

revista

Nº 416 | jul/ago/set 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

50º Aniversário

24º Congresso ANTRAM



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

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

Vilamoura acolhe o 24.º Congresso ANTRAM:
um cenário onde o trabalho se encontra com o lazer pág. 4



destaque

Realidade e Ficção pág. 10



destaque

8ª edição do Salão Nacional do Transporte pág. 12

entrevista

TDVGROUP
"Always in touch" pág. 16



associativismo

Estudo europeu sobre escassez
de mão-de-obra no setor dos transportes pág. 22

assessoria jurídica

Nova revisão do Código de Trabalho:
O que podemos esperar? pág. 26

Rodar Direito

pág. 28

formação e consultoria

SIQRH – Formação-Ação
(Sistema de Incentivos à Qualificação de Recursos Humanos)
Consultoria e Formação Financiada pág. 34

notícias dos associados

pág. 48

comerciais

notícias IpTrans pág. 50

pág. 52



Revista ANTRAM nº - 416

Diretor: Pedro Polónio · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Maria Bourbon · **Colaboradores neste número:** Ana Souta (ANTRAM), ANSR, Armando Miranda (ANTRAM), Fernando Moreira (ACT), Francisca Silva Antunes (PwC), José Encarnação, José Luís Saragoça, Leonor Castro (IPTRANS), Marta Ferreira (Frederico Mendes & Associados), Mónica Silva (ANTRAM), Sara Almeida (Voice Leadership Initiative), Raquel Pelicano (Voice Leadership Initiative), João Reis (EPCOL); Marta Angeja (ANTRAM); Cristina Matos (ANTRAM); Joana Soares Ribeiro (ACT), João Fonseca (INOVA+). · **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



editorial

Com o fim do verão regressa a, suposta, normalidade da vida política e económica. A chamada silly season trouxe, uma vez mais, uma pausa forçada na atividade pública, em que pouco ou nada de relevante foi discutido ou decidido no que respeita ao setor do transporte rodoviário de mercadorias. O foco esteve, inevitavelmente, em tragédias como os incêndios que assolaram o país ou, mais recentemente, no acidente do emblemático Elevador da Glória, para onde foi canalizada grande parte da atenção e atuação governativa.

Entretanto, permanecem sem resposta algumas das questões mais urgentes e determinantes para o futuro do setor. Desde logo o dossier do IUC, quer no que toca ao pagamento no primeiro ano de matrícula, quer relativamente às novas regras que entrarão em vigor em 2026; a nova legislação sobre os duo-trailers, ainda sem definição clara tal como prometido, assim como a, ainda invisível, “solução milagrosa” para a VCI, que continua sem luz ao fundo do túnel e sem avaliação real dos impactos que poderá ter para o setor. Isto sem falar na ausência de quaisquer políticas concretas de incentivo e apoio à descarbonização do setor.

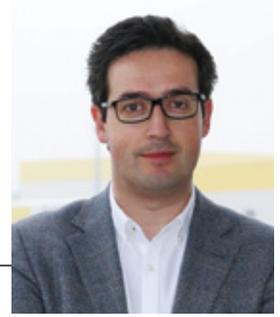
É neste contexto que a ANTRAM reitera a sua determinação em exigir que, no último trimestre do ano, o Executivo assuma compromissos concretos e efetivos no que diz respeito à implementação de medidas de apoio setoriais. Afinal, o transporte rodoviário de mercadorias não é um setor qualquer — e não somos apenas nós a afirmá-lo, são os números que o comprovam.

Segundo a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), em 2023, o modo rodoviário foi responsável por 64% das toneladas de mercadorias transportadas em Portugal, valor que sobe para 90% no transporte nacional e representa 33% no transporte internacional. No panorama europeu, Portugal destacou-se como o 8.º país com maior peso do transporte rodoviário no total do transporte terrestre de mercadorias. Considerando apenas o transporte terrestre, o modo rodoviário respondeu por 94% do total de toneladas transportadas e 83% das toneladas-quilómetro (TKm).

O setor é composto por cerca de 8 200 empresas, das quais 82% são microempresas. Apesar da fragmentação, o crescimento é inegável: entre 2013 e 2023, o volume de negócios aumentou de forma sustentada, os resultados líquidos cresceram, e a produtividade registou uma evolução real de 32%. No mesmo período, o número de pessoas ao serviço cresceu 34% e o Valor Acrescentado Bruto (VAB) real aumentou 77%. As grandes e médias empresas, que representam apenas 3,3% do total, são responsáveis por 53% do volume de negócios e por quase metade do emprego.

Se a voz da ANTRAM não é suficiente, então que se olhe para estes dados: são eles a prova da relevância do transporte rodoviário de mercadorias para a economia nacional. Ignorar esta realidade é fechar os olhos a um setor estruturante, que assegura diariamente o funcionamento do país.

É por tudo isto que a ANTRAM não pode, nem vai, deixar de re-



Pedro Polónio
Presidente da Direção Nacional

clamar medidas concretas e respostas efetivas às necessidades do setor. Mas se o presente nos exige firmeza e determinação, o futuro convida também à celebração e à reflexão. 2025 é, para nós, um ano muito especial: um marco histórico que simboliza meio século de representação e compromisso com as empresas e profissionais do transporte rodoviário de mercadorias. Um momento que nos permite, em simultâneo, reivindicar o que é justo e homenagear o caminho que percorremos juntos.

O ano de 2025 ficará para sempre assinalado na história da ANTRAM. Ao longo de cinco décadas, a Associação afirmou-se como a voz ativa e incontornável do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal. Este ano celebramos o nosso 50.º aniversário — meio século de dedicação, representação e luta pelos interesses de um setor vital para o país.

As comemorações deste marco histórico culminam, em novembro, com a realização do 24.º Congresso da ANTRAM, em Vilamoura, um encontro que promete ser não apenas um espaço de debate, mas também um momento de celebração e de reconhecimento.

O Congresso que estamos a preparar reunirá empresários, dirigentes associativos, representantes institucionais e especialistas nacionais e internacionais, num programa marcado por debates de elevado nível. Estarão em destaque os grandes desafios globais que impactam o transporte rodoviário de mercadorias, as oportunidades de inovação e o futuro de um setor em transformação.

Além dos painéis de discussão, haverá momentos de especial simbolismo, designadamente o painel “Conversas com História”, um espaço de introspeção onde antigos órgãos sociais da ANTRAM irão partilhar testemunhos e experiências vividas no associativismo, refletindo sobre a importância do passado na construção do presente e do futuro da nossa Associação. A par deste momento, destacam-se ainda o Jantar Comemorativo dos 50 anos da ANTRAM, no dia 21, e o Jantar de Gala acompanhado de um Show com Herman José & Quarteto, no dia 22, que marcarão o encerramento do Congresso com uma celebração à altura da história da nossa Associação.

Este Congresso será, acima de tudo, a afirmação de um setor que, em 50 anos, cresceu, modernizou-se e se tornou indispensável para a economia e para a vida das empresas e dos cidadãos. Será o momento de refletir sobre o passado, mas sobretudo de projetar o futuro, com ambição e realismo, compreendendo as mudanças globais e preparando as empresas e os profissionais para os novos desafios.

Caros associados, este é o vosso Congresso, a vossa celebração e o vosso futuro. Convido-vos a estarem presentes, a participarem ativamente e a celebrarem connosco estes 50 anos de história.

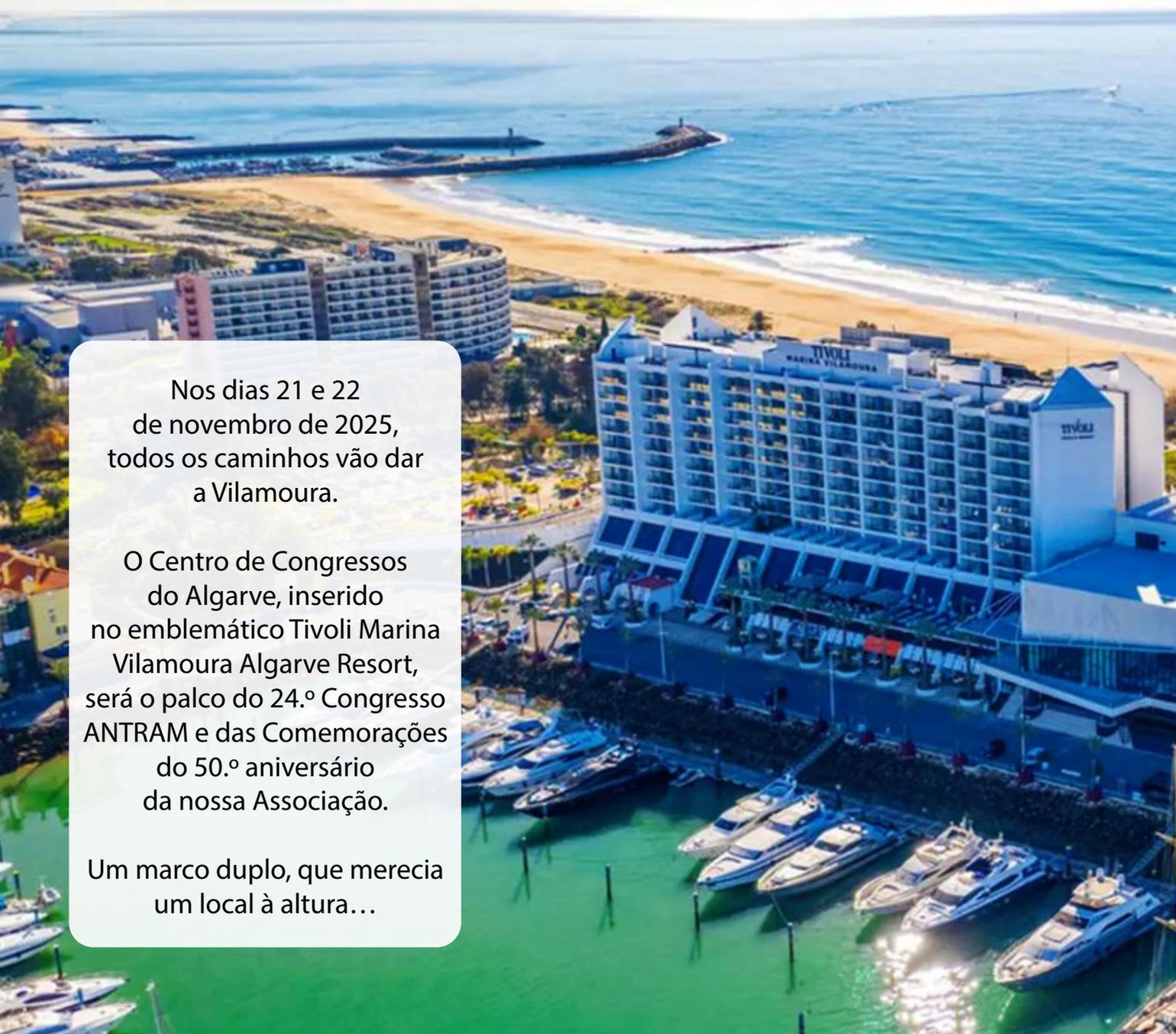
Que este momento sirva de inspiração para continuarmos, juntos, a construir um setor cada vez mais forte, competitivo e respeitado. 🌱

Vilamoura acolhe o 24.º Congresso ANTRAM: um cenário onde o trabalho se encontra com o lazer

Nos dias 21 e 22
de novembro de 2025,
todos os caminhos vão dar
a Vilamoura.

O Centro de Congressos
do Algarve, inserido
no emblemático Tivoli Marina
Vilamoura Algarve Resort,
será o palco do 24.º Congresso
ANTRAM e das Comemorações
do 50.º aniversário
da nossa Associação.

Um marco duplo, que merecia
um local à altura...





Um espaço de excelência para um evento memorável

Situado no coração da marina de Vilamoura, o Centro de Congressos do Algarve destaca-se como o maior centro de congressos dentro de um hotel em território nacional. A sua localização privilegiada, com uma vista panorâmica de 180° sobre a marina e o mar, confere ao evento um ambiente inspirador e sofisticado.



**Convidamo-lo, desde já,
a marcar presença no 24.º Congresso
ANTRAM – um encontro anual de referência
para Associados e Parceiros,
num cenário onde cada detalhe reflete
a hospitalidade e a excelência do Algarve.**

**Esperamos por si em Vilamoura.
Não falte!**

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

**24.º Congresso ANTRAM
& 50.º Aniversário ANTRAM**

Com uma sala de congressos de elevada capacidade, adaptável a diferentes formatos, e áreas de exposição amplas e funcionais, este espaço oferece condições ideais para acolher congressistas e parceiros com o conforto, a tecnologia e a versatilidade que se exigem num encontro da dimensão do congresso da ANTRAM.



Trabalho e lazer num só destino

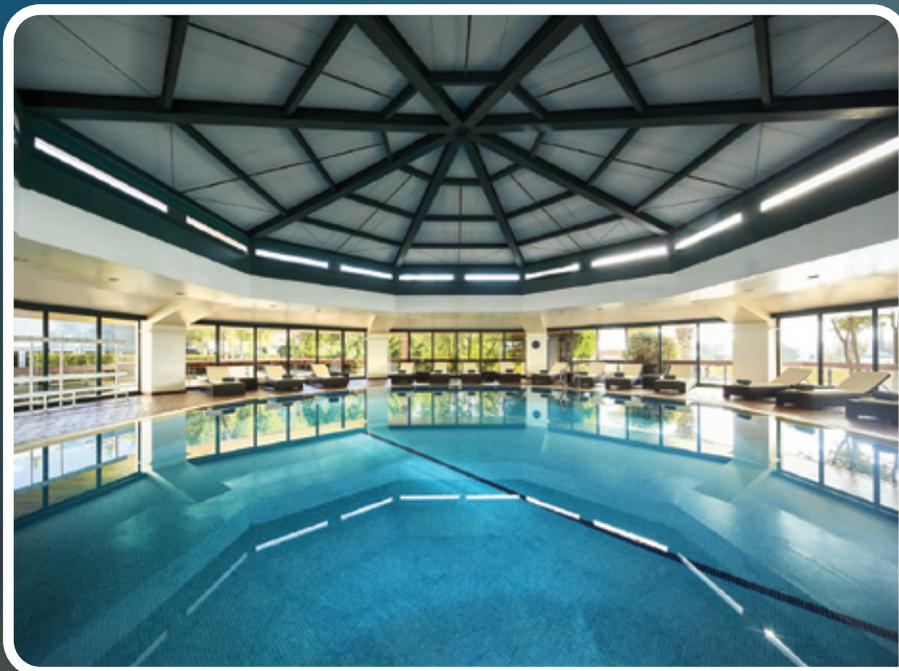
Mas o 24.º Congresso ANTRAM será muito mais do que um encontro profissional. No Tivoli Marina Vilamoura, o trabalho cruza-se harmoniosamente com momentos de lazer e descontração. Os quartos recentemente renovados, com uma decoração elegante e contemporânea, proporcionam não só conforto, mas também vistas inspiradoras sobre o oceano ou a marina, garantindo uma estadia revigorante.

Além disso, o hotel oferece uma vasta gama de serviços de bem-estar, gastronomia e lazer, ideais para quem deseja prolongar a experiência para além do programa oficial. Seja para um passeio pela marina, uma pausa no spa ou uma refeição memorável com sabores algarvios, há sempre algo à sua espera neste cenário idílico.



Participe neste momento histórico da ANTRAM

Este congresso será um ponto de encontro entre o passado e o futuro da ANTRAM, num ambiente que favorece o networking, a partilha de ideias e a celebração conjunta dos sucessos do setor.



50° Aniversário

24° Congresso ANTRAM

21 e 22 de Novembro de 2025

Centro de Congressos do Algarve

– Tivoli Marina Vilamoura Algarve Resort

*Save
THE
Date*

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

Guarde já na sua agenda.

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

50

antra

1975 · 2025

50º Aniversário 24º Congresso ANTRAM

21 e 22 de Novembro de 2025

Centro de Congressos do Algarve – Tivoli Marina Vilamoura Algarve Resort

Programa

21 de novembro

12h00 Abertura Oficial do Espaço de Exposição – Visita Institucional

Networking no Espaço de Exposição

13h00 Almoço de Boas Vindas

15h00 Sessão Solene de Abertura

- Presidente da ANTRAM
- Representante do Governo *
- Representante Autárquico *

15h30 **1º Painel: Os impactos das políticas internacionais no transporte rodoviário de mercadorias**

Moderação: Joana Petiz (Diretora Editorial | SAPO)

Oradores

- Marian Raluca (Director EU Advocacy | IRU)
- Ana Miranda (Seconded National Expert | DGMOVE)
- Ramón Valdivia (Vice-Presidente Executivo | ASTIC)

17h30 Entrega de Prémios Fidelidade ANTRAM

18h00 Networking no Espaço de Exposição

20h00 Jantar Comemorativo dos 50 anos da ANTRAM

22 de novembro

09h30 Abertura do Espaço de Exposição

Networking no Espaço de Exposição

09h45 **2º Painel: A disrupção da IA no futuro das organizações**

Keynote Speaker: Luís Torres (Consultor/Formador na área de Inovação e Inteligência Artificial)

10h50 Pausa para café - Networking no Espaço de Exposição

11h15 **3º Painel: Estaremos nós a caminhar para o fim dos combustíveis fósseis?**

Moderação: Rosália Amorim (Brand, Marketing & Communication Director Portugal | EY Portugal)

Oradores:

- Ana Calhã (Secretária Geral | ABA)
- Luís Mira Amaral (Economista / Gestor)
- Carlos Zorrinho (Prof. Catedrático | Universidade de Évora)

13h00 Almoço

15h00 Reunião com Associados (*reservado aos associados inscritos no evento*)

Revisão do Contrato Coletivo de Trabalho e novas alterações previstas ao Código do Trabalho

16h00 Pausa para café - Networking no Espaço de Exposição

16h20 **4º Painel: Conversas com história**

Apresentação de vídeo comemorativo dos 50 anos da ANTRAM

17h00 Intervenção Especial: **“O Difícil não Significa Impossível”**

Keynote Speaker: Paulo Azevedo (coacher)

17h45 Sessão de Encerramento

18h00 Networking no Espaço de Exposição

19h00 Encerramento do Espaço de Exposição

20h30 Cocktail

21h00 Jantar de Gala & Show

* Aguarda-se confirmação.



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

Realidade e Ficção

O que separa o nosso sonho da realidade, é a fantasia que criamos em cima daquilo que tanto almejamos.

Na minha opinião, esta frase da escritora brasileira Rita Padoin, ilustra perfeitamente o que tem sido a postura legislativa da UE relativamente à neutralidade climática. Se não, vejamos.

O que tanto almeja a UE, expresso no Pacto Ecológico Europeu (Green Deal), é atingir a neutralidade climática até 2050, ou seja, alcançar um saldo líquido zero, de emissões de gases com efeito de estufa (GEE), tornando a Europa o primeiro continente a alcançar esse desiderato, tendo estabelecido a meta intercalar de redução das emissões, juridicamente vinculativa para todos os países da União, em pelo menos 55% até 2030, relativamente a 1990, através do pacote legislativo “Fit for 55”. Alcançar este objetivo implica mudanças profundas em setores como a energia, indústria, transportes, agricultura e serviços, promovendo a utilização de energias renováveis, eficiência energética e a adoção de soluções tecnológicas comprovadamente capazes de contribuir para esse objetivo.

Mesmo conscientes do pouco impacto que os 6% de emissões da UE (dados da Comissão Europeia para 2023) terá na redução global das emissões de gases com efeito de estufa, todos os setores de atividade abraçaram este desafio, e comprometeram-se quanto ao seu cumprimento.

No que respeita à repartição do consumo final de energia, os transportes são o maior consumidor, representando 32% da procura. Centrando-nos no transporte rodoviário, verificamos que os cerca de 256 milhões de veículos ligeiros, os 6,75 milhões de veículos pesados (responsáveis pelo transporte de cerca de 75% de toda a carga na UE), e os mais de 37,4 milhões de veículos comerciais e autocarros, são responsáveis por cerca de 75% das emissões do setor dos transportes, representando os



combustíveis líquidos mais de 95% da fonte energética utilizada.

Os transportes pesados de mercadorias, que representam aproximadamente 5% das emissões da UE, podem considerar-se a espinha dorsal da economia e da sociedade, garantindo cadeias de abastecimento fortes, ligando pessoas, comunidades e regiões, e revelando-se, pela sua flexibilidade e resiliência, crucial para a segurança da UE. Existem 600.000 empresas de transporte pesados de mercadorias na UE, na sua esmagadora maioria (89%) constituída por pequenas e médias empresas, representando 1,4% do produto interno bruto da UE.

Quanto à realidade portuguesa, de acordo com dados publicados pelo INE em 2023, o peso das mercadorias transportadas em Portugal foi de 235,2 milhões de toneladas, incluindo o transporte nacional e internacional, isto é, 63% das toneladas de mercadorias transportadas, tendo sido particularmente expressivo no transporte nacional, assegurado em 99% por veículos com matrícula nacional, com 87% das toneladas transportadas.

Olhando para a importância do setor, e para a sustentabilidade da UE nos seus três pilares, económico, social e ambiental, é altura

de repensar seriamente as exigências de descarbonização que lhe são impostas.

Não será possível atingir os ambiciosos desígnios a que a UE se propôs, sem considerar que existem soluções adicionais que podem ser utilizadas para além da eletrificação (seja com baterias, seja com hidrogénio e células de combustível). Os combustíveis renováveis (líquidos e gasosos), são uma realidade e já estão hoje a ajudar a acelerar a descarbonização dos transportes e, poderiam fazer mais, se as políticas da UE adotassem uma abordagem mais aberta à tecnologia.

Não posso, por isso, deixar de referir o Tour d’Europe, iniciativa que pela primeira vez juntou toda a cadeia de valor automóvel europeia, incluindo fabricantes de veículos, fornecedores de combustível e de componentes, e associações industriais, com o objetivo de demonstrar o potencial de descarbonização proporcionado pelos combustíveis renováveis, aumentar a sensibilização para a sua disponibilidade na Europa, e destacar o seu papel para alcançar o objetivo de neutralidade climática da UE até 2050. Um total de 16 veículos diferentes, entre os quais cinco veículos pesados com motores de combustão interna, percorreram um total de mais de 77.500 km, fizeram 289 paragens para reabastecimento em 17 países europeus diferentes, entre os quais Portugal, ao longo de cinco rotas, de norte a sul e de leste a oeste. Uma grande variedade de combustíveis renováveis já hoje disponíveis foi utilizada: gasolina E85; gasolina 100% renovável e outras misturas com redução comprovada de CO₂, num total de 979 litros, e 6.886 l de gasóleo, B100, HVO100 e misturas padrão.

A redução de CO₂ conseguida pelos combustíveis renováveis baseou-se na análise da pegada de CO₂ do respetivo combustível, desde o “poço à roda”, tendo em conta a aquisição de matérias-primas, o seu proces-



João Reis
EPCOL



samento em combustível, a sua distribuição e utilização no veículo. Isto significa que as reduções de CO2 alcançadas com a utilização de combustíveis renováveis são baseadas no combustível real que é abastecido no depósito do veículo e, portanto, são reais, verificáveis e certificadas de acordo com as normas europeias. Todos estes combustíveis são reportados e obtiveram a chamada prova de sustentabilidade. Um sistema de

monitorização especialmente desenvolvido, o 'Digital Fuel Twin' (DFT), foi utilizado para rastrear o combustível e os veículos durante o percurso. Da quantidade total de combustível utilizada durante o Tour d'Europe, 84% pode ser categorizada como combustíveis renováveis (ou as suas misturas). As reduções de CO2 específicas para cada combustível, obtidas do "poço à roda", variaram entre 66,5% a 83,5%, tendo atingido no

geral 67% relativamente ao combustível de origem fóssil, demonstrando uma redução significativa das emissões de CO2.

Através desta iniciativa, ficou demonstrado que os combustíveis renováveis são uma solução amplamente disponível atualmente, fácil de usar e sem necessidade de adaptação das infraestruturas de distribuição e dos veículos existentes, permitindo que todos os europeus, mesmo aqueles que não adquiriram veículos elétricos, participem na transição energética, e que tanto a sua utilização, como a intensidade de CO2 dos combustíveis, podem ser monitorizadas e verificadas ao nível do veículo.

É necessário que as normas de controlo de emissões de CO2 para veículos estejam abertas a todas as tecnologias com um histórico de redução das emissões de GEE comprovado, e contemplem uma abordagem em Ciclo Completo de Vida, e não uma abordagem de medição de emissões no tubo de escape.

A neutralidade tecnológica deve ser um princípio essencial para todos os segmentos de veículos, de forma a alcançar os objetivos climáticos da UE para 2050, beneficiando quer os cidadãos, quer as empresas europeias.

Impôr metas irrealistas, como a proibição da venda de veículos automóveis com Motor de Combustão Interna em 2035, a introdução de uma meta de -90% de emissões de GEE para camiões, ou iniciativas como a Greening Corporate Fleets, tentando aumentar artificialmente a procura por tecnologias determinadas, através do estabelecimento de metas de compra obrigatória que ignoram a realidade local, quando não existem alternativas viáveis de "emissão zero" para muitos veículos pesados, como é o caso dos de longo curso, não é realidade, não é solução, é ficção. E não se respeita o apregoado slogan de "não deixar ninguém para trás".

8ª edição do Salão Nacional do Transporte **Esgotada!**



A 8ª edição do Salão Nacional do Transporte realizou-se no passado mês de julho, durante os dias 4, 5 e 6, na EXPOCENTRO em Pombal.

Com a mesma matriz das edições anteriores, não defraudando ninguém, a inauguração veio carregada de novidades no layout apresentado, nos expositores presentes, numa maior dinâmica no recinto, que sem desvirtuar o essencial, conseguiu trazer os empresários, motoristas, fornecedores e clientes a conhecer as mais recentes novidades do setor.

No ano em que a ANTRAM comemora 50 anos da sua existência, a Autarquia quis ce-

lebrar o momento com a assinatura de um novo protocolo de cooperação na organização do Salão Nacional do Transporte, em Pombal, por mais 3 anos.

Para o presidente da Autarquia, Pedro Pimpão foi *“com enorme orgulho que recebemos, mais uma vez, este grande evento que transforma o nosso concelho na capital do setor dos transportes em Portugal. Este evento é mais do que uma feira: é um momento de afirmação económica, de promoção do setor e de valorização das empresas e dos profissionais que movem o país todos os dias.”*

Segundo Pedro Polónio, Presidente da Direção Nacional da ANTRAM, *“O transporte rodoviário de mercadorias acaba por estar em festa durante estes três dias, algo que já acontece há 10 anos, apenas interrompido pelo covid-19. Acabamos hoje por assinar um protocolo para mais três anos aqui nesta cidade, que é central, não apenas do ponto de vista geográfico, mas também pela centralidade que tem nas empresas de transporte que se dedicam à nossa atividade”.*

Foi num ambiente muito alegre e positivo que se procedeu à visita habitual pelos expositores, liderada pelos presidentes da



Autarquia e da ANTRAM. Terminada a volta inaugural pelos expositores, que contou com a presença institucional dos representantes da GNR, PSP, IMT, Portos de Aveiro e Figueira da Foz, foram todos convidados a cantar os parabéns à ANTRAM.

As refeições na área de restauração, espe-



cialmente preparada para o Salão Nacional do Transporte, contou com o alto patrocínio da **GALP**, que acompanha a ANTRAM em permanente parceria, num gesto de reconhecimento da importância que o setor tem para a sua estratégia empresarial.

Pela noite fora, a festa foi promovida para os profissionais da área do transporte, designadamente empresários, motoristas, fornecedores e clientes, depois de encerrada a área de exposição, que aconteceu perto das 23:00 horas, com um festival de drifts e fogo de artifício, que culminou no bar com o DJ residente.

No sábado as portas voltaram a abrir-se aos visitantes pelas 11h30, que ao longo do dia puderam conhecer as diferentes novidades apresentadas pelas muitas empresas do setor de pós-venda, fornecedoras das frotas de pesados e de todos aqueles que se ocupam da manutenção e reparação de camiões.

Começando pela **ETAP**, destacamos a sua evolução como um grupo educativo com várias valências, focado na formação técnica e comportamental de jovens e adultos, como por exemplo a mecatrónica automóvel, com forte ligação às empresas, promovendo cursos com elevada taxa de empregabilidade e uma abordagem prá-

tica e personalizada às necessidades do mercado.

João Rodrigues destacou as novas soluções da **Targa** focadas na vídeo-telemática e na gestão do tacógrafo digital, com o objetivo de aumentar a segurança, reduzir custos e garantir a conformidade legal para os clientes.

A **Schmitz** apresentou um novo semirreboque frigorífico desenvolvido com características muito específicas com exigências bastante próprias a nível de especificações do equipamento.

António Legas, da **Ford Trucks**, apresentou com entusiasmo a nova Geração 2.0 — um camião mais eficiente e sustentável, focado na redução de consumos e emissões, com testes bem-sucedidos em contexto real.

Os responsáveis da **Roques** apresentaram no Salão Nacional do Transporte três grandes novidades: a representação das marcas **Legras**, **Chereau** (com um novo programa de certificação prolongada) e a nova parceria com a **Nooteboom**.

Lucas Constâncio, da **Glassdrive**, destacou a rapidez, economia e sustentabilidade das reparações de vidros em veículos pesados, disponíveis em todo o país com serviço móvel, e apresentou uma demonstração ao vivo do processo para sensibilizar o setor sobre a importância de manter os veículos seguros e operacionais.

Nuno Ribeiro da **AS24** destacou o compromisso da empresa em inovar nas soluções de pagamento e energia para transportadores — incluindo o lançamento de postos multi-energia com alternativas sustentáveis.

Para a **Carrier** é fundamental garantir a qualidade dos produtos transportados, motivo porque apresentaram uma solução inovadora e sustentável em parceria com a **ADVOLT** para refrigeração elétrica com recuperação de energia.

Eduardo Sequeira da **IBK Seguros** destacou a importância de oferecer soluções de seguros completas e personalizadas que vão além do obrigatório, protegendo não só as frotas, mas também os colaboradores, o património e as mercadorias.

A **Pneus do Alcaide** apresentou uma plataforma que permite monitorizar e prolongar a vida útil dos pneus, promovendo sustentabilidade e maior rentabilidade para as frotas.

Miguel Gonçalves destacou a estreia da **DKV** no Salão Nacional do Transporte, apresentando soluções de cartões de combustível multimarca, dispositivos de portagem e ferramentas digitais sustentáveis, com foco no transporte internacional.

Vítor Veiga, da **ABMN-ATRANS**, destacou a digitalização completa do setor de transportes com otimização via inteligência artificial, foco em relatórios de sustentabilidade e o lançamento de uma nova app.

Ângela Henriques, da **PÓSCAMIÕES**, destacou a importância de personalizar os camiões como verdadeiras casas sobre rodas, oferecendo uma vasta gama de acessórios decorativos e funcionais feitos à medida, reforçando o crescimento da marca com a produção personalizada em tempo real durante o Salão Nacional do Transporte.

Rui Pinto da **RGA 24** destacou o papel fundamental da empresa como apoio técnico permanente no setor dos transportes.

Jorge Lourenço, do **Grupo Sobral Pneus**, destacou o compromisso com produtos de qualidade e serviço de excelência, oferecendo uma variedade de marcas para diferentes clientes.

João Raimundo, da **Cartrack**, apresentou o Vision, um sistema com inteligência artificial que monitoriza comportamentos de condução para melhorar a segurança e gestão da frota, com alertas tanto para gestores quanto para motoristas, incluindo um botão de pânico. Destacou ainda a nova parceria com a **Prevrod** que permite disponibilizar relatórios personalizados sobre o comportamento dos condutores e a conformidade legal, fundamentais para uma gestão de frotas mais eficiente e segura.

Nuno Pereira, da **Cisterluso**, destacou a versatilidade da empresa no fornecimento de diferentes tipos de cisternas para variados materiais — de alimentos a combustíveis e produtos pulverulentos.

Rita Santos, da **Frotcom**, destacou as novas soluções tecnológicas da empresa — como o chatbot com IA, dashboards avançados, videotelemática e leitura remota do tacógrafo — todas focadas em otimizar a gestão de frotas.

João, da **Nieves**, destacou a aposta da empresa na inovação tecnológica e no fortalecimento da relação com o mercado português, com foco em soluções práticas para motoristas.

Sérgio Batalha, da **Michelin**, destacou o compromisso da marca com a inovação e a sustentabilidade, apresentando novos pneus mais eficientes.

Christophe Gonçalves, da **TWV**, apresentou o conceito inovador de parques premium para motoristas, que pretende trazer para o mercado português — já em funcionamento no norte de França — que combinam segurança, conforto e bem-estar para melhorar as condições de descanso dos motoristas.

Magno Mendes, da **Iveco**, apresentou no Salão Nacional do Transporte uma edição comemorativa e limitada, da qual apenas 3 unidades virão para Portugal, em celebração dos 50 anos da marca.

Nuno Bargas, da **Hankook**, destacou a aposta contínua no seu pneu híbrido mais versátil e resistente, concebido para oferecer o melhor custo por quilómetro aos transportadores.

Juliana, da **Apache**, apresentou um sistema exclusivo de monitorização em tempo real da temperatura de cargas refrigeradas e congeladas, essencial para garantir o cumprimento legal e a segurança no transporte de alimentos.

Fábio, da **Carglass**, destacou ao vivo a rapidez e segurança na substituição de vidros de veículos pesados, garantindo atendimento especializado e contínuo para minimizar o tempo de paragem das frotas.

Nuno Oliveira, da **Reta**, deu visibilidade à ampla oferta de viaturas e serviços da empresa, reforçando a proximidade com os clientes e a ligação ao grupo Luís Simões.

Nuno Santos, da **Diagonal Seguros**, destacou o know-how da empresa no setor dos seguros de transporte.

Artur Vicente, da **Volvo**, destacou o Volvo FH16 Aero como o camião mais potente no mercado português, com 780 cavalos de potência.

Em Portugal, a **Mercedes-Benz Trucks** apresentou o novo modelo Actros L com ProCabin, que oferece uma melhoria aerodinâmica de 4%, maior conforto e performance.

A **DAF** destacou a edição limitada (a 100 unidades) e exclusiva Sapphire XG, focada em conforto e potência, apresentou o modelo DAF XV de 12 toneladas, equipado com grua e caixa basculante para o segmento médio e ainda expôs no exterior uma viatura de 19 toneladas com caixa isotérmica de frio e motor frigorífico.

A **Scania** apresentou uma unidade trator equipada com o motor Super, que já está amplamente implementado no mercado e oferece uma economia de combustível superior a 12%.



A **Reciva** veio apresentar o novo aparelho de portagens 4G, que traz maior fiabilidade e visibilidade nas rotas europeias, e uma nova plataforma digital para agilizar a recuperação de IVA.

A **NLíder**, presente desde a primeira edição do Salão Nacional do Transporte, destacou-se novamente pelo seu serviço de assistência 24h, focado para pneus e jantes, agora reforçado com uma aposta mais forte na gestão de frotas, garantindo cobertura nacional e proximidade contínua com os clientes.

A **Thermo King Service** destacou soluções inovadoras como equipamentos totalmente elétricos, reforçando o seu compromisso com uma manutenção eficaz e custos controlados.

A **Recauchutagem São Mamede** reforçou a visibilidade dos seus produtos recauchutados focados na sustentabilidade e qualidade.

Já José Dinis da **Storitflex** destaca o crescimento da sua rede de armazéns na Europa (tendo agora uma rede de 75 armazéns), apresentando agora a modernização do website como principal novidade para acompanhar a evolução tecnológica do setor.

A **Kögel**, representada por Denis Munir, destaca a sua engenharia alemã focada na segurança e higiene no transporte de alimentos, apresentando como novidade um novo suporte para pneus suplentes, reforçando a importância do evento para fortalecer parcerias e a presença no mercado português.

A **Cargonet**, reafirmando o compromisso com a sua plataforma de bolsa de cargas e serviços de apoio, valoriza o evento como um espaço fundamental para networking, divulgação e fortalecimento de parcerias no setor.

Miguel Barbosa, da **GS Protyres**, realiza

a importância do evento para reforçar a proximidade com clientes e parceiros, sublinhando o crescimento contínuo da empresa e o investimento num stand maior como reflexo das edições anteriores bem-sucedidas.

A **Tecniquitel** apresentou um inovador alcoolímetro veicular que impede o arranque do veículo em caso de deteção de álcool, reforçando o compromisso da empresa com a segurança rodoviária e a prevenção.

A **FilBlue**, marca de AdBlue, que se estreou no Salão Nacional do Transporte com o objetivo de se dar a conhecer ao setor e expandir a sua presença em Portugal.

A **Tir2Rent** promoveu uma campanha em parceria com a organização do evento e reforçou o seu compromisso com preços competitivos, serviço de excelência e proximidade com os clientes.

A **SEFAC** apresentou colunas elevadoras para veículos pesados e equipamentos industriais.

A **EvaQuímica**, distribuidora oficial da Flowey em Portugal, destaca a oferta de soluções químicas inovadoras para o setor, a preocupação com sustentabilidade e meio ambiente, apresentando produtos concentrados e ecológicos que garantem limpeza eficaz e redução de custos para os clientes. Carlos Aguiar, da **AveiTeam/AveiMaster**, explicou que uniram os setores de equipamentos para oficinas e assistência num só stand, destacando como novidade as colunas digitais de 10 toneladas com RFID.

Tiago Reis, da **Safe Drive**, marca do **Grupo ExpressGlass**, destacou a importância da tecnologia e formação para a segurança rodoviária, apresentando soluções inovadoras para prevenir acidentes e promover a condução segura no setor do transporte. A **Mecapor** veio apresentar soluções de abastecimento e controlo de combustíveis e AdBlue, além de apostar em carregamento elétrico, com foco na gestão eficiente de frotas. A **HBC** fortaleceu a divulgação da marca e dos seus produtos, especialmente máquinas de diagnóstico e equipamentos de ar condicionado.

A **Carlos Sousa** marcou presença pela primeira vez para expandir a marca e dar maior visibilidade aos seus produtos de amarração e elevação de cargas.

A **JMB Grupo** apresentou rolos móveis para lavagem de camiões e autocarros, capazes de concluir uma lavagem completa em apenas 7 minutos, com baixo consumo de água e funcionamento a baterias de lítio. A **MAN** apresentou um camião com o novo motor D30 PowerLion mais eficiente que o seu antecessor, e ainda o novo modelo ligeiro TGE 2025.

A **Continental** apresentou a nova linha Eco e ainda soluções digitais para redução de custos nas frotas.

A **Andamur** apresenta como novidade uma nova estação com parque vigiado em Araia, reforçando o compromisso com a segurança dos motoristas.

Miguel Valentim, da **SGP Global Parts**, destacou como novidade para este evento as máquinas de diagnóstico.

A **Castrol** destacou a apresentação da nova identidade da marca focada em veículos comerciais com uma vasta gama de produtos. Joel Lebre, da **MotorBus**, destacou a im-

portância do Salão Nacional do Transporte para criar proximidade com potenciais clientes e ampliar a presença na região.

A **BlueChem** apresentou o AdBlue aditivado 11 Plus, reforçando a sua ligação ao setor e o compromisso com a inovação e proximidade ao cliente.

A **ENOVO** apresentou as suas novas soluções digitais com inteligência artificial, focadas em automatizar processos e modular a gestão nas empresas de transporte.

A **MLC** apresentou a sua nova área de serviço em Urnieta, Gipuzkoa, perto da fronteira francesa, destacando ainda a ligação positiva que existe entre os mercados de Espanha e Portugal e a importância estratégica do mercado português para os seus serviços dedicados ao setor dos transportes.

A **Melior (Grupo Concentra)** apresenta-se como corretor ibérico com múltiplas marcas, oferecendo soluções de seguros transversais e com know-how consolidado para o setor dos transportes.

A **GoFinance** apresentou soluções de financiamento e leasing especializadas para o setor dos transportes, com foco no apoio ao crescimento empresarial.

A **Granalu** apresentou um piso móvel com portas laterais, em alumínio, reforçando a importância da criação de bons laços comerciais através do convívio com clientes e parceiros.

A **Meridional** fez o lançamento de um novo pneu da marca Casumina, desenvolvido ao longo de dois anos e meio, especificamente para as estradas e o clima de Portugal, como forma de reforçar a proximidade com os clientes e a relevância da marca no setor.

A **Radius** veio apresentar os seus cartões de combustível, soluções de telemática e serviços integrados de gestão de frotas.

A **ACXXI** apresentou a expansão do portfólio da empresa com a nova representação da marca Kraker, juntando-se à Guillén e à Sor Ibérica.

Tiago Areias, da **Eurowag**, apresentou a nova aplicação que engloba todos os serviços da empresa, Eurowag Office.

A **OnRoad24** veio apresentar a sua nova marca no setor do gasóleo profissional, destacando a aquisição de uma estação de serviço no País Basco e o desenvolvimento de uma rede internacional.

Nesta 8ª edição, houve também espaço para diversas palestras comerciais, no auditório do recinto, onde se promoveram as

apresentações técnicas e/ou comerciais. No domingo, o último dia do Salão, iniciou-se com o desfile de camiões - com camionistas oriundos dos quatro cantos do país - que decorreu no Centro de Pombal. O **NOVOBANCO**, enquanto patrocinador oficial do evento, assinalou a parceria com o reconhecimento dos participantes no desfile de camiões, oferecendo simbolicamente os prémios aos que foram distinguidos. O festival de *drift's*, sempre muito desejado, agendado para a tarde, prometia e por isso ninguém arredou pé. A **PRIO** ofereceu durante a tarde de domingo, o apreciado "porco no espeto", para aconchegar a barriça dos apreciadores.

O Salão Nacional do Transporte que nesta 8ª edição teve cerca de **17.500 visitantes** e mais de **100 expositores**, representando **mais de 200 marcas oriundas de toda a**



Europa, foi assim palco de três dias de contactos, reuniões e convívio entre os principais «players» do mercado dos veículos pesados, da logística e do aftermarket.

Ana Souta, Diretora Geral da ANTRAM, destacou o crescimento e consolidação do Salão como um evento com futuro, a sua importância na atração de novas gerações para o setor rodoviário, o papel pedagógico e informativo junto do público, e o entusiasmo genuíno da organização em acolher todos com vista a continuar a melhorar nas próximas edições.

Encerrou-se assim mais uma edição, que honrou todos os que nela trabalharam, e sedimentou e reforçou a sua agenda até 2028, com um agradecimento especial aos colaboradores, expositores, parceiros, transportadores e todos os que nos confiaram a sua visita. **Até 2026, na 9ª edição do Salão Nacional do Transporte.**

TDV GROUP

“Always in touch”

Nesta entrevista, Rui Pereira, Diretor Geral da TDV Transportes partilha os principais desafios do setor, desde a escassez de mão-de-obra qualificada à transformação digital e sustentabilidade, destacando as soluções que tem vindo a implementar. Abordam-se ainda os valores que orientam a empresa, as estratégias de inovação e de gestão de talentos, bem como a importância da ANTRAM no apoio ao setor e na valorização da profissão de motorista.

Quais são os maiores desafios que a empresa enfrenta atualmente?

Um dos grandes desafios da nossa atividade prende-se com a dificuldade em encontrar mão-de-obra qualificada e, sobretudo, comprometida com os valores das organizações.

Esta carência de mão-de-obra qualificada, principalmente na categoria de motorista, dificulta o processo de recrutamento conduzindo, posteriormente, a mais custos para o empregador.

Acréscimo, ainda, a burocracia existente na contratação de colaboradores estrangeiros. Um processo moroso - que efetivamente não se entende - seja na emissão de Cartas Rosa, NIF/ NISS portugueses, cartas ADR, CAMs... Toda esta burocracia e o tempo necessário para tratar da mesma tornam a profissão de motorista menos atrativa.

Por último, creio que devemos olhar para a Inteligência Artificial (IA), na Gestão de Processos e Pessoas, como o maior desafio para os próximos dois anos. A tecnologia existe e cabe-nos a nós, Gestores, definir o caminho de cada organização. Este é, possivelmente, o maior desafio dos últimos quinze anos, que definirá a competitividade de cada empresa nos próximos dez anos.

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

A TDV conta com uma frota altamente modernizada, apoiada em Sistemas de Informação in house o que permite que a missão da empresa - “Always in Touch” (sempre em contacto) - seja possível, garantindo, assim, que a TDV é uma escolha certa para os seus clientes.

Claramente a ampla oferta de serviços é



uma das grandes forças mas também oportunidades da TDV.

Gostamos de dizer que na grupagem e nas chamadas “part loads” para o Reino Unido somos possivelmente os mais rápidos e mais eficientes a colocar qualquer envio no Reino Unido.

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

O nosso quotidiano é regido por seis valores base: Comunicação; Honestidade; Humanismo; Respeito pelo Meio Ambiente; Segurança; Transparência.

Que tecnologias digitais já implementaram ou tencionam implementar?

A TDV alinha a sua estratégia de transformação digital de acordo com o mercado. Apesar de não termos capacidade de estar na frente, tentamos acompanhar o “com-boio”, indo nas primeiras carruagens.

Ao nível administrativo, destacamos as “Faturações Automáticas” com o envio das mesmas por email, bem como a implementação de Mapas de Viagem digitais.

Já ao nível do Tráfego - um dos setores de maior aposta da TDV - transitámos para a Cloud, de forma a garantir a comunicação dos serviços 24 horas por dia e 365 dias por ano, tanto para os seus clientes, através do portal do cliente, como para os motoristas, através da APP do Motorista.

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

Consideramos que se destacam claramente a redução de erros, o estabelecimento de processos bem definidos e melhoria do desempenho dos colaboradores, permitindo que estes desenvolvam funções de valor acrescentado, tal como contactos com clientes, colaboradores ou fornecedores.



Que desafios têm enfrentado na adoção de novas tecnologias?

Os desafios são imensos, mas partilho o que mais me preocupa: a velocidade com que estes novos desenvolvimentos são adotados, sem domínio concreto dos mesmos, e tendo a consciência de que, em pouco tempo, poderão já se encontrar ultrapassados. É imprescindível que nós, Gestores, nos eduquemos e/ou tenhamos nas nossas equipas colaboradores com essas valências. É, efetivamente, uma aprendizagem constante e a um ritmo, talvez, demasiado acelerado.

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

A transição digital não é de agora, estando a acontecer há já vários anos. Neste momento, encontra-se numa fase crítica, com muita coisa a acontecer em simultâneo, e

nós temos de nos adaptar e acompanhar. Não obstante a substituição de determinados processos por máquinas, outros serão criados.

Assim, é vital que as nossas equipas desenvolvam cada vez mais as chamadas “soft skills” e que cultivem um compromisso de melhoria e transparência no seio da nossa organização.

Como acompanham as tendências de inovação no setor?

Tentamos acompanhar o setor e as novidades tanto através da participação em feiras ou fóruns, como através de aconselhamento com parceiros de IT ou análise de casos de sucesso.

Que iniciativas estão a adotar para reduzir as vossas emissões?

Todos os nossos veículos são Euro VI e temos apostado, internamente e de forma

Rui Pereira integra a segunda geração da família fundadora da TDV, tendo iniciado a sua atividade profissional na empresa em 2007, num momento marcado pelo crescimento sustentado do negócio. Ao longo de quase duas décadas, acompanhou de perto os principais marcos de evolução da TDV, destacando a aposta contínua na capacitação das equipas, na melhoria dos serviços prestados e na integração da inovação e tecnologia como pilares para a consolidação da empresa no mercado nacional e internacional.

Atualmente, enquanto Diretor-Geral (CEO) da TDV, lidera uma estrutura com mais de 165 viaturas e presença em mais de sete mercados europeus, assegurando uma oferta abrangente de serviços de transporte e logística. Orgulhoso do caminho percorrido e motivado pelos desafios futuros, Rui Pereira reforça a ambição de continuar a projetar a TDV como um dos principais operadores portugueses do setor.



regular, em formação Eco-Drive. Na Distribuição Last Mile e E-Commerce, iremos transitar totalmente para veículos elétricos durante o ano de 2026.

Já investiram em veículos com tecnologias mais limpas? Quais?

Sim, investimos em veículos a GNL. Estes encontram-se a fazer linhas fechadas de Portugal-Espanha-Portugal.

Que dificuldades sentem na adoção de práticas mais sustentáveis?

A rede de abastecimento é claramente insuficiente. Acrescentam-se os apoios disponíveis para uso imediato, como é o caso do GNL Profissional, e que ainda não foi pago.

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

Primeiro, maior fiscalização do Contrato Coletivo de Trabalho, pois são ainda demasiadas as empresas que não cumprem as rubricas do CCTV.

Segundo, e não sendo o maior defensor de subsídios à produção, creio que o mercado regula-se por si. No entanto, é essencial que o Estado não nos complique o trabalho, tal como na Emissão de Licenças ou de outros



documentos mencionados anteriormente. Por último, creio que a redução de IRC proposta por este Governo será o caminho que levará os empresários a investir mais nas suas empresas. Considero que os empresários que investem constantemente no seu negócio, estão a "alimentar" o sistema e a criar mais-valias para toda a sociedade.

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

O nosso departamento de Recursos Humanos conta com profissionais capacitados na captação de colaboradores de várias áreas. Aquando da admissão, reservamos tempo para a integração dos colaboradores, ten-

História da Empresa

Fundada em 1985 por Armando Pereira e Maria Bertina Pereira, a TDV construiu ao longo de quase quatro décadas um percurso sólido e de reconhecido prestígio no setor do transporte rodoviário de mercadorias. Da atividade inicial de distribuição local até à internacionalização e consolidação como um dos principais operadores portugueses, a empresa tem sabido adaptar-se aos desafios do mercado, apostando na modernização da frota, na diversificação dos serviços e na qualificação da sua equipa. Com presença reforçada em mercados estratégicos como o Reino Unido, França e Benelux, e com entrepostos em território nacional, a TDV distingue-se pela qualidade do serviço e pela proximidade aos clientes. O processo de rebranding para TDV Group, a aposta em soluções tecnológicas avançadas, a certificação pelas normas ISO 9001 e 14001, bem como a consolidação de novas linhas de negócio, refletem a visão de futuro da mesma. Hoje, já com a terceira geração da família envolvida na gestão e crescimento do projeto, a TDV mantém-se fiel à sua missão – “Always in Touch” – reforçando diariamente o compromisso de continuar a ser uma referência nacional no setor dos transportes e logística.

TRANSPORTES
do valado

TDV GROUP[®]
TRANSPORT & LOGISTICS



tando facilitar a mesma desde o primeiro dia, através de acompanhamento específico para cada área de trabalho.

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

Atualmente temos um programa-piloto de formação interna para motoristas, que é ministrado aquando o início do contrato de trabalho. Em simultâneo, estamos a desenvolver um programa de formação interna, a iniciar em Setembro, para todos os novos colaboradores.

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

Temos realizado algumas formações externas para capacitação, principalmente da equipa de tráfego.

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

Extremamente importante. O acesso à informação legal relevante e a assistência nesta área de forma célere e clara são alguns dos recursos mais benéficos.

Estando a associação a comemorar 50

anos, há algum momento ou iniciativa da ANTRAM que gostassem de destacar?

O Congresso Anual que permite um contacto mais direto entre os vários elementos do setor. E também o Next Generation, que promove a importância do associativismo entre as novas gerações de transportadores.

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

Deverá manter o papel desenvolvido ao longo dos últimos 50 anos: defesa e exigência ativa de direitos para o setor.

Creio que ANTRAM deverá ter um papel mais ativo na atração e captação de Motoristas para o nosso negócio, deve tornar a função mais atrativa e criar estratégias de Marketing de modo a mostrar as vantagens da nossa profissão, pois é certo que a sociedade em si precisa de valorizar mais as nossas pessoas de modo a atrair outras mais.

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

Gostaria de parabenizar a ANTRAM pela proatividade e persistência com que defende os direitos de todos no setor dos transportes, procurando sempre a via do diálogo. 🙌







**DÊ PRIORIDADE
À ❤️ IDA!**

Descanse de duas em duas horas.

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

Se sentir cansaço, pare num lugar seguro.

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



Siga a ANSR nas Redes Sociais:

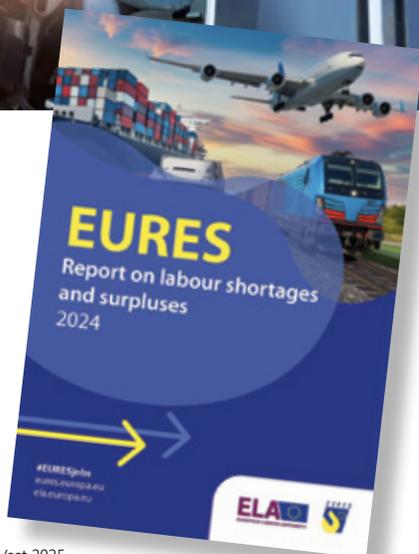


www.ansr.pt

Estudo europeu sobre escassez de mão-de-obra no setor dos transportes

- Transporte Rodoviário de Mercadorias: Diagnóstico Europeu e Estratégias de Superação

A escassez de mão-de-obra no setor dos transportes, em particular no transporte rodoviário de mercadorias, assume contornos críticos à escala europeia. Esta é uma das principais conclusões do relatório *“Labour Shortages and Surpluses in Europe 2024”*, desenvolvido pela Autoridade Europeia do Trabalho (ELA) em colaboração com a consultora Verian.



A ANTRAM participou ativamente neste processo, integrando o grupo de trabalho que contribuiu para a elaboração do documento, fornecendo informação detalhada sobre a realidade portuguesa e propondo caminhos de resposta aos desafios identificados.

Um setor sob pressão crescente

A análise promovida pela ELA revela que o setor dos transportes e armazenagem enfrenta uma escassez significativa de profissionais em praticamente todos os Estados-Membros da União Europeia. As funções mais afetadas incluem motoristas de pesados e operadores de equipamentos móveis, funções fundamentais para a operacionalização das cadeias logísticas e para o abastecimento das economias.

O estudo analisa cinco subsetores:

- Transporte terrestre
- Transporte aquático
- Transporte aéreo
- Armazenagem e atividades de apoio ao transporte
- Atividades postais e de correio expresso

Em todos estes subsetores verifica-se um défice de mão-de-obra, com maior incidência no transporte rodoviário de mercadorias, onde a escassez de motoristas já compromete a sustentabilidade da atividade empresarial.

A realidade portuguesa: uma profissão envelhecida e pouco atrativa

No caso de Portugal, a ANTRAM salientou um dado particularmente alarmante: a idade média dos motoristas profissionais ronda atualmente os 55 anos. A taxa de renovação geracional é extremamente baixa, com poucos jovens a ingressarem na profissão. Esta tendência, se não for revertida, comprometerá a capacidade de resposta do setor num horizonte próximo.

Entre os principais fatores que desincentivam o ingresso de novos profissionais no setor destaca-se, desde logo, a inexistência de percursos claros de formação e de progressão na carreira, o que compromete a atratividade e a retenção de talento. A exigente conciliação entre a vida profissional e pessoal constitui outro obstáculo relevante, agravado por horários irregulares e longos períodos de ausência. A este cenário soma-se uma legislação ainda restritiva,

que, apesar de recentes alterações legais que permitem o acesso à profissão a partir dos 18 anos, continua a apresentar barreiras à entrada dos mais jovens. Por fim, persiste uma perceção negativa das condições de trabalho no setor, sobretudo no que diz respeito à remuneração, à organização dos horários e ao reconhecimento profissional, dificultando a valorização social da atividade e a sua atratividade junto das novas gerações.

Apesar de avanços tecnológicos como tacógrafos inteligentes, veículos elétricos e plataformas digitais de gestão logística, a modernização da imagem da profissão ainda não surtiu o efeito desejado junto das novas gerações.

Uma escassez com impacto económico direto

O impacto da pandemia de COVID-19 agravou esta crise, interrompendo formações e certificações essenciais. A par disso, o envelhecimento da força laboral acentua a urgência de respostas eficazes: estima-se que 15% dos condutores em atividade na Europa atinjam a idade de reforma até 2028.

De acordo com a IRU (International Road Transport Union), em 2024 existiam cerca de 426.000 vagas por preencher para motoristas de pesados na Europa. As projeções apontam para que este número ultrapasse 745.000 em 2028, com repercussões graves na cadeia de abastecimento e na competitividade económica do setor.

A escassez de profissionais qualificados está já a ter repercussões diretas nos custos operacionais das empresas do setor. A dificuldade em recrutar motoristas tem conduzido a uma pressão crescente sobre os salários, que registaram aumentos significativos para atrair e reter talento. Em paralelo, apesar de uma ligeira descida nas taxas de frete no início de 2025, outros custos estruturais, como o preço dos combustíveis — que subiu 4,8% —, agravaram ainda mais o cenário económico, comprimindo as margens de exploração e dificultando a sustentabilidade financeira das empresas transportadoras.

Assimetrias europeias e mobilidade laboral: uma oportunidade ainda por explorar

O relatório destaca ainda a existência de fortes assimetrias na distribuição de recursos humanos entre os Estados-Membros da União Europeia. Enquanto alguns países registam excedentes em determinadas categorias profissionais, outros enfrentam uma escassez crónica, nomeadamente no que respeita a motoristas profissionais. Em teoria, este desequilíbrio poderia ser atenuado através dos mecanismos de mobilidade laboral europeia, como a rede EURES. No entanto, na prática, subsistem obstáculos relevantes que dificultam essa mobilidade, tais como barreiras linguísticas, a ausência de reconhecimento mútuo de qualificações e divergências legislativas e regulatórias entre países. Estes entraves comprometem a eficácia das soluções europeias de redistribuição de mão-de-obra e limitam o aproveitamento de oportunidades entre mercados com necessidades distintas.

Neste sentido, o relatório é complementado por um Guia do Profissional, destinado aos conselheiros EURES, que visa facilitar o encaminhamento de candidatos e a identificação de sinergias entre países e setores.



Caminhos para o futuro: o papel da ANTRAM e das entidades públicas

A ANTRAM defende que a resposta aos desafios estruturais do setor deve assentar numa abordagem integrada e estratégica, alicerçada em cinco eixos fundamentais. Em primeiro lugar, é essencial agilizar os processos de formação e certificação profissional, tornando-os mais céleres, acessíveis e ajustados às exigências do mercado. Paralelamente, impõe-se a melhoria efetiva das condições laborais, nomeadamente através de progressões salariais transparentes, estabilidade contratual e reforço das condições de segurança no desempenho da atividade. A valorização da profissão passa também por um esforço contínuo de reforço da sua atratividade, com campanhas de comunicação direcionadas aos jovens e à opinião pública em geral. A aposta na tecnologia e na digitalização representa outro pilar fundamental, com a introdução de ferramentas que permitam otimizar as operações e reduzir a carga física e emocional associada à condução. Por fim, a ANTRAM sublinha a importância de uma ação concertada entre parceiros sociais, entidades formativas e decisores políticos, tanto a nível nacional como europeu, garantindo uma resposta coordenada e eficaz aos desafios transversais que o setor enfrenta.

O investimento em recursos humanos qualificados deve caminhar lado a lado com o investimento em inovação operacional. A sustentabilidade do transporte rodoviário de mercadorias exige uma abordagem estratégica e coordenada, que integre o presente e prepare o futuro.

Agir hoje para garantir o amanhã

A ANTRAM orgulha-se de ter contribuído para um relatório de elevada relevância europeia, que constitui um instrumento essencial de diagnóstico e planeamento. O setor enfrenta uma encruzilhada: ou adapta-se, investindo em soluções sustentáveis e estruturais, ou enfrentará um declínio inevitável da sua capacidade operacional. Para as empresas associadas da ANTRAM, o desafio é claro: preparar-se para um novo ciclo, marcado pela inovação, pela valorização do capital humano e por uma visão integrada e resiliente da mobilidade de mercadorias. 

ANTRAM em festa!

Muitos parabéns aos colaboradores ANTRAM que durante o 3º trimestre de 2025 completaram mais um “ano de casa”.

| Data | Colaborador | Antiguidade |
|-------------|------------------------------------|-------------|
| 18 Julho | Isabel Torres – Serviços Centrais | 36 Anos |
| 1 Agosto | Carlos Oliveira – Região de Lisboa | 35 Anos |
| 16 Agosto | Rita Sena – Serviços Centrais | 8 Anos |
| 1 Setembro | Armando Miranda – Região Centro | 29 Anos |
| 12 Setembro | Teresa Melo – Região de Lisboa | 37 Anos |
| 19 Setembro | Rui Avelino – Serviços Centrais | 37 Anos |

Obrigado por fazerem parte da GRANDE equipa ANTRAM!

Síntese legislativa

Portaria n.º 271/2025, de 24 de julho

Transpõe para a ordem jurídica interna as últimas versões dos anexos da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, alterados pela Diretiva Delegada (UE) 2025/149 da Comissão, de 15 de novembro de 2024, relativos ao transporte terrestre de mercadorias perigosas.

Decreto-Lei n.º 85-B/2025, de 30 de junho

Procede à prorrogação da validade de autorizações de residência relativas à permanência de cidadãos estrangeiros em território nacional.

Portaria n.º 262/2025, de 26 de junho

Aprova o modelo do certificado de exportação simplificado.

Decreto-Lei n.º 85/2025, de 24 de junho

Define metas de integração de energia proveniente de fontes renováveis para os setores da indústria e dos transportes.

Despacho n.º 6750-C/2025, de 23 de junho

(publicado no DR n.º 118, Série II de 23-6-2025)

Nomeia, a título transitório, a entidade responsável pelo planeamento, desenvolvimento e gestão da infraestrutura de rede dedicada a hidrogénio.

Portaria n.º 242/2025/1, de 29 de maio

Procede à definição do universo dos sujeitos passivos de imposto sobre o valor acrescentado abrangidos pela declaração periódica automática.

Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 348/2025, de 28 de maio

Declara a inconstitucionalidade, com força obrigatória geral, da norma constante do artigo 44.º, n.º 2, do Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares, na interpretação segundo a qual, para efeitos da determinação dos ganhos sujeitos a Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares relativos a mais-valias decorrentes da alienação onerosa de bens imóveis, ali se estabelece uma «presunção inilidível».

Decreto-Lei n.º 81/2025, de 22 de maio

Altera o Regime Geral da Gestão de Resíduos, completando a transposição da Diretiva (UE) 2018/851.



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

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

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

**RESPONDEREMOS COM A
MAIOR BREVIDADE**

BREVES Nacional

Gasóleo Profissional: Postos de Abastecimento de consumo próprio

A DSIECIV - DIPPE - Divisão do Imposto sobre os Produtos Petrolíferos e Energéticos informou a ANTRAM de que, já é possível solicitar, ao abrigo da revisão do n.º 1 do artigo 10.º, da Portaria n.º 246-A/2016, de 8 de setembro, o reembolso do gasóleo profissional relativamente a todos os veículos que, as sociedades com as quais as empresas elegíveis se encontrem em relação de domínio ou de grupo, sejam proprietárias, locatárias financeiras ou locatárias em regime de aluguer sem condutor, no caso dos postos de abastecimento de consumo próprio. Para tal, haverá a necessidade de obter uma autorização e registo na aplicação do Gasóleo Profissional (GASPRO) a efetuar por estes serviços, operando-se esta da seguinte forma:

- O adquirente/emissor titular de instalações de consumo próprio, comunica a estes serviços, através de mensagem de correio eletrónico para o seguinte endereço de email institucional "dsieciv-dippe@at.gov.pt", as relações de domínio ou grupo que detém com outras sociedades, devendo desta comunicação, resultar a identificação da denominação social, o NIF e o tipo de relação jurídica que detém (apresentando para o efeito o respetivo comprovativo legal);
- Seguidamente, o pedido é analisado por estes serviços, verificando-se essencialmente o tipo de relação jurídica existente entre ambas as empresas e o respetivo CAE da empresa a ser associada;
- Efetuada a análise e tendo-se verificado que se encontram preenchidos todos os requisitos, procedem estes serviços ao registo da autorização, bem como à atualização dos respetivos dados na aplicação informática, dando destes factos conhecimento às empresas proponentes da autorização do registo através de comunicação efetuada por correio eletrónico.

Relembramos que este alargamento de âmbito do gasóleo profissional, resultou de uma alteração legal que entrou em vigor no início de 2024, mas que não foi possível de aplicar dado que faltavam instruções dos serviços da AT bem como, os necessários desenvolvimentos informáticos.

Uma vez que decorreu um período significativo entre a entrada em vigor da lei e a sua aplicação prática, a ANTRAM já procedeu a uma intervenção, requerendo a devolução dos retroativos dos reembolsos relativos aos abastecimentos que ocorreram entre este período (janeiro de 2024 e 2025), aguardando-se agora uma reação por parte das autoridades competente 

Autorizações de residência: prorrogação de validade

Com a publicação do Decreto-Lei n.º 85-B/2025, de 30 de junho, as autorizações de residência cuja validade tenha terminado (ou termine), entre 22 de fevereiro de 2020 e 30 de junho de 2025, são aceites, nos mesmos termos, até dia 15 de outubro.

Em todo o caso, chamamos a atenção que esta prorrogação de prazo é somente válida para o território nacional.

Para o transporte internacional terão que ser apresentados os documentos originais e com validade. 

Metrologia legal: registadores automáticos de temperatura

Recordamos que, com a publicação da Portaria 84/2025, de 5 março, conjugada com o Regulamento (CE) n.º 37/2005, os termógrafos dos veículos afetos ao transporte de congelados [-12.ºC] e refrigerados, deixaram de estar sujeitos a metrologia legal (aferição).

Assim, somente os registadores automáticos de temperatura das câmaras e das viaturas de alimentos ultracongelados [-18. ºC] é que estão sujeitos à respetiva metrologia legal.

Esta alteração legislativa, teve início com a solicitação por parte da APIC para uma intervenção conjunta com a ANTRAM junto do IPQ e do Ministério da Economia para que, fosse revogada a Portaria n.º 1129/2009 que determinava que a metrologia legal fosse obrigatória nos sensores e registadores de temperatura de câmaras e viaturas de alimentos congelados [-12.ºC] e refrigerados, e não apenas nos ultracongelados.

Contudo, como o texto da lei poderia suscitar algumas dúvidas no âmbito de ações de fiscalização foram solicitados esclarecimentos e interpretação oficial ao IPQ – que confirmou esta alteração – assim como a DGVA, que veio agora emitir uma nota técnica.

Em suma, de acordo a nota técnica agora divulgada pela DGVA sobre o tema em questão, **fica claro que, a metrologia legal é somente exigida para os registadores automáticos de temperatura das câmaras e das viaturas de alimentos ultracongelados [-18. ºC].**

Aproveitamos para recordar, apesar de deixar de ser obrigatória a metrologia legal dos registadores automáticos de temperatura para veículos que transportem produtos refrigerados ou congelados, o IPQ continua a aconselhar como boa prática, efetuar-se a calibração dos termógrafos, pois trata-se de um procedimento com resultados equivalentes, mas com um custo muito menor e que pode ser realizado por mais entidades. 

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

Nova revisão do Código de Trabalho: O que podemos esperar?

Desde que entrou em vigor, em 2009, o Código do Trabalho já sofreu 24 alterações nestes seus 16 anos de vigência. Isto representa, em média, mais do que uma alteração por ano. Aliás, só nos anos de 2010 e 2020 é que não foi aprovada nenhuma alteração.

O Governo recentemente eleito anunciou a vontade de proceder a mais uma revisão na legislação laboral, fazendo constar do seu programa essa mesma intenção, com o objetivo de atenuar aquilo que considera ser o “grau de rigidez da legislação laboral” bem como, simultaneamente, promover a “competitividade e a sustentabilidade da economia portuguesa” para que esta não constitua “um entrave à atração do investimento direto estrangeiro”. Por outro lado, as matérias a rever deverão ainda “responder aos desafios que se colocam aos trabalhadores e suas famílias, promovendo relações laborais estáveis e uma melhor conciliação da vida pessoal, familiar e profissional.”

É com base nestes princípios orientadores que foram elencadas as várias matérias em que se pretende trabalhar, desde logo em sede de Concertação Social. Neste sentido, foi realizada uma primeira reunião com os parceiros sociais, no passado dia 2 de julho.

O que se sabe até ao momento, ainda que de forma pouco detalhada, é que se prevê, pelo menos, a discussão e apresentação de revisões que comportem, designadamente:

1. **Melhorar a adequação do regime legal aos desafios do trabalho na era digital, de forma a proceder-se à regulamentação diferenciada do teletrabalho** — em que o regime previsto na lei trata o teletrabalho como “um sucedâneo do trabalho presencial” e “está desfasado da realidade” —, **do trabalho em plataformas digitais, do trabalho economicamente dependente e do trabalho em nomadismo digital.**

No que respeita, em particular, à questão das plataformas digitais, é conhecida a intenção da Ministra do Trabalho em proceder à revisão da norma que entrou em vigor desde o dia 1 de Maio de 2023 e que veio permitir avaliar os indícios de laboralidade nas plataformas digitais. Esta questão foi já inclusivamente objeto de ações judiciais, tendo vindo os tribunais, na sua maioria, dar razão às plataformas, ao considerarem que os estafetas de entrega de comida são trabalhadores independentes e a sua atividade não cumpre os requisitos associados a um trabalho por conta de outrem.

2. **Rever o regime de organização dos tempos de trabalho**, procurando-se equilibrar a proteção dos trabalhadores, com uma maior flexibilidade dos regimes laborais, designadamente em matéria de tempo de trabalho, e banco de horas.



Entende o executivo que a legislação laboral está ancorada num modelo presencial clássico, de horários rígidos e como tal desfasado da realidade.

Reforçar da possibilidade de transição, mesmo que temporária, entre regimes de horário de trabalho e possibilidade de trabalho remoto por acordo entre as partes, ajudará neste objetivo. Paralelamente, estabelecer um enquadramento flexível, por livre acordo, de transição entre durações do período normal de trabalho semanal - mesmo que temporária - com possível ajuste percentual da remuneração, iria permitir um contacto mais adaptado com o mercado de trabalho. São dados como exemplo, o complemento à formação académica dos mais jovens, a via de uma transição mais gradual para a reforma, uma forma de reforçar o equilíbrio entre trabalho e vida familiar, ou até o propósito de permitir o desenvolvimento de projetos pessoais do trabalhador;

3. **Estabelecer uma maior flexibilidade no gozo de férias por iniciativa do trabalhador**, com a possibilidade de aquisição de dias de férias, estabelecendo-se um limite a esta possibilidade, a definir contratualmente entre as partes;
4. **Reforçar o papel das associações sindicais e das associações de empregadores**, redinamizar a negociação coletiva, nomeadamente em matéria de vigência e conteúdo das convenções coletivas de trabalho.

Em sede de direito coletivo pretende-se ainda avaliar a definição de critérios de representatividade mínima para a emissão de portarias de extensão das convenções coletivas de



Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral



trabalho, de forma a desincentivar a fragmentação sindical e reforçar o diálogo social nas empresas;

5. **Equilibrar de forma mais adequada o exercício do direito à greve** com a satisfação de necessidades sociais impreteríveis;
6. **Clarificar, desburocratizar e simplificar os regimes legais** em matéria, designadamente de parentalidade, transmissão de estabelecimento, lay-off e processo do trabalho;
7. **Enquadrar, de forma mais “reforçada” as questões de discriminação, exploração laboral, assédio laboral e sexual em contexto laboral**, estabelecendo associadas penalizações cívicas, sem prejuízo do enquadramento penal eventualmente a rever.

A ANTRAM pretende contribuir e participar neste processo legislativo através da CCP – Confederação do Comércio e Serviços e que é parte na Concertação Social.

Neste sentido, já deu a conhecer dois temas que, não sendo exclusivos e alusivos às especificidades do sector, entende serem de importância máxima na sua revisão, a saber:

- **Organização do Tempo de Trabalho** – Limites do Trabalho Suplementar (artigo 228.º do Código do Trabalho): Os atuais limites anuais deveriam ser revistos, no limite aumentando os mesmos por via dos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho, para além das 200 horas, valor que se mostra verdadeiramente insuficiente, especialmente em sectores como o nosso. O desejável seria estabelecer que os mesmos pudessem chegar até às 400 horas;
- **Prazo de prescrição** – créditos laborais (aditar ao artigo 337.º do Código do Trabalho): Ao contrário daquilo que acontece por exemplo em Espanha, em que os trabalhadores, cessando o seu contrato, só devem vir reclamar os créditos laborais referentes ao último ano, em Portugal, não existe qualquer limite – com exceção dos créditos de formação, que são limitados a 5 anos – o que permite que ao final de 30 anos de contrato, o trabalhador venha a reclamar valores desse mesmo período, atingindo-se desta forma, quantias verdadeiramente exorbitantes.

Defendemos, por isso, a fixação de um prazo máximo de reclamação de créditos retroativos, de preferência de 1 ano, ou como alternativa, replicar o critério dos créditos da formação e estabelecer o prazo máximo de 5 anos.

Iremos acompanhar de perto esta revisão que poderá ter um impacto importante, até como enquadramento do processo de revisão de contratação coletiva do nosso sector, numa altura em nos aproximamos do final de vigência dos atuais CCTV's. 



AS PERDAS, AVARIAS E ATRASOS NA ENTREGA DE MERCADORIAS E OS LIMITES DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR (3ª Parte)

1.- Antecedentes.

Nos dois números anteriores desta Revista ANTRAM, analisámos, respectivamente;

- 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 (1ª parte deste artigo) e,
- os limites da responsabilidade do transportador (2ª parte deste artigo).

Dissemos também que, quer na CMR, 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 e que tal significa 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.

Assim sendo, 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.

É, pois, chegado o momento e para completar o quadro da responsabilidade do transportador por perdas, avarias ou atrasos na entrega

das mercadorias, de analisarmos a matéria das causas de exclusão da responsabilidade.

2.- As causas de exclusão da responsabilidade na CMR.

A CMR, nos nºs 2 e 4, do artigo 17.º enuncia dois tipos de causas de exclusão i) as causas gerais que, nos termos do nº 1, do artigo 18.º da CMR, para exonerarem o transportador necessitam de ser provadas, conjuntamente com o seu nexo de causalidade com os danos verificados e ii) **as causas especiais, também chamadas particulares, factos liberatórios ou riscos** que, de acordo com o nº 2 do mesmo artigo 18.º, uma vez provados os factos que a integram e a possibilidade de os danos terem sido causados por aqueles, criam uma presunção de causalidade entre esses factos e os danos. Ou seja, simplificando, nas causas gerais, o transportador, para excluir a sua responsabilidade, além de as provar, necessita, igualmente, de provar que os danos (perdas, avarias ou atrasos) resultaram de cada causa geral concretamente considerada, enquanto que nas causas especiais, o regime é mais favorável para o transportador que não necessita, para delas beneficiar, de provar que a perda, avaria ou atraso em questão, resultou daquela causa especial.

3.- Causas gerais de exclusão na CMR.

As causas gerais, enunciadas no nº 2 do artº 17º da CMR, são três, a saber:

- Culpa do interessado na mercadoria a qual, em nossa opinião, também integra a ordem do interessado que não resulte de culpa do transportador;

- Vício próprio da mercadoria;
- Circunstâncias que o transportador não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar.

a) Culpa do interessado na mercadoria:

Exemplos:

- Queda de uma máquina durante uma manobra do camião ordenada pelo destinatário;
- O carregamento tardio do veículo;
- A omissão do expedidor em advertir o transportador que a mercadoria tinha um centro de gravidade anormalmente elevado;
- A declaração inexacta sobre o peso ou dimensões da mercadoria que resultem excessivos;
- A falta de limpeza da cisterna, propriedade do expedidor ou por este fornecida;
- A insuficiente refrigeração da mercadoria que devia viajar sob temperatura dirigida;
- Aplicação de óleo lubrificante em lugar de óleo anti-corrosão numa máquina a transportar;
- A omissão no fornecimento de certificados de origem ou outra documentação, ou a sua entrega em idioma inadequado que provoque a imobilização do veículo na alfândega e o consequente atraso na entrega da mercadoria.
- Erro de identificação do local de destino de um lote de mercadorias, imputável ao expedidor, que provoca um atraso na entrega de outro lote a outro destinatário;
- Manobra deficiente de um empilhador operado por um empregado do destinatário que carregava bidões de tinta noutra veículo e que provoca um derramamento de tinta em mercadorias já carregadas no veículo do transportador.



José Luís Saragoça
Advogado



b) Vício próprio da mercadoria:

O vício próprio da mercadoria é um defeito decorrente de uma causa externa que já existe na mercadoria no momento em que esta é tomada a cargo.

Exemplos:

- A mercadoria que já foi entregue para transporte, partida ou estragada;
- A perda de líquido devido a embalagem defeituosa;
- Alimentos contendo uma infecção;
- Carnes em mau estado de conservação;
- Transporte de animais doentes que chegam ao destino mortos ou com a sua doença

agravada;

- Produtos com defeitos de fabrico;
- Combustão espontânea da mercadoria.

c) Circunstâncias que o transportador não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar.

Estas circunstâncias não se confundem com o caso de força maior existente no Direito Português e em muitos ordenamentos jurídicos europeus.

Com efeito, a CMR, ao definir esta causa de exclusão de responsabilidade, beneficia o transportador, colocando o acento tónico **apenas**

na inevitabilidade das próprias circunstâncias e das suas consequências, enquanto que o caso de força maior exige que o facto, além de inevitável, seja também imprevisto, o que é de mais difícil prova para o transportador.

Exemplos baseados na jurisprudência nacional e internacional, em regra muito severa para o transportador:

No caso de manobras de veículos:

- Não foram reconhecidas: – Uma manobra para evitar danos na mercadoria, na medida em que tal manobra, considerando o tráfego actual, constitui um risco que é necessário tomar em consideração ao proceder à verifi-

cação das medidas e pesos e arrumação das mercadorias;

- Uma paragem brusca de uma viatura à frente do camião, fora de um aglomerado populacional, não constitui uma circunstância inevitável na circulação rodoviária existente e não exonera o transportador que guina para a esquerda e perde o controlo do seu veículo devido ao estado lamacento da estrada; o motorista poderia, com efeito, ter obviado às consequências daquela paragem e guardado distância em relação ao outro veículo.

No caso de furos ou rebentamento de pneus:

- Não foram reconhecidas:

- O furo ou o rebentamento de um pneu, na medida em que o transportador deve provar não apenas que tomou todas as medidas para evitar o furo ou o rebentamento mas sim a sua causa exterior concreta, uma vez que é este facto que deve constituir uma circunstância inevitável; - O rebentamento de um pneu só constitui causa geral de exclusão, se o transportador provar que o mesmo não é devido nem a um defeito de fabrico, nem a uma manobra desajeitada, a um excesso de velocidade ou a qualquer outra falta do condutor e, além disso, que o acidente não seria evitável após o rebentamento do pneu.

No caso de incêndio do veículo transportador:

Foram reconhecidos:

- O incêndio da mercadoria por ignição do veículo transportador, uma vez que ficou provada a diligência do transportador para tentar evitar as consequências;

- O incêndio da mercadoria devido a incêndio do veículo transportador, tendo ficado provado o carácter fortuito do incêndio; não seria evitável após o rebentamento do pneu.

No caso de furto de mercadorias transportadas:

Os tribunais nacionais e estrangeiros, de um modo geral têm sido muito severos na apreciação deste tipo de circunstâncias e, na maior parte dos casos, têm condenado o transportador porque consideram (erradamente, quanto a nós) que, apesar de ter sido provada a inevitabilidade do furto, o transportador deveria ter evitado o furto que era previsível, estacionan-

do o camião num local vigiado e guardado.

Contudo, contrariando esta tendência, o Supremo Tribunal de Justiça (STJ) absolveu o transportador num caso com os seguintes contornos fácticos⁽¹⁾:

- O transportador, R., nos autos foi contratado pelo destinatário contratual das mercadorias constituídas por tecidos, para as transportar da Bélgica para Vila Nova de Gaia, em Portugal.

Com grande acerto, o STJ considerou que o transportador não era responsável pelo roubo das mercadorias retiradas do interior do veículo estacionado, *“porque, se o condutor devia absolutamente interromper a condução para descansar, não era obrigado a descansar dentro do camião. Ele tomou as precauções normalmente exigíveis em tal caso, estacionando o camião em local iluminado e relativamente*



- Durante a viagem, já em Portugal, o condutor do camião, por ter atingido o limite do tempo máximo de condução, estacionou o camião às 20h, junto de umas bombas de combustível, deixando-o fechado à chave e com as chaves em seu poder;

- O local onde o veículo ficou estacionado é frequentado por automobilistas, não sendo um local ermo, e beneficia indirectamente de alguma luminosidade proveniente da iluminação das bombas de gasolina, sendo contíguo ao parque de uma empresa de comercialização de camiões que é guardado 24 horas por dia;

- Quando o condutor regressou para junto do camião, cerca das 4 horas do dia seguinte, constatou que a lona de encerado se encontrava cortada lateralmente e que parte da mercadoria havia desaparecido durante a noite.

frequentado, mesmo durante a noite, junto a um parque privado guardado 24 horas por dia. Mesmo nos parques públicos guardados pela polícia há, por vezes furtos, sem que isso seja uma circunstância normal.

O condutor usou, nas circunstâncias do caso, a diligência que normalmente utilizaria um bom chefe de família.”

Para evitar e minimizar este risco, o transportador deve contratar um seguro que cubra este tipo específico de risco.⁽²⁾

Alguns conselhos para evitar e minimizar este tipo de riscos:

- Evitar as zonas de alto risco, ou seja, os países e regiões em que o roubo é frequente, por exemplo a Itália e alguns países do Leste da Europa;

- Programar a viagem, por forma que sempre que possível, o veículo fique estacionado

- num parque vigiado e guardado;
- Estacionar o veículo em local onde possa ser filmado por câmaras de vídeo vigilância;
- O condutor deve permanecer dentro do veículo, incluindo para as actividades necessárias, como por exemplo para pernoitar e tomar as suas refeições;
- Evitar viajar durante a noite, devendo ser utilizados parques vigiados;

- um alarme anti-roubo;
- Se por razões impreteríveis (por exemplo para a satisfação de necessidades fisiológicas) o motorista se tiver que ausentar do veículo, fazê-lo por o menor período de tempo possível e acionar o sistema de alarme e de interrupção de corrente ou de combustível instalados no veículo.
- Antes de pernoitar no veículo e de manhã,

CMR) que tenham alugado o veículo ao transportador, no caso de aluguer sem condutor do veículo transportador, não constituem, em caso algum, causa de exclusão, geral ou especial, da responsabilidade do transportador.

3.- Causas especiais.

A CMR no nº 4, do artigo 17.º, cria um catálogo de seis causas especiais (ou riscos na terminologia da CMR) de exclusão da responsabilidade do transportador que, como vimos, uma vez provadas, estabelecem uma presunção de causalidade em relação aos danos verificados, desde que o transportador prove, sumariamente, a mera possibilidade dessa causa ter provocado os danos.

As seis causas especiais, são as seguintes:

- Usos de veículos abertos e não cobertos com encenerado, quando este uso foi ajustado de maneira expressa e mencionado na guia de transporte;
- Falta ou defeito da embalagem quanto às mercadorias que, pela sua natureza, estão sujeitas a perdas ou avarias quando não estão embaladas ou são mal embaladas;
- Manutenção, carga, arrumação ou descarga da mercadoria pelo expedidor ou pelo destinatário ou por pessoas que actuem por conta do expedidor ou do destinatário;
- Natureza de certas mercadorias, sujeitas, por causas inerentes a essa própria natureza, quer a perda total ou parcial, quer a avaria, especialmente por fractura, ferrugem, deterioração interna e espontânea, secagem, derramamento, quebra normal ou acção de bicharia e dos roedores;
- Insuficiência ou imperfeição das marcas ou do número dos volumes;
- Transporte de animais vivos.



- Se for possível, utilizar dois condutores no mesmo veículo, propondo ao contratador do transporte dois orçamentos, um para a utilização de um motorista e outro para a utilização de dois tripulantes;
- Se dois ou mais veículos da mesma empresa viajam na mesma estrada, tentar que a viagem seja feita em caravana e que estacionem juntos;
- Utilizar equipamento de rádio ou de telefone para poder avisar a Polícia ou a própria empresa;
- Deixar sempre as portas fechadas e utilizar

antes de iniciar a viagem, o motorista deve proceder a uma verificação das condições de segurança da caixa de carga do veículo (cadeados e selos de fecho da porta traseira) e da vizinhança, tirando fotos, com o telemóvel, do estado do veículo, caixa de carga e mercadorias e a eventuais pessoas suspeitas.

d) Inadmissibilidade da invocação de defeitos do veículo:

De acordo com o nº 3, do artigo 17.º da CMR, os defeitos do veículo ou a culpa da pessoa ou respectivos prepostos (agentes no texto da

4.- As causas especiais em concreto.

a) *Uso de veículos abertos e não cobertos com encenerado, quando este uso foi ajustado de*

(1) Ac do STJ de 11-12-2001 (não publicado), Relator REIS FIGUEIRA, Revista nº 1764/01, 1º, Proc. n.º 280/1996 – 12ª Vara Cível – 3ª secção – Tribunal da Comarca de Lisboa (n.º de processo anterior à reforma judiciária de 2014) e Proc. n.º 8767/96.2TVLSB (nova numeração após reforma judiciária em 2014) em que o Autor deste artigo representou judicialmente o R. transportador.

(2) Ver a este respeito, o meu artigo Os Seguros da actividade de transportes de mercadorias e a importância da sua adequada negociação e contratação, Revista ANTRAM, nº 412, Julho/Agosto/Setembro de 2024, pag 34.

(3) Tribunal da Comarca de Matosinhos, 1º Juízo, 2ª Secção, Processo n.º 141/87, confirmada pelo Acórdão da Relação do Porto de 23 de Outubro de 1992, 1ª Sessão, Processo n.º 24135 (não publicado) em que o autor do presente artigo interveio como mandatário do transportador.

(4) Para mais completo esclarecimento e a respeito do regime jurídico das operações de carga e descarga, vejam-se os artigos publicados sobre este tema na Revista ANTRAM, nºs 408, pag 30, de Julho/Agosto/Setembro de 2023 e 409, pag 38, de Outubro/Novembro/Dezembro de 2023, respectivamente.

maneira expressa e mencionado na guia de transporte.

Exemplo:

Para transportar vigas metálicas, o expedidor convencionou expressamente com o transportador, na guia de transporte, a utilização de um veículo de caixa aberta sem encerado (lona); se as vigas enferrujam em consequência da chuva, o transportador ficará exonerado da responsabilidade, desde que prove a possibilidade de que a avaria tenha sido causada pelo veículo utilizado.

b) Falta ou defeito da embalagem quanto às mercadorias que, pela sua natureza, estão sujeitas a perdas ou avarias quando não estão embaladas ou são mal embaladas.

A embalagem é uma cobertura própria da mercadoria, fornecida pelo expedidor e que se destina a proteger a mercadoria contra os riscos do transporte. A responsabilidade pela escolha e utilização da embalagem é do expedidor; no entanto, o transportador, através do motorista, se se aperceber que a mercadoria deveria estar embalada ou que esta é insuficiente ou inadequada, deve colocar reservas a este respeito na guia de transporte.

Exemplo:

Num caso concreto, o Tribunal considerou que as avarias causadas num rolo de borracha macia, destinado à estampagem de tecidos, transportado num camião, teriam sido com toda a probabilidade causadas por insuficiência de embalagem (plástico fino e juta quando se justificaria o recurso a uma caixa de madeira prevista na factura comercial), absolvendo o transportador do pedido indemnizatório.⁽⁹⁾

c) Manutenção, carga, arrumação ou descarga da mercadoria pelo expedidor ou pelo destinatário ou por pessoas que actuem por conta do expedidor ou do destinatário.

Esta causa especial é uma das que têm maior aplicação prática na protecção do transportador, uma vez que a LCTR, no nº 1 do seu artº 23-A, colmatando uma lacuna que existia na CMR, prevê, como regra, que as operações de carga e descarga realizadas no território nacional, quer as relacionadas com transportes nacionais quer as relativas a transportes inter-

nacionais, sejam da responsabilidade do expedidor e do destinatário, respectivamente ⁽⁴⁾.

Exemplos:

Na jurisprudência, foram reconhecidas:

- Num transporte frigorífico de frutas, em que ficou provado que a deficiente estiva da mercadoria, efectuada pelo expedidor, pode ter causado os danos, o transportador foi exonerado de responsabilidade;
- Defeito de arrumação dentro da embalagem em relação a manobras de evitamento normais;
- Empilhagem excessiva de caixas, efectuada pelo expedidor, e deslizamento lateral.
- Deslizamento de máquinas a uma velocidade normal e sem qualquer manobra inadequada;
- Ligeira deslocação de uma máquina.

Não foram reconhecidas:

- Estiva insuficiente da mercadoria, tendo em conta a possibilidade de travagens bruscas;
- Num transporte frigorífico de carnes, a incorrecta estiva da mercadoria pelo transportador que, em lugar de a pendurar, a amontoou, não permitindo a circulação de ar frio, determinou a responsabilidade do transportador.

d) Natureza de certas mercadorias, sujeitas, por causas inerentes a essa própria natureza, quer a perda total ou parcial, quer a avaria, especialmente por fractura, ferrugem, deterioração interna e espontânea, secagem, derramamento, quebra normal ou acção de bicharia e dos roedores.

Esta causa especial de exclusão refere-se à natureza própria de certas mercadorias que as tornam susceptíveis de se deteriorarem.

O vício próprio da mercadoria a que se refere a CMR no artº 17º, nº 2, não se confunde com esta natureza própria.

Enquanto que o vício próprio é o **defeito da mercadoria por comparação com outras mercadorias da mesma natureza**, ou seja, um defeito decorrente de uma causa externa que já existe na mercadoria no momento em que esta é tomada a cargo e, como tal, é uma causa geral de exclusão, a **natureza própria**

da mercadoria consiste no carácter habitual da mercadoria, na sua **perecibilidade** que, por motivos internos ou endógenos, a torna susceptível de avarias ou mesmo perdas.

As mercadorias perecíveis entram nesta categoria.

Foram reconhecidas na jurisprudência como perecíveis, as seguintes mercadorias:

- Bananas;
- Cogumelos;
- Couves-flor;
- Sumos de uva;
- Fardos de lã, por condensação interior;
- Pescado;
- Plantas;
- Carnes.

Foram reconhecidas:

- A lã é de de uma natureza tal que, devido a brusca alteração da temperatura, provoca uma condensação sob a embalagem em plástico;
 - As alcachofras e o feijão-verde estão expostos, pela sua natureza, a avarias;
- Não foram consideradas como sujeitas a deterioração interna:
- Papel de alumínio;
 - Fibras sintéticas, não se tendo verificado a combustão espontânea,

Todavia, no caso dos transportes sob temperatura regulada, o nº 4 do artigo 18.º da CMR, dispõe que **“se o transporte for efectuado por meio de um veículo equipado de maneira a subtrair as mercadorias à influência do calor, frio, variações de temperatura ou humidade do ar, o transportador não poderá invocar o benefício do artigo 17.º, parágrafo 4, alínea d), a não ser que apresente prova de que, tendo em conta as circunstâncias, foram tomadas todas as medidas que lhe competiam quanto à escolha, manutenção e uso daqueles equipamentos e que acatou as instruções especiais que lhe tiverem sido dadas.”**

Esta disposição legal apenas se aplica aos veículos equipados de maneira a subtrair as mercadorias à influência do calor, frio, variações de temperatura ou humidade do ar, ou seja, aos veículos especialmente adaptados para o transporte de mercadorias sob temperatura

regulada, isto é, i) os veículos dotados de equipamentos isotérmicos, ii) de equipamentos refrigerados, iii) de equipamentos frigoríficos e iv) de equipamentos caloríficos e que devem ser objecto de uma Certificação ATP ⁽⁵⁾, obrigatória para os veículos utilizados em transportes internacionais e, nalguns casos, para os veículos afectos a transportes nacionais.

e) Insuficiência ou imperfeição das marcas ou do número dos volumes.

A colocação de marcas e a numeração dos volumes a transportar é da responsabilidade do expedidor, nos termos da alínea a) do nº1 do artigo 7.º da CMR e a sua imperfeição, nomeadamente pelo desaparecimento das marcas ou números durante o transporte pelo facto das respectivas etiquetas estarem mal coladas, ou a sua insuficiência, pelo facto de determinados volumes não as ostentarem, podem originar perdas ou atrasos na entrega, por exemplo no caso de transbordos de mercadorias ou na sua armazenagem, designadamente pelo transitário recebedor, após o transporte.

A dificuldade que se pode verificar, aquando da tomada da mercadoria a cargo, é a de controlar essa imperfeição ou insuficiência no caso de uma remessa composta por muitos volumes.

Nessa situação, caberá ao motorista fazer uma reserva do tipo “impossível de verificar devido ao grande número de volumes”, reserva essa que, de resto, se encontra codificada na Check List da IRU.

f) Transporte de animais vivos.

O transporte de animais vivos constitui a última causa especial de exclusão da responsabilidade do transportador consagrada na CMR, já que os mesmos são, com efeito, bens sensíveis que aliando a sua irracionalidade à sua



mobilidade, acarretam muitos riscos para o seu transporte porque podem fugir.

Além disso, durante o transporte exigem medidas e cuidados que as outras mercadorias não impõem, tais como a alimentação, a higiene e a sua guarda (certos animais devem ser acompanhados por um tratador), a observância de medidas sanitárias ou administrativas, sendo algumas delas determinadas pela natureza dos animais transportados (se são domésticos ou selvagens - animais de circo - se são para desporto - cavalos de corrida, de tiro - ou destinados à alimentação, etc) ⁽⁶⁾.

À semelhança do que a CMR exige para o transporte efectuado em veículos sob temperatura regulada, também neste caso, para invocar esta causa de exclusão, o transportador deve provar que, tendo em conta as circunstâncias, i) foram tomadas todas as medidas que normalmente lhe competiam e ii) acatou as instruções especiais que lhe possam ter sido dadas (nº 5, do artº 18º da CMR).

Assim, se se devem incluir nessas medidas, as operações de alimentação dos animais transportados ou, no caso de animais bovinos em lactação, a sua ordenha, já não se compreenderá, nesse dever de diligência, a tosquia de ovelhas que, no Verão, podem morrer por excesso de calor.

5.-As causas de exclusão da responsabilidade do transportador no regime do contrato nacional rodoviário de mercadorias.

No regime do contrato nacional rodoviário de mercadorias, aprovado pela LCTR, se bem que nele se vise a harmonização com o regime da CMR, verifica-se uma dupla deficiência na transposição do regime internacional no que diz respeito às causas de exclusão da responsabilidade do transportador.

Com efeito, no artº 18º daquele diploma legal, inexplicavelmente, o legislador nacional de uma assentada eliminou, de uma banda, o sistema de presunção de causalidade entre as causas especiais ou factos liberatórios e os danos, consagrado no nº 2 do artº 18º da CMR e, da outra, suprimiu, sem qualquer razão justificativa, as causas especiais previstas nas alíneas a), d) e f) do nº 4 do artº 17º, ou seja, os seguintes factos liberatórios:

– *Uso de veículos abertos e não cobertos com encerado, quando este uso foi ajustado de maneira expressa e mencionado na guia de transporte;*

– *Natureza de certas mercadorias, sujeitas, por causas inerentes a essa própria natureza, quer a perda total ou parcial, quer a avaria, especialmente por fractura, ferrugem, deterioração interna e espontânea, secagem, derramamento, quebra normal ou acção de bicharia e dos roedores;*

– *Transporte de animais vivos.*

O regime nacional consagrou, deste modo, um regime mais severo de exoneração do transportador que para ficar desobrigado deve, por um lado, estabelecer uma prova da causalidade concreta entre causas e danos, não beneficiando da presunção de causalidade da CMR e, por outro, dispõe de um catálogo mais reduzido de causas de exclusão do que o que se encontra previsto na Convenção. 

(5) O ATP é a abreviatura do Acordo Relativo a Transportes Internacionais de Produtos Alimentares Perecíveis e aos Equipamentos Especializados a Utilizar Nestes Transportes, aprovado, para ratificação, pelo Decreto do Governo nº 30/87, de 14 de Agosto.

(6) Através do Decreto nº 33/82, de 11 de Março, foi aprovada, para ratificação, a Convenção Europeia sobre a Protecção de Animais em Transporte Internacional. Esta Convenção aplica-se aos transportes internacionais de solípedes domésticos e animais domésticos das espécies bovina, ovina, caprina e suína, de aves e coelhos domésticos, de cães e gatos domésticos, de outros mamíferos e aves e de animais de sangue frio. Nela impõem-se ao transportador determinados deveres tais como:

- Inspeção veterinária sobre a aptidão dos animais para o transporte (certificado de aptidão e identificação);
- Condições de carregamento aprovadas pelo veterinário;
- Equipamento apropriado do veículo, limpeza, protecção contra as intempéries, ventilação, saídas de emergência sistemas de acondicionamento dos animais, indicações no veículo;
- Cuidados na estrada: acondicionamento, alimentação e bebida, dormida dos animais.

SIQRH – Formação-Ação

(Sistema de Incentivos à Qualificação de Recursos Humanos)

Consultoria e Formação Financiada

A ANTRAM encontra-se a desenvolver uma candidatura ao Sistema de Incentivos à Qualificação de Recursos Humanos (SIQRH), no âmbito da Medida de Formação-Ação. Este projeto visa proporcionar a micro, pequenas e médias empresas dos setores dos transportes e dos serviços a oportunidade de qualificar os seus trabalhadores, empresários e gestores, através de formação em sala e consultoria (on-the-job), com vista ao reforço das capacidades de gestão e da competitividade empresarial.

A intervenção desenvolvida pela ANTRAM centra-se em duas grandes temáticas estratégicas:

· Inovação

Desenvolvimento de competências em gestão da inovação e criatividade.

Comprender o Cenário - Entender a importância crítica da gestão da inovação no ambiente empresarial atual e como ela pode transformar radicalmente a posição competitiva de uma empresa no mercado português.

Realinhar a Estratégia - Utilizar conhecimentos avançados de gestão da inovação para reformular a estratégia empresarial, focando na criação de valor tanto para o cliente como para a organização.

Identificar Oportunidades - Desenvolver mecanismos para identificar produtos ou serviços que necessitam de melhorias e descobrir novas oportunidades de negócio que respondam às necessidades emergentes do mercado. O objetivo final é desenvolver estratégias de inovação personalizadas para cada empresa, considerando o seu setor específico, dimensão e posicionamento no mercado português.



· Digitalização e Transição Digital

Pretende-se a sensibilização para a importância do digital e para a incorporação tecnológica nos modelos de negócio, de desenho e implementação de estratégias aplicadas a canais digitais para gestão de mercados, de canais, produtos ou segmentos de cliente, de desenho, implementação ou otimização de plataformas web. Desmistificar a utilização da inteligência artificial (IA) e sensibilizar para a importância da qualidade dos dados, e de deterem um plano para a sua utilização, tendo em consideração o potencial de transformação e inovação que as tecnologias de IA aportam ao negócio.

Nas temáticas identificadas a intervenção de formação/ação faz-se de forma modular, proporcionando às empresas a adesão aos módulos que se revelem mais relevantes face à avaliação das necessidades decorrentes de um diagnóstico inicial.

O projeto proporcionará o seguinte número de horas a efetuar por cada empresa:

| | Temática Componente | Inovação | Digitalização e Transição Digital |
|-------------|------------------------|----------|--------------------------------------|
| Nº de Horas | Consultoria | 125 | |
| | Formação | 75 | |

Início da intervenção: Janeiro 2026

Duração: 24 meses



Cristina Matos
ANTRAM



O projeto concretiza-se, assim, em 3 fases distintas:

| Fases | Denominação | Descrição |
|-------|--|--|
| 1ª | Elaboração do diagnóstico e plano de ação | O consultor responsável pela empresa, em diálogo permanente com os dirigentes e colaboradores desta, elaborará um diagnóstico, de acordo com a metodologia pré-definida a nível do projeto, e do seu enquadramento numa das duas temáticas, tendo em consideração os resultados pretendidos, a que se seguirá a preparação de um plano de Ação, envolvendo quer aspetos estruturantes e organizacionais da empresa, quer necessidades em termos de recursos humanos. |
| 2ª | Execução do plano de ação | Ocorrerá em dois momentos de intervenção simultâneos: - Ações de consultoria formativa correspondendo a ações individualizadas com especial envolvimento do empresário ou de um representante máximo da empresa com capacidade para implementar mudanças na empresa, que inclui toda a coordenação e acompanhamento da execução do plano de ação; - Ações de formação teórica em sala ou online previstas no plano de ação, resultante das necessidades detetadas no diagnóstico, podendo ser dirigida quer aos empresários quer aos colaboradores das empresas. |
| 3ª | | Caberá ao formador-consultor responsável, no final de cada intervenção, e com a colaboração dos restantes formadores envolvidos, elaborar um relatório final de avaliação de desempenho por cada empresa intervencionada e formular propostas de melhoria, tendo em consideração as eventuais necessidades a colmatar, objetivando a criação de instrumentos que incentivem e promovam a sua efetiva concretização. |

A seleção das empresas obedece a:

Requisitos de Elegibilidade

- Classificação PME e Certificação Eletrónica;
- Localização e CAE;
- Ter disponibilidade de dotação em Minimis;
- Registo e autenticação no Balcão de Fundos;
- Situação regularizada face à Segurança Social e Administração Fiscal e facultar os meios necessários de consulta à entidade coordenadora da candidatura no ato de adesão;
- Não ter salários em atraso, não se encontrar em processo de insolvência, e ter a situação regularizada em matéria de restituições no âmbito dos fundos europeus e cumprir as condições necessárias para o exercício da atividade.

Responsabilidades das empresas no desenvolvimento do projeto:

- Participar nas intervenções do projeto e acompanhar com empenho a formação e a consultoria a ministrar, de acordo com o respetivo calendário
- Assumir a obrigação de disponibilizar todos os elementos e/ou documentos necessários ao processo de seleção e à frequência do projeto, bem como no âmbito da elaboração participada do plano de ação e na sua execução, na avaliação de desempenho, sendo responsável pelas declarações que para o efeito prestar.
- Participar no acompanhamento e avaliação de satisfação e dos indicadores a efetuar

Áreas Geográficas abrangidas

- Zona Norte (NUTS II)
- Zona Centro (NUTS II)

Para mais informações sobre este projeto e eventuais vagas residuais disponíveis, contacte:

CET - Centro de Estudos Técnicos da ANTRAM

Telefone: +351 218 544 100 | Email: cet@antram.pt

Notas:

1. Os apoios atribuídos estão sujeitos à regra de Minimis, podendo atingir até 90% do valor da candidatura.
2. A aceitação de empresas é feita por ordem de manifestação de interesse, até ao limite das vagas disponíveis. 🌱



Cheque formação: aposte na qualificação das equipas com o apoio ANTRAM

A qualificação dos colaboradores nunca foi tão estratégica para o sucesso das empresas de transporte rodoviário. Num sector em constante evolução, marcado pela inovação tecnológica e exigências legais específicas, investir na valorização das equipas é sinonimo de competitividade. É precisamente nesse sentido que a medida Cheque-Formação do IEFP surge como uma oportunidade imperdível – e a ANTRAM está preparada para apoiar os seus associados em todo o processo.

O que é o Cheque-Formação?

O Cheque-Formação é um incentivo directo do IEFP, destinado a promover a formação. Na prática, permite financiar o valor das ações de formação, com um teto de apoio de 175€ por trabalhador em 50 horas, distribuídas ao longo de dois anos. É uma solução flexível, que pode ser utilizada em diversas áreas formativas – presenciais, online – adaptando-se às necessidades reais de cada empresa. Além disso, possibilita o cumprimento das horas anuais de formação previstas por lei, com significativa redução dos encargos para as empresas.

Como a ANTRAM pode ajudar?

Ciente dos desafios que enfrentam os transportadores rodoviários, a ANTRAM disponibiliza um serviço completo de apoio aos associados que pretendam beneficiar deste incentivo:

- Diagnóstico personalizado das necessidades formativas de cada empresa.
- Elaboração de planos de formação ajustados aos perfis das equipas – motoristas, administrativos e responsáveis operacionais.
- Apoio técnico em todo o processo de candidatura ao IEFP, minimizando burocracias e maximizando as hipóteses de aprovação.
- Execução e coordenação das ações de formação, com ajustamento de calen-



Vantagens para os associados ANTRAM

As empresas associadas ANTRAM, ao optar pelo Cheque-Formação, conseguem:

- Reduzir os custos da formação recorrendo a financiamento externo.
- Cumprir obrigações legais sem sobrecarregar orçamentos.
- Aumentar a motivação e produtividade das equipas, ao disponibilizar mais ferramentas e conhecimentos.
- Preparar-se para novos desafios e oportunidades no sector, apostando numa formação ajustada à sua realidade.

dários e possibilidade de formação presencial ou online.

- Suporte técnico, especialmente útil nas ações online, assegurando que todos os formandos acedem aos conteúdos sem dificuldade.

Como aderir?

A adesão é simples: basta contactar a ANTRAM! A equipa de formação realiza o diagnóstico das necessidades, sugere um percurso formativo personalizado e trata de todos os procedimentos de candidatura. Assim, cada empresa pode dedicar-se ao que melhor sabe fazer, com

a certeza de que a qualificação dos seus profissionais está em boas mãos.

Uma oportunidade a não perder!

O Cheque-Formação do IEFP é indiscutivelmente uma solução vantajosa para o desenvolvimento e sustentabilidade das empresas de transporte.

Com o apoio especializado da ANTRAM, investir na formação certa, ao melhor preço, está agora à distância de um contacto.

Não deixe passar esta oportunidade. Fale connosco e valorize o capital humano da sua empresa. 



Joana Soares Ribeiro
Técnica Superior - ACT



Do conceito de condutor previsto no Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março de 2006

O Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março de 2006, é um diploma verdadeiramente central na Regulamentação Social dos Transportes Rodoviários, nomeadamente porque estabelece as regras em matéria de condução, pausas e repousos (diário e semanal) no Setor.

No artigo 4.º deste Regulamento (artigo verdadeiramente essencial) encontramos os conceitos que nos ajudam na cabal interpretação do mesmo.

Logo no início as alíneas a) e b) dão-nos os conceitos de “transporte rodoviário” e “veículos”, sendo que, na alínea c), encontramos o conceito de “condutor”. E é sobre este que hoje nos vamos debruçar, uma vez que podem surgir dúvidas sobre quem pode (ou não) ser considerado condutor para efeitos de aplicação do Regulamento.

Condutor é, então, “qualquer pessoa que conduza o veículo, mesmo durante um curto período, ou que, no contexto da atividade que exerce, esteja a bordo de um veículo para poder eventualmente conduzir”.

Assim, decorre deste conceito que, para estarmos perante um condutor abrangido pelo

Regulamento, não é necessário que entre este e a empresa que beneficia da sua atividade exista um contrato de trabalho tout court.

Também verificamos que a estrutura do diploma não está assente na dicotomia entre trabalhador e empregador, mas antes se suporta na dicotomia entre condutor e empresa.

Assim, neste âmbito, não releva a existência ou não de vínculo de trabalho subordinado entre a arguida e o condutor fiscalizado. O que releva é que a arguida beneficiou, de alguma forma, do trabalho prestado pelo referido condutor.

Também neste sentido se tem pronunciado a jurisprudência:

- Acórdão do Tribunal da Relação de Évora: processo 3262/17.0T8STR.E1: o conceito de condutor previsto na legislação comunitária e nacional é amplo e abrange qualquer pessoa que conduza o veículo, independentemente da natureza do vínculo jurídico existente entre condutor e a empresa;

- Acórdão do Tribunal da Relação do Porto: processo 1016/22.1T8VFR.P1: a prática da contraordenação prevista no artigo 25.º, da

Lei n.º 27/2010, em conjugação com o artigo 36.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, não pressupõe que o condutor seja trabalhador subordinado, abrangendo qualquer pessoa que conduza o veículo, independentemente da natureza do vínculo jurídico existente entre esse condutor e a empresa;

- Acórdão do Tribunal da Relação do Porto: processo 249/21.2Y3VNG.P1: O regime da Lei 27/2010, de 30 de agosto, aplica-se a todos os condutores da empresa, incluindo os contratados como prestadores de serviço;

Por outro lado, condutor é ainda aquela pessoa que, estando a bordo do veículo, esteja apta e o possa eventualmente conduzir, independentemente da categoria profissional “formal” que detenha (a que consta em eventual contrato de trabalho ou recibo de vencimento).

Em jeito de conclusão, alertamos de novo para a importância das definições constantes no art.º 4.º deste Regulamento (CE) n.º 561/2006, e esperamos que, com esta brevíssima abordagem, tenhamos contribuído para dissipar eventuais dúvidas que ainda pudessem existir quanto a quem é condutor, para efeitos de aplicação deste diploma. 

IVA nos serviços de nutrição dos ginásios - uma vitória para a saúde pública ou um novo labirinto fiscal?

Equipa Deals Tax da PwC Portugal

O n.º 1 do artigo 9.º do Código do IVA (CIVA) isenta de IVA as prestações de serviços realizadas no âmbito de determinadas profissões, nomeadamente de médico, odontologista, psicólogo, parteiro, enfermeiro e outras profissões paramédicas. Desta forma, tem-se questionado em que medida os serviços de nutrição no âmbito de pacotes de ginásio poderão caber neste artigo e, conseqüentemente, ser abrangidos pela isenção em causa.

Durante anos, a Autoridade Tributária (AT) adotou uma posição restritiva, considerando os serviços de nutrição oferecidos no âmbito de pacotes de ginásios como sendo meramente acessórios e, por isso, sujeitos à taxa normal de IVA. Esta perspetiva teve por base o entendimento de que estes serviços não possuíam uma finalidade terapêutica concreta, afastando-se dos critérios impostos pelo mencionado artigo.

A jurisprudência, por sua vez, oscilou entre entendimentos opostos. Alguns acórdãos do Tribunal Arbitral português entendiam que a subscrição de consultas de nutrição incorporava os contratos de adesão ao ginásio e, por isso, deviam ser sujeitas e não isentas de IVA; outros acórdãos, entendiam que os serviços de nutrição podiam ser isentos de IVA se tivessem como fim principal diagnosticar, tratar e, na medida do possível, curar doenças ou problemas de saúde (i.e., se não fossem prestados apenas tendo em vista a melhoria da performance desportiva). Sobre esta temática, o Supremo Tribunal Administrativo chegou a pronunciar-se no sentido da não aplicação da isenção de IVA, por considerar que os serviços de acompanhamento nutricional prestados por ginásios não têm finalidade terapêutica, funcionando apenas como complemento para proporcionar aos seus utentes um melhor desempenho físico.



Com a divulgação do Ofício Circulado n.º 25073, de junho de 2025, a AT veio adotar uma visão mais abrangente. Esta nova orientação admite que os serviços de nutrição prestados em ginásios podem beneficiar da isenção de IVA, desde que preenchidos certos requisitos essenciais, nomeadamente: que os serviços sejam prestados por profissionais devidamente habilitados, que se comprove a existência de uma finalidade terapêutica (seja no âmbito da prevenção, diagnóstico ou do tratamento de doenças ou qualquer anomalia de saúde), e, finalmente, que estes serviços sejam objeto de faturação individualizada. Mas o que muda, afinal, com esta nova posição? Teoricamente, esta alteração representaria serviços de nutrição mais acessíveis aos utentes, na medida em que poderia refletir-se numa redução de preços, uma vez eliminada a carga fiscal sobre os mesmos. No entanto, subsistem dúvidas práticas sobre como fazer prova da finalidade terapêutica destes serviços. Assim, a ausência de uma resposta esclarecedora pode conduzir a que os operadores económicos continuem a optar pela cobrança de IVA preventivamente.

Importa também considerar o impacto económico e administrativo desta nova orientação. Para garantir a aplicação da isenção, os ginásios terão de rever práticas comerciais, reformular contratos e atualizar sistemas de faturação, de forma a permitir a separação clara dos serviços de nutrição. Isto pode representar um custo significativo, sobretudo para entidades de menor dimensão, que arriscam ficar num limbo entre o aproveitamento de uma oportunidade fiscal e o receio da isenção ser questionada em futuras inspeções da AT.

Por outro lado, é inegável o potencial positivo desta mudança: ao promover a nutrição como parte integrante de uma política de saúde preventiva, contribui-se para a redução da incidência de doenças crónicas como a obesidade, hipertensão ou diabetes.

Assim, concluímos que, só uma clarificação mais robusta dos critérios e procedimentos associados a esta nova interpretação da AT, permitirá transformar o entendimento plasmado neste Ofício Circulado, num verdadeiro instrumento de promoção da saúde pública, ao invés de um novo labirinto fiscal. 🌱

Transporte Rodoviário em Transição: Digitalização e Sustentabilidade com apoio da Europa

Num contexto de transição marcado por exigências ambientais e tecnológicas, a União Europeia e o Portugal 2030 disponibilizam mecanismos de apoio à inovação aplicáveis ao transporte rodoviário de mercadorias. Estarão as empresas do setor preparadas para os aproveitar?

O setor do transporte rodoviário de mercadorias está em plena transformação. Impulsionado por metas climáticas ambiciosas, exigências de eficiência e avanços tecnológicos, este setor enfrenta uma mudança inevitável — mas também cheia de oportunidades. A inovação, a digitalização e a descarbonização deixaram de ser tendências e tornaram-se condições essenciais. E, felizmente, existem apoios concretos, sobretudo a nível europeu, para viabilizar esta transição.

O Fit for 55, e em particular a Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR), materializa os objetivos políticos da União Europeia numa mobilidade mais sustentável e inteligente. Vários programas de financiamento estão atualmente disponíveis para incentivar e apoiar projetos de modernização de frotas, infraestruturas de abastecimento limpas, soluções logísticas digitais e projetos colaborativos de inovação. Estes mecanismos representam uma oportunidade clara para o setor nacional dos transportes se posicionar na vanguarda da transição verde.

Europa como motor da modernização: principais financiamentos para transportadoras

Entre as oportunidades europeias mais relevantes, destaca-se o Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF), integrada no programa CEF Transport. Este instrumento apoia a instalação de infraestruturas de carregamento elétrico e abastecimento de hidrogénio para veículos pesados ao longo da rede transeuropeia de transportes (TEN-T), tanto em zonas urbanas como em corredores estratégicos. Os apoios podem assumir a forma de subvenções diretas até 50% (ou até 70% nas regiões ultraperiféricas, como as Regiões Autónomas dos Açores e Madeira). Cerca de 422 milhões de euros foram já atribuídos a 39 projetos, mas a chamada está ativa e a próxima cut-off está prevista para 4 de março de 2026.

No domínio da inovação urbana, o EIT Urban Mobility disponibiliza financiamento até 500 mil euros por projeto, destinado ao teste de soluções em áreas como a logística urbana sustentável, veículos autónomos, sistemas inteligentes de gestão de frotas e hubs de última milha — centros logísticos urbanos de pequena ou média escala que otimizam a distribuição na etapa final da entrega de mercadorias. Com financiamento até 65% dos custos elegíveis, exige a constituição de consórcios com, pelo menos, duas entidades independentes de



diferentes países europeus. As chamadas de 2025 estão abertas até 23 de setembro, com os projetos selecionados a iniciarem a sua implementação no primeiro trimestre de 2026.

Outro instrumento essencial é o Horizonte Europa, o maior programa de I&D da União Europeia. No Cluster 5 – Clima, Energia e Mobilidade, a chamada HORIZON-CL5-2025-04-D6-01, por exemplo, financia projetos de investigação e inovação para desenvolver operações remotas avançadas que permitam uma mobilidade de pessoas e mercadorias mais sustentável, inteligente e com zero emissões. O prazo de submissão termina a 04 de setembro de 2025. O financiamento pode atingir 100% dos custos elegíveis, com valores a rondar os 6 milhões de euros por projeto.

A digitalização verde da indústria e da cadeia logística pode, por sua vez, ser suportada no âmbito do Cluster 4 – Indústria e Digital. A chamada HORIZON-CL4-2025-01 – Twin Transition, aberta até setembro, suporta a implementação integrada da transformação verde e digital, prevendo financiamentos entre 5 e 7 milhões de euros por projeto, com taxas de cofinanciamento elevadas. Ambas as chamadas reque-



João Fonseca
Business Developer, INOVA+



rem consórcios europeus com pelo menos três entidades de diferentes países e promovem a colaboração entre empresas de transporte, universidades, centros de investigação e parceiros tecnológicos.

Projetos Colaborativos no Portugal 2030: Um caminho viável para o setor

Apesar de não existirem, à data, avisos especificamente dirigidos à inovação por parte de empresas cuja atividade principal seja o transporte rodoviário de mercadorias, o Portugal 2030 oferece oportunidades concretas para o setor — desde que numa lógica de colaboração. As principais tipologias de apoio à inovação empresarial — como os sistemas de incentivos à Inovação Produtiva e à I&D Empresarial — impõem restrições ao financiamento direto destas empresas. No entanto, as transportadoras têm a oportunidade de participar como parceiras em consórcios colaborativos, associando-se a empresas industriais, tecnológicas ou centros de investigação. Esta via permite-lhes testar soluções de mobilidade e logística inovadoras, participar

em projetos de descarbonização e digitalização de processos, e aceder a conhecimento, protótipos e tecnologias com aplicação direta no setor.

Atualmente, encontram-se abertos dois avisos com elevado potencial de integração para operadores logísticos e de transporte:

- SIID – I&D Empresarial (Operações em Copromoção)
Apóia projetos de investigação e desenvolvimento de novos produtos, processos ou serviços, promovidos por consórcios formados por empresas e entidades do sistema científico e tecnológico.
Dotação global: 67,5 milhões de euros.

- SIID – I&D&I Empresarial (Operações em Copromoção – Mini-Agendas)
Financia consórcios em torno de agendas de inovação colaborativa, com foco em setores estratégicos e missões específicas de I&D, complementando o investimento produtivo e atividades de I&D.
Dotação global: 149 milhões de euros.

Estas linhas representam uma porta de entrada relevante para o setor do transporte rodoviário participar ativamente em projetos de inovação à escala nacional.

Da intenção à ação: como aproveitar os apoios disponíveis

A transformação do setor do transporte rodoviário é uma oportunidade para ganhar eficiência, reduzir custos, entrar em novas cadeias de valor e reforçar a competitividade no espaço europeu. A boa notícia é que os mecanismos de apoio existem — e são significativos. A União Europeia está a investir fortemente em mobilidade sustentável e logística inteligente, e as empresas portuguesas podem e devem beneficiar disso.

Com vasta experiência em financiamento europeu e nacional, a INOVA+ apoia operadores logísticos, transportadoras e associações empresariais na identificação de oportunidades, estruturação de candidaturas, desenvolvimento de projetos e integração em consórcios colaborativos. O setor está em mudança. O financiamento está disponível. E o futuro começa com as decisões que se tomam hoje. 🌱

A Liderança Colaborativa e o Papel Transformador do Associativismo



Sara Almeida

Coordenadora VOICE Leadership Initiative

NNo contexto atual em que as **Pequenas e Médias Empresas (PME)** enfrentam mudanças rápidas, pressões competitivas e desafios de sustentabilidade, a liderança torna-se um fator decisivo. Porém, já não basta liderar apenas com base na autoridade ou na experiência técnica é preciso desenvolver uma liderança colaborativa, capaz de unir pessoas em torno de uma visão partilhada e de criar impacto além dos resultados imediatos.

É neste cenário que surge o programa de formação para PME VOICE Leadership, um programa de formação e mentoria especialmente desenhado para as PME. Mais do que uma formação alargada, trata-se de um verdadeiro ecossistema de aprendizagem holística e transformação, que conecta líderes, empresas e comunidades, promovendo práticas de gestão assentes em valores humanos, colaboração e impacto.

Ao mesmo tempo, o **associativismo empresarial** - redes e associações que reúnem empresários e empreendedores em torno de causas comuns - revela-se um espaço privilegiado para multiplicar os efeitos desta iniciativa.

Um exemplo concreto é o da **ANTRAM** - Associação Nacional de Transportes Públicos Rodoviários de Mercadorias, que tem procurado criar valor para os seus associados através de iniciativas de formação, inovação e capacitação de dirigentes e gestores. Programas como o VOICE Leadership Initiative, quando integrados no contexto de associações como a ANTRAM, permitem que os líderes das PME do setor dos transportes desenvolvam competências estratégicas e de gestão que não fortalecem apenas as suas empresas, mas também contribuem para a



competitividade e a sustentabilidade do setor como um todo.

Quando estas duas forças se encontram, nasce um movimento com potencial de transformar não apenas negócios, mas também comunidades inteiras.

Nos últimos meses, reforçámos as ligações com associações empresariais, tanto setoriais como regionais. Cada parceria é cuidadosamente analisada, considerando a realidade do setor ou da região em causa. Não é possível falar do tecido empresarial português sem reconhecer o papel fundamental do associativismo, que reflete a diversidade e o potencial das nossas empresas.

Com uma abordagem próxima das empresas, atualmente temos turmas em funcionamento em Lisboa (Nova School of Business & Economics), Porto (Learning Center da Sonae) e, este ano, demos início à primeira edição nos Açores, com o apoio da Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada.

Num tempo em que muitas pessoas se sentem isoladas, as associações recuperam o sentido de pertença - criam laços que vão além do individual e permitem que vozes diversas se encontrem. Mais do que nunca, precisamos de estruturas que devolvam às pessoas a capacidade de agir juntas.

Aqui reside a ligação natural com o programa VOICE Leadership: o associativismo é terreno fértil para praticar uma liderança que valoriza visão partilhada, empatia nas decisões e impacto comunitário.

Desafiamos todas as associações empresariais a juntarem-se a esta iniciativa, com foco nas suas regiões e setores e a apostar na formação dos seus empresários. 

Os desafios de ser uma PME: do instinto ao conhecimento

Na vida somos guiados pela cultura, pelos costumes e pelos valores. Na estrada, seguimos um mapa ou um GPS. E nos negócios? O que nos guia?

Em Portugal, cerca de 95% do tecido empresarial é constituído por PME — na sua maioria microempresas. Muitas nascem a partir da vontade de alguém em “fazer acontecer”, mas sem uma estratégia orientadora clara. Depois de quase 30 anos como empresária, vi muitas empresas nascer e muitas outras desaparecerem.

O que faz a diferença? Na minha opinião, a mentalidade e a capacidade de adaptação — a flexibilidade para responder aos desafios que se renovam a cada dia. Num contexto de mudança rápida, é essencial estar preparado. A grande pergunta é: como?

Como guiar um negócio em mercados voláteis? A resposta é conhecimento. No final de 2023 abracei, como mentora e embaixadora, um projeto inovador da Nova School of Business & Economics (Nova SBE) — o Programa Voice Leadership Initiative. O objetivo é simples e ambicioso: capacitar 5.000 líderes de PME de conhecimento, estratégias e comunidade. Desenvolvido em português por professores especialistas em áreas fundamentais para qualquer empresa e pensado para diferentes fases de maturidade, o programa oferece um percurso passo a passo, com propostas concretas de implementação em cada organização.

As perguntas que mais inquietam quem lidera uma PME encontram aqui terreno fértil: como crescer de forma sustentável? Faz sentido internacionalizar na minha área e na minha dimensão? Como chegar a mais clientes e aumentar a carteira? Como liderar equipas, atrair e reter talento? Para além dos conteúdos estruturados em seis módulos, o Voice Leadership Initiative conta com a colaboração de mais de 100 formadores e cerca de 500 mentores (para o grupo com mentoria), que colocam a sua experiência ao serviço



das PME e ajudam a clarificar opções no meio das dúvidas do dia a dia.

Entre os maiores benefícios, destaco a comunidade. Partilhar desafios com quem também gere negócios, equipas e vendas — uns a enfrentar os mesmos dilemas, outros já com obstáculos superados - multiplica a capacidade de resposta e fortalece a estratégia. É a combinação de conhecimento prático com apoio entre pares que acelera o progresso e reduz a incerteza.

Deixo um desafio: venha fazer parte desta comunidade. O Programa Voice Leadership está na última fase de candidaturas — é o momento de transformar instinto em método e vontade em resultados. 🌱



Raquel Pelicano
Empresária, mentora e embaixadora
do Programa Voice Leadership



O seu calendário fiscal para 4º 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 out. | IRS | Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a setembro de 2025 (trabalho dependente) | Declaração mensal de remunerações | Internet | n/a | |
| 20 out. | IRS/IRC | Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a setembro 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 setembro 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 agosto de 2025 | Declaração periódica de IVA | Internet | n/a | Envio de anexos adicionais em caso de reembolso. |
| | SS | Pagamento das contribuições de SS relativas a setembro de 2025 | n/a | n/a | Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco | |
| 27 out. | IVA | Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em agosto de 2025 | n/a | n/a | Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras | Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25€, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12. |
| 31 out. | IRS/IRC | Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a agosto de 2025 | Modelo 30 | Internet | n/a | |
| 10 nov. | IRS | Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a outubro de 2025 (trabalho dependente) | Declaração mensal de remunerações | Internet | n/a | |

| | | | | | | |
|----------------|---------|---|---|----------|--|---|
| 20 nov. | IRS/IRC | Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a outubro 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 outubro 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 setembro de 2025 e no 3.º trimestre de 2025, respetivamente | Declaração periódica de IVA | Internet | n/a | Envio de anexos adicionais em caso de reembolso. |
| | SS | Pagamento das contribuições de SS relativas a outubro de 2025 | n/a | n/a | Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco | |
| 25 nov. | IVA | Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em setembro de 2025 e no 3.º trimestre de 2025, respetivamente | n/a | n/a | Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras | Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25€, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12. |
| 2 dez. | IRS/IRC | Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a setembro de 2025 | Modelo 30 | Internet | n/a | |
| | IMI | Pagamento do IMI | n/a | n/a | Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras | Pagamento da 2.ª prestação do IMI referente ao ano anterior se superior a 100€ e igual ou inferior a 500€ ou da 3.ª prestação se superior a 500€. |
| 10 dez. | IRS | Declaração de rendimentos pagos, e de retenções deduções, contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a novembro de 2025 (trabalho dependente) | Declaração mensal de remunerações | Internet | n/a | |
| 15 dez. | IRC | Terceiro 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 | 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 |

| | | | | | | |
|---------|---------|---|---|----------|--|---|
| | | estabelecimento estável, com período de tributação coincidente com o ano civil | | | | último dia do 7.º mês do respetivo período de tributação. |
| | IRC | Terceiro 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. |
| 22 dez. | IRS/IRC | Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a novembro 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 novembro 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 outubro de 2025 | Declaração periódica de IVA | Internet | n/a | Envio de anexos adicionais em caso de reembolso. |
| | SS | Pagamento das contribuições de SS relativas a novembro de 2025 | n/a | n/a | Balcão bancário CRSS Internet CTT/Multibanco | |
| 26 dez. | IVA | Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em outubro de 2025 | n/a | n/a | Internet Tesouraria de Finanças CTT/Multibanco Outras entidades cobradoras | Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25€, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12. |
| 31 dez. | IRS/IRC | Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a outubro de 2025 | Modelo 30 | Internet | n/a | |

BREVES

Espanha: adota as 44ton.

Com a publicação da Orden PJC/780/2025, de 21 de julho, no Diário Oficial do Estado (BOE), que altera o Regulamento Geral dos Veículos, entre outras alterações previstas, passa a ser possível, a partir do dia 23 de outubro de 2025, a circulação de veículos de transporte de mercadorias em território espanhol, com uma massa máxima autorizada até 44 toneladas.

Em todo o caso, o peso bruto máximo admitido para um veículo articulado, no âmbito de um transporte internacional, continua a ser de 40ton

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.

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



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.



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!

Grupo Paulo Duarte inaugura nova Base na Ota

O Grupo Paulo Duarte inaugurou, no passado dia 2 de julho, a sua nova base operacional localizada na Ota, concelho de Alenquer, um investimento estratégico superior a 10 milhões de euros que visa reforçar a capacidade logística do grupo e acelerar os seus compromissos em matéria de sustentabilidade e transformação digital.

A cerimónia de inauguração contou com a presença do Ministro das Infraestruturas e Habitação, Miguel Pinto Luz, bem como de diversas entidades locais, representantes institucionais e parceiros da empresa, sublinhando a importância desta infraestrutura para o setor dos transportes e para a economia nacional.

Com uma área total que ultrapassa os 111 mil metros quadrados, a nova base está situada num ponto nevrálgico do eixo logístico nacional. A sua localização estratégica permitirá, segundo a empresa, aumentar significativamente a eficiência operacional, otimizar as rotas e reduzir de forma expressiva a pegada ambiental.

“Com a nossa passagem para a Ota, e a consequente otimização das operações, conseguimos uma redução de 1 milhão de quilómetros por ano, o que se traduz numa diminuição de 800 toneladas de emissões de CO₂ anuais”, destacou António Paulo Duarte, CEO do Grupo Paulo Duarte.

As novas instalações foram concebidas com foco na inovação, na eficiência e no bem-estar dos colaboradores, estando equipadas com tecnologias de última geração que permitem dar um salto qualitativo em diversas áreas operacionais e formativas. “Conseguimos elevar as condições de trabalho, disponibilizar novos espaços com melhores recursos e reforçar a nossa capacidade formativa, elementos fundamentais para mantermos a excelência do serviço prestado aos nossos clientes”, acrescentou o responsável.

Também Gustavo Paulo Duarte, CEO do Grupo, sublinhou a relevância desta infraestrutura para a concretização da estratégia de descarbonização e digitalização da empresa:

“Esta base permitirá acelerar a digitalização dos processos, implementar soluções de gestão integrada mais eficazes e avançar de forma decisiva para o nosso objetivo de reduzir em 50% as emissões de CO₂ até 2032.”

Inserido nesta visão de futuro, o Grupo Paulo Duarte anunciou ainda o reforço da sua frota com 140 novos veículos, num investimento adicional de mais de 11 milhões de euros, alinhado com os princípios da segurança, eficiência e responsabilidade ambiental.

“É uma aposta clara num transporte mais seguro, mais eficiente e ambientalmente mais responsável”, concluiu Gustavo Paulo Duarte. 



Santos e Vale é o primeiro Operador Logístico em Portugal a alcançar a 3.ª Estrela Lean&Green

A Santos e Vale tornou-se a primeira empresa portuguesa do setor da Logística e Transportes a conquistar a 3.ª estrela Lean&Green, uma distinção europeia coordenada em Portugal pela GS1, que reconhece uma redução efetiva de mais de 35% nas emissões de CO₂.

Este marco reflete o compromisso contínuo da empresa com a sustentabilidade, através de um plano estratégico ambicioso que incluiu a renovação da frota com veículos mais ecológicos, a reorganização da rede logística, a aposta em energia renovável nas plataformas e a digitalização de proces-

sos para aumentar a eficiência e reduzir o desperdício.

A distinção agora alcançada, auditada pela Bureau Veritas, reforça a posição da Santos e Vale como referência na descarbonização da logística em Portugal. Segundo Joaquim Vale, administrador da empresa, este resultado “mostra que é possível liderar com responsabilidade ambiental num setor tão exigente como o da logística”. Com 28 plataformas em território nacional, a Santos e Vale continua a destacar-se não só pela sua cobertura operacional, mas também pelo pioneirismo nas práticas sustentáveis que marcam o futuro do setor. 



Transportes Álvaro Figueiredo premiada pela EcoVadis em 2024

A Transportes Álvaro Figueiredo recebeu a Medalha de Bronze da EcoVadis 2024, posicionando-se entre as 35% melhores empresas do mundo em práticas de sustentabilidade.

Com uma pontuação global de 62%, este reconhecimento junta-se à classificação “SME B para o Clima” atribuída pelo CDP, e destaca o compromisso da empresa com a gestão ambiental, ética empresarial e responsabilidade social.

“Esta distinção valida o nosso compromisso contínuo com práticas empresariais responsáveis e sustentáveis, não apenas a nível ambiental, mas também nas vertentes social e de governança”, afirma a administração da empresa. “Acreditamos que a sustentabilidade é um pilar essencial para o futuro e vamos continuar a investir em soluções que promovam um mundo melhor.” 

Transmaia integra novo Mercedes-Benz Actros L Pro Cabin

A Transmaia reforçou a sua frota com 10 novos camiões Mercedes-Benz Actros L 1845 LS Pro Cabin. Estes veículos são os primeiros com a nova cabine ProCabin a integrarem a frota da empresa.

Com 450 cavalos (cv) e motorização de 13 litros, os novos Actros destacam-se pela eficiência, conforto e aerodinâmica. Segundo Alfredo Maia, CEO da Transmaia, esta aquisição representa um avanço em eficiência e sustentabilidade, reforçando a aposta contínua da empresa na qualidade do serviço e na modernização da frota. 



IVECO celebra 50 anos com evento memorável no Casino Estoril



A IVECO comemorou 50 anos de presença no setor com um evento especial no Casino Estoril, reunindo clientes, parceiros e a sua rede de concessionários. A celebração incluiu uma exposição imersiva com momentos marcantes da história da marca e um espetáculo da Lisbon Film Orchestra.

Ruggero Mughini, diretor geral da IVECO Espanha e Portugal, destacou o legado e a preparação da marca para os desafios da próxima década, reforçando o investimento em digitalização, novas tecnologias e serviços telemáticos. 🌱

Scania lança a solução de carregamento rápido

A Scania revelou o novo Sistema de Carregamento Megawatt (MCS), disponível comercialmente a partir de 2026. Com capacidade até 750 kW, o sistema permite carregar de 20% a 80% da bateria em menos de 30 minutos, sendo até duas vezes mais rápido que o atual padrão CCS2. Esta inovação responde às necessidades de transporte de longa distância, reduzindo o tempo de carregamento durante as pausas dos motoristas. O MCS utiliza conectores com refrigeração líquida e protocolos avançados, garantindo fiabilidade e eficiência.

Simultaneamente, a TRATON Charging Solutions reforça a importância do carregamento económico e acessível, essencial para viabilizar o transporte elétrico de mercadorias. Já estão a ser criados corredores de carregamento MCS na Europa, com 1700 pontos previstos até 2027. 🌱





Andamur inaugura oficialmente área de serviço de San Román II

A Andamur inaugurou oficialmente a sua nova área de serviço San Román II, já em funcionamento, aproveitando as celebrações do dia de São Cristóvão. Com parque de estacionamento seguro certificado com categoria Ouro, a infraestrutura destaca-se pelos elevados padrões de segurança e conforto.

Localizada numa rota estratégica entre o País Basco e França, San Román II oferece vigilância 24h, sistema de abastecimento multiproduto, restaurante, ginásio, loja 24h e até empréstimo gratuito de bicicletas. A área foi projetada para promover o bem-estar dos motoristas, com serviços pensados para equilibrar a eficiência das rotas e a qualidade das pausas. 🌱

Kögel reforça parceria com a idem telematics e amplia oferta digital

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. 🌱



Transportes públicos: um investimento no futuro de todos

O IPTrans marcou presença na conferência “Transportes públicos: custo ou investimento — os benefícios dos transportes públicos em discussão”, promovida pelos Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML), que decorreu no dia 5 de junho, no Centro Cultural de Belém.

A sessão de abertura ficou a cargo do recém-nomeado Ministro das Infraestruturas e da Habitação, Miguel Pinto Luz, que destacou que “a aplicação de capital nos transportes públicos é um investimento e não um custo”, embora tenha alertado que, se “mal aplicado, pode tornar-se num custo”.

O coordenador geral do IPTrans, José Bourbon, representou a nossa instituição, reforçando o compromisso do IPTrans com a formação de profissionais qualificados e com a promoção de uma mobilidade mais sustentável e acessível.

Investir nos transportes públicos é investir nas pessoas, no ambiente e na qualidade de vida urbana.



Centro Qualifica IPTrans aposta na formação em Logística Internacional

O Centro Qualifica do IPTrans tem vindo a dinamizar Percursos de Curta e Média Duração (PCMD), dirigidos a adultos que pretendem reforçar as suas competências e qualificações num curto espaço de tempo, com ligação direta às necessidades do setor dos transportes e da logística.

No âmbito do programa, destaca-se o percurso Logística Internacional, uma formação prática e atualizada, que permite aos formandos desenvolver competências essenciais para atuar em contextos globais — desde os processos de importação/exportação à gestão da cadeia de abastecimento e à organização documental no comércio internacional.

Estes percursos têm revelado um forte impacto na empregabilidade e valorização profissional dos participantes, aproximando a formação das reais exigências do mercado de trabalho.



IPTRANS 30 ANOS
ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

INÍCIO:
25 de setembro

PERCURSOS DE CURTA E MÉDIA DURAÇÃO

LOGÍSTICA INTERNACIONAL

- Comércio internacional - políticas aduaneiras e fiscalidade - 25h
- Incoterms e gestão documental - 25h
- Aprovisionamentos - novas tecnologias e instrumentos de gestão de compras - 25h
- Logística Internacional - 25h
- Transportes na otimização da cadeia logística - 50h

21 983 03 56
www.iptrans.com.pt
secretaria@iptrans.com.pt

2030 Lisboa



IPTRANS

ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

30

ANOS



➤ CURSOS PROFISSIONAIS

➤ TÉCNICOS SUPERIORES PROFISSIONAIS - CTESP

➤ QUALIFICAÇÃO DE ADULTOS

21 983 14 45

secretaria@iptrans.com.pt



www.iptrans.com.pt

REPÚBLICA PORTUGUESA

EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E INOVAÇÃO



PRR

PORTUGAL 2030

Cofinanciado pela União Europeia

acelerador QUALIFICA

Disponível para dispositivos móveis
iOS e Android



RITT

Plataforma de Registo Individual de Tempos de Trabalho

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

Portaria nº 7/2022
Portaria n.º 54-R/2023

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS



Interface rápida e intuitiva

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



Registo offline de dados

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



Segurança e privacidade dos dados

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



Backoffice

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



Multiutilizador

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

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

PLANOS E PREÇOS *

50€

Subscrição anual
(inclui 1 licença)

* Não associados 60€

24€

Licença adicional
validade 1 ano

* Não associados 30€

acresce IVA à taxa legal em vigor

faça já o seu registo em

ritt.antram.pt