-se sobretudo a décadas de desinvestimento público. “O crescimento do setor não foi acompanhado por um plano de infraestruturas à altura das necessidades”, refere.

Em Portugal, o retrato é particularmente preocupante: “Não existe qualquer parque que reúna as condições legais para ser considerado um verdadeiro parque seguro”. Se é certo que temos sido poupados, até agora, a incidentes de maior gravidade que ponham em causa a integridade física dos motoristas, o mesmo não se pode dizer dos furtos de combustível e mercadorias.

Impactos na segurança rodoviária e pessoal

A falta de zonas de descanso seguras tem repercussões diretas na segurança rodoviária. “Os motoristas estão sujeitos ao cumprimento rigoroso de tempos máximos de condução e períodos mínimos de repouso”, recorda a ANTRAM. A escassez de locais adequados obriga-os, muitas vezes, a prolongar o tempo ao volante, sob stress e em busca de um local seguro. “Mesmo quando param, não descansam devidamente, por estarem preocupados com a sua segurança e com a carga que transportam”.

¹ <https://move-c1-ser-2023-138.eu-study.eu/>

Um setor com milhões de vagas por preencher

O desincentivo à entrada de novos profissionais é evidente. Segundo um estudo da IRU, em 2024 havia cerca de **3,6 milhões de vagas por preencher** no setor. Até 2029, prevê-se a aposentação de mais **3,4 milhões de motoristas**, o que agravará a situação se a taxa de recrutamento continuar baixa.

O que tem sido feito?

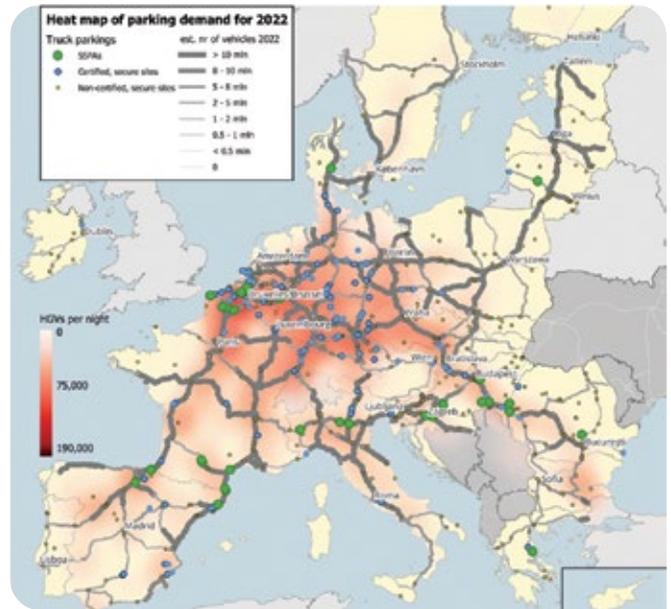
A ANTRAM tem desenvolvido, em parceria com a IRU, um trabalho de sensibilização política, com destaque para a Comissão Europeia. Em resultado desta atuação, foi atribuído no final de 2024 um **financiamento recorde de 320 milhões de euros** para o reforço da rede europeia de Áreas de Estacionamento Seguro Certificadas (SSTPAs).

Este financiamento visa não apenas melhorar a segurança das SSTPA existentes, como também promover a sua utilização através de ferramentas tecnológicas de informação e gestão de estacionamento. As candidaturas aos projetos encerraram em janeiro de 2025.

E em Portugal?

A nível nacional, a situação continua pouco animadora. “As discussões no Conselho Europeu demonstram que os Estados-Membros, incluindo Portugal, não estão disponíveis para realizar investimentos adicionais significativos nesta área”, lamenta a ANTRAM.

A Associação defende a criação de uma rede completa de parques seguros em toda a RTE-T (Rede Transeuropeia de Transportes), com metas até 2035 e 2040, mas também com prazos intermédios bem definidos.



Além disso, sublinha-se a necessidade de melhorar a acessibilidade aos terminais logísticos existentes, bem como construir novos centros que promovam a multimodalidade e a cooperação horizontal entre operadores.

De forma concreta, destaca-se o projeto em curso do Porto de Aveiro, onde está a ser estudada a construção de um parque seguro para veículos pesados, em particular para transporte de contentores e cisternas. “É um passo importante, mas é apenas o início de um caminho longo e necessário.” 🌱

ANTRAM em festa!

Muitos parabéns aos colaboradores ANTRAM que durante o 2º trimestre de 2025 completaram mais um “ano de casa”.

Data	Colaborador	Antiguidade
1 Abril	Ricardo Campos – Região Norte	33 Anos
1 Abril	Ana Souta – Serviços Centrais	22 Anos
3 Abril	Gonçalo Marques – Serviços Centrais	2 Anos
15 Abril	José Encarnação - Serviços Centrais	27 Anos
8 Maio	Henrique Rodrigues – Região Norte	2 Anos
22 Maio	Raul Faria – Serviços Centrais	2 Anos
1 Junho	Rui Paiva – Região Centro	38 Anos
1 Junho	Francisco Geraldès – Serviços Centrais	28 Anos
1 Junho	Susana Mariano – Serviços Centrais	26 Anos
8 Junho	Cristina Matos – Serviços Centrais	27 Anos
9 Junho	Diogo Pimenta – Serviços Centrais	28 Anos

Obrigado por fazerem parte da GRANDE equipa ANTRAM!

Prodística Logística e Transportes S.A.

Em 2004, foi fundada a empresa Prodística – Logística e Transportes S.A., com sede em Vila do Conde, com o intuito de atender às necessidades de transporte de mercadorias das empresas do Grupo AGROS, o qual a Prodística integra.

Desde a sua fundação, a empresa tem crescido de forma consistente e sustentada. Começámos com uma frota de cerca de 25 viaturas e 15 colaboradores. Hoje, orgulhamo-nos de contar com uma frota de 94 viaturas de tração, 19 ligeiras e 75 pesadas, a que acresce os semirreboques, e uma equipa de 90 colaboradores, o que reflete não só o crescimento, em especial nos serviços ligados ao ramo alimentar, mas também a confiança dos nossos clientes e a dedicação de todos os que fazem parte desta trajetória. Através de uma estratégia consistente e orientada para o crescimento e desenvolvimento sustentável, com foco no compromisso e na segurança das pessoas e das mercadorias, a empresa privilegia a formação, investindo na capacitação dos seus colaboradores para o desempenho das funções, assegurando a máxima satisfação no serviço prestado. Os valores são pilares fundamentais em todas as decisões e interações, promovendo-se um ambiente de trabalho e cultura organizacional, baseada na integridade, e onde se destacam princípios fundamentais, tais como, a ética e a deontologia, a valorização humana, a melhoria contínua, a satisfação dos stakeholders, uma gestão responsável, transparente e sustentável, bem como o compromisso com a preservação do meio ambiente.

Num setor em que as alterações de contexto - sejam de natureza económica, social, ambiental ou até regulatória - exercem uma influência significativa, a Prodística aposta na diversidade de áreas de atuação.

Sustentados no conhecimento, no rigor, na inovação e vanguarda, visionamos continuar a alcançar níveis de desempenho de excelência nos serviços prestados, com o objetivo de consolidarmos a nossa posição como referência no setor, tanto a nível nacional como internacional.





Paulo Nuno Antunes da Costa

Formação em Administração de Empresas e Finanças Empresariais.

Administrador Delegado da Prodística

Quais são os maiores desafios que a empresa enfrenta atualmente?

Atualmente, um dos maiores desafios que enfrentamos é a escassez de motoristas qualificados. Por outro lado, a constante necessidade de renegociação de condições comerciais junto dos clientes para refletir, de forma equilibrada, o aumento anual de custos verificado com a atividade, bem como o cumprimento de metas ambientais e normativas europeias são matérias que não podemos descurar.

O que distingue a vossa empresa no setor do transporte rodoviário de mercadorias?

O que nos distingue é a fiabilidade e a proximidade junto dos nossos clientes en-

quanto parceiros na superação de desafios. Investimos continuamente na modernização da frota, na formação das nossas equipas e na atualização tecnológica, acompanhando o mercado global e as suas necessidades emergentes.

Estas características permitem-nos oferecer um serviço personalizado, eficiente e seguro. Na Prodística valorizamos relações duradouras e pautamos a nossa atuação numa ótica win-win, promovendo a satisfação e orgulho dos nossos clientes, colaboradores e acionistas.

Que valores orientam a vossa atuação no dia-a-dia?

A nossa atuação diária é orientada por um desempenho de rigor e profissionalismo,

adequando-se os meios disponíveis ao planeamento das atividades, bem como à gestão da restante atividade diária, decorrente das exigências do mercado.

Acreditamos que o sucesso a longo prazo se alicerça com práticas diárias eficazes, com elevados padrões de qualidade, adaptadas à realidade de cada cliente e projeto.

Inovação e transformação digital

Que tecnologias digitais já implementaram ou tencionam implementar?

Para além da tradicional geolocalização das viaturas, comum neste ramo de atividade, temos vindo a implementar soluções digitais ao nível da mobilidade, gestão administrativa e de tráfego, e na vertente web. Procedemos à implementação de uma aplicação móvel (App), de apoio aos nossos motoristas, enquanto a nível de backoffice, os nossos colaboradores utilizam um Sistema Integrado de Gestão, permitindo uma otimização do planeamento e gestão de toda a atividade.

Pretendemos prosseguir o caminho da digitalização, com a integração de soluções de arquivo digital, e utilização de ferramentas de Inteligência Artificial, que nos permitam a otimização dos recursos.

Quais são os principais benefícios que esperam obter com a digitalização dos vossos processos?

Temos a convicção que uma maior integração das diversas plataformas informáticas trará benefícios ao nível da redução de custos e minimização de erros. O facto de nos libertarmos cada vez mais de tarefas básicas, permitir-nos-á concentrar na identificação de oportunidades de melhoria e de rentabilidade do negócio.



Que desafios têm enfrentado na adoção de novas tecnologias?

A melhoria em todo o espectro da atividade da empresa, com a incorporação de soluções digitais, implica a adaptação dos colaboradores a estas novas ferramentas informáticas.

Também, a heterogeneidade dos dados que importamos de terceiros, seja de encomendas dos nossos clientes, seja de fornecedores de dados de portagens, combustíveis, GPS, entre outros, torna necessário proceder à adequação das soluções informáticas às várias interfaces.

Que estratégias estão a adotar para preparar e capacitar os vossos colaboradores nesta transição digital?

A inevitável adaptação à evolução tecnológica leva-nos a adotar uma política de formação contínua e ajustada às exigências que vão surgindo.

Como acompanham as tendências de inovação no setor?

Estamos atentos às necessidades dos nossos clientes e do mercado, procurando acompanhar de forma permanente as tendências e a evolução do setor, com vista a garantir que a nossa atuação esteja perfeitamente alinhada com as dinâmicas do presente e as oportunidades do futuro.

Sustentabilidade e futuro do setor

Que iniciativas estão a adotar para reduzir as vossas emissões?

Este é um tema que acompanhamos há bastante tempo e que entendemos essencial para a gestão responsável. A Prodística mantém um plano de investimentos pro-

gramado para a renovação da frota, adquirindo veículos mais modernos, menos poluentes, avaliando, também, alternativas para energias mais limpas, e proporciona formação em eco-condução aos seus colaboradores para garantia do cumprimento das metas definidas.

Já investiram em veículos com tecnologias mais limpas? Quais?

Nesta matéria, a Prodística tem, na sua frota, veículos movidos a gás natural veicular (GNL).

Que dificuldades sentem na adoção de práticas mais sustentáveis?

No contexto atual, a maior dificuldade para incrementar a implementação destas práticas prende-se, essencialmente, com a dimensão do investimento a realizar, com a disponibilidade necessária existir pelos clientes para esta matéria e revisão do valor dos serviços prestados, bem como a falta de uma rede de suporte e infraestruturas adequadas.

Que soluções considera prioritárias para garantir a sustentabilidade e competitividade do setor?

Consideramos fundamental a modernização da frota, através do investimento em veículos mais eficientes e ambientalmente mais sustentáveis, bem como a desmaterialização e digitalização dos processos que permitam uma otimização dos recursos. Para o efeito, é essencial a abertura de programas de apoio subvencionados direcionados às empresas do setor de transportes com vista à sua capacitação e modernização, de forma a poderem responder positivamente à transição energética e ambiental em curso.

Recursos humanos

Como gerem a captação e retenção de talentos num contexto de escassez de profissionais?

A atração de talentos passa, sobretudo, pela criação de condições que promovam o seu desenvolvimento e fidelização a longo prazo. Procuramos valorizar a imagem da empresa enquanto empregador responsável, com condições justas e que promovam nos colaboradores o sentimento de pertença. Estamos atentos às necessidades da empresa, ao mercado em que atuamos e às expectativas dos colaboradores, mantendo-nos sempre disponíveis para o reconhecimento e motivação dos mesmos.

Têm programas de formação interna para motoristas ou outros quadros técnicos?

Sim, temos programas de formação planeados para todos os colaboradores, iniciando-se na fase do acolhimento e integração na empresa e que se estendem, posteriormente, em formações programadas de atualização permanente, adequadas ao contexto.

Qual tem sido o contributo da ANTRAM no processo de capacitação dos vossos profissionais?

A ANTRAM tem sido fundamental no acompanhamento e atualização das diversas temáticas, relacionadas com a atividade, quer através de ações de formação, quer no apoio ao cumprimento de requisitos legais e regulamentares.

O seu papel enquanto entidade formadora e defensora dos interesses do setor é, sem dúvida, muito relevante.

Relação com a ANTRAM

Qual tem sido a importância da ANTRAM no vosso percurso enquanto empresa associada?

A ANTRAM tem sido um apoio crucial enquanto voz ativa e representativa das preocupações que afetam o nosso dia-a-dia, bem como uma fonte permanente de informação e apoio técnico.

Estando a associação a comemorar 50 anos, há algum momento ou iniciativa da ANTRAM que gostassem de destacar?

Entre outras, destacamos o papel fundamental que a Associação teve nas negociações com os sindicatos e entidades reguladoras sobre matérias específicas que marcou a política de relações laborais no setor dos transportes e clarificou a convenção coletiva.

Qual considera que deverá ser o papel e intervenção da ANTRAM nos próximos 50 anos?

Consideramos que a ANTRAM deverá manter a sua voz ativa na defesa do setor dos transportes, garantindo condições justas e sustentáveis para as empresas suas associadas.

Há alguma sugestão ou mensagem que gostariam de deixar à Associação?

Os nossos Parabéns pelos 50 anos ao serviço do setor do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal, marco significativo de determinação e progresso, fazendo votos de contínuo sucesso.

Que venham muitos mais anos de conquistas em prol do setor! 🍀





Campeonato de Karting

“50 Anos ANTRAM”

Associativismo, Competição e Espírito de Equipa em Pista

No âmbito das comemorações dos seus 50 anos de existência, a ANTRAM tem agendado ao longo de 2025 um conjunto de iniciativas que visam reforçar o espírito associativo, promover a confraternização entre os seus associados e celebrar o percurso ímpar da Associação.

Entre estas iniciativas destaca-se o Campeonato de Karting “50 Anos ANTRAM”, uma competição nacional com provas regionais que despertaram entusiasmo e adesão em massa por parte das empresas associadas.

A primeira prova arrancou a 5 de abril, na Região Sul, no Karting de Almancil. A competição prosseguiu para a Região Centro, a 10 de maio, no Kartódromo de Vila Nova de Poiares, e de seguida com a prova regional, a 24 de maio, na Região Norte, em Viana do Castelo. A grande Final Nacional terá lugar no próximo dia 13 de setembro, no KIRO – Kartódromo Internacional da Região Oeste, no Bombarral, e contará com as cinco melhores equipas apuradas de cada região.

Estas provas regionais foram mais do que momentos de competição. Foram verdadeiras celebrações do associativismo e da união do setor, proporcionando um ambiente descontraído, mas simul-



Pódio da Região Centro



Pódio da Região Norte



Pódio da Região Sul

taneamente competitivo, onde os valores da camaradagem, do espírito de equipa e da partilha se sobrepuseram à rivalidade. Cada prova contou com a presença de equipas compostas por dois elementos, representando empresas associadas, e só foram admitidas equipas da respetiva região organizadora. A participação foi expressiva, refletindo o forte envolvimento dos associados.

As corridas, realizadas sob um modelo de resistência com 60 minutos de duração (20 minutos de qualificação seguidos de 40 minutos de prova com troca obrigatória de piloto), colocaram à prova a destreza, estratégia e espírito de colaboração de cada dupla. A cronometragem eletrónica, o sorteio dos karts e o acompanhamento técnico especializado asseguraram o profissionalismo de cada etapa.

Importa igualmente destacar o papel fundamental dos parceiros que apoiaram cada uma das provas regionais, contribuindo para o sucesso logístico e organizacional do campeonato. O seu envolvimento é expressão clara da importância crescente dos eventos corporativos como ferramentas de coesão e valorização interna.

Ao promover esta competição, a ANTRAM não só homenageia o seu percurso histórico, como reforça a identidade e o orgulho de pertença ao setor do transporte rodoviário de mercadorias. Estes eventos demonstram, mais uma vez, que o associativismo se constrói com proximidade, participação ativa e momentos de partilha genuína.

Setembro trará a derradeira corrida, onde as equipas finalistas disputarão o troféu nacional. Até lá, resta-nos celebrar o sucesso das provas regionais e a certeza de que a ANTRAM continua a fazer história... dentro e fora de pista. 🏁

Equipas apuradas para a Final Nacional

Região Sul

CANDEIAS & SILVA, S.A.

ALBUMOV - TRANSPORTE MERCADORIAS, LDA

ANTONIO FRANCISCO SILVA, LDA

TRANSBESOURO - TRANSPORTES MERCADORIAS, LDA

TRANSPORTES SANTO ANTONIO MATOSINHOS, LDA

Região Centro

TRANSPORTES SILVA BATISTA, LDA (equipa TSBIII)

PATINTER, SA (equipa "Já Fomos")

TRANSFRAGA - TRANSPORTES MERCADORIAS, LDA

TRANSPORTES SILVA BATISTA, LDA (equipa TSBI)

STIB - SOCIEDADE TRANSP. INTERNAC. BAIRRADA, SA

Região Norte

CM TIR - TRANSPORTES NACIONAIS e INTERNACIONAIS, SA

TRANSPORTES MALAU, LDA

TN - TRANSPORTES M SIMÕES NOGUEIRA, SA

TRANSPORTES MATOS & FILHOS, SA

JERONIMO CASTRO NEVES, LDA

Ressalve-se que à data desta reportagem, estavam por apurar as equipas da Região de Lisboa cuja prova teve de ser reagendada.



SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

SEXTA

17:00 - Abertura do Certame - Inauguração

19:00 - Comemoração 50º Aniversário ANTRAM

20:00 - Abertura do espaço de restauração (GALP) galp

21:30 - Drift noturno (Arfil Trucks, Reboques Sousa + NLider)

22:30 - Encerramento da exposição

22:30 - DJ Residente PHILL

23:30 - Entretenimento - Noites do Motorista com Animação no bar



03:00 - Encerramento

SÁBADO

11:00 - Abertura do recinto - Exposição

12:00 - Abertura do espaço de restauração (GALP) galp

15:30 - Touro Mecânico (Apoio RGA24) RGA

16:00 - Porco no espeto (GRÁTIS - Oferta EUROWAG) EW EUROWAG

16:30 - Perícias com Carros e Camiões (Arfil Trucks, Reboques Sousa + NLider)

17:00 - Porco no espeto (GRÁTIS - Oferta ABMN) ttrans

19:00 - Abertura do espaço de restauração (GALP) galp

21:30 - Porco no espeto (GRÁTIS - Oferta RGA24) RGA

22:30 - Encerramento da exposição

22:30 - Show Drift (Motas e Carros) Uma participação Jaque & nhpina Stunt Team GMS

22:30 - DJ Residente PHILL

23:30 - Entretenimento - Noites do Motorista com Animação no bar



03:00 - Encerramento

DOMINGO

10:00 - Abertura do recinto - Exposição

10:00 - Concentração para Desfile

11:00 - Início do Desfile de camiões (GlassDrive e NORS) GLASSDRIVE NORS

12:00 - Abertura do espaço de restauração (GALP) galp

15:30 - Touro Mecânico (Apoio RGA24) RGA

15:30 - Perícias com Carros e Camiões (Arfil Trucks, Reboques Sousa + NLider)

16:00 - Porco no espeto (GRÁTIS - Oferta PRIO) prio

16:30 - Show Drift (Motas e Carros) Uma participação Jaque & nhpina Stunt Team GMS

19:00 - Encerramento Oficial

ORGANIZAÇÃO



APOIOS





O Salão Nacional do Transporte está de regresso a Pombal, com a realização da 8ª edição, durante os dias 4, 5 e 6 de julho.

Este evento visa sobretudo prestar informações úteis e atualizadas sobre os produtos dos diferentes parceiros, reforçar o espírito associativo e promover o convívio e a confraternização, destinadas aos motoristas e às pequenas e microempresas, que representam, em Portugal, 80% do setor, com mais de 20.000 veículos — muitos dos quais não estão presentes nos grandes eventos do setor, como é o caso do Congresso Anual da ANTRAM.

O Salão Nacional do Transporte conquistou o seu espaço, reconhecido por todos, assumindo-se como um espaço de networking, contando com todos os profissionais que se movimentam na área do transporte e no mercado pós-venda.

Haverá muitas novidades, novos parceiros e como não poderia deixar de ser, muita festa, durante 3 dias em que também se celebram os 50 anos ANTRAM.

Este é o momento de encontro dos transportadores, criado pela Direção da ANTRAM, que ano após ano, vai mantendo vivo o associativismo, num ambiente de partilha e confraternização.

Durante as noites de sexta-feira dia 4 e sábado dia 5, haverá animação com DJ's, Drift's noturnos e não faltarão os comes e bebes.

Haverá balneários disponíveis para os que pernitem no recinto, o qual foi pensado e preparado para receber, com as suas viaturas, todos os que queiram fazer parte deste fim de semana no Salão Nacional do Transporte.

O Desfile de Camiões, no domingo, dia 6 de julho, volta às ruas de Pombal. Terá o seu início no pavilhão Expocentro, cerca das 11:00 horas e seguirá em direção à cidade, onde percorrerá algumas artérias, proporcionando aos participantes uma oportunidade de partilha das suas "joias" do transporte com a sociedade e com os visitantes do evento, apresentando e preservando a paixão que estes veículos representam para os seus proprietários, condutores, e para as pessoas que os veem desfilar.

Findo o desfile, os participantes regressam à Expocentro para se reunirem numa tarde de confraternização e convívio, onde nunca falta o porco no espeto, a festa e o encontro de amigos, que culmina num espetáculo de alta adrenalina: os drift's de carros, motos e camiões, sempre apreciado por todos.



As portas estão abertas a quem pretenda participar ou simplesmente visitar a exposição.

O acesso é gratuito, oferecendo-se a todos os participantes e visitantes a oportunidade privilegiada de contactar de perto com inúmeras novidades apresentadas pelas diversas marcas.

A ANTRAM lança o convite à participação neste momento de envolvimento associativo que o desfile representa, sendo a inscrição obrigatória, através das redes sociais, do site do evento em www.salaonacionaldo-transporte.pt ou em www.antram.pt

Atividade de Responsabilidade Social ANTRAM & Team Building



No passado dia 14 de março, a ANTRAM promoveu uma ação de responsabilidade social e team building que ficará na memória de todos os que participaram. O local escolhido foi a Fundação “O Século”, uma instituição centenária dedicada à proteção de crianças, jovens, famílias e idosos em situação de vulnerabilidade.

Esta iniciativa teve como principal objetivo conjugar a solidariedade com o fortalecimento dos laços entre os colaboradores da associação.

Numa altura em que os desafios sociais e económicos exigem respostas mais humanas e colaborativas, a ANTRAM reafirma o seu compromisso com a comunidade. A responsabilidade social não é apenas uma extensão do trabalho que se faz diariamente – é uma forma concreta de devolver à sociedade parte do que se constrói em conjunto. E, neste dia, esse compromisso foi vivido com entusiasmo, entrega e muita emoção.

A ação contou com a dinamização da empresa Orquestra na Hora, que proporcionou aos participantes uma experiência única de construção coletiva, unindo música e espírito de equipa. Através da criação de uma orquestra improvisada, sem necessidade de formação musical prévia, todos os colaboradores foram desafiados a escutar, colaborar e criar em conjunto. O resultado foi uma harmonia sentida, não só nos sons produzidos, mas, sobretudo, nos sorrisos e na energia partilhada.



Quando ajudar se torna um compromisso de todos

Mais do que uma atividade de team building, o dia foi um exercício de empatia e solidariedade.

Os colaboradores da ANTRAM participaram em diversas ações de apoio direto e indireto à instituição, desde uma contribuição monetária até à interação com os utentes da Fundação. O envolvimento foi total, com cada gesto a refletir o espírito de missão que caracteriza esta associação.

A ANTRAM expressa o seu sincero agradecimento à Fundação “O Século” pela forma calorosa com que recebeu a equipa e pela inspiração que representa no apoio às comunidades mais vulneráveis. Um agradecimento especial também à Orquestra na Hora, cuja criatividade e entrega proporcionaram momentos únicos de união e partilha, transformando esta experiência



num verdadeiro exemplo de cooperação e convicção que trabalhos em equipa permitem ultrapassar obstáculos.

Mais do que uma equipa, uma orquestra solidária

Este tipo de iniciativas reforçam a identidade da ANTRAM enquanto organização responsável, que reconhece o valor do seu capital humano e que acredita que o impacto social começa dentro de portas. Quando os colaboradores se unem em torno de uma causa comum, criam-se laços mais fortes e uma cultura organizacional mais coesa e comprometida.

No final do dia, o balanço não podia ter sido mais positivo. Ganhou a Fundação “O Século” e a sua comunidade, e ganhou, acima de tudo, a equipa ANTRAM, que saiu desta experiência mais próxima, mais consciente e ainda mais motivada. 

BREVES Nacional

IMT apresenta Sistema Integrado para a Mobilidade

No passado dia 12 de maio, o Conselho Diretivo do IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes apresentou à ANTRAM e às demais Associações empresariais do setor dos transportes o projeto de desenvolvimento do novo Portal de Serviços (SIM), marcando um passo decisivo na transformação digital dos seus serviços, que mudará, a partir do quarto trimestre de 2025, a forma como o IMT se liga aos cidadãos e às empresas.

O IMT encontra-se numa fase de total modernização administrativa dos sistemas de receção e tramitação de procedimentos com os requerentes (cidadãos e empresas).

Este processo de mudança irá ter impacto ao nível da simplificação das relações entre os requerentes e entidades que interagem com o IMT, a diferentes níveis.

Para além desta simplificação, um dos principais focos da referida modernização é dotar os serviços do IMT de novas ferramentas simplificadas e automatizadas, de modo a contribuir para a aceleração e agilidade dos processos. 



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

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

RESPONDEREMOS COM A MAIOR BREVIDADE

ANTRAM acompanha projeto “Tour d’Europe 2025”

Tour d’Europe: Acelerando a descarbonização com combustíveis renováveis

A ANTRAM, enquanto membro da Plataforma de Combustíveis de Baixo Carbono (PCBC), marcou presença na apresentação do projeto *Tour d’Europe 2025*, realizada no passado dia 23 de abril, no auditório da NOVA School of Business and Economics, em Carcavelos. Esta iniciativa, promovida pela cadeia de valor automóvel e de combustíveis europeia, teve como missão sensibilizar para o potencial dos combustíveis renováveis na descarbonização do transporte rodoviário, e para a sua relevância no cumprimento dos objetivos climáticos traçados pela União Europeia até 2050.

Com paragens previstas em várias cidades europeias, incluindo em território nacional, o *Tour d’Europe* pretendeu demonstrar o impacto real dos combustíveis renováveis — líquidos e gasosos — como alternativa viável e complementar à eletrificação e às tecnologias baseadas em células de combustível. Esta abordagem pretendeu reforçar a mensagem de que a descarbonização da mobilidade pode e deve assentar num leque diversificado de soluções tecnológicas.

Ao longo de três meses, veículos ligeiros e pesados equipados com motores de combustão interna (ICE) irão percorrer a Europa para demonstrar, na prática, como os combustíveis renováveis podem responder aos desafios da transição energética, sem comprometer a competitividade da indústria automóvel nem a liberdade de mobilidade dos cidadãos e das empresas.

Os eventos locais organizados em cada etapa do tour — com a presença de decisores políticos, representantes da indústria, meios de comunicação social e outras partes interessadas — constituíram uma plataforma privilegiada para o debate sobre as matérias-primas, os processos de produção, os ciclos de carbono e a certificação do uso destes combustíveis.

O encerramento do *Tour d’Europe 2025* realizou-se no final de junho, em Bruxelas, com a apresentação de um relatório que consolidou as conclusões e propostas resultantes desta iniciativa, ficando não só bem patente a importância de adotar uma política europeia mais aberta e tecnológica neutra, que valorize o contributo imediato e escalável destes combustíveis para a redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), como também que atualmente, os combustíveis renováveis já têm um papel ativo na mobilidade terrestre e o seu potencial poderá ser substancialmente ampliado com o apoio certo das instituições europeias.

O projeto *Tour d’Europe* reuniu empresas, associações e instituições de toda a cadeia de valor automóvel e de combustíveis, incluindo: AVIA, BMW, Bosch, Collective du Bioéthanol, DAF Trucks, Daimler Truck, EBB, Enilive, EWABA, Eurogas, ePURE, Ford Trucks / TJA, FuelsEurope, Hyundai, Iveco, IRU, Moeve, Neste,



PRIO, Repsol, Transportes Agueira, University Darmstadt, University Karlsruhe, VDA.

A nível nacional, estiveram também envolvidas no projeto a ABA (Associação de Bioenergia Avançada) e a EPCOL (Empresas Portuguesas de Combustíveis e Lubrificantes), com a colaboração da PCBC (Plataforma para a Promoção dos Combustíveis de Baixo Carbono).

A ANTRAM, atenta às evoluções e desafios do setor, continuará a acompanhar de perto projetos que promovam uma transição energética justa, tecnologicamente inclusiva e alinhada com os interesses do transporte rodoviário de mercadorias. 

Frederico Mendes & Associados

Reforço das Equipas no Setor dos Transportes: Oportunidades de Medidas de Apoio à Contratação

Num contexto de desafios crescentes para o setor dos transportes rodoviários de mercadorias, nomeadamente a escassez de mão de obra, é fundamental que as empresas estejam atentas às oportunidades de financiamento público para apoiar a criação de emprego, pelo enquadramento estratégico que oferecem ao crescimento e modernização das equipas. Este trimestre, destacam-se duas grandes vias de apoio: as medidas em vigor promovidas pelo IEFP e os programas de apoio no âmbito do Portugal 2030, com enfoque especial nas medidas de base regional.

O Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP) disponibiliza, até ao final de junho, duas medidas que visam apoiar a criação de emprego.

- **A Medida +Emprego** permite apoiar a celebração de contratos de trabalho sem termo, a tempo completo, com desempregado inscrito no IEFP, sendo o montante base de 12 vezes o Indexante dos Apoios Sociais (IAS), resultando, em 2025, num valor de apoio de 6.270,00€, o qual pode ser majorado em 35%.

- **A Medida Emprego +Talento** permite apoiar a contratação sem termo, a tempo completo, de jovens desempregados, inscritos no IEFP, ou que tenham emigrado de forma permanente há pelo menos 12 meses, com qualificação de nível superior, prevendo apoios com um montante base de 18 vezes o IAS, resultando, em 2025, num valor de apoio de 9.405,00€, o qual pode ser majorado em 35%.

Estas medidas constituem soluções particularmente interessantes para estimular a criação de emprego, apoiar a criação líquida de postos de trabalho e combater o desemprego através da contratação de desempregados.

No âmbito do Portugal 2030, ainda que alguns dos programas mais estruturantes se encontrem temporariamente encerrados, é expectável que venham a reabrir em breve.

- **A Medida Contratação de Recursos Humanos Altamente Qualificados (CRHAQ)**, desenhada para promover a integração de licenciados, mestres ou doutorados em PME, através da comparticipação dos encargos salariais por um período que pode ir até 36 meses. A medida não se limita à contratação, sendo também um instrumento de política pública para a qualificação e modernização do tecido empresarial português. Os incentivos a conceder no âmbito desta medida revestem a forma de incentivo não reembolsável, calculado através da aplicação de uma taxa de até 50% às despesas elegíveis. Importa referir que, à data, encontra-se ainda em vigor um aviso específico da medida CRHAQ direcionado para a contratação de doutorados em algumas regiões do país, o que poderá constituir uma oportunidade relevante para empresas com necessidades e capacidades de integrar perfis específicos.

- **A medida criação de emprego e microempreendedorismo (CEM)**, também prevista reabertura, visa apoiar a criação de novos postos de trabalho, sem termo e a tempo inteiro em Micro e Pequenas Empresas, por um período que pode ir até 24 meses. A comparticipação pública assume a forma de subvenção não reembolsável e é apurada com base num modelo de custos simplificados, incidindo sobre as horas efetivamente trabalhadas pelos novos contratados. Os incentivos a conceder no âmbito desta medida revestem a forma de incentivo não reembolsável, calculado através da aplicação de uma taxa de até 85% às despesas elegíveis. Importa referir que, à data, está aberto um aviso restrito à CIM Região de Aveiro, exclusivamente destinado a microempresas, no âmbito da mesma lógica de reforço das qualificações internas, sendo de destacar a adaptação progressiva destas medidas às especificidades territoriais e dimensionais das empresas.

Aproveitar estas oportunidades implica planeamento, rigor e capacidade de execução. Num período marcado por exigências crescentes em matéria de digitalização, sustentabilidade e qualificação dos recursos humanos, o recurso a estas medidas representa uma via segura para reforçar as equipas e potenciar o crescimento sustentado das empresas do setor.

Paralelamente, como referido na edição anterior e no âmbito do quadro financeiro plurianual que vigora atualmente (Portugal 2030), importa dar nota de dois dos sistemas de incentivos relevantes para as empresas do setor dos transportes rodoviários de mercadorias, que irão abrir no final do ano de 2025:

- SICE Internacionalização das PME

- SICE Qualificação das PME

Ambas as medidas permitem apoiar até 2 novos recursos humanos qualificados, que se revelem como fundamentais para a implementação das ações subjacentes ao projeto de investimento em questão, considerando comparticipação de natureza não reembolsável de uma taxa de 40% e 50%, respetivamente.

De notar que, nos avisos anteriores do sistema de incentivos à Internacionalização das PME, as empresas do setor dos transportes rodoviários de mercadorias apenas foram consideradas elegíveis em situações muito específicas, pelo que é essencial verificar, em cada novo concurso, o respetivo enquadramento.

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

A Frederico Mendes & Associados encontra-se totalmente disponível para ajudar as empresas do setor, quer no enquadramento das suas ações nestes sistemas de incentivos, quer na elaboração e no acompanhamento das respetivas candidaturas.

Para mais informações contacte p.f.: Marta Ferreira | mf@fredericomendes.pt | t. 914 297 412

Save THE Date

21 e 22 de Novembro de 2025
Centro de Congressos do Algarve
– Tivoli Marina Vilamoura Algarve Resort

50° Aniversário 24° Congresso ANTRAM



Em 2025, a ANTRAM celebra meio século de histórias, conquistas e compromisso com o setor do transporte rodoviário de mercadorias.

Este marco culmina no **24° Congresso ANTRAM**, que se realizará nos dias **21 e 22 de novembro**, no Centro de Congressos do Algarve, no hotel Tivoli Marina, em Vilamoura.

Sob o mote **"Transportamos histórias, criamos futuro"**, este será um momento de encontro, reflexão e projeção do setor para os próximos 50 anos.



Contamos
com a sua presença
para marcar este
capítulo único
da nossa história.

Guarda já na sua agenda.

Porque o futuro constrói-se
com quem transporta o país
todos os dias.

Local: Centro de Congressos do Algarve – Vilamoura
Data: 21 e 22 de Novembro de 2025
Mais informações em breve



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

Síntese legislativa

Decreto-Lei n.º 70/2025, de 29 de abril

Altera o Decreto-Lei n.º 109-E/2021, de 9 de dezembro, que cria o Mecanismo Nacional Anticorrupção e estabelece o regime geral de prevenção da corrupção.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 90-A/2025, de 29 de abril

Declara a situação de crise energética com vista a garantir os abastecimentos energéticos essenciais ao funcionamento dos serviços essenciais de interesse público e das necessidades fundamentais da população.

Portaria n.º 191/2025/1, de 16 de abril

Aprova a folha de rosto da Informação Empresarial Simplificada/Declaração Anual de Informação Contabilística e Fiscal (IES/DA)

Portaria n.º 171/2025, de 10 de abril

Determina a desmaterialização dos processos de junta médica de avaliação de incapacidade, aprova a lista de patologias que podem ser objeto de emissão de atestado médico de incapacidade multiúso, com dispensa de junta médica de avaliação de incapacidade, e emite novas disposições relativas às juntas médicas de avaliação de incapacidade.

Resolução da Assembleia da República n.º 105/2025, de 31 de março

Recomenda ao Governo a implementação do Plano de Ação para o Biometano.

Resolução da Assembleia da República n.º 104/2025, de 31 de março

Recomenda ao Governo o reforço da implementação do Plano de Ação para o Biometano 2024-2040.

Resolução da Assembleia da República n.º 103/2025, de 31 de março

Recomenda ao Governo que elabore e apresente à Assembleia da República uma estratégia industrial verde, em cumprimento da Lei de Bases do Clima.

Resolução da Assembleia da República n.º 102/2025, de 31 de março

Recomenda ao Governo que assegure a compatibilização da produção de energia renovável com a proteção do ambiente, a preservação da biodiversidade e a qualidade de vida das populações.

Lei n.º 33/2025, de 31 de março

Promove os direitos na gravidez e no parto e altera a Lei n.º 15/2014, de 21 de março.

Decreto-Lei n.º 49/2025, de 27 de março

Aprova medidas de simplificação fiscal, alterando, designadamente, o Estatuto dos Benefícios Fiscais, o Código de Procedimento e de Processo Tributário e outros atos legislativos.

Lei n.º 32/2025, de 27 de março

Promoção dos direitos das pessoas com endometriose ou com adenomiose através do reforço do seu acesso a cuidados de saúde e da criação de um regime de faltas justificadas ao trabalho e às aulas, alterando o Código do Trabalho.

Decreto-Lei n.º 35/2025, de 24 de março

Transpõe parcialmente o artigo 1.º da Diretiva (UE) 2020/285 e o artigo 2.º da Diretiva (UE) 2022/542, no que diz respeito ao regime de isenção do imposto sobre o valor acrescentado aplicável às pequenas empresas.

Decreto-Lei n.º 34/2025, de 24 de março

Aumenta o limiar do volume de negócios para efeitos de acesso ao regime do IVA de caixa.- Diploma legal

Portaria n.º 119-A/2025, de 18 de março

Fixa o valor da «taxa sanitária e de segurança alimentar mais» para o ano de 2025.- Diploma legal

Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2025, de 17 de março

Aprova a prorrogação da validade dos títulos de proteção temporária concedidos a favor de pessoas deslocadas da Ucrânia.

Portaria n.º 99/2025, de 12 de março

Aprova o Regulamento do Controlo Metrológico Legal dos Sistemas de Medição de Combustível Gasoso Comprimido para Veículos.

Portaria n.º 98/2025, de 12 de março

Primeira alteração ao Regulamento do Controlo Metrológico Legal dos Instrumentos de Medição.

Portaria n.º 97/2025/1 de 12 de março

Aprova o Regulamento do Controlo Metrológico Legal dos Equipamentos de Carregamento de Veículos Elétricos.

Lei n.º 25/2025 de 12 de março

Altera o regime de inspeções técnicas de veículos a motor e seus rebocos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho.

Lei n.º 24/2025 de 12 de março

Alteração ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio.

Portaria n.º 84/2025/1, de 5 de março

Aprova o Regulamento do Controlo Metrológico Legal dos Instrumentos de Medição e Registo da Temperatura.

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça n.º 3/2025, de 27 de fevereiro

A dilação prevista no artigo 88.º, n.º 1, al. b), do Código do Procedimento Administrativo, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, não é aplicável à contagem do prazo de recurso de impugnação judicial da decisão da autoridade administrativa que aplica uma coima, previsto no artigo 59.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, que instituiu o ilícito de mera ordenação social e respetivo processo.

Lei n.º 18/2025, de 26 de fevereiro

Autoriza o Governo a alterar o regime de IVA de caixa, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 71/2013, de 30 de maio.- Diploma legal

Lei n.º 20-A/2025, de 26 de fevereiro

Altera a Lei n.º 67/2003, de 23 de agosto, no sentido de alargar o período de duração máxima da proteção temporária de pessoas deslocadas de países terceiros, impossibilitadas de regressar em curto prazo ao seu país de origem.

Resolução da Assembleia da República n.º 43/2025, de 25 de fevereiro

Recomenda ao Governo a adoção de medidas para a redução da sinistralidade rodoviária e para a promoção da segurança rodoviária.

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 seu calendário fiscal para 3º Trimestre de 2025



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

DIA	IMPOSTO	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
10 jul.	IRS	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a junho de 2025 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
15 jul.	IRC	Envio da informação empresarial simplificada / declaração anual (IES/DA), cujo período de tributação seja coincidente com o ano civil, com os correspondentes anexos	IES/DA	Internet	n/a	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, o envio deve ser até ao 15.º dia do 7.º mês posterior à data do termo desse período, independentemente de ser dia útil ou não.
21 jul.	IRS/IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a junho de 2025	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a junho de 2025	Declaração mensal de IS	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativa às operações efetuadas em maio de 2025	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a junho de 2025	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
25 jul.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em maio de 2025	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
31 jul.	IRS/IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a maio de 2025	Modelo 30	Internet	n/a	
	IRC	Primeiro pagamento por conta do IRC devido por entidades residentes que exercem, a título principal, atividade de natureza comercial, industrial ou agrícola e por não residentes com estabelecimento estável, com período de tributação coincidente com o ano civil	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, o pagamento deve ser efetuado até ao último dia do 7.º mês do respetivo período de tributação.
	IRC	Primeiro pagamento adicional por conta da derrama estadual devido por entidades residentes que exercem, a título principal, atividade de natureza comercial, industrial ou agrícola e por não residentes com estabelecimento estável que tenham no ano anterior um lucro tributável superior a 1.500.000€ com período de tributação coincidente com o ano civil	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, o pagamento deve ser efetuado até ao último dia do 7.º mês do respetivo período de tributação.

O ÁLCOOL E O RISCO DE ACIDENTE

Em Portugal, a condução sob o efeito do álcool é responsável por mais de uma (1) em cada cinco (5) mortes em acidentes rodoviários.

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

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

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

SE BEBER, NÃO CONDUZA.

Siga a ANSR nas redes sociais:



**DÊ PRIORIDADE
À ❤️ IDA!**

31 ago.	IRS	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a julho de 2025 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
	IRS/IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a julho de 2025	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a julho de 2025	Declaração mensal de IS	Internet	n/a	
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a julho de 2025	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
	IRS/IRC	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de junho	Modelo 30	Internet	n/a	
10 set.	IRS/IRC/SS	Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a agosto de 2025 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações	Internet	n/a	
22 set.	IRS/IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a agosto de 2025	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a agosto de 2025	Declaração mensal de IS	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal e trimestral relativa às operações efetuadas em junho e julho de 2025 e no 2.º trimestre de 2025, respetivamente	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT/ Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas agosto de 2025	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco	
25 set.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em junho e julho de 2025 e no 2.º trimestre de 2025, respetivamente	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	
30 set.	IRS/ IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a julho de 2025	Modelo 30	Internet	n/a	
	IRC	Segundo pagamento por conta do IRC devido por entidades residentes que exercem, a título principal, atividade de natureza comercial, industrial ou agrícola e por não residentes com estabelecimento estável, com período de tributação coincidente com o ano civil	n/a	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, o pagamento deve ser efetuado até ao último dia do 9.º mês do respetivo período de tributação.
	IRC	Primeiro pagamento adicional por conta da derrama estadual devido por entidades residentes que exercem, a título principal, atividade de natureza comercial, industrial ou agrícola e por não residentes com estabelecimento estável que tenham no ano anterior um lucro tributável superior a 1.500.000€ com período de tributação coincidente com o ano civil	n/a	Portal das Finanças	Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, o pagamento deve ser efetuado até ao último dia do 9.º mês do respetivo período de tributação.

JÁ CONHECE A FORMAÇÃO ONLINE DA ANTRAM

- Regulamentação Social
 - Tempos de Condução e Repouso e Utilização do Tacógrafo
 - Organização do Trabalho dos Trabalhadores Móveis e Livretes Individuais de Controlo
 - Gestor de Tráfego
 - ADR para Gestores e Quadros
 - Acondicionamento de Carga: Estiva e Amarração
 - Condução Defensiva, Económica e Ambiental
 - Segurança e Saúde no Trabalho
 - Segurança Rodoviária
- Etc.

Novidade

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

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


formação online
antram

www.antram.pt

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

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

Incentivo à valorização salarial (ajustado!) – O que é e como se aplica



O orçamento de estado para 2023, introduziu o benefício fiscal de majoração de 100% com gastos relacionados com o aumento salarial (de pelo menos 4,7% face ao ano anterior e acima da remuneração mínima mensal garantida) de trabalhadores com contrato por tempo indeterminado.

Este incentivo voltou a ser previsto no Orçamento de 2024 e agora novamente em 2025 - Lei n.º 45-A/2024, de 31 de dezembro, artigo 91.º- tendo sofrido porém algumas alterações significativas.

Mas que incentivo fiscal é este? Quem dele pode beneficiar? Em que condições?

Começamos por referir que, apesar do previsto no Orçamento de Estado, este incentivo tem o seu regime legal suportado no artigo 19.º-B do Estatuto dos Benefícios Fiscais, que para facilitar a compreensão da sua aplicação, começamos por transcrever esta norma:

Artigo 19.º-B

Incentivo fiscal à valorização salarial

1 - Para a determinação do lucro tributável dos sujeitos passivos do IRC e dos sujeitos passivos do IRS com contabilidade organizada, os encargos correspondentes aos aumentos salariais relativos a tra-

balhadores com contrato de trabalho por tempo indeterminado são considerados em 200 % do respetivo montante, contabilizado como custo do exercício, quando:

- a) O aumento da retribuição base anual média na empresa, por referência ao final do ano anterior seja, no mínimo, de 4,7 %; e
- b) O aumento da retribuição base anual dos trabalhadores que auferiram um valor inferior ou igual à retribuição base média anual da empresa no final do ano anterior seja, no mínimo, de 4,7 %.

2 - Estão excluídos do presente regime os sujeitos passivos relativamente aos quais se verifique um aumento do leque salarial dos trabalhadores face ao exercício anterior.

3 - Apenas são considerados os encargos relativos a trabalhadores abrangidos por instrumento de regulamentação coletiva de trabalho celebrado ou atualizado há menos de três anos.

4 - Para efeitos do disposto nos números anteriores, consideram-se:

- a) 'Encargos', os montantes suportados pela entidade empregadora com o trabalhador, a título de retribuição base e das contribuições para a segurança social a cargo da mesma entidade;
- b) 'Instrumento de regulamentação coletiva de trabalho', os definidos no artigo 2.º do Código do Trabalho;



Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral

- c) (Revogada.)
 - d) 'Aumento salarial', aumento ocorrido entre o último dia do período de tributação do exercício e o último dia do período de tributação do exercício anterior;
 - e) 'Retribuição base', a correspondente à aceção do artigo 258.º do Código do Trabalho;
 - f) 'Remuneração mínima mensal garantida', o valor da remuneração mínima mensal vigente no último dia do período de tributação.
- 5 - O montante máximo anual dos encargos majoráveis, por trabalhador, é o correspondente a cinco vezes a retribuição mínima mensal garantida, não sendo considerados os encargos que resultem da atualização desse valor.
- 6 - Para efeitos do disposto no n.º 1, não são considerados:
- a) Os trabalhadores que integrem o agregado familiar da entidade patronal;
 - b) (Revogada.)
 - c) Os trabalhadores que detenham, direta ou indiretamente, uma participação não inferior a 50 % do capital social ou dos direitos de voto do sujeito passivo de IRC, bem como os membros do respetivo agregado familiar.

De uma forma muito simplista, o Incentivo Fiscal à Valorização Salarial (IFVS) pode ser explicado como sendo um benefício fiscal que permite às empresas deduzir à coleta do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC) um valor correspondente a 100% dos encargos com aumentos salariais de trabalhadores com contrato de trabalho por tempo indeterminado.

Este incentivo visa promover a valorização salarial e a retenção de talentos, incentivando as empresas a conceder aumentos salariais e a cumprir com a legislação de trabalho.

Contudo, para beneficiar deste benefício fiscal, a legislação estabelece uma série de requisitos e critérios.

Em primeiro lugar e no que respeita aos beneficiários, apenas os sujeitos passivos de IRC e sujeitos passivos de IRS com contabilidade organizada é que poderão beneficiar do mesmo.

Na sua essência, este incentivo abrange as situações em que existe um aumento salarial, nos trabalhadores com contrato de trabalho a tempo indeterminado (ficam por isso de fora, desde logo os trabalhadores contratados a termo certo ou termo incerto) excluindo-se:

- Os trabalhadores que integrem o agregado familiar da entidade patronal;
- Os membros dos órgãos sociais do sujeito passivo de IRC;
- Os trabalhadores que detenham direta ou indiretamente uma parti-

cipação não inferior a 50% do capital social ou dos direitos de voto do sujeito passivo de IRC.

Mas as exigências legais não se ficam por aqui!

É necessário ainda que, se verifique um aumento da retribuição base anual média na empresa, por referência ao final do ano anterior, de, no mínimo, 4,7%. Esta percentagem foi revista agora em 2025, tendo diminuído, na medida em que no ano anterior a mesma tinha sido fixada em 5%.

Adicionalmente, passa também a ser necessário que se verifique um aumento médio, no mínimo de 4,7%, da retribuição base anual dos trabalhadores que auferam um valor inferior ou igual à retribuição base média anual da empresa.

A lei também determina como causa de exclusão do acesso ao benefício, um aumento do leque salarial, considerando este como, a diferença entre os montantes anuais da maior e menor remuneração fixa dos trabalhadores, apurada no último dia do período de tributação do exercício em causa.

Acresce que, fora da medida, ficarão todas as empresas cuja valorização salarial não decorra de instrumento de regulação coletiva de trabalho outorgada ou renovada há menos de três anos.

No caso do nosso sector, esta questão não é problemática na medida em que os instrumentos de regulamentação coletiva em vigor (que são 3) foram revistos em 2023, em concreto, publicados em 8 de fevereiro de 2023 ou seja, o final dos 3 anos só ocorre em fevereiro de 2026. Assim sendo, verifica-se que, as empresas associadas da AN-TRAM, podem de facto beneficiar deste incentivo fiscal, cumprindo as demais exigências anteriormente explicadas.

Verificados todos estes requisitos legais, será então possível majorar os encargos (incluindo-se nestes a retribuição base e as contribuições para a segurança social) com os aumentos salariais em 200% (quando anteriormente a majoração estava fixada em apenas 150%), até um montante máximo anual, por trabalhador, de cinco vezes a RMMG (anteriormente, quatro vezes), não sendo considerados os encargos que resultem da atualização desse valor.

Isto significa que o benefício é por trabalhador (até porque só podem ser contabilizados os contratos de trabalho a tempo indeterminado). Assim, a dedução máxima ao lucro tributável por trabalhador fixa-se nos 4.350 € (anteriormente, 3.380 €).

Uma vez verificadas as condições de elegibilidade do beneficiário e da operação, o acesso ao benefício fiscal concretiza-se aquando do apuramento do lucro tributável, em sede de IRC, a comunicar à Autoridade Tributária e Aduaneira. 🌱



AS PERDAS, AVARIAS E ATRASOS NA ENTREGA DE MERCADORIAS E OS LIMITES DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR (2ª Parte)

No número anterior e na primeira parte deste artigo, analisámos a natureza da responsabilidade do transportador no âmbito de um contrato de transporte rodoviário de mercadorias e os incumprimentos contratuais, consubstanciados em perdas e avarias e no atraso na entrega das mercadorias.

Como prometido, neste número da Revista, analisaremos os limites da responsabilidade do transportador (ou, melhor dizendo, os limites indemnizatórios de que, legalmente, beneficia).

Mas para isso, necessitamos de, em primeiro lugar, caracterizar a natureza da responsabilidade do transportador rodoviário de mercadorias (doravante abreviadamente transportador).

1.- A responsabilidade do transportador.

A responsabilidade do transportador de que vamos aqui tratar é uma responsabilidade contratual perante as mercadorias transportadas e traduz-se no dever de indemnizar os danos decorrentes das perdas, avarias e atrasos na entrega que o interessado na mercadoria tenha sofrido.

Este interessado na mercadoria tanto pode ser o expedidor, o destinatário ou o dono da mercadoria quando este não conste na guia de transporte como expedidor ou destinatário (esta situação ocorre frequentemente no transporte internacional em que o dono das mercadorias, através de um contrato anterior contratou um transitário para expedir ou transportar a mercadoria ou para a receber no destino).

Essa responsabilidade tem início quando o transportador tome a mercadoria a seu cargo, (quando a receba para transporte) e termina com a entrega da mercadoria ao destinatário.

Durante este período, o transportador é responsável pelos danos causados pelas perdas, avarias e atrasos na entrega das mercadorias. Todavia, esta responsabilidade é aferida quanto às quantidades e estado em que as mercadorias são recebidas para transporte, pela descrição que delas é feita na guia de transporte.

Daí a importância das reservas do transportador mencionadas na guia de transporte pelo motorista, quando as quantidades reais entregues não coincidem com as mencionadas naquele documento ou quando, de acordo com o estado aparente da mercadoria a mesma não esteja em bom estado, ou a embalagem utilizada não for adequada.

A tomada da mercadoria a cargo do transportador é o momento em que o transportador assume essa responsabilidade e não se confunde com o carregamento, uma vez que este pode ser anterior à tomada a cargo (recepção da mercadoria para transporte):

Com efeito, esta situação é habitual nos transportes rodoviários de mercadorias, uma vez que normalmente as mercadorias são carregadas no armazém do expedidor e só posteriormente a guia de transporte é assinada pelo transportador (através do motorista que actua por sua conta). O momento da assinatura da guia, nestes casos, coincide com a tomada da mercadoria a cargo do transportador.

A entrega da mercadoria (provada pela assinatura do destinatário ou de quem actue por sua conta), por sua vez, dá-se, normalmente, após o descarregamento da mercadoria, uma vez que o destinatário só assinará a guia após a conferência da mercadoria (quantitativa, para apurar as quantidades entregues e se existem perdas ou qualitativa, para verificar se as mercadorias entregues estão avariadas).

Quer na CMR - artº 17º, quer no regime do contrato nacional rodoviário de mercadorias - artº 17º (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 239/2003, de 4 de Outubro, doravante abreviadamente LCTR), o legislador, consagrou, em nossa opinião, uma presunção de responsabilidade contra o transportador.

Significa isto que o interessado na mercadoria, para exigir uma indemnização ao transportador apenas necessita de provar os danos sofridos e não carece de provar os restantes pressupostos da responsabilidade civil, ou seja, a ilicitude da conduta do transportador, a culpa e o nexo de causalidade entre o facto ilícito e os danos.

Com efeito, para excluir (ou se desonerar, como se diz no Direito) a sua responsabilidade, o transportador tem o encargo de provar uma ou mais das causas de exclusão da responsabilidade que constam de um catálogo legal, respectivamente no artº 17º, nºs 2 e 4 da CMR e no artº 18º da LCTR.

Dada a extensão do assunto, a matéria das causas de exclusão da responsabilidade merece ser abordada, de forma autónoma, noutra número desta Revista.



José Luís Saragoça
Advogado



2.- Os limites da responsabilidade do transportador.

Para contrabalançar a severidade deste regime de presunção de responsabilidade do transportador e com a preocupação do equilíbrio dos riscos do transportador por forma a não onerar a actividade com riscos desproporcionados que inviabilizem a sua exploração e a tornem não atractiva, a CMR e a LCTR criaram limites de responsabilidade (ou limites indemnizatórios), ou seja tetos máximos das indemnizações a cargo do transportador.

Se no direito interno português, a regra é a da reparação integral dos danos, por forma a reconstituir a situação existente antes desses mesmos danos (artigo 562º, do Código Civil) já no caso da CMR não é assim.

Com efeito, o legislador da CMR limitou a responsabilidade do transportador no nº 3 do artº 23º, quanto à perda de mercadoria (limite aplicável também à avaria, por força do artº 25º) e no nº 5 do mesmo artº 23º, quanto ao atraso na entrega.

Assim, no caso de perda total ou parcial ou de avaria total ou parcial, o limite é fixado por kg de peso bruto de mercadoria em falta ou

avariado, incluindo, assim, a sua embalagem. Na verdade, o transportador avalia o seu risco do exterior da mercadoria, não tendo que se preocupar com o que esta aparência contém. É bom de ver que aquela disposição da CMR estabelece um limite e não um «forfait» ou fixação antecipada dos prejuízos como sucede nas cláusulas penais contratuais.

Este limite máximo por kg só se aplicará quando o valor real da mercadoria por kg for superior ao previsto na CMR como «plafond» de responsabilidades, como sucede quando são transportadas mercadorias leves, mas cujo valor unitário é muito elevado, por

exemplo equipamentos informáticos ou de som e imagem. Nesse caso, o transportador por força de disposição imperativa da Convenção não pagará mais do que o limite máximo da indemnização que for calculado.

Uma vez que o limite indemnizatório é estabelecido por referência ao quilograma de peso bruto de mercadorias em falta, ainda que estas sejam constituídas por líquidos a granel, por exemplo azeite ou vinho, o transportador deve providenciar, nesses casos, pela menção do seu peso na guia de transporte.

O limite máximo de indemnização, para o caso de perda de mercadorias encontra-se fixado presentemente em 8,33 direitos de saque especiais (D.S.E.) por quilograma de mercadoria em falta.

O Direito de Saque Especial (D.S.E., em inglês Special Drawing Rights, SDR, em francês Droit de Tirage Spécial - D.T.S.) é uma unidade de conta criada pelo Fundo Monetário Internacional em 1969 e que é utilizada nas trocas entre os Países Membros.

Compõe-se de um cabaz de cinco moedas combinadas em determinadas percentagens: Dólar dos Estados Unidos da América, 41,73%, Euro, 30,93%, Libra Esterlina 8,09%, Iene Japonês, 8,33% e o Yuan Chinês 10,92%.

Em 15-05-2025 a cotação do DSE em relação ao Euro era de 1 DSE/1,20601 Euros, pelo que o limite de responsabilidade para perdas ou avarias estabelecido no nº 3 do artº 23º da CMR (8,22 DSE por kg) era de € 10,047. A cotação diária do DES pode ser encontrada no site do Banco de Portugal em Direito de saque especial (DSE) – diário | BPstat (bportugal.pt)

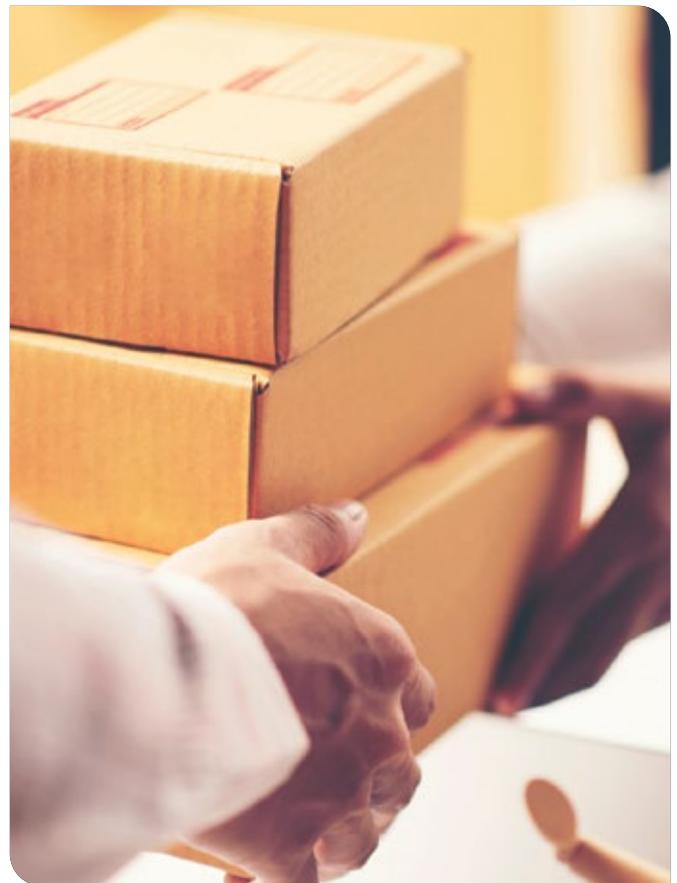
Exemplificando: Num transporte de equipamentos informáticos, embalados em 2000 caixas com um peso unitário por embalagem de 6 kg, apenas são entregues 1500 caixas, faltando 500. Das 1500 caixas entregues, após uma peritagem verificaram-se avarias calculadas em 20%.

O importador dos equipamentos, veio reclamar uma indemnização de 80.000 Euros pela perda dos equipamentos embalados nas 500 caixas desaparecidas e de 21.000 Euros pelas avarias sofridas.

O transportador havia transferido a sua responsabilidade por perdas e avarias para a Seguradora X.

De acordo com os limites de responsabilidade da CMR, a Seguradora X do transportador só está obrigada a pagar as seguintes indemnizações:

- Por perdas: $500 \text{ caixas} \times 6 \text{ kg/caixa} = 3000 \text{ kg} \times 10,047 \text{ euros/kg (8,33 DSE)} = 30.141,00 \text{ Euros}$;
- Por avarias: $1500 \text{ caixas} \times 6 \text{ kg/caixa} = 9000 \text{ kg} \times 20\% = 1800 \text{ kg} \times 10,047 \text{ euros/kg (8,33 DSE)} = 18.084,60 \text{ Euros}$



No caso de se tratar de um contrato nacional rodoviário de mercadorias, a LCTR estabelece um limite, para as indemnizações por perdas ou avarias, de 10,00 euros por kg (cfr. nº1 do artº 20º).

Já quanto aos danos por atrasos na entrega, quer a CMR (artº 23º, nº 5), quer a LCTR (nº 2 do artº 20º), prevêm um limite comum para a indemnização: o preço do transporte em questão.

Neste particular, uma advertência se impõe: Nem todos os atrasos dão lugar ao pagamento de uma indemnização; apenas aqueles que tenham originado prejuízos, são indemnizáveis.

A prova dos prejuízos causados pelo atraso na entrega, compete sempre ao interessado na mercadoria. 

Fernando Moreira,
Inspetor do Trabalho - ACT

As derrogações ao Regulamento 561/2006



O Regulamento 561/2006, de 15 de março, veio definir o regime relativo aos tempos de condução, pausas e períodos de repouso, para os condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros. Tal regime é aplicável em todos os Estados Membros, definindo, nomeadamente, os tempos máximos de condução diários e semanais e períodos mínimos de pausas e de repouso diários e semanais no setor do transporte rodoviário, abrangendo os condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias em veículos cuja massa máxima autorizada seja superior a 3,5 toneladas¹ e também os condutores envolvidos no transporte de passageiros em veículos construídos ou adaptados de forma permanente para transportar mais de nove pessoas, incluindo o condutor e destinados a essa finalidade. O Regulamento 561/2006, de 15 de março,

pretendeu melhorar as condições de trabalho e de vida dos trabalhadores, aumentando a segurança na circulação rodoviária e harmonizando 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.

Apesar de estarmos perante um diploma aplicável diretamente a todos os Estados-Membros, é permitido em situações excecionais, afastar-se temporariamente a sua aplicabilidade no que concerne aos tempos máximos de condução diários e semanais, períodos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais. Estamos perante situações, em que é permitido aos Estados-Membros reagir a circunstâncias excecionais ou situações de emergência concedendo derrogações temporárias até ao limite de 30 dias. Tal derrogação tem sido aplicável pontualmente pelos Estados Membros, nomeadamente em situações climáticas adversas, como aconteceu em Portugal no passado mês de setembro com a situação derivada dos incêndios. De facto, tal situação obrigou ao corte e à suspensão do trânsito de diversas vias rodoviárias, o que levou muitos condutores a ficar impedidos de prosseguir a sua marcha ou a efetuar percursos mais longos, colocando assim em causa o disposto na Regulamentação Comunitária. Por outro lado, tal situação provocou também a interrupção dos períodos de pausa e repouso, devido à necessidade de mobiliza-

ção das viaturas de locais onde os incêndios ocorreram.

Face ao exposto, foi entendido afastar parcialmente a aplicabilidade do Regulamento 561/2006, de 15 de março, no período de 16 a 22 de setembro de 2024, substituindo o limite diário de 9 horas de condução por um limite de 12 horas assim como aumentar o período máximo de condução semanal e bissemanal, para as 60 e 102 horas, respetivamente. Por outro lado, reduziu-se o período de repouso diário 4 horas.

Mais recentemente, derivado do “corte geral de energia” ocorrido no passado dia 28 de abril, foi decidido pelo Estado Português derrogar algumas disposições do Regulamento 561/2006, entre os dias 29 de abril e 4 de maio de 2025. De facto, tal situação levou à existência de diversas dificuldades no sector, pelo que foi decidido permitir em tal período, tempos máximos de condução diária de 11 horas, assim como a redução do repouso semanal regular para 24 horas, possibilitando ainda o gozo do período de repouso semanal regular na cabina, desde que o veículo esteja estacionado em segurança e disponha de condições adequadas.

Apesar da derrogação pontual de tais normas relativas aos períodos máximos de condução e mínimos de repouso, deverá existir uma prudente organização das atividades dos condutores de forma a evitar situações de cansaço e de fadiga, acautelando a sua segurança e saúde e consequentemente a segurança rodoviária. 

¹ Desde 1 de julho de 2026, o Regulamento (CE) n.º 561/2006, será também aplicável a condutores que efetuam transporte de mercadorias em veículos cuja massa máxima autorizada seja superior a 2,5 toneladas, quando envolvidos em operações de transporte internacionais ou em operações de cabotagem.

Vivemos tempos de profunda transformação digital. A inteligência artificial (IA), outrora tema de ficção científica, é hoje uma realidade incontornável no universo empresarial. As empresas que desejam manter-se competitivas num mercado globalizado e em constante mutação, precisam de integrar estas ferramentas inteligentes nas suas operações diárias — não como uma moda tecnológica, mas como uma estratégia sólida de crescimento e eficiência.

Inteligência Artificial

Uma nova rota para a produtividade no Setor dos Transportes

IA no contexto empresarial atual: Uma revolução silenciosa

A IA está a remodelar o mundo do trabalho. Em setores tão distintos como a saúde, finanças, indústria ou logística, a aplicação de soluções baseadas em IA permite automatizar tarefas rotineiras, analisar grandes volumes de dados em segundos, prever comportamentos de consumo, otimizar rotas, e até auxiliar na tomada de decisões estratégicas.

No quotidiano de uma empresa, os benefícios da IA são palpáveis: maior eficiência operacional, redução de erros humanos, melhor gestão de tempo e recursos, e sobretudo, libertação dos colaboradores para tarefas mais criativas e estratégicas. A produtividade deixa de ser um objetivo vago e passa a ser um resultado mensurável.

Digitalização e produtividade: Um caminho sem retorno

A digitalização, da qual a IA é uma das faces mais promissoras, já não é uma opção — é uma necessidade. As organizações que investem em capacitação digital e em soluções baseadas em inteligência artificial não só se tornam mais ágeis e resilientes, como também mais atrativas para talentos jovens e tecnológicos, que procuram ambientes de trabalho modernos e inovadores.

Para o setor do transporte rodoviário de mercadorias, em particular, onde a margem de eficiência pode ser decisiva, a IA surge como aliada na gestão de frotas, no planeamento logístico, na ma-

nutenção preditiva dos veículos e na resposta eficaz às exigências do cliente.

ANTRAM forma para inovar: A IA ao serviço das empresas de Transporte

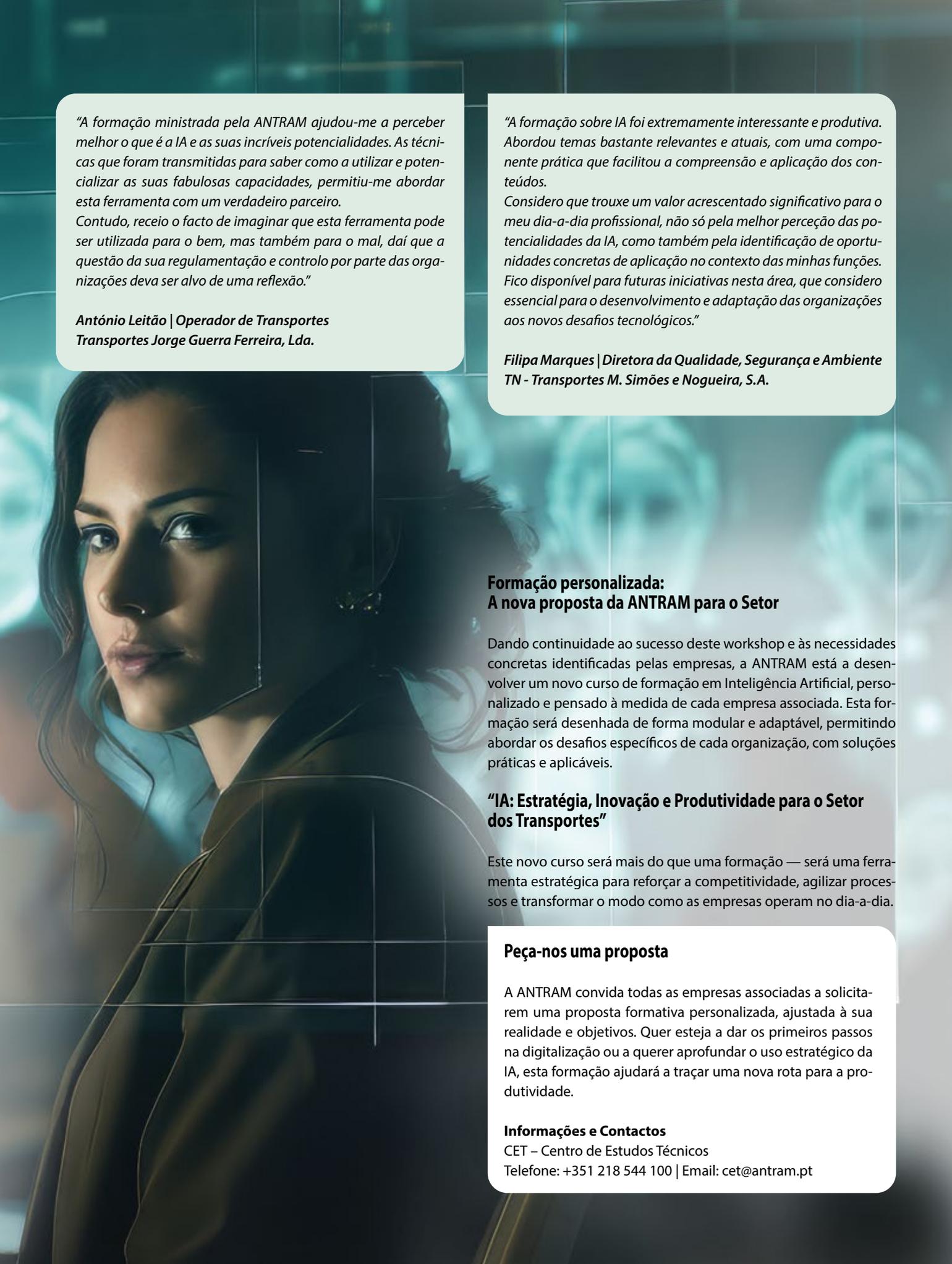
Foi neste contexto de oportunidade e de visão estratégica que a ANTRAM promoveu recentemente o workshop “Inteligência Artificial: Como aumentar a produtividade”. Este evento formativo, de natureza altamente prática, reuniu profissionais do setor para explorar o potencial transformador da IA nas operações diárias das empresas de transporte e no dia-a-dia dos seus colaboradores.

Durante o workshop, os participantes não só contactaram com ferramentas concretas de inteligência artificial, como também aprenderam a aplicá-las, com o apoio do formador, em simulações adaptadas à realidade do setor. O programa abordou, entre outros, temas como:

- Identificação e uso de ferramentas de IA disponíveis no mercado;
- Casos de uso práticos aplicados à gestão administrativa, produtividade individual e automação de tarefas;

- Desenvolvimento de estratégias de IA alinhadas com os objetivos organizacionais de cada empresa;

A iniciativa reflete o posicionamento da ANTRAM como entidade formadora ativa e atualizada, comprometida com a capacitação do setor; Promover o conhecimento e a aplicação da IA é, para a Associação, um passo essencial para preparar as empresas para os desafios e oportunidades do futuro.



“A formação ministrada pela ANTRAM ajudou-me a perceber melhor o que é a IA e as suas incríveis potencialidades. As técnicas que foram transmitidas para saber como a utilizar e potencializar as suas fabulosas capacidades, permitiu-me abordar esta ferramenta com um verdadeiro parceiro. Contudo, receio o facto de imaginar que esta ferramenta pode ser utilizada para o bem, mas também para o mal, daí que a questão da sua regulamentação e controlo por parte das organizações deva ser alvo de uma reflexão.”

António Leitão | Operador de Transportes
Transportes Jorge Guerra Ferreira, Lda.

“A formação sobre IA foi extremamente interessante e produtiva. Abordou temas bastante relevantes e atuais, com uma componente prática que facilitou a compreensão e aplicação dos conteúdos.

Considero que trouxe um valor acrescentado significativo para o meu dia-a-dia profissional, não só pela melhor perceção das potencialidades da IA, como também pela identificação de oportunidades concretas de aplicação no contexto das minhas funções. Fico disponível para futuras iniciativas nesta área, que considero essencial para o desenvolvimento e adaptação das organizações aos novos desafios tecnológicos.”

Filipa Marques | Diretora da Qualidade, Segurança e Ambiente
TN - Transportes M. Simões e Nogueira, S.A.

Formação personalizada: A nova proposta da ANTRAM para o Setor

Dando continuidade ao sucesso deste workshop e às necessidades concretas identificadas pelas empresas, a ANTRAM está a desenvolver um novo curso de formação em Inteligência Artificial, personalizado e pensado à medida de cada empresa associada. Esta formação será desenhada de forma modular e adaptável, permitindo abordar os desafios específicos de cada organização, com soluções práticas e aplicáveis.

“IA: Estratégia, Inovação e Produtividade para o Setor dos Transportes”

Este novo curso será mais do que uma formação — será uma ferramenta estratégica para reforçar a competitividade, agilizar processos e transformar o modo como as empresas operam no dia-a-dia.

Peça-nos uma proposta

A ANTRAM convida todas as empresas associadas a solicitar uma proposta formativa personalizada, ajustada à sua realidade e objetivos. Quer esteja a dar os primeiros passos na digitalização ou a querer aprofundar o uso estratégico da IA, esta formação ajudará a traçar uma nova rota para a produtividade.

Informações e Contactos

CET – Centro de Estudos Técnicos
Telefone: +351 218 544 100 | Email: cet@antram.pt



Francisca Silva Antunes
PwC Portugal

Tratamento em sede de SS das gratificações de balanço

A distribuição de gratificações de balanço é uma prática comum em muitas empresas nacionais e ocorre quando os titulares do capital social optam por renunciar a uma parcela dos lucros da empresa, para que sejam destinados aos colaboradores e membros de órgãos sociais.

De acordo com a lei fiscal portuguesa, a atribuição de gratificações de balanço está condicionada à existência de lucros e à sua deliberação em ata da Assembleia Geral — aspetos formais que as distinguem da atribuição de prémios de desempenho.

Esta distinção é essencial, uma vez que a atribuição de gratificações de balanço não é, actualmente, sujeita a Segurança Social (SS), por falta da regulamentação devida, enquanto que os prémios (quando considerados regularmente atribuídos) são a ela sujeitos. Este facto faz com que muitas empresas tenham interesse em categorizar os montantes atribuídos aos seus colaboradores e órgãos sociais como gratificações ao invés de prémios. A este nível, fazemos notar que, nos últimos anos, a Autoridade da SS intensificou a sua atuação nesta matéria com vista a identificar situações de aproveitamento do enquadra-

mento fiscal vigente (i.e., situações em que as empresas atribuem gratificações de balanço que são na prática prémios de desempenho, por forma a beneficiarem da atual lacuna da lei que leva a que as primeiras sejam isentas de SS).

A título exemplificativo, em inspeções recentes, a SS, tendo analisado as práticas adotadas e o enquadramento contributivo das gratificações de balanço distribuídas, e com base na documentação fornecida pela empresa e nos depoimentos dos colaboradores, concluiu que o pagamento das gratificações ocorria há vários anos de forma contínua e sistemática, sendo atribuídas mensalmente. Nos primeiros anos, as empresas identificaram esses montantes como “prémio” e declaravam para efeitos de SS. No entanto, em anos recentes, passaram a denominá-los de “gratificação”, apesar de não haver qualquer alteração na sua periodicidade.

Através dos depoimentos dos colaboradores, a SS concluiu que (i) os colaboradores contratados antes da alteração da categorização reconheciam o valor atribuído como um prémio de produção fixo, variável dentro de limites pré-estabelecidos, mas mantendo,

na maioria dos casos, um montante médio constante; (ii) os colaboradores admitidos após essa mudança, entendiam que o montante era recebido para garantir a obtenção do salário líquido acordado no momento da contratação.

Assim, a SS concluiu que as gratificações atribuídas eram, na prática, prémios de desempenho, uma vez que eram pagos de forma contínua, estavam condicionados a critérios objetivos e gerais de desempenho individual, conhecidos pelos colaboradores, possuindo carácter regular. Neste sentido, a SS determinou que os montantes pagos aos colaboradores deveriam integrar a base de incidência contributiva para efeitos de SS, conforme previsto na legislação aplicável.

Em resumo, a ausência de regulamentação das gratificações de balanço tem levado as empresas a adotarem esta modalidade de remuneração, apesar de não consubstanciar uma verdadeira gratificação. Como resultado, este tema tem estado no radar da SS, motivando um aumento de inspeções com foco nesta matéria. Assim, as empresas deverão ajustar as suas práticas para garantir uma conformidade legal. 🌱

BREVES

Prazos: Substituição/instalação de tacógrafos inteligentes versão 2

Recordamos a todas as empresas que não está previsto qualquer prolongamento dos prazos para a substituição/instalação dos novos tacógrafos inteligentes. A Comissão Europeia tem vindo expressamente a reiterar a sua intransigência quanto a qualquer adiamento.

Assim sendo, os prazos a considerar são os seguintes:

- Até 18 de agosto de 2025: Para os veículos equipados com um tacógrafo inteligente G2V1 afetos ao transporte internacional (basta atravessar a fronteira);
- Até 1 de julho de 2026: Para os veículos ligeiros com um peso bruto superior a 2,5ton. (incluindo o reboque/semirreboque), novos/usados, afetos ao transporte internacional (basta atravessar a fronteira).

A ANTRAM no âmbito da sua intervenção e atuação, e tal como o fez anteriormente, irá continuar a insistir junto da tutela para que volte a ser atribuído um apoio financeiro para a substituição dos tacógrafos analógicos/digitais, designadamente para as empresas com frotas de veículos equipados com tacógrafos inteligentes G2V1 e com veículos ligeiros que também vão ter que instalar os tacógrafos inteligentes G2V2.

Implementação do ICS2 para o transporte rodoviário

Recordamos que entrou em vigor no dia 1 de abril, a obrigação de utilização do sistema ICS2 para a emissão das declarações de segurança para mercadorias que entram na UE com proveniência de países terceiros ou transitam pela UE com destino a países terceiros. Haverá um período de transição até 1 de setembro, sendo que a partir daqui, será obrigatório, sem qualquer exceção.

Estas declarações de segurança, que atualmente já estão em vigor para as mercadorias com destino ao Reino Unido, devem ser elaboradas pelo transportador ou por terceiros (por uma empresa que preste este tipo de serviços) e têm que ser apresentadas/submetidas às autoridades alfandegárias até uma hora antes da chegada à fronteira da UE a fim de evitar bloqueios desnecessários na fronteira de entrada.

França/Reino Unido: ICS2 e ELO “envelope logístico”

Recordamos que o ELO “envelope logístico” implementado pelas autoridades francesas e o ICS2 “Sistema de Controlo de Importação 2” passarão a ser obrigatórios a partir de 1 de setembro de 2025.

O sistema ICS2 deve ser utilizado para a emissão das declarações de segurança de mercadorias que entram na UE com proveniência de países terceiros ou transitam pela UE com destino a países terceiros.

Por sua vez, o ELO permite agrupar várias declarações aduaneiras - tanto de importação como de exportação - num único documento, para poupar tempo na passagem da fronteira franco-britânica.

As autoridades francesas emitiram uma nota de esclarecimento (em francês/inglês e disponível no site ANTRAM), destinada aos operadores, relativa aos procedimentos a ter em conta para a utilização do ICS2 na fronteira entre França e o Reino Unido.

Suíça: sistema de cobrança de portagens

No dia 1 de abril, como já tínhamos anunciado, o sistema de portagens suíço (e no Principado do Liechtenstein) foi alterado.

Neste momento, o modo de pagamento das portagens será somente possível através de um dos seguintes sistemas:

1. Unidade de bordo EETS (Serviço Europeu de Portagem Eletrónica)

A utilização de OBU's dos seguintes operadores que já são autorizados:

- Telepass S.p.A. - Link: <https://www.telepass.com/en/truck>

- Toll4Europe GmbH - Link: <https://toll4europe.eu/en>

- Axxès SAS - Link: <https://axxes.fr/en>

Outros operadores serão autorizados em breve.

2. Emissão de cartão de identificação apenas até 31.03.2025 em ligação com o terminal de processamento apenas até 31.05.2025

A partir do dia 1 de abril de 2025, o pagamento manual das portagens suíças, que é realizado na fronteira através de um IDCard nos terminais localizados na fronteira, continua a ser possível somente para os referidos cartões - IDCard - que foram emitidos até ao dia

31 de março de 2025. Assim sendo, esses cartões (emitidos até 31/3), ainda podem ser usados para pagamento das portagens nos terminais localizados na fronteira até ao dia 31 de maio de 2025.

Deixa de ser possível a emissão de novos IDCard's a partir do dia 1 de abril.

3. HVC III; NETS Serviço Nacional de Portagem Eletrónica

Trata-se do serviço nacional (o suíço) de portagem eletrónica (NETS) que garante que os dados são recolhidos na Suíça como parte do processo de recolha do LSVA. O NETS só pode ser utilizado para a recolha de dados no domínio LSVA (Suíça e Principado do Liechtenstein) e não é interoperável com a cobrança de portagens noutros domínios de portagens (países).

A partir de 1 de junho de 2025, este serviço estará também disponível para os proprietários de veículos registados no estrangeiro.

4. HVC III; Serviço Nacional de Portagens Manual NMTS a partir de 01.04.2025 (Solução de Loja Virtual)

O NMTS está disponível para veículos sem solução EETS ou NETS (referidas no ponto 1 e 2). Com esta solução de loja virtual (pagamento online), cada viagem deve ser registada antes de se iniciar a circulação no território suíço ou no Principado do Liechtenstein. Este serviço estará disponível a partir de 01.04.2025 através deste link - <https://via.admin.ch/shop/config/nmts?productType=NMTS>

Mais informações disponíveis neste site - <https://www.bazg.admin.ch>

Reino Unido (recordatória)

Autorização Eletrónica de Viagem (ETA)

Recordamos que desde o dia 8 de janeiro, passou a ser obrigatório que todos os cidadãos não europeus (motoristas incluídos), se façam acompanhar da Autorização Eletrónica de Viagem (ETA) para entrarem/transitarem no Reino Unido. Isto significa que, por exemplo, os motoristas de nacionalidade brasileira, devem ter com eles o seu "ETA".

Os cidadãos europeus (inclui-se os portugueses) também terão que ter com eles o seu "ETA", para viagens ao Reino Unido, a partir do dia 2 de abril de 2025. Podem por isso, iniciar o pedido do ETA a partir do dia 5 de março.

Declarações de segurança & proteção

Recordamos que, no dia 31 de janeiro, as declarações de Segurança e Proteção (S&S) para as importações da UE no UK passaram a ser exigidas.

Na informação que a ANTRAM atempadamente publicou no seu Site, encontram-se alguns detalhes sobre o processo de submissão da declaração.

Paralelamente, no website dedicado à declaração de Segurança e Proteção da HM Revenue & Customs (HMRC) - no GOV.UK – poderá obter-se informações sobre os novos requisitos e medidas que as empresas podem tomar para se prepararem. Igualmente poderá ser consultado um documento sobre a visão geral do S&S (em inglês e em castelhano).



A Página LinkedIn da ANTRAM chegou, após um ano de existência, aos 3000 seguidores. O nosso sincero agradecimento a todos os que nos seguem. Continuaremos a partilhar convosco as principais tendências e notícias do sector!

Ontime participa na SAGALEXPO

A Ontime esteve presente na 4.ª edição da SAGALEXPO – Feira de Exportação de Sabores Portugueses, que decorreu entre os dias 28 e 30 de abril, na FIL, em Lisboa, com o objetivo de reforçar o seu compromisso com o mercado nacional e alargar a sua rede de contactos no panorama empresarial português.

A empresa destaca-se pelo seu vasto portefólio de soluções logísticas integradas — que inclui transporte multimodal, serviços de última milha, logística industrial e operações com temperatura controlada — posicionando-se como um parceiro estratégico para a indústria e o comércio internacional, em especial na Península Ibérica.

A convite da Ontime, a ANTRAM foi visitar o stand da empresa Associada, tendo tido a oportunidade de conhecer mais de perto o percurso da empresa e os serviços que presta. 🌱



Carreras renova parceria com Michelin para gestão de pneus



SO Grupo Carreras renovou a sua colaboração com a Michelin, focando-se na segurança e sustentabilidade dos pneus da sua frota. O acordo inclui a implementação da tecnologia QuickScan da Michelin Smart Predictive Tire, permitindo a monitorização em tempo real do desgaste dos pneus e otimizando a sua substituição e manutenção, com benefícios diretos na eficiência e redução de emissões.

Além disso, a parceria contempla a utilização de pneus MICHELIN X® LINE™ ENERGY™, de baixo consumo, e a recauchutagem com o sistema MICHELIN REMIX, reduzindo o uso de matérias-primas em 70%. Ambas as empresas reforçam o seu compromisso com a sustentabilidade e com a redução da pegada de carbono na logística. 🌱

TDV Group acelera a transformação digital com o TransSharp da SharpthinkIT

Com mais de duas décadas de experiência no setor dos transportes e uma presença consolidada em todo o território nacional e internacional, o TDV Group é hoje um nome de referência na logística rodoviária. Mas não foi apenas na estrada que decidiram avançar — também nas operações internas, a inovação passou a ser palavra de ordem.

Para dar resposta ao crescimento do negócio e às exigências de um setor cada

vez mais competitivo, o TDV Group apostou na solução TransSharp, da SharpthinkIT, uma ferramenta especializada na gestão de transportes integrada com SAP Business One.

Esta implementação permitiu à empresa centralizar a informação num único sistema, automatizar a criação e gestão de reservas, otimizar o planeamento de rotas nacionais e internacionais, e garantir uma gestão mais eficiente

da frota e dos recursos humanos. Tudo isto com a fiabilidade e segurança que só uma solução cloud-ready pode oferecer.

O resultado? Uma operação mais ágil, com maior controlo e uma capacidade de resposta reforçada junto dos clientes. O TransSharp não veio apenas modernizar — veio potenciar o crescimento sustentável do TDV Group no presente e no futuro. 🌱

STEF Portugal e Vitacress anunciam parceria logística



A STEF Portugal, especialista em transporte de produtos alimentares sob temperatura controlada, e a Vitacress, líder na produção de saladas e ervas aromáticas, formalizaram uma parceria estratégica para otimizar a distribuição de produtos frescos em Portugal.

Esta colaboração visa garantir uma distribuição mais eficiente e sustentável, reforçando o compromisso de ambas as empresas com a qualidade, a frescura dos produtos e a excelência operacional. 

Grupo Paulo Duarte

Faz parceria com ISEL para promover inovação

O Grupo Paulo Duarte assinou um protocolo com o Instituto Superior de Engenharia de Lisboa (ISEL) para apoiar a criação de um programa doutoral focado na otimização, análise estratégica e inteligência artificial aplicada à decisão. Esta parceria permitirá a aplicação prática das investigações em cenários reais da indústria da logística.

O programa PhD in Decision Sciences and Artificial Intelligence (PhD-DSAI) visa formar profissionais altamente qualificados, reforçando a inovação e a sustentabilidade no setor dos transportes.

- Lança prémios Best Driver para motoristas

O Grupo Paulo Duarte criou os prémios Best Driver Paulo Duarte para reconhecer os motoristas com melhor desempenho anual. A avaliação considera indicadores como eficiência, registos de acidentes e infrações laborais, incentivando uma condução segura e sustentável.

Além dos prémios anuais, a empresa realiza também reconhecimentos mensais, reforçando o seu compromisso com a valorização dos motoristas e a promoção de um setor de transportes mais eficiente e profissionalizado. 



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.

Nors entrega o milionésimo camião Renault Trucks à TJA

A Nors celebrou a entrega do milionésimo camião Renault Trucks à transportadora TJA, num evento simbólico em Estarreja. A cerimónia contou com representantes da Nors, Renault Trucks e TJA, e incluiu a oferta de um camião personalizado como homenagem ao histórico de parceria. A entrega marca não apenas uma conquista numérica, mas também um reforço do compromisso com a mobilidade sustentável e inovadora.

João Manuel Amaral, administrador da TJA, lembrou emocionado que o camião número 1000 da Renault Trucks também foi entregue à TJA décadas atrás, reforçando os laços históricos com a marca. O evento sublinhou o legado familiar da transportadora, com três gerações da família Amaral presentes. O camião, produzido em Bourg-en-Bresse, é também um símbolo do compromisso da Renault Trucks com a inovação e a sustentabilidade. 



Volvo FH Aero vence prémio Green Truck 2025

O Volvo FH Aero foi distinguido com o prémio Green Truck 2025, reconhecendo-o como o camião de longo curso mais eficiente em termos de consumo de combustível. O modelo, equipado com motor D13 de 420 cv e o pacote I-Save, impressionou pela combinação de aerodinâmica aprimorada e eficiência energética.

A Volvo destaca que esta distinção reforça o seu compromisso contínuo com a inovação, a sustentabilidade e a redução de custos operacionais para os seus clientes. 



ABMN premiada pela Cegid com projeto da JLS Transportes

A ABMN – Business Solutions venceu o Cegid Digital Transformation Award pelo seu projeto de digitalização da transportadora JLS – Transportes Internacionais. A integração do sistema aTrans, das soluções Cegid, do e-CMR e da comunicação via EDI permitiu à JLS otimizar processos e melhorar a sua eficiência operacional.

O prémio destaca o compromisso da ABMN e da JLS com a inovação tecnológica no setor dos transportes, reforçando a competitividade e a sustentabilidade no mercado logístico. 

Nova geração DAF agora compatível com biodiesel B100

A DAF Trucks anunciou que os modelos XF, XG e XG+ da nova geração podem agora ser equipados com motores PACCAR MX-13 adaptados para funcionar com biodiesel B100. Este combustível renovável, derivado de óleos vegetais e gorduras, reduz até 90% das emissões de CO2 face ao gasóleo convencional.

O desenvolvimento visa oferecer alternativas sustentáveis aos transportadores, sem comprometer a fiabilidade dos veículos. A DAF destaca que esta opção complementa outras alternativas ecológicas já disponíveis, como o uso de HVO e os seus motores elétricos. 





Volvo Trucks líder pelo 3.º ano consecutivo no mercado nacional de camiões pesados

A Volvo Trucks, representada em Portugal pela NORS, reafirmou a sua liderança no mercado nacional de veículos pesados em 2024, pelo terceiro ano consecutivo. Com 828 matrículas registadas na categoria maior ou igual a 16 toneladas, a marca conquistou uma quota de mercado de 17,78%, consolidando a sua posição como referência no setor dos transportes de mercadorias.

Além da performance destacada no segmento de pesados, a gama média (abaixo das 16 toneladas) alcançou um dos melhores resultados de sempre, com 55 unidades matriculadas. Este feito reflete o sucesso da estratégia da Volvo Trucks em oferecer soluções diversificadas e adaptadas às necessidades dos operadores nacionais.

No total, considerando os segmentos de gama média e alta, a Volvo Trucks registou 883 matrículas em 2024, um aumento em relação às 877 unidades registadas em 2023, demonstrando crescimento e consistência num mercado altamente competitivo.

A liderança no mercado reflete o compromisso da marca em integrar tecnologias avançadas nos seus veículos, como motores de alta eficiência e sistemas conectados, que maximizam o desempenho, reduzem o impacto ambiental e aumentam os níveis de segurança. O sucesso deve-se também à capacidade da Volvo Trucks de compreender as necessidades específicas dos clientes. Desde veículos para transporte de longo curso até soluções para operações regionais, a oferta diversificada posiciona a marca como escolha preferida no setor em Portugal, que valoriza também a competência, a flexibilidade e a disponibilidade dos serviços de assistência após-venda prestados pela NORS e a sua rede de concessionários. 🌱

Pneus Ecopia da Bridgestone para eixos de reboque

A Bridgestone EMEA (Bridgestone) completou a sua gama de pneus Ecopia para transporte de longo curso, equipada com a tecnologia ENLITEN, com o lançamento do pneu Ecopia Trailer. Com esta adição, as frotas rodoviárias podem agora melhorar a eficiência do consumo de combustível e reduzir os custos totais de operação em eixos de direção, tração e reboque, enquanto toda a gama contribui significativamente para a redução das emissões de CO₂.

Em testes rigorosos, a gama Bridgestone Ecopia demonstrou superar significativamente a geração anterior na redução de emissões de CO₂ ao longo do ciclo de vida do pneu, com os pneus de direção e tração a receberem certificação independente ISO 14067, pioneira na indústria.

Graças às poupanças significativas no consumo de combustível, os pneus Bridgestone EcopiaSteer, Drive e Trailer permitem reduzir as emissões de carbono durante a sua utilização, respetivamente em 3,2%, 6% e 5,6% por quilómetro percorrido. Além disso, a vida útil significativamente melhorada dos pneus EcopiaSteer, Drive e Trailer permitiu uma redução das emissões de CO₂ por quilómetro associadas à produção do pneu (a chamada fase "cradle to gate"), respetivamente de 38,4%, 10,8% e 20,4%.

O Ecopia Trailer está disponível no mercado europeu desde fevereiro de 2025. 🌱



Conselho de Orientação Estratégica do IPTrans reúne parceiros para traçar o futuro da educação profissional

No passado dia 6 de maio, o IPTrans promoveu mais uma reunião do seu Conselho de Orientação Estratégica, um momento-chave para reforçar a ligação entre a escola, os seus parceiros e a comunidade.

O encontro foi presidido pela Vice-Presidente da Câmara Municipal de Loures, Sónia Paixão, e contou com a participação da Direção do IPTrans e de representantes de várias entidades parceiras (empresas de transportes e logística e outras entidades, público e privadas).

Tomaram posse os representantes da Associação de Estudantes do IPTrans, dos Institutos Politécnicos de Setúbal e Tomar, um antigo aluno e um membro dos órgãos sociais. No decurso da apresentação das atividades realizadas no último ano, foi dado destaque à recente assinatura de protocolo de colaboração com a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

Os conselheiros presentes participaram ativamente numa reflexão estratégica, apresentando as suas recomendações para o futuro. Juntos, refletimos sobre os desafios atuais e traçámos novas metas para continuar a preparar os nossos alunos para o mercado de trabalho com qualidade e visão de futuro. Foi um diálogo construtivo centrado na inovação, empregabilidade e alinhamento da formação com as necessidades reais do setor.

O IPTrans agradece a todos os participantes pela presença e contributos valiosos!



Visita de Estudo aos Armazéns da Worten – Uma Experiência Enriquecedora para Alunos de Gestão de Transportes e de Logística

No âmbito da Formação em Contexto de Trabalho, os alunos do 1º ano dos cursos de Técnico/a de Gestão de Transportes (TGT) e Técnico/a de Logística tiveram a oportunidade de visitar os armazéns da Worten, onde puderam conhecer de perto a dinâmica da logística e da gestão de armazéns numa das maiores empresas de retalho em Portugal.

Esta experiência prática permitiu-lhes consolidar conhecimentos adquiridos em sala de aula e compreender a importância da organização e tecnologia no setor da logística.

Agradecemos à Worten pela receção e pela partilha de conhecimento, que certamente contribuirá para o crescimento profissional dos nossos alunos!





Seminário “Combate à pobreza da mobilidade”

Na manhã do dia 8 de abril, as turmas dos 2º e 3º anos de TGT marcaram presença no Seminário “Combate à pobreza da mobilidade”, promovida pela AMT. O evento decorreu no auditório da sede da Ordem dos Engenheiros, em Lisboa, e reuniu especialistas, autarcas e representantes de diversas entidades públicas e privadas para debater um sistema de transportes mais acessível e inclusivo.

Durante a conferência, os estudantes tiveram a oportunidade de assistir à apresentação de dois estudos relevantes: um sobre transporte público flexível

e outro centrado na mobilidade integrada na Beira Interior. Estes temas deram origem a dois painéis de discussão, onde se refletiu sobre os desafios da mobilidade sustentável em Portugal. Esta visita de estudo constituiu uma oportunidade enriquecedora para os alunos aprofundarem os seus conhecimentos sobre as políticas e os desafios do setor dos transportes, permitindo-lhes contactar diretamente com profissionais e decisores que moldam o futuro da mobilidade em Portugal.



Erasmus+ “Green X-Change”

Três alunos do IPTrans participaram, em Espanha, no projeto Erasmus+ “GREEN X-CHANGE: Exchanging Good Practices of Youth Entrepreneurship to Promote the Green Transition of Europe in Rural Areas”, no âmbito do projeto coordenado pela Associação Sociedade e Natureza.

Durante a mobilidade, os participantes irão desenvolver uma ideia de negócio e realizar um job shadowing, aprofundando conhecimentos sobre gestão e sustentabilidade.

Esta experiência representa uma oportunidade de aprendizagem e crescimento, reforçando a aposta do IPTRANS na internacionalização e qualificação dos seus alunos.

Este projeto europeu pretende promover o empreendedorismo jovem em áreas rurais, incentivando a cooperação transnacional.

Tecnologia e Inovação na Formação

Recebemos na nossa escola a HST, uma empresa com 15 anos de experiência em soluções informáticas para a educação.

Através de óculos de realidade virtual, os alunos tiveram a oportunidade de vivenciar, de forma imersiva, sessões práticas relacionadas com a área do Tráfego de Assistência em Escala: GSE Connections e Pre-Arrival Checks. Esta experiência permitiu-lhes interagir com simuladores de atividade, proporcionando um ambiente de aprendizagem mais dinâmico e realista.

A tecnologia continua a transformar o ensino profissional, preparando os nossos alunos para os desafios reais do setor!



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

REDUÇÃO DE CUSTOS

APP PARA MOTORISTAS

PROCESSOS SIMPLIFICADOS

EFICIÊNCIA OPERACIONAL

CONTROLO DE ROTAS E LOCALIZAÇÕES GPS

PLANEAMENTO NACIONAL E INTERNACIONAL



TRANS SHARP

by SharpthinkIT

SOFTWARE DE EXCELÊNCIA PARA A GESTÃO DOS SEUS TRANSPORTES

www.sharphinkit.com

+351 939 488 739

info@sharphinkit.com

