

revista

Nº 419 | abr/mai/jun 2026 | Trimestral | Ano XLVI

antram



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

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



SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

SOLIDÁRIO

3 4 5 2026

JULHO

PAVILHÃO

ATIVIDADES ECONÓMICAS

POMBAL



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	
entrevista a Miguel Morgado, Comentador da SIC	pág. 4
<hr/>	
associativismo	
ANTRAM destaca desafios estratégicos do setor no seminário "Alargar Horizontes: Transporte Rodoviário"	pág. 14
<hr/>	
formação e consultoria	
Apostar na formação dos seus colaboradores é garantir o futuro da sua empresa!	pág. 20
<hr/>	
assessoria jurídica	
Afinal, o que é o Banco de Horas Individual?	pág. 22
<hr/>	
Rodar direito - As reservas do destinatário	pág. 24
<hr/>	
opinião técnica	
Contribuição de Serviço Rodoviário: de tributo ilegal a contencioso sem precedentes	pág. 28
<hr/>	
Da ideia ao projeto financiado: o setor dos transportes está preparado para transformar a crise em estratégia?	pág. 30
<hr/>	
notícias dos associados comerciais	pág. 41 pág. 42
<hr/>	
notícias IpTrans	pág. 44



Revista ANTRAM nº - 419

Diretor: Ema Leitão · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Maria Bourbon · **Colaboradores neste número:** Ema Leitão (ANTRAM), Ana Souta (ANTRAM), Fernando Moreira (ACT), Equipa de Deals Tax (PwC), José Encarnação (ANTRAM), José Luís Saragoça, Leonor Castro (IPTRANS), Mónica Silva (ANTRAM), Marta Angeja (ANTRAM), Francisco Geraaldes (ANTRAM), João Paulo Fonseca (INOVA+), ANSR; · **Publicidade:** Mónica Silva - monica.silva@antram.pt · **Edição e Propriedade:** ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias · **Administração, Redação e Publicidade:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - Escrit. A - 1800-142 Lisboa Tels. 218 544 100 T - internet: www.antram.pt - email: sede@antram.pt NIPC - 500 948 470 · **Serviços Regionais:** **Direção Regional do Norte:** Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 226 079 120 / Fax: 226 096 180 E-mail: regio.norte@antram.pt · **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 2.º Esq. - Sala A - Pedrulha 3021-901 Coimbra Tel.: 239 497 940 / Fax: 239 497 948 / regio.centro@antram.pt · **Direção Regional de Lisboa:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - 1800-142 Lisboa / Tel.: 218 610 370 / Fax: 218 686 428 E-mail: regio.lisboa@antram.pt · **Direção Regional do Sul:** MARÉ – Mercado Abastecedor da Região de Évora, Escritório EB01 – EB03 7005-873 Évora Tel.: 266 739 500 / Fax: 266 739 509 - E-mail: neuza.santos@antram.pt · **Delegação Região Sul:** Praceta Dr. Clementino de Brito Pinto, Nº1, Loja C, 8005-270 Faro / Tel.: 289 820 848 / Fax: 289 820 873 - E-mail: luisa.goncalves@antram.pt · **Design e Maquetagem:** João Cazenave - joao@cazenave.pt · **Impressão:** Grafisol - Edições E 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

Ema Leitão
Presidente da Direção Nacional

Os últimos meses foram particularmente exigentes para o setor do transporte rodoviário de mercadorias.

A escalada do conflito no Médio Oriente e a consequente pressão sobre os mercados energéticos voltaram a expor, de forma clara, a elevada sensibilidade da nossa atividade à instabilidade geopolítica internacional.

O aumento abrupto do preço dos combustíveis teve impactos imediatos nas empresas transportadoras, agravando custos operacionais e intensificando a pressão sobre a tesouraria, a competitividade e a capacidade de investimento.

Perante este contexto, a ANTRAM assumiu, uma vez mais, o papel que lhe compete: estar na linha da frente da defesa das empresas e do setor.

Foram semanas de intenso trabalho institucional, de negociação permanente e de diálogo exigente com o Governo, num esforço concentrado para assegurar medidas concretas de mitigação dos impactos desta conjuntura excecional. Estas negociações, complexas e particularmente sensíveis, permitiram alcançar respostas efetivas de apoio ao setor, essenciais para garantir maior previsibilidade e estabilidade num momento de elevada volatilidade.

Paralelamente, a ANTRAM tem mantido um contacto permanente com o IMT, no sentido de acompanhar

e mitigar os constrangimentos associados à implementação do novo portal de licenciamento, o SIM360. Temos vindo a sinalizar as dificuldades sentidas pelas empresas e a trabalhar, de forma próxima com aquela entidade, para acelerar a identificação de soluções mais ágeis, que garantam o normal funcionamento dos processos e não comprometam a atividade do setor.

Mas se o presente nos exige capacidade de resposta imediata, o futuro impõe-nos reflexão estratégica.

É neste enquadramento que a entrevista que publicamos nesta edição, com Miguel Morgado, assume especial relevância.

Num mundo marcado pela reorganização das cadeias de abastecimento, pela fragmentação geopolítica, pela ascensão de novas potências e por uma crescente competição entre blocos económicos, torna-se essencial compreender de que forma Portugal se posiciona e que papel poderá desempenhar.

A entrevista relembra-nos uma ideia central: Portugal não pode continuar a olhar para si próprio numa lógica periférica. A nossa posição atlântica, a proximidade às grandes rotas comerciais internacionais, a capacidade logística instalada e o potencial de articulação entre continentes representam vantagens competitivas reais — e ainda insuficientemente exploradas.

Esta realidade é particularmente relevante para o setor dos transportes e da logística. Num contexto em que o *friendshoring*, a resiliência das cadeias de abastecimento e a autonomia energética europeia assumem crescente importância, o transporte rodoviário de mercadorias afirma-se como infraestrutura económica essencial, elemento de coesão territorial e fator crítico de competitividade.

Simultaneamente, enfrentamos desafios estruturais incontornáveis: a transição energética, a eletrificação progressiva da economia, o reforço das infraestruturas, a pressão regulatória europeia e a transformação tecnológica do setor.

Tudo isto exige visão estratégica, capacidade de adaptação e investimento sustentado. Exige também que o setor seja parte ativa na definição das políticas públicas e das prioridades nacionais e europeias.

É, aliás, neste espírito de união, proximidade e compromisso coletivo que nos preparamos para a realização da 9.ª edição do Salão Nacional do Transporte. Nos dias 3, 4 e 5 de julho, Pombal voltará a acolher aquele que é o principal ponto de encontro nacional do setor. Este ano, porém, o evento assume um significado ainda mais especial.

Na sequência dos danos causados pela tempestade Kristin nas instalações da EXPOCENTRO, esta será também uma

edição solidária. Mais do que assegurar a continuidade do evento, quisemos afirmar, de forma clara, a solidariedade do setor para com a região, contribuindo ativamente para a dinamização da economia local e para o esforço de recuperação em curso.

O 9.º Salão Nacional do Transporte será, por isso, mais do que uma montra das mais recentes soluções, equipamentos, serviços e inovação para o transporte rodoviário de mercadorias. Será também um símbolo da capacidade de mobilização, da resiliência e do sentido de responsabilidade social que caracterizam o nosso setor.

Num contexto marcado pela incerteza, há uma certeza que permanece: o transporte rodoviário de mercadorias continuará a ser essencial para o funcionamento da economia, para o abastecimento dos territórios e para a competitividade das empresas e do país.

A ANTRAM continuará, como sempre, ao lado das empresas, acompanhando com a máxima atenção a evolução do contexto internacional e exigindo, sempre que necessário, respostas ajustadas à realidade do setor, ao mesmo tempo que defende condições de competitividade, estabilidade regulatória e o reconhecimento estratégico de uma atividade que move Portugal. 🌱

Miguel Morgado, Comentador da SIC

“Portugal tem uma posição geográfica privilegiadíssima que precisa de ser plenamente reconhecida e aproveitada”

Num momento em que a ordem internacional atravessa uma transformação profunda, marcada pela ascensão de novas potências, pela crescente fragmentação geopolítica e por pressões estruturais sobre energia, demografia e cadeias de abastecimento, a ANTRAM conversou com o comentador da SIC Miguel Morgado para analisar os principais vetores de mudança que irão moldar os próximos anos. Entre a reconfiguração do equilíbrio global, os desafios internos de Portugal e o impacto destas dinâmicas no setor dos transportes, a entrevista oferece uma leitura abrangente sobre riscos, oportunidades e as decisões estratégicas que se impõem num contexto cada vez mais exigente e incerto.

Quais são, na sua opinião, os fatores estruturais que estão a transformar o cenário geopolítico e económico global e que continuarão a marcar os próximos anos?

Há aqui um fator histórico global e depois temos fatores históricos regionais. Como agora está tudo muito concentrado na crise do Médio Oriente e na guerra com o Irão, também temos de olhar para esses focos regionais, que têm razões de fundo e não são meramente contingentes.

Mas começando pelo fator histórico global: a grande transformação geopolítica dos últimos 20 a 30 anos — e que continuará a exercer influência no futuro — é um facto simples de constatar. Nos últimos 300 anos, até ao final do século XX, o mundo foi dominado por um canto do planeta a que podemos chamar o Ocidente, essencialmente a comunidade euro-atlântica da Europa Ocidental e da América do Norte. A superioridade tecnológica, económica e industrial da Europa, e depois da América do Norte, permitiu-lhe dominar o mundo do ponto de vista político, cultural e institucional.

Só que, a partir do final do século XX, essa trajetória invertiu-se. Grandes potências, que tinham sido relevantes no passado mas que durante cerca de 200 anos viveram em condições de pobreza, atraso tecnológico e fragilidade institucio-

nal (como a Índia e a China) iniciaram processos de transformação profunda e regressaram ao centro da economia global.

E não foram apenas esses dois países. Outros países que também estavam afastados dos circuitos da economia global, como o Vietname, a Indonésia ou a Coreia do Sul, tornaram-se potências industriais relevantes.

Isso muda tudo. Ao alterar esse domínio tecnológico e essa superioridade económica do Ocidente sobre o resto do mundo, estamos a assistir a transformações profundas a todos os níveis: político, geoestratégico e económico, incluindo a deslocação de fluxos de investimento e de atenção geopolítica para outras regiões.

Este é o grande facto dos últimos 30 anos e continuará a marcar o futuro. O declínio relativo da Europa e da América do Norte face a estes novos polos de crescimento é uma tendência que se irá manter. E, embora não sejam muitos os países que conseguiram essa transformação, o seu peso demográfico e geopolítico é suficiente para alterar o equilíbrio global.

Face a essa mudança de cenário, quais são as principais vulnerabilidades e forças de Portugal?

Antes de falar das vulnerabilidades, importa destacar uma grande



vantagem: **a posição geográfica de Portugal**. Durante décadas, criou-se a ideia de que Portugal tinha uma posição periférica e desfavorável ao desenvolvimento. Isso é falso. Foi sempre uma leitura errada da nossa realidade. Portugal goza de uma posição geográfica privilegiadíssima no plano mundial. E uso este superlativo de forma intencional. Estamos nas margens do Atlântico, afastados de fontes de tensão regionais — como o Leste europeu ou o Médio Oriente — e, ao mesmo tempo, muito próximos de grandes centros de prosperidade, como a costa leste dos Estados Unidos e do Canadá.

Somos uma espécie de porta atlântica: estamos na rota dos grandes navios contentores vindos do Canal do Panamá; somos ponto de entrada de cabos submarinos que asseguram volumes massivos de telecomunicações; e funcionamos como plataforma de ligação entre Europa, América e África.

Isto significa que **temos um potencial enorme como recetor e difusor de investimento estrangeiro e de fluxos tecnológicos**. É um privilégio quase inigualável que precisa de ser plenamente reconhecido e aproveitado.

E essa vantagem está a ser devidamente potenciada?

Nos últimos anos, sobretudo após o período da troika, houve mudanças importantes. Esse período foi difícil, mas também contribuiu para transformar a reputação do país e o seu posicionamento na economia global.

Hoje já beneficiamos disso. Temos mais investimento estrangeiro, nomeadamente americano, do que no passado. Tornámo-nos um destino atrativo para turistas de elevado valor e também para residentes estrangeiros, especialmente provenientes dos Estados Unidos. Isso resulta, em grande medida, da forma como o país se apresentou ao mundo — como um país estável, com boas instituições e com uma posição geográfica privilegiada. Estas dinâmicas têm compensado algumas das nossas fragilidades económicas. Mas há ainda margem para fazer mais.

Estamos a entrar numa fase em que o chamado *friendshoring* ganha relevância — ou seja, a realocização de cadeias de abastecimento de países considerados problemáticos para países politicamente estáveis e aliados. Portugal está bem posicionado para beneficiar deste processo. Estamos integrados em várias redes: nas ligações com a costa ocidental africana; nas rotas entre a Europa e a América Latina, também reforçadas por acordos como o Mercosul e no relacionamento com o mercado norte-americano, que continua a ser central.

Para um país pequeno como Portugal, isto é particularmente relevante. Não precisamos de volumes gigantescos de investimento para gerar impacto significativo no nível de vida.

O que é que ainda não está a ser suficientemente aproveitado?

Apesar dos progressos, ainda não estamos a tirar todo o partido desta posição estratégica.

Falta uma visão mais consistente e uma maior ambição na forma como nos posicionamos nas cadeias globais de valor. E, sobretudo, é preciso abandonar uma certa visão fatalista sobre o país — a ideia de que estamos condenados à periferia ou à irrelevância. Isso não corresponde à realidade e limita o nosso potencial.

Portugal não está numa situação de inevitável atraso. Pelo contrário, tem condições reais para se afirmar.

E quais as principais vulnerabilidades de Portugal neste contexto?

Do ponto de vista estrutural, há muitas vulnerabilidades que poderiam ser abordadas com políticas públicas direcionadas e com investimento público e privado. Mas, de forma mais geral, destacaria duas ou três que são fundamentais.

Em primeiro lugar, **a debilidade das instituições**. Hoje é consensual que a qualidade das instituições é um fator decisivo para o desenvolvimento económico e social. Falamos de instituições políticas, mas também de instituições da sociedade civil, bem como de práticas, hábitos e valores que favorecem ou dificultam o desenvolvimento. Portugal ainda tem um caminho importante a fazer neste domínio. Isso implica também uma transformação da própria política.

Um exemplo claro é a tendência dos partidos políticos para utilizarem vitórias eleitorais como forma de influenciar ou “colonizar” instituições do Estado e até da economia. Temos assistido a ciclos recorrentes desse comportamento. É um problema que existe noutros países europeus, como Espanha, Hungria ou Roménia, mas isso não diminui a sua relevância em Portugal. Pelo contrário, exige atenção.

Além disso, é necessário reforçar normas de conduta e práticas institucionais que sustentem instituições robustas. Há uma relação direta — amplamente estudada, inclusive por prémios Nobel da economia — entre qualidade institucional e desenvolvimento económico sustentável.

E sendo Portugal parte da União Europeia, estas reformas têm tam-

bém de ser pensadas numa dimensão europeia.

Em segundo lugar, o problema demográfico. Portugal enfrenta um envelhecimento acelerado e uma contração da população. A ideia de que a imigração resolve este problema é uma mentira. O volume de imigração necessário para compensar o défice demográfico seria tão elevado que implicaria uma transformação profunda do país.

Portugal precisa de imigração — isso é indiscutível — mas isso é diferente de dizer que a imigração resolve os problemas estruturais da demografia ou da segurança social. Aliás, há aqui muitos equívocos.

Por exemplo, a ideia de que os imigrantes estão a “pagar as pensões” dos portugueses é enganadora. Resulta de uma leitura simplificada baseada no método contabilístico de fluxo de caixa da Segurança Social. Na realidade, os imigrantes que hoje contribuem estão a formar os seus próprios direitos futuros. E, em muitos casos — sobretudo quando falamos de imigração de baixos rendimentos — tenderão a ser, a prazo, beneficiários líquidos do sistema.

Há estudos que mostram que, quando os rendimentos médios dos imigrantes ficam abaixo de cerca de 70% da distribuição de rendimentos do país, o contributo líquido tende a ser negativo ao longo do tempo. Isto não é uma crítica à imigração — é uma questão de funcionamento dos sistemas de proteção social.

Ainda assim, a imigração é essencial para o funcionamento de setores-

Perfil

Miguel Morgado é uma figura relevante no panorama político e académico português. Nascido em Setúbal em 1974, é licenciado em Economia e mestre e doutor em Ciência Política. Leciona no Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa, tendo sido também Professor Convidado da Universidade de Toronto e docente em universidades norte-americanas e brasileiras.

Entre 2011 e 2015 foi assessor político do Primeiro-Ministro e, entre 2015 e 2019, deputado à Assembleia da República. Paralelamente, afirma-se como comentador e analista na SIC Notícias.

Autor de várias obras, incluindo *Introdução ao Conservadorismo*, centra a sua reflexão nas instituições democráticas, política internacional e nos desafios estratégicos de Portugal e da Europa



-chave da economia portuguesa, nomeadamente para o turismo, que tem sido um dos principais motores de crescimento nos últimos 15 anos e para a agricultura, em vários segmentos produtivos. Sem mão-de-obra imigrante, estes setores teriam dificuldades sérias em manter os níveis de atividade atuais. Mas isso não altera o essencial: a imigração não resolve o problema demográfico de longo prazo.

Além disso, há um fenómeno mais amplo e ainda pouco compreendido: **a queda generalizada da natalidade**. Mesmo países como China, Taiwan ou Coreia do Sul enfrentam taxas de natalidade extremamente baixas, que poderão levar a reduções de 30% da população nas próximas décadas.

Estamos perante transformações profundas, cuja explicação ainda não é totalmente clara.

Olhando agora para a atualidade internacional, nomeadamente para o conflito entre os Estados Unidos e o Irão e a instabilidade no Médio Oriente, como antecipa a evolução desta situação nos próximos meses?

A resposta mais honesta é que ninguém sabe.

Com os dados disponíveis, a única hipótese de uma paz duradoura passaria por uma mudança de regime no Irão, algo que, neste momento, não parece provável. O atual regime depende, em larga medida, da projeção de poder regional e da manutenção de uma lógica de confronto, nomeadamente com Israel, os Esta-

dos Unidos e também com os seus vizinhos árabes sunitas. Mesmo que haja tréguas ou cessar-fogos, estes tenderão a ser temporários. O regime procurará sempre uma nova oportunidade para retomar a sua estratégia. E isso significa que, mesmo que os Estados Unidos e Israel recuem, isso não garante estabilidade. Do mesmo modo, Israel continuará a agir sempre que considerar que existe uma ameaça existencial.

Portanto, o mais provável **é um cenário prolongado de instabilidade**, com ciclos de tensão, cessar-fogos e novos confrontos.

E relativamente ao Estreito de Hormuz e às iniciativas internacionais para garantir a segurança da navegação, como vê essa possibilidade?

O Estreito de Hormuz é a principal alavanca estratégica do Irão. É a sua grande arma. Mesmo que haja iniciativas internacionais — como missões multinacionais para proteger a navegação — a sua eficácia depende de um fator essencial: as chamadas rules of engagement, ou seja, as regras de atuação dessas forças. Não basta enviar meios militares. É preciso saber como respondem a ataques, que grau de intervenção têm autorizado e até que ponto podem escalar o conflito. Sem essa informação, é impossível avaliar a eficácia dessas missões.

Além disso, há uma questão estrutural: o Irão não vai abdicar facilmente desta alavanca, porque é o seu principal instrumento de pressão. Poderia haver influência externa — por exemplo da China — para moderar essa posição, mas isso também teria custos geopolíticos significativos.

No fundo, estamos perante um equilíbrio muito instável.

Em síntese, que cenário antecipa para os próximos meses?

Vejo com bastante ceticismo a possibilidade de uma estabilização duradoura no curto prazo. O mais provável é continuarmos num cenário de cessar-fogos intermitentes, desconfiança entre as partes e episódios recorrentes de tensão. Mesmo que haja declarações políticas de “paz”, as condições estruturais do conflito permanecem. E enquanto essas condições se mantiverem, a instabilidade também se manterá.

Foi noticiado que o Líbano poderá avançar para negociações com Israel de forma autónoma.

Que implicações poderia ter esta fragmentação das dinâmicas diplomáticas?

Seria uma excelente notícia para a estabilidade da região. O problema é que eu não tenho grande confiança na capacidade política do governo libanês para sustentar um processo desses. O Líbano foi, nos anos 70, um país de enorme prosperidade, liberdade e dinamismo cultural — Beirute era muitas vezes chamada de “Paris do Médio Oriente”. Mas depois da guerra civil, a intervenção de vários atores e, em particular, a influência do Hezbollah transformaram profundamente o país.

Para que um acordo com Israel fosse realmente eficaz, seria necessário um governo libanês independente do Hezbollah e com força política interna, que fosse capaz de garantir segurança a Israel e, sobretudo, capaz de manter esse compromisso ao longo do tempo. E é aqui que surgem as dúvidas. Mesmo que um acordo fosse alcançado, a sua durabilidade dependeria de fatores externos, em particular da evolução do regime iraniano.

Se o regime no Irão se mantiver, é difícil garantir estabilidade duradoura. Poderíamos ter períodos de acalmia — um, dois anos — mas dificilmente uma paz sustentável. Ainda assim, qualquer avanço nesse sentido seria extremamente positivo, sobretudo para as populações locais, que há décadas vivem em condições muito difíceis, especialmente no sul do Líbano.

Que impactos poderá esta instabilidade ter na Europa e em Portugal, e como se podem preparar empresas e decisores políticos no curto, médio e longo prazo?

No curto prazo, o principal impacto é uma **nova crise de custo de vida**, caso a instabilidade se prolongue. Portugal, sendo um país importador de matérias-primas — como petróleo, gás e outros bens essenciais — sofre diretamente com o aumento de preços. Isso traduz-se numa deterioração dos termos de troca, o que significa, na prática, uma redução do nível de vida.

Além disso, **há implicações orçamentais**. Portugal continua a ser um país com elevado nível de dívida, o que limita a capacidade de resposta. Isso significa que os apoios públicos têm de passar a ser **muito mais direcionados e que não há margem para medidas generalizadas e indiscriminadas. Medidas como reduções transversais de impostos ou apoios generalizados podem ser politicamente apelativas, mas são financeiramente insustentáveis num país como Portugal.**

No médio e longo prazo, a principal lição é clara: **reduzir a dependência energética de regiões geopoliticamente instáveis**. Isso implica uma estratégia mais ampla, que deve passar pela diversificação das fontes de energia, aceleração da eletrificação da economia e reforço da autonomia energética europeia.

Mas há aqui um ponto importante: não é realista pensar que apenas energias renováveis, como solar e eólica, serão suficientes. A eletrificação massiva da economia exige fontes estáveis — e isso volta a colocar o nuclear no centro do debate europeu.

Além disso, há um tema frequentemente ignorado: **as redes elétricas**. Se queremos uma economia mais eletrificada — incluindo os transportes — precisamos de investir massivamente nas infraestruturas elétricas. As redes atuais não estão preparadas para isso. Estamos a falar de investimentos de muitos milhares de milhões de euros, ao longo de décadas. E este é um desafio que afeta diretamente Portugal.

E olhando para a guerra na Ucrânia, que impactos continuados identifica na energia, transportes e cadeias de abastecimento?

A guerra na Ucrânia já teve impactos muito claros, sobretudo em 2022 e 2023, com uma forte crise de custo de vida e deterioração dos termos de troca. Mas também aqui se confirma uma vantagem de Portugal: a sua posição geográfica. Comparado com outros países europeus mais próximos da Rússia, Portugal foi menos afetado pelas perturbações diretas.

Ainda assim, existe um risco importante: a instabilidade política em países europeus mais expostos à influência russa. Mesmo países com os quais Portugal tem pouca ligação direta podem influenciar decisões ao nível da União Europeia e isso acaba por afetar-nos. Quanto ao conflito em si, a situação é de impasse. A Rússia não conseguiu vencer rapidamente, como previa. A Ucrânia conseguiu resistir, mas depende fortemente do apoio externo. Ao mesmo tempo o apoio ocidental é significativo, mas limitado e há receio de escalada direta com a Rússia. Resultado: nenhum dos lados consegue uma vitória decisiva. E há aqui um fator central: **enquanto Vladimir Putin estiver no poder, a guerra dificilmente terminará.** Para Putin, um resultado que não seja uma vitória clara é, na prática, uma derrota política, algo que o regime dificilmente suportaria. Por isso, a alternativa torna-se uma guerra prolongada e isso significa que os efeitos desta guerra — na energia, nos transportes e nas cadeias de abastecimento — continuarão a fazer-se sentir durante bastante tempo.

Que aprendizagens estratégicas pode Portugal retirar desta crise para reforçar a sua resiliência económica?

Portugal não é um país com dimensão ou poder suficientes para influenciar diretamente o plano internacional. O nosso contributo externo é necessariamente limitado. Mas, no plano interno, há muito a fazer.

A principal lição é que todas as crises — sejam financeiras, energéticas ou geopolíticas — **têm impactos tanto menores quanto maior for a qualidade das instituições de um país.** Isto está amplamente demonstrado.

Quanto mais as instituições forem eficientes, transparentes, meritocráticas e bem organizadas maior será a capacidade da economia e da sociedade resistirem a choques externos. E isto aplica-se a todo o tecido institucional: administração pública; reguladores; autarquias; setor privado e setor social. Países com instituições mais fracas sofrem sempre mais com crises externas. Por isso, a prioridade deve ser clara: reformar e fortalecer as instituições, independentemente do ciclo internacional.

Em segundo lugar, Portugal precisa de reforçar a sua inserção nos centros de prosperidade mundial. Durante muitos anos, o país esteve relativamente desligado de algumas das regiões mais dinâmicas da economia global, como o Extremo Oriente. Essa si-

tuação começou a ser corrigida, nomeadamente após a crise da zona euro, com uma maior aposta na diplomacia económica.

Hoje, Portugal tem: mais ligação ao Extremo Oriente, incluindo a China e uma maior proximidade com economias do Golfo, como os Emirados Árabes Unidos e o Catar, para além de uma relação económica mais forte com os Estados Unidos. Este caminho deve continuar. Portugal não pode depender excessivamente de economias europeias mais próximas, como Espanha e França, que continuam a ser parceiros fundamentais, mas que apresentam menor dinamismo económico relativo. É essencial diversificar e posicionar-se junto dos polos de crescimento global.

Na sua opinião, pode-se falar de uma tendência de reversão da globalização ou uma reorganização estrutural?

Não estamos, para já, perante uma reversão da globalização. **O que existe é uma desaceleração** — aquilo que alguns chamam de slow globalization. A globalização não recuou, mas deixou de crescer ao ritmo a que crescia.

O que está claramente a emergir é o **fenómeno do friendshoring**: a reorganização das cadeias de abastecimento em torno de países politicamente confiáveis. Isso implica uma tendência para a formação de blocos geopolíticos com expressão económica.

Provavelmente teremos blocos com maior integração interna mas ainda com alguma comunicação entre si. Se essa comunicação se mantiver, evitamos o pior cenário — que seria uma fragmentação total da economia global, como aconteceu nas décadas de 1920 e 1930, com consequências económicas e militares muito graves.

Que impactos prevê para o setor do transporte rodoviário de mercadorias?

É um setor extremamente sensível e exposto à incerteza. Está diretamente dependente de fatores que mudam rapidamente e que muitas vezes são imprevisíveis.

Mas há tendências estruturais claras. **Primeiro, a eletrificação da economia.** O setor estará no centro dessa transformação. Isso significa uma forte dependência da capacidade e robustez das redes elétricas — não só em Portugal, mas em toda a Europa. Estamos a falar de investimentos de grande escala, de milhares de milhões de euros, que exigem planeamento e execução ao longo de muitos anos. O setor rodoviário terá de assumir um papel ativo na exigência desses investimentos, na adaptação tecnológica e na integração com essa nova realidade energética

Segundo, a concorrência do transporte ferroviário. Existe uma pressão crescente — por razões ambientais, energéticas e de ordenamento do território — para privilegiar o investimento ferroviário. Isso já é visível, por exemplo, nas prioridades definidas em programas europeus como os PRR.

O transporte rodoviário enfrenta, assim, vários desafios: tecnológicos, logísticos e também de posicionamento estratégico. Terá de demonstrar a sua relevância e, em muitos casos, a sua insubstituibilidade.

No fundo, estamos perante uma transformação estrutural em que vários fatores se cruzam: eletrificação da economia; política energética; sustentabilidade ambiental; reorganização das cadeias de abastecimento. E o setor rodoviário estará no centro dessa mudança.

Como é possível concretizar esse nível de investimento num contexto de inflação persistente e pressão de custos? Os PRR não serão certamente suficientes...

Não. Estamos a falar de investimentos de uma escala muito superior à dos próprios PRR. Os PRR foram importantes e tiveram impacto significativo — sobretudo em países como Portugal, Espanha ou Grécia — mas abrangem várias áreas e têm um horizonte temporal limitado.

Ora, o tipo de investimento de que estamos a falar aqui é estrutural, de longo prazo e exige continuidade. Não se resolve com programas de dois ou três anos. Será necessário **criar mecanismos permanentes de investimento, prolongados no tempo**, para responder a estas necessidades.

Além disso, há um fator adicional que vai influenciar a alocação de recursos: o reforço do investimento em defesa na Europa. As crises recentes — Ucrânia e Médio Oriente — vieram expor a vulnerabilidade militar europeia, o que está a levar a uma reorientação estratégica. Isso significa que provavelmente teremos mais investimento em defesa, o que vai originar uma maior pressão sobre os recursos disponíveis e uma maior necessidade de definir prioridades.

E aqui surge um ponto importante: muitas infraestruturas - como as redes rodoviárias, ferroviária, portos, aeroportos e infraestruturas de comunicação - são de **uso dual**, ou seja, servem tanto fins civis como militares.

Portanto, o investimento em defesa e o investimento em infraestruturas de transporte não são totalmente separados — estão interligados. Para o setor rodoviário, isto implica uma responsabilidade adicional de garantir que os investimentos servem tanto necessidades civis como estratégicas, participando ativamente na definição dessas prioridades.

Para terminar, que principais mensagens gostaria de deixar a gestores e decisores políticos?

A primeira é simples, mas não é tão óbvia quanto parece: **é preciso estar consciente do que está a acontecer**. Nos últimos anos, tanto em Portugal como na Europa, houve uma tendência para ignorar ou subvalorizar transformações profundas — tanto internas como internacionais.


No plano internacional, isso é particularmente evidente. Muitas tensões foram sendo acumuladas sem resposta adequada, porque não havia soluções fáceis; as mesmas implicavam custos políticos e não eram priorizadas face a problemas do dia a dia. Mas essas tensões não desaparecem — acumulam-se e acabam por explodir em crises. O exemplo da Ucrânia é claro. Desde 2014 havia sinais evidentes, mas a resposta europeia foi, em grande medida, adiar o problema.

O mesmo acontece no plano interno. Problemas como o do Serviço Nacional de Saúde e do mercado da habitação eram há muito tempo evidentes, mas foram sendo adiados. E este adiamento tem custos.

Por isso, a principal mensagem é: **antecipar em vez de reagir**. Isso exige mais atenção às tendências estruturais, maior capacidade de análise e mais coragem política para agir antes das crises se tornarem inevitáveis.

Há ainda um segundo ponto essencial: o papel da sociedade civil.

A resposta a estes desafios não pode ficar apenas nas mãos dos governos. A sociedade civil tem de ter um papel mais ativo no debate público, na fiscalização e na produção de conhecimento e propostas.

Hoje, muitas vezes, a sociedade civil aparece apenas numa lógica reivindicativa perante o Estado. Mas o seu papel tem de ser mais amplo: deve participar na discussão pública, contribuir para a transparência e ajudar a construir soluções. Não podemos depender exclusivamente do debate parlamentar ou das intervenções do Governo. É necessário um envolvimento mais amplo e mais qualificado da sociedade. 



CONGRESSO ANTRAM

EPIC SANA Algarve
13 e 14 de novembro de 2026

O sector volta a reunir-se para pensar o futuro
do transporte rodoviário de mercadorias.

Programa e inscrições disponíveis brevemente.

Esteja atento. Em breve daremos mais novidades.

Em Portugal, como em toda a Europa, o transporte rodoviário de mercadorias é a espinha dorsal da economia. É graças a este setor que as prateleiras dos supermercados são abastecidas, que as fábricas recebem as suas matérias-primas, que os hospitais têm os medicamentos de que precisam. Mas esta cadeia invisível — e vital — está a enfraquecer-se por dentro. A causa? A escassez crescente de motoristas profissionais, uma crise estrutural que já não é uma ameaça futura: é uma realidade presente.



Sem Motoristas Não Há Transporte: Uma Crise Que Não Podemos Ignorar

Os números falam por si

Os dados são inequívocos. Neste momento, estima-se que faltam na Europa cerca de 230.000 motoristas. Mas este número é apenas o início do problema: as projeções apontam para que o défice possa atingir 745.000 postos por preencher, impulsionado em larga medida pelas reformas dos motoristas atualmente em exercício.

Para contextualizar esta realidade, a IRU realiza anualmente, desde 2019, um estudo global sobre a escassez de motoristas de veículos pesados — a única análise desta natureza, atualizada regularmente, que cobre 20 países e combina dados concretos, tendências demográficas e propostas de solução. Os dados de 2024 são esclarecedores: a idade média dos motoristas na Europa é de 47 anos, 38% têm mais de 55 anos, e apenas 5,3% têm menos de 25 anos. A pirâmide está invertida — e o tempo não joga a nosso favor.

Portugal apresenta um perfil que, em alguns aspetos, é ligeiramente mais favorável do que a média europeia, mas não deixa de ser preocupante. A escassez de postos por preencher situa-se em 8% (vs. 15% na Europa), a idade média dos motoristas portugueses é de 46,2 anos,

e 38% têm mais de 55 anos — o mesmo valor europeu. O dado mais inquietante é a proporção de jovens: apenas 3,5% dos motoristas em Portugal têm menos de 25 anos, abaixo dos 5,3% da média europeia. A renovação geracional não está a acontecer ao ritmo necessário. E as empresas sabem-no: 36% das transportadoras portuguesas esperam ter mais dificuldades de recrutamento no próximo ano.

Estes dados resultam do relatório “Labour Shortages and Surpluses in Europe 2024”, elaborado pela Autoridade Europeia do Trabalho (ELA) — para o qual a ANTRAM contribuiu ativamente, participando no grupo de trabalho que identificou e contextualizou os principais desafios do setor em Portugal.

As causas: mais do que salários

É tentador reduzir esta crise a uma questão salarial. Mas a realidade é mais complexa. As causas são estruturais e bem identificadas: condições de trabalho difíceis, a longa ausência de casa que a profissão implica, a falta de infraestruturas seguras nas estradas e, acima de tudo, a imagem da profissão. Conduzir um camião continua a ser visto por

muitos jovens como uma opção de última escolha, e não como uma carreira com futuro.

A estes fatores acresce uma realidade que os dados da IRU tornam ainda mais evidente: apenas entre 2% a 6% dos motoristas de camiões são mulheres. Metade da população potencialmente ativa está, na prática, ausente desta profissão. Não por falta de capacidade, mas por falta de condições e de convite.

O nó burocrático da contratação internacional

Face à escassez de candidatos nacionais, as empresas portuguesas recorrem cada vez mais à contratação de motoristas oriundos de países terceiros — uma solução legítima e necessária, mas que esbarra numa burocracia incompatível com as necessidades do setor.

O exercício da atividade de motorista em Portugal exige carta de condução de pesados portuguesa e a frequência de um curso de capacidade profissional de 140 horas. Até aqui, compreensível. O problema está no que antecede tudo isto: o trabalhador tem de ser detentor de uma autorização de residência emitida pela AIMA, sem a qual não pode iniciar nenhum dos outros procedimentos — e obter esse agendamento pode demorar vários meses.

O resultado prático é devastador: desde que um motorista chega a Portugal — mesmo já na posse de um contrato de trabalho assinado — até que possa efetivamente exercer funções, demora, em média, 12 meses ou mais. Um ano perdido. Um ano em que o camião fica parado, a empresa perde capacidade operacional e o motorista fica em compasso de espera.

A ANTRAM tem proposto uma abordagem pragmática: que o conceito de “residência legal” exigido para a troca da carta de condução seja interpretado não como a posse formal de uma autorização de residência, mas como o local onde o trabalhador tem efetivamente o núcleo da sua vida — comprovado com comunicação de residência junto da Câmara Municipal, visto de trabalho, número de contribuinte e inscrição na Segurança Social. Uma solução simples, verificável e alinhada com a realidade.

Outros países europeus já encontraram caminhos mais eficientes. A Bélgica e a Alemanha mantêm listas prioritárias de profissões com escassez de trabalhadores, conferindo procedimentos de recrutamento mais ágeis. Espanha celebrou protocolos bilaterais com países da América do Sul que permitem uma atribuição mais rápida dos títulos necessários. Em 2025, a ANTRAM registou já resultados positivos na articulação com a AIMA para desbloqueio de situações de agendamento tardio. O objetivo para 2026 é formalizar este canal — e alargar o seu alcance.

O que pode — e deve — ser feito

A boa notícia é que existe um conjunto coerente de medidas que, aplicadas em simultâneo, podem inverter a tendência. A ANTRAM tem defendido ativamente várias dessas medidas, tanto a nível nacional como europeu.

Atrair jovens e mulheres para a profissão.

A revisão da Diretiva da Carta de Condução (Diretiva 2205/2025) representa um passo importante: permite que jovens a partir dos 18 anos conduzam veículos pesados em rotas nacionais e internacionais.

Mas esta diretiva ainda tem de ser transposta para o direito nacional — e esse processo deve ser célere. Paralelamente, há que investir numa mudança de imagem da profissão: o motorista profissional é um operador logístico qualificado, com responsabilidade sobre mercadorias, prazos e segurança rodoviária. Essa narrativa precisa de chegar às escolas e aos centros de orientação vocacional.

Quanto às mulheres, o potencial é enorme e ainda pouco explorado. A IRU identifica o chamado fenómeno do “ninho vazio” — mulheres que, após a saída dos filhos de casa, estão disponíveis para uma nova fase profissional — como uma oportunidade concreta de recrutamento. Criar condições para isso, nomeadamente com parques de repouso seguros e com instalações adequadas para ambos os sexos, é uma condição prévia indispensável.

Modernizar e tornar a formação mais acessível.

A formação CAM (Certificado de Aptidão de Motorista) precisa de ser revista para não ser repetitiva e desmotivante, especialmente para motoristas mais experientes. Deve ser possível às empresas deduzir parte das despesas incorridas na obtenção da carta de condução e do CAM — um incentivo fiscal que pode reduzir significativamente a barreira de entrada. Os exames CAM deveriam poder ser realizados noutras línguas, e o CAM inicial deveria poder ser administrado online por formandos fora de Portugal. Deve também avançar-se com um regime de equivalência para cursos semelhantes realizados em países fora da União Europeia.


Melhorar as condições de trabalho.

Desde 2018 que os contratos coletivos do setor têm sido revistos e as condições salariais e laborais melhoradas — os CCTV de 2019, 2023-2025 e 2026-2028 são disso exemplo. O Decreto-Lei n.º 57/2021, que proibiu como regra geral a realização de operações de carga e descarga pelos motoristas, foi um passo relevante na dignificação da profissão. Mas é preciso continuar: a criação de parques de repouso seguros, com instalações próprias para homens e mulheres, é uma medida concreta que pode fazer diferença tanto na retenção como na atração de novos profissionais.

Uma responsabilidade partilhada

A escassez de motoristas não é um problema das empresas de transporte. É um problema da economia nacional. Cada camião parado por falta de condutor é uma entrega que não chega, uma encomenda que falha, um cliente que procura outro fornecedor. Os impactos nas cadeias de abastecimento afetam todos os setores e todos os cidadãos.

A ANTRAM não tem ficado à espera. Tem negociado, proposto, articulado e construído soluções — contribuindo para estudos europeus, participando em seminários, e dialogando com a AIMA, o IMT e a Secretaria de Estado da Mobilidade. Mas o setor não pode resolver sozinho um problema que é, na sua essência, de política pública. É preciso que o governo responda com a mesma urgência com que as empresas sentem o problema no terreno.

O camião chegará ao seu destino. Mas só se houver alguém ao volante — e se o Estado criar as condições para que esse alguém possa trabalhar. 

ANTRAM destaca desafios estratégicos do setor no seminário “Alargar Horizontes: Transporte Rodoviário”

A ANTRAM marcou presença, no dia 12 de março, no seminário “Alargar Horizontes: Transporte Rodoviário”, promovido pela Transportes & Negócios. O encontro reuniu representantes do setor para debater os principais desafios que influenciam o presente e o futuro do transporte rodoviário de mercadorias (TRM).



Na sessão “A palavra aos Presidentes”, a Presidente da ANTRAM, Ema Leitão, sublinhou o peso do modo rodoviário na economia nacional, responsável por 63% das toneladas de mercadorias transportadas em Portugal. Destacou ainda quatro eixos que irão marcar a próxima década: transição energética, escassez de recursos humanos, transformação digital e competitividade internacional. Ema Leitão revelou que a Associação está a desenvolver um Plano Estratégico para o Transporte Rodoviário de Mercadorias, que pretende definir prioridades de investimento, metas realistas de descarbonização, polí-

ticas de qualificação e instrumentos de modernização empresarial. O documento será apresentado à tutela e pretende constituir “um compromisso de futuro entre o setor e o Estado”.

A escassez de motoristas foi outro dos temas centrais do seminário. Na sessão dedicada aos recursos humanos, Marta Angeja, Diretora do Centro de Estudos Técnicos da ANTRAM, alertou para a gravidade da situação: faltam atualmente 230 mil motoristas na Europa, número que poderá ascender a 745 mil nos próximos anos devido às reformas previstas. Com base em dados da IRU, foram destaca-

dos vários fatores críticos: a idade média elevada dos profissionais (47 anos na Europa), a reduzida entrada de jovens, a fraca representação feminina — apenas 2% a 6% dos motoristas — e as dificuldades de contratação reportadas por mais de 70% das empresas.

Entre as soluções apontadas pela IRU e pela ANTRAM estão a melhoria das condições de trabalho, a revisão da legislação para permitir o acesso mais cedo à carta de pesados, a atração de mais mulheres para o setor, a modernização da formação CAM, a possibilidade de deduções fiscais para empresas que investem na formação de motoristas e o recurso ao mercado internacional através de acordos bilaterais.


A ANTRAM destacou ainda medidas já implementadas, como as atualizações dos contratos coletivos desde 2018 e o Decreto-Lei n.º 57/2021, que proibiu, como regra geral, que motoristas realizem operações de carga e descarga, contribuindo para melhores condições laborais. A criação de parques seguros, com infraestruturas adequadas para homens e mulheres, foi igualmente apontada como prioridade.

O seminário evidenciou a urgência de respostas estruturadas para garantir a sustentabilidade e a atratividade do setor, num momento em que o transporte rodoviário continua a ser essencial para a economia e para o funcionamento das cadeias logísticas. 🌱




Gustavo Paulo Duarte sucede a João Vieira Lopes na presidência da CCP

A Confederação do Comércio e Serviços de Portugal (CCP) elegeu, no passado dia 29 de abril, Gustavo Paulo Duarte, em representação da ANTRAM, como Presidente da Direção para o quadriénio 2026-2029. Com um percurso de 18 anos de associa-

tivismo ligado à ANTRAM — incluindo seis anos na presidência — Gustavo Paulo Duarte assume agora a liderança da CCP, na sequência de uma Assembleia Geral eletiva que decorreu com lista única, tendo sido também eleitos os restantes órgãos sociais da Confederação.” 

ANTRAM celebra protocolo com a Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa para acolhimento de estagiários

A ANTRAM celebrou um protocolo com a Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa (FDUL) para acolher estudantes do Mestrado em Direito e Prática Jurídica em regime de estágio curricular. O acordo permite que os alunos realizem a segunda fase do mestrado em ambiente real de trabalho, junto de empresas associadas da ANTRAM, contribuindo para a aplicação prática dos conhecimentos adquiridos e para o desenvolvimento de competências profissionais.

Esta iniciativa reforça a colaboração institucional entre a ANTRAM e a FDUL e valoriza a aproximação dos futuros juristas ao setor do transporte rodoviário de mercadorias.. 

ANTRAM em festa!

Muitos parabéns aos colaboradores ANTRAM que durante o 2º trimestre de 2026 completaram mais um “ano de casa”.

Data	Colaborador	Antiguidade
1 Abril	Ricardo Campos – Região Norte	34 Anos
1 Abril	Ana Souta – Serviços Centrais	23 Anos
3 Abril	Gonçalo Marques – Serviços Centrais	3 Anos
15 Abril	José Encarnação - Serviços Centrais	28 Anos
8 Maio	Henrique Rodrigues – Região Norte	3 Anos
22 Maio	Raul Faria – Serviços Centrais	3 Anos
1 Junho	Rui Paiva – Região Centro	39 Anos
1 Junho	Francisco Geraldès – Serviços Centrais	29 Anos
1 Junho	Susana Mariano – Serviços Centrais	27 Anos
8 Junho	Cristina Matos – Serviços Centrais	28 Anos
9 Junho	Diogo Pimenta – Serviços Centrais	29 Anos

Obrigado por fazerem parte da GRANDE equipa ANTRAM!

A Comunidade ANTRAM continua a crescer

A cada trimestre, celebramos as empresas que escolhem integrar a ANTRAM, reforçando a confiança que depositam na nossa capacidade de representar, apoiar e impulsionar o setor do transporte rodoviário de mercadorias. A sua filiação reflete o reconhecimento da missão da ANTRAM: defender os interesses das empresas, promover a competitividade, dignificar a atividade e contribuir para um setor mais forte, mais inovador e mais sustentável.

A todas as novas filiadas, damos as boas-vindas a uma comunidade que cresce com propósito e determinação, unida pela vontade de ir mais longe pelo setor.

ANGULOCAL TRANSPORTES, LDA
 BRASIO INVERNO, LDA
 CASTRO E MERINO TRANSPORTES, LDA
 E.A.A. - TRANSPORTES E LOGISTICA, SA
 ELAINE PEREIRA UNIPESSOAL, LDA
 ESTRADAS INVENTIVAS, LDA
 EVANDROFM - TRANSPORTES E LOGÍSTICA, LDA
 FARIA ALVES, LDA
 ISOTIR, LDA
 J & S APOLINÁRIO, LDA
 JOÃO ILHÉU - TRANSPORTES UNIPESSOAL, LDA
 JOSÉ FELICIANO FARIA DA SILVA - TRANSPORTES UNIPESSOAL, LDA
 JOTAVIO - TRANSPORTES, SA
 LABIRINTO DEDICADO UNIPESSOAL, LDA
 LIVRETANGENTE TRANSPORTES UNIPESSOAL, LDA
 MAGNATRANSITION - TRANSPORTES UNIPESSOAL, LDA

MLAPTRANS UNIPESSOAL, LDA
 MVI EUROPE, LDA
 NELU ULICI UNIPESSOAL, LDA
 PLANALTOS AGITADOS, LDA
 PRESTIGE MOVING, LDA
 RECIROSA, LDA
 TRANSMACA - TRANSPORTES, LDA
 TRANSPORTADORA CENTRAL RUA SANTA CRUZ CASTELO, LDA
 TRANSPORTADORA JOTAM, LDA
 TRANSPORTES EUGÉNIO UNIPESSOAL, LDA
 TRANSPORTES F. J. P. C., LDA
 TRANSPORTES J. RAMALHO, LDA
 TRANSPORTES NUNO & CRISTIANO, LDA
 TRANSPORTES SÉRGIO GUEDES, LDA
 TRANSTAVURUS, LDA
 TRANSWAVE UNIPESSOAL, LDA



O FUTURO SUSTENTÁVEL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS



**Estudo
e benchmarking
Internacional**

**Plataforma
digital
GreenTruck**

**Selo
GreenTruck**

Quer saber mais ou participar no *GreenTruck*? Contacte a ANTRAM através do e-mail cet@antram.pt

Projeto



Financiamento



Síntese legislativa

Portaria n.º 181/2026, de 21 de abril

Procede à primeira alteração à Portaria n.º 86-A/2026/1, de 20 de fevereiro, que regulamenta os apoios extraordinários conforme previsto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 17-A/2026, de 3 de fevereiro, que fixa o regime de apoios financeiros decorrentes da situação de calamidade provocada pela tempestade «Kristin», nos termos do seu anexo i, alínea a), subalínea ii), e do capítulo III do anexo II.

Lei n.º 12-B/2026, de 15 de abril

Altera temporariamente os limites mínimos das taxas unitárias do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Declaração de Retificação n.º 13-A/2026/1, de 14 de abril

Retifica o Decreto-Lei n.º 40-A/2026, de 13 de fevereiro, que estabelece um regime excecional e temporário de simplificação administrativa e financeira destinado à reconstrução e reabilitação de património e das infraestruturas localizadas nos concelhos afetados pela tempestade «Kristin».

Lei n.º 12/2026, de 14 de abril

Primeira alteração, por apreciação parlamentar, do Decreto-Lei n.º 31-C/2026, de 5 de fevereiro, que cria um regime de apoios sociais e de lay-off simplificado para as zonas atingidas pela tempestade «Kristin».

Decreto-Lei n.º 84/2026, de 13 de abril

No uso da autorização concedida pela Lei n.º 2/2026, de 6 de janeiro, aprova um regime jurídico que regula determinados aspetos da organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis em atividades de transporte rodoviário e transpõe para a ordem jurídica interna várias diretivas.

Portaria n.º 136-C/2026/1, de 31 de março

Altera as instruções do anexo H, da declaração prevista no n.º 1 do artigo 57.º do Código do IRS, aprovadas pela Portaria n.º 104/2026/1, de 5 de março.

Decreto Regulamentar n.º 5-A/2026, de 31 de março

Altera o Decreto Regulamentar n.º 3/2024, de 21 de fevereiro, com vista à atualização do universo dos sujeitos passivos abrangidos pela declaração automática de IRS, na sequência da revisão do regime do IRS Jovem.

Decreto-Lei n.º 80-A/2026, de 31 de março

Cria apoios excecionais e temporários de compensação pela escalada do preço dos combustíveis verificada em consequência do conflito no Médio Oriente a atribuir aos operadores de transporte de passageiros e mercadorias, às entidades do setor social, às associações humanitárias de bombeiros e aos setores agrícola, florestal, das pescas e da aquicultura.

Portaria n.º 131/2026, de 30 de março

Regulamenta o procedimento de habilitação à isenção de cobrança de taxas de portagem estabelecido no artigo 203.º da Lei n.º 73-A/2025, de 30 de dezembro.

Portaria n.º 131/2026/1, de 30 de março

Regulamenta o procedimento de habilitação à isenção de cobrança de taxas de portagem estabelecido no artigo 203.º da Lei n.º 73-A/2025, de 30 de dezembro.

Portaria n.º 112-A/2026/1, de 13 de março

Procede à revisão e fixação das taxas unitárias do imposto sobre os produtos petrolíferos e energéticos.

Lei n.º 9-C/2026, de 12 de março

Aprova um regime excecional e temporário destinado à reconstrução e reabilitação do património e das infraestruturas nos concelhos afetados pela tempestade Kristin.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 53-A/2026, de 12 de março

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

Declaração de Retificação n.º 10/2026/1, de 11 de março

Retifica a Portaria n.º 83-A/2026/1, de 19 de fevereiro, que procede à primeira alteração à Portaria n.º 176-B/2024/1, de 30 de julho, que aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Flexibilidade da Rede e Armazenamento», inserido no investimento RP-C21-i08 do Plano de Recuperação e Resiliência.

Despacho n.º 2682-B/2026, de 2 de março

(publicado no DR n.º 42, Série II, de 02-03-2026) Aprova apoios financeiros urgentes do Fundo Ambiental para o ano de 2026.

Lei n.º 6/2026, de 24 de fevereiro

Clarifica o regime de suspensão de cobrança de taxas de portagem aos veículos pesados que utilizam a A41, a A19, no troço entre São Jorge e Leiria Sul, e a A8, entre Leiria Sul e Pousos.

Portaria n.º 89/2026/1, de 23 de fevereiro

Primeira alteração à Portaria n.º 451/2001, de 5 de maio, que aprova o Regulamento de Segurança Relativo à Construção, Exploração e Manutenção dos Parques de Garrafas de Gases de Petróleo Liquefeitos (GPL).

Portaria n.º 88/2026, de 23 de fevereiro

Determina os valores dos coeficientes de revalorização a aplicar na atualização das remunerações anuais.

Decreto-Lei n.º 40-B/2026, de 13 de fevereiro

Aprova um regime excecional e temporário de isenção do pagamento de taxas de portagem para o apoio à mobilidade nas zonas afetadas pela tempestade «Kristin».

Decreto-Lei n.º 40-A/2026, de 13 de fevereiro

Estabelece um regime excecional e temporário de simplificação administrativa e financeira destinado à reconstrução e reabilitação de património e das infraestruturas localizadas nos concelhos afetados pela tempestade «Kristin».

Portaria n.º 71/2026/1, de 13 de fevereiro

Procede à atualização do valor de referência do rendimento social de inserção (RSI) para o ano de 2026.

Decreto-Lei n.º 40/2026, de 13 de fevereiro

Altera os Decretos-Leis n.os 137/2014, de 12 de setembro, 5/2023, de 25 de janeiro, e 20-A/2023, de 22 de março, que estabelecem, respetivamente, o modelo de governação dos fundos europeus para os períodos de programa.

Portaria n.º 69/2026/1, de 12 de fevereiro

Aprova as instruções de preenchimento da declaração mensal de remunerações AT, aprovada pela Portaria n.º 33/2024, de 31 de janeiro.

Despacho n.º 1532-E/2026, de 7 de fevereiro

(publicado no DR n.º 26-A/2026, de 7/2/2026) Declaração da situação de contingência

entre as 00h00 de 5 de fevereiro de 2026 e as 23h59 de 15 de fevereiro de 2026, para um conjunto de concelhos.

Decreto-Lei n.º 31-C/2026, de 5 de fevereiro

Cria um regime de apoios sociais e de lay-off simplificado para as zonas atingidas pela tempestade «Kristin».

Decreto-Lei n.º 31-B/2026, de 5 de fevereiro

Fixa moratória dos empréstimos para as famílias e empresas afetadas pela tempestade «Kristin».

Resolução do Conselho de Ministros n.º 24-A/2026, de 5 de fevereiro

Prorroga a declaração de calamidade decorrente da tempestade «Kristin».

Decreto-Lei n.º 31-A/2026, de 5 de fevereiro

Altera o Decreto-Lei n.º 229/98, de 22 de julho, que cria o Fundo de Contragarantia Mútuo.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 17-C/2026, de 3 de fevereiro

Cria a Estrutura de Missão «Reconstrução da região Centro do País».

Resolução do Conselho de Ministros n.º 17-B/2026, de 3 de fevereiro

Cria linhas de crédito para apoio à reconstrução das zonas afetadas pela tempestade «Kristin».

Resolução do Conselho de Ministros n.º 17-A/2026, 3 de fevereiro

Fixa o regime de apoios financeiros a atribuir na sequência da declaração da situação de calamidade.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 15-C/2026, de 1 de fevereiro

Prorroga a situação de calamidade e procede ao alargamento do seu âmbito territorial.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 15-B/2026, de 30 de janeiro

Declara a situação de calamidade na sequência dos danos causados pela tempestade Kristin.

Portaria n.º 44/2026, de 28 de janeiro

Procede à segunda alteração à Portaria n.º 275/2010, de 19 de maio, que fixa os valores das taxas devidas pelos serviços prestados pelos organismos, no âmbito dos ministérios responsáveis pelas áreas laboral e da saúde, competentes para a promoção da segurança e saúde no trabalho.

Despacho n.º 233-A/2026, de 6 de janeiro

(publicado no DR n.º 3, serie II, de 6/1/2026) Aprova as tabelas de retenção na fonte sobre rendimentos do trabalho dependente e pensões auferidas por titulares residentes no continente para vigorarem durante o ano de 2026.

Lei n.º 3/2026, de 6 de janeiro

Completa a transposição da Diretiva 2005/36/CE, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais.

Lei n.º 2/2026, de 6 de janeiro

Autoriza o Governo a aprovar um regime jurídico que regula determinados aspetos da organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis em atividades de transporte rodoviário e a transpor para a ordem jurídica interna várias diretivas.

Portaria n.º 1/2026, de 2 de janeiro

Atualiza, com efeitos a 1 de janeiro de 2026, as taxas devidas pela emissão de títulos de biocombustível e de títulos de baixo carbono.



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.



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**

Apostar na formação dos seus colaboradores é garantir o futuro da sua empresa!



Marta Angeja
Diretora do Centro de Estudos
Técnicos da ANTRAM

Num setor exigente e em permanente evolução, investir na formação profissional dos colaboradores é um passo decisivo para reforçar a competitividade, garantir a conformidade legal e promover a segurança e eficiência das operações. A qualificação das equipas é, hoje, o fator que distingue as empresas mais preparadas para enfrentar os desafios do mercado.

Na ANTRAM apoiamos as empresas associadas em todas as etapas deste investimento: desde a identificação das necessidades formativas, à escolha dos cursos mais adequados, até à submissão da candidatura ao Cheque-Formação junto das entidades competentes.

O Cheque-Formação é um instrumento de apoio financeiro, enquadrado nas políticas ativas de emprego e formação, que visa reforçar a qualificação e a empregabilidade dos ativos. Este apoio assume a forma de financiamento não reembolsável, atribuído por entidade formadora certificada, podendo abranger ações de formação de curta ou média duração, desde que devidamente certificadas.

Em termos técnicos, o Cheque-Formação permite compartilhar custos associados à formação, nomeadamente:

- Custos pedagógicos (formadores, materiais e organização da formação);
- Custos com a certificação;
- Eventuais despesas administrativas associadas ao processo formativo.

O apoio está sujeito a limites máximos por formando e por ação, sendo necessário cumprir critérios como:

- Situação contributiva e tributária regularizada;
- Existência de contrato de trabalho;
- Frequência e aproveitamento na formação;
- Formação ministrada por entidade certificada pela DGERT.

A candidatura é realizada através das plataformas do IIEFP, sendo posteriormente objeto de análise técnica e validação, o que reforça a importância de um correto enquadramento e instrução do processo — área em que a ANTRAM assegura acompanhamento especializado.

Para além deste apoio, as empresas podem ainda utilizar o saldo disponível no Fundo de Compensação do Trabalho (FCT) para financiar ações de formação. Esta possibilidade resulta da flexibilização do regime jurídico do FCT, permitindo a mobilização dos montantes acumulados para investimento direto na qualificação

dos trabalhadores. Do ponto de vista operacional, o resgate do FCT para formação implica:

- A submissão de pedido através da plataforma do Fundo;
- A identificação da ação de formação e respetiva entidade formadora;
- A demonstração de que a formação contribui para a valorização profissional dos trabalhadores;
- O cumprimento das regras de elegibilidade definidas pela entidade gestora.

Importa sublinhar que os montantes resgatados devem ser efetivamente aplicados em formação certificada, sendo necessário manter evidência documental (faturas, certificados de formação, registos de assiduidade), podendo existir mecanismos de controlo e verificação posteriores.

As empresas dispõem até 31 de dezembro de 2026 para utilizar o saldo acumulado. Findo este período, os valores não aplicados reverterão para o Estado, sem possibilidade de recuperação. Este enquadramento reforça a urgência de uma gestão ativa destes fundos, privilegiando a sua aplicação em iniciativas com retorno direto na produtividade, segurança e qualificação das equipas.

Este mecanismo, frequentemente associado ao garante de uma reserva financeira para compensações laborais, pode assim ser reafectado à valorização dos colaboradores, representando uma forma estratégica de aplicar recursos já existentes em benefício direto da empresa e da sua equipa.

A ANTRAM acompanha todo o processo e garante que a candidatura e utilização dos recursos decorrem de forma simples, rigorosa e vantajosa para cada empresa. O nosso objetivo é que cada associado consiga transformar o investimento em formação num verdadeiro fator de diferenciação e sustentabilidade.

Fale connosco e descubra como podemos apoiar a sua empresa a apostar na formação, otimizar recursos e preparar-se para o futuro. 🌱

Porque investir nas pessoas é, sempre, investir no sucesso.

Para mais informações, contacte:

CET - Centro de Estudos Técnicos da ANTRAM

Telefone: +351 218544100 | Email: cet@antram.pt

Disponível para dispositivos móveis
iOS e Android



RITT

Plataforma de Registo Individual de Tempos de Trabalho

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

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

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS



Interface rápido e intuitivo

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



Registo offline de dados

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



Segurança e privacidade dos dados

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



Backoffice

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



Multiutilizador

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

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

PLANOS E PREÇOS *

50€

Subscrição anual
(inclui 1 licença)

* Não associados 60€

24€

Licença adicional
validade 1 ano

* Não associados 30€

acresce IVA à taxa legal em vigor

faça já o seu registo em

ritt.antram.pt

Afinal, o que é o Banco de Horas Individual?

Uma das matérias que tem suscitado um entendimento na concertação social sobre a proposta de revisão do Código do Trabalho, diz respeito ao chamado regime jurídico do Banco de Horas Individual.

A figura do Banco de Horas Individual não é nova, tendo sido consagrada no Código do Trabalho, no seu artigo 208º pela **Lei n.º 23/2012, de 25 de junho**, cuja implementação ocorreu durante o período da “Troika” com o objectivo de permitir que a organização do tempo de trabalho fosse flexibilizada através de um acordo escrito direto entre o empregador e o trabalhador, dispensando a necessidade de negociação coletiva.

Contudo, Lei n.º 93/2019, de 4 de setembro, que alterou uma vez mais o Código do Trabalho, veio proibir novos acordos, tendo entrado em vigor a 1 de outubro de 2019, e determinado que os acordos individuais pré-existent cessariam os seus efeitos a **30 de setembro de 2020**, o que aconteceu.

A actual Ministra do Trabalho, veio defender a reintrodução deste instrumento, e em comunicações públicas, chegou mesmo a afirmar que este instrumento jurídico é “mutuamente **vantajoso para ambas as partes**, tornando as empresas mais **produtivas** e permitindo poupar em custos de contexto, e permitindo uma **melhor conciliação entre a vida profissional e pessoal**”.

Mas afinal, como funciona e em que consiste este regime jurídico do Banco de Horas Individual?

Numa forma mais simplista, podemos afirmar que este banco, serve essencialmente para acumulação de horas extra, que os trabalhadores podem usar mais tarde, como forma de gozar de períodos de descanso mais prolongados decorrentes do aumento do período normal de trabalho sem que esse aumento seja contabilizado como horas extraordinárias.

É por isso uma forma que os trabalhadores têm de gozar uns dias suplementares de descanso e de lazer em relação ao número de horas efetivamente trabalhadas. Pelo lado das empresas, trata-se de uma forma de dar resposta a um aumento de solicitações que possa ter, para conseguir cumprir prazos acordados.

A ser assim, porquê a divisão de posições entre os representantes dos empregadores e dos trabalhadores?

Para os empregadores, este regime acaba por ser extremamente útil na medida em que, considerando a realidade, esta mostra que

as empresas, no que respeita, ao seu volume de trabalho, o mesmo oscila ao longo do ano, o que torna difícil para os empregadores ajustarem, a cada momento, a força de trabalho às quebras e aos picos de atividade.

Neste sentido, o Banco de Horas Individual, permite mitigar esta dificuldade, uma vez que autoriza o empregador a aumentar o período normal de trabalho — até duas horas diárias e dez horas semanais — para fazer face a acréscimos de atividade, sem exigir alterações permanentes dos seus recursos humanos.

Na prática, o Banco de Horas Individual funciona como uma espécie de bolsa de horas entre empregador e trabalhador, horas essas que são “liquidadas” de tempos a tempos, por uma de três vias: através de uma redução equivalente do tempo de trabalho em períodos de menor atividade, do aumento do período de férias ou do pagamento em dinheiro.

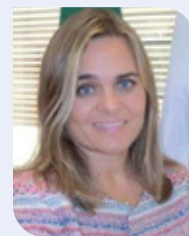
Em suma, para os empregadores, a figura do Banco de Horas Individual é benéfica, pois permite a referida adaptação da mão de obra ao dinamismo do negócio, sem pagamento de trabalho suplementar. Já para os representantes dos trabalhadores, o Banco de Horas Individual, é mais exigente, uma vez que os trabalhadores podem ser convocados para laborar em períodos de trabalho alargados com relativamente pouca antecedência. Por outro lado, os picos de trabalho são posteriormente compensados por redução de horário, férias ou remuneração, o que poderá tornar mais difícil a gestão da vida pessoal de cada trabalhador.

Em termos práticos, a utilização deste regime, determina sempre a existência de um acordo expresso com o trabalhador ou então que este adira a um regulamento interno. No que respeita à adesão ao regulamento interno, esta não terá de ser expressa, podendo ser tácita, caso o trabalhador não se oponha por escrito no prazo de 21 dias.

No que concerne à convocatória para o trabalhador laborar em regime de Banco de Horas Individual, a proposta em discussão estabelece que passa a ter de existir um pré-aviso mínimo de três dias, apenas com exceções para casos de força maior.

Para efeitos do chamado período de referência — a periodicidade em que devem ser “liquidadas” as horas de Banco de Horas Individual — a norma proposta passa a limitar a mesma a quatro meses.

Diga-se porém, que as novas regras determinam que, caso exista sal-



Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral



do de horas de Banco de Horas Individual não utilizado no final do período de referência, este deverá ser pago em dinheiro.

Em suma, e independentemente das novas regras, o Banco de Horas Individual foi no passado e parece continuará a ser agora um tema polémico, pois, de acordo com as várias opiniões e posições, acaba por poder colocar em tensão dois interesses conflitantes das partes na relação laboral: a livre iniciativa privada e a proteção dos trabalhadores.

Objetivamente, o Banco Individual de Horas é uma solução útil e legítima de organização do tempo de trabalho, sendo, inclusive, frequente na contratação coletiva. Por outro lado, o voltar a introduzir este regime na lei, em termos individuais, irá trazer mais flexibilidade na gestão da atividade, e em particular nos momentos de crise, constituir uma alternativa real a processos de reestruturação que, como é sabido, afetam primordialmente o capital humano.

Para evitar tensão e conflitos laborais, entendemos que na sua aplicação prática será importante existir uma boa gestão ao nível do controlo, do pagamento e da informação clara da força de trabalho quanto a este tipo de regime laboral.

No momento em que escrevemos este artigo ainda existe uma grande incerteza quanto ao desfecho do processo de revisão do Código do Trabalho e se esta matéria será ou não incluída na mesma e de que forma será nesta regulada.

De facto, uma das hipóteses que foi levantada por uma das centrais sindicais, seria aceitar, em vez de “banco de horas individual”, um “banco de horas por acordo”, defendendo que a medida deveria ser negociada diretamente entre o trabalhador e o empregador, mas só nos casos em que o instrumento de regulamentação coletiva do trabalho o preveja. Caso exista saldo a favor do trabalhador, entende ainda que esse tem direito ao pagamento das horas extra com um acréscimo de 50%, bem como o descanso compensatório remunerado, correspondente a 25% das horas de saldo, a gozar nos 90 dias seguintes ao termo do período de referência. Adicionalmente, em relação aos trabalhadores com filhos com menos de três anos ou com deficiência, doença crónica ou oncológica, os mesmos ficariam excecionados da aplicação deste tipo de banco de horas bem como, os trabalhadores com filhos entre três a seis anos, mediante a apresentação de uma declaração de que o outro progenitor exerce atividade profissional e está impossibilitado de prestar assistência.

Teremos por isso que aguardar e ver como todo este processo irá terminar, sendo certo que da parte da ANTRAM continuaremos a acompanhar de perto esta e outras matérias que estão a ser discutidas em sede de concertação social, em particular, através da CCP, confederação na qual pertencemos e temos representação nos seus órgãos sociais.



COMO PREENCHER A GUIA DE TRANSPORTE CMR

– 1ª PARTE

1.- RAZÃO DE SER DESTE ARTIGO

A guia de transporte CMR, (ou o CMR, como normalmente é chamada) é um documento de enorme importância nas relações contratuais que o transportador mantém com as outras partes no contrato de transporte rodoviário internacional de mercadorias, o expedidor e o destinatário.

Contudo, a celeridade e o dinamismo inerentes à actividade de transporte fazem com que o CMR seja, frequentemente, desvalorizado pelas empresas de transporte e sejam muito pouco conhecidas as profundas implicações que do mesmo advêm.

Muitos dos litígios no mundo dos transportes de mercadorias resultam de um incorrecto preenchimento do CMR, quer por acção (porque as suas menções estão erradas e não correspondem à realidade) quer por omissão (porque algumas menções que dele deviam constar para a protecção dos interesses do transportador, caso das reservas do transportador, nele não são inscritas). Estas razões levaram-me a concluir que seria oportuno tratar da guia de transporte CMR, no presente artigo, sempre com o propósito de, através de um conhecimento prático destas matérias auxiliar os transportadores a melhorar a sua gestão e a evitar ou, pelo menos, diminuir os riscos da actividade.

De resto, estas matérias deverão ser do conhecimento dos motoristas, os quais, na prática, têm que lidar com o CMR, diariamente, no exercício das suas funções, através de adequadas acções de formação. Numa 1ª Parte deste artigo, iremos apresentar algumas noções essenciais sobre a guia de transporte CMR (abreviadamente, o CMR), enquanto que numa 2ª Parte, ana-

lisaremos os cuidados a observar no preenchimento do CMR.

2.- A GUIA DE TRANSPORTE CMR

2.1 - O modelo IRU do CMR

A Convenção CMR não contém um modelo de guia CMR.

Contudo, a IRU (International Road Transport Union), Confederação Mundial de Associações de Transportadores de Passageiros e de Mercadorias, criou um modelo uniforme de utilização geral, comumente aceite por todos os interessados no transporte: expedidores, transportadores, destinatários, exportadores, importadores, transitários, bancos e seguradores, associações de transportadores, associações comerciais, câmaras de comércio, etc, do qual existem 2 versões, respectivamente de 1976 e de 2007, sendo que a ANTRAM utiliza, com o consentimento da IRU, o modelo de 1976 que será o utilizado no presente artigo.

Para uma melhor compreensão do presente artigo, recomendamos ao caro leitor que, ao lê-lo, tenha consigo uma guia CMR.

2.2 - Natureza

A guia de transporte é o título do contrato de transporte quando as partes entendam reduzi-lo a escrito; o contrato de transporte é um contrato consensual, cuja validade não depende de forma escrita, cfr. Artº 4º da CMR, último parágrafo.

Quer isto dizer que o contrato de transporte, em regra, “nasce” antes da emissão do CMR, por hipótese, quando uma empresa exportadora (ou um transitário que actue por sua conta) envia um e-mail para os

escritórios do transportador a solicitar um orçamento para o transporte, em determinada data, de determinadas mercadorias de um local situado em Portugal para outro local situado num outro país.

De seguida, o transportador, envia, por e-mail, o orçamento solicitado e a empresa que o pediu aceita-o expressamente através de novo e-mail. Nesse momento, “nasceu” o contrato de transporte, mesmo que a guia de transporte CMR ainda não tenha sido emitida, o que, em regra, só acontecerá após o carregamento da mercadoria nos armazéns do cliente.

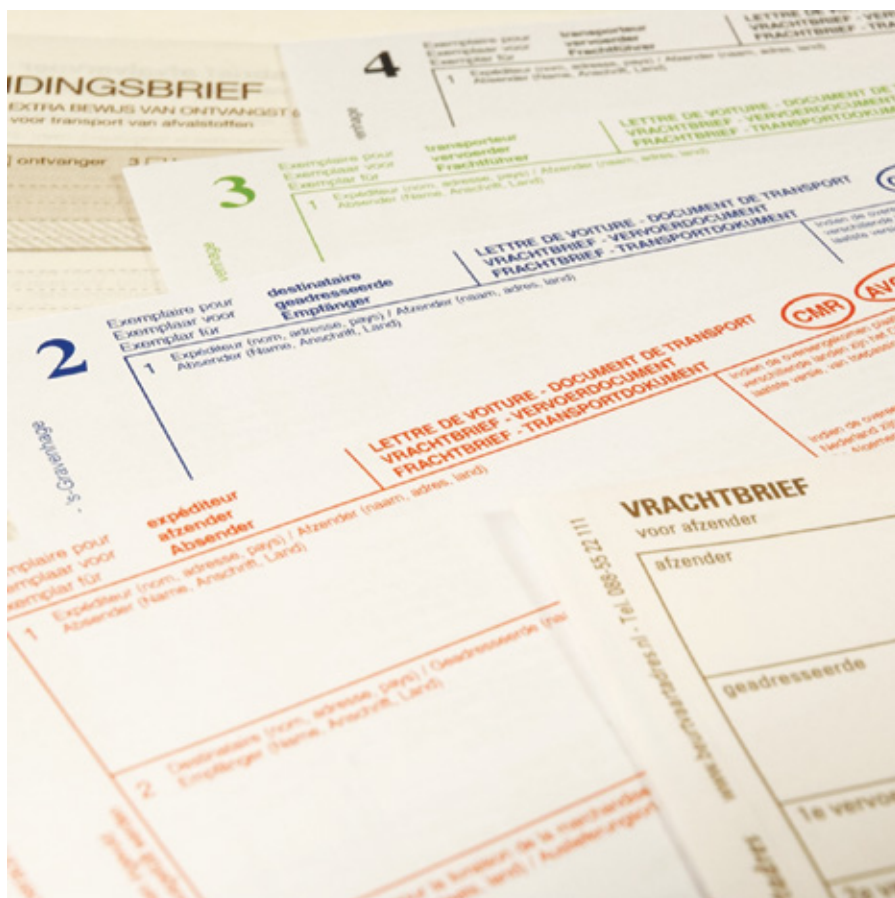
O facto de o contrato de transporte já ter sido celebrado, antes mesmo da emissão do CMR, é muito relevante no caso de o transportador, por hipótese, se dirigir aos armazéns do expedidor para carregar e ser informado da “desistência” do transporte; nessa situação, o transportador terá o direito a ser indemnizado dos prejuízos sofridos por tal “desistência”, que constitui um incumprimento definitivo do contrato, nomeadamente os danos emergentes (custos fixos: remuneração do motorista, seguros, etc e custos variáveis: combustível, lubrificantes, desgaste de pneus, paralização do veículo, etc) e os lucros cessantes, isto é, a parte do preço de transporte que corresponderia ao lucro da empresa e a perda de outros transportes. Em regra, nesses casos, o expedidor paga ao transportador uma quantia fixa (na gíria, chamada de “frete morto”) que pode não corresponder aos prejuízos reais sofridos pelo transportador.

2.3 - Funções

A guia de transporte tem uma dupla função: 1) em primeiro lugar, uma função jurídica:



José Luís Saragoça
Advogado



-comercial, enquanto meio de prova privilegiado, nos termos do artigo 9.º, nº 1 da CMR, das condições do contrato de transporte, incluindo a identificação das suas partes e a recepção da mercadoria pelo. cfr. Artº 4º, nº 1 da CMR.

Nesta disposição da Convenção, verifica-se um erro de tradução na versão portuguesa: a expressão original em francês “*Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture*” foi traduzida, erradamente, na versão portuguesa por “*O contrato de transporte estabelece-se por meio de uma declaração de expedição*”, dando a ideia errada de que o contrato surge com a guia CMR e, 2) em segundo lugar, uma função administrativa, como instrumento de controlo da

regulamentação administrativa dos transportes e da lei fiscal, nomeadamente em matéria de controlo do IVA sobre as transações de mercadorias em circulação.

2.4 - Preenchimento da guia de transporte

A CMR é omissa a este respeito, pelo que a guia de transporte pode ser estabelecida por qualquer das partes do contrato, sendo por vezes emitida por um intermediário (transitário) agindo por conta de uma ou outra dessas partes ou em seu nome; frequentemente, por ex, nos transportes de cabotagem rodoviária interna, no seguimento de um transporte internacional, a guia é emitida pelos motoristas que estão no terreno e a preenchem de

acordo com as instruções recebidas da empresa.

Na guia de transporte, de modelo uniforme da IRU, o modo de preenchimento da guia de transporte encontra-se muito facilitado. Com efeito, as diversas menções, obrigatórias e facultativas, da guia de transporte estão colocadas em quadrículas numeradas e apenas as que estão assinaladas por um traço grosso, são da responsabilidade do transportador.

Com efeito, nos termos do nº 1, do artigo 7º da CMR, o expedidor responde por todas as despesas, perdas e danos que o transportador sofra em virtude da inexactidão ou insuficiência das menções sempre obrigatórias (excepto o lugar e data em que a guia é preenchida e o nome e endereço do transportador), das menções obrigatórias, quando as partes as tenham estipulado e das facultativas.

Quer isto dizer, na prática, que a **responsabilidade por todas as menções do CMR, com excepção, da identificação do Transportador (campo ou quadrícula 16), dos Transportadores Sucessivos (quadrícula 17), das Reservas do Transportador (quadrícula 18), do Preço de Transporte e responsabilidade pelo seu pagamento (quadrícula 20) e Assinatura e carimbo do Transportador (quadrícula 23), são da responsabilidade do Expedidor** que deve indemnizar o transportador pelos prejuízos que este sofra em virtude da inexactidão ou insuficiência das menções da sua responsabilidade.

Por exemplo, se o Expedidor indicou um PB das mercadorias errado e o Transportador for sancionado com uma coima por exces-



so de carga, o transportador pode exigir ao expedidor que o compense dos prejuízos sofridos pela prática da infração (coima e demais despesas do processo, honorários do Advogado, etc)

A Convenção CMR contém uma fórmula mais favorável ao transportador, no nº 2 do artº 7º, ao prever que “Se o transportador, a pedido do expedidor, inscrever na declaração de expedição as indicações mencionadas no parágrafo 1 do presente artigo, considerar-se-á, até prova em contrário, que actua em nome do expedidor”.

Quer isto dizer que, nestas situações, a CMR estabelece a presunção da existência de um mandato de preenchimento da guia de transporte, conferido pelo expedidor ao transportador.

Por exemplo, se o transportador, a pedido do expedidor mencionar um PB das mercadorias errado, ainda assim, presume-se que o expedidor será responsável pelos prejuízos decorrentes desse erro, salvo se provar que deu ao transportador o PB correcto e o transportador é que não cumpriu as instruções de preenchimento.

2.5 - Número de exemplares e conteúdo da guia CMR.

“A guia de transporte estabelece-se em três exemplares originais assinados pelo expedidor e pelo transportador” cfr. artigo 5.º, nº 1 da CMR.

O primeiro exemplar (**de cor vermelha**), destina-se ao Expedidor;

O segundo (**de cor azul**), deve ser entregue ao Destinatário, aquando da chegada da mercadoria ao local de destino;

O terceiro (**de cor verde**) é destinado ao transportador e segue a bordo do veículo transportador;

Embora não previsto na CMR, o modelo uniforme da IRU prevê um quarto exemplar (**de cor preta**), o qual não contém assinaturas e serve para fins estatísticos e de controlo pelas autoridades competentes.

As menções a inscrever no CMR podem ser 1) *sempre obrigatórias* (artº 6º, nº 1 CMR), 2) *obrigatórias, quando as partes as tenham estipulado* (artº 6º, nº 2 CMR), e 3) *facultativas* (artº 6º, nº 2 CMR).

A guia CMR de modelo IRU (quer na versão de 1976, quer na de 2007) contém quadrículas para as menções sempre obrigatórias, para as menções obrigatórias, quando as partes as tenham estipulado (artº 6º, nº 2 CMR), e 3) e para as facultativas (artº 6º, nº 2 CMR).

As menções *sempre obrigatórias*, são as seguintes:


- Lugar e data em que é preenchida;
- Nome e endereço do expedidor;
- Nome e endereço do transportador;
- Lugar e data do carregamento da mercadoria e lugar previsto de entrega;
- Nome e endereço do destinatário;
- Denominação corrente da natureza da mercadoria e modo de embalagem, e, quando se trate de mercadorias perigosas, sua denominação geralmente aceite;
- Número de volumes, marcas especiais e números;
- Peso bruto da mercadoria ou quantidade expressa de outro modo;
- Despesas relativas ao transporte (preço do transporte, despesas acessórias, direitos aduaneiros e outras despesas que venham a surgir a partir da conclusão do contrato até à entrega);
- Instruções exigidas para as formalidades aduaneiras e outras;
- Indicação de que o transporte fica sujei-

to ao regime estabelecido por esta Convenção, a despeito de qualquer cláusula em contrário.

Quanto às menções *obrigatórias*, quando as partes as tenham estipulado (artº 6º, nº 2 CMR), a guia CMR de modelo IRU (quer na versão de 1976, quer na de 2007) contém quadrículas para as mencionar.

São exemplos deste tipo de menções, as seguintes

- Proibição de transbordo –pode ser mencionado na quadrícula 5 (v. 1976) ou 13 (v. 2007) - Instruções;
- Despesas que o expedidor toma a seu cargo- quadrícula 20;
- Valor da quantia a receber no momento da entrega da mercadoria – Entrega contra reembolso (**CAD** – Cash against documents/ Entrega contra documentos ou **COD** – Cash on collect/ Entrega contra pagamento, quadrícula 15;
- Valor declarado da mercadoria e quantia que representa o interesse especial na entrega - quadrícula 19;
- Instruções do expedidor ao transportador, por ex. no que se refere ao seguro da mercadoria ou à temperatura a observar no caso de mercadorias a transportar em veículos sob temperatura regulada - quadrícula 13;
- Prazo combinado, dentro do qual deve efectuar-se o transporte - quadrícula 13 ou 19;
- Lista dos documentos entregues ao transportador (por ex. Packing List- PL ou Boarding List/BL- Lista de Embarque - quadrícula 5.

As menções *facultativas* podem ser inscritas nas quadrículas apropriadas, ex: 13 - Instruções do expedidor, 19 - Estipulações particulares (artº 6º, nº 3 CMR). 

JÁ CONHECE A FORMAÇÃO ONLINE DA ANTRAM

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

Novidade

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

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

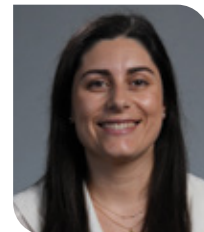

formação online
antram

www.antram.pt

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

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

Contribuição de Serviço Rodoviário: de tributo ilegal a contencioso sem precedentes



Catarina Filipa Cavaleiro
Manager na equipa Indirect Taxes
da PwC Portugal

A Contribuição de Serviço Rodoviário (“CSR”) foi, durante anos, um encargo escondido no preço dos combustíveis. Criada em 2007, financiava a rede rodoviária nacional e pesava sobretudo no bolso das empresas de transporte: €111 por cada 1.000 litros de gasóleo rodoviário. Para uma viatura pesada que consuma 40.000 litros de gasóleo por ano, isso significava um custo anual de cerca de €4.500.

Em 2022, o Tribunal de Justiça da União Europeia considerou a CSR contrária ao direito europeu, por não prosseguir “motivos específicos” exigidos pela Diretiva 2008/118/CE. Na sequência dessa decisão, a Lei n.º 24-E/2022 extinguiu a CSR como tributo autónomo, integrando o seu valor no ISP.

Uma avalanche de processos

A declaração de ilegalidade abriu as portas a centenas de pedidos de reembolso por parte de gasolinhas, postos de abastecimento e consumidores finais, incluindo empresas de transporte. Estima-se que a CSR gerava cerca de 675 milhões de euros por ano, pelo que o valor global em disputa pode ascender a vários milhares de milhões de euros.

Principais pontos de discórdia

O contencioso gira em torno de diversas questões, de entre as quais destacamos as seguintes: a primeira é saber se as empresas que pagaram a CSR no preço dos combustíveis — e não diretamente ao Estado — podem pedir o reembolso. A Autoridade Tributária entende que não, argumentando que estes consumidores finais não têm legitimidade para reclamar. Do outro lado, os contribuintes defendem que a lei

reconhece expressamente que os impostos especiais de consumo são “repercutidos” nos consumidores, o que lhes confere o direito de agir.

A outra questão prende-se com o caminho processual seguido. O TCA Norte¹[Processo 00278/24.4BEPNF] concluiu recentemente que o procedimento de revisão oficiosa previsto no artigo 78.º da LGT está reservado ao sujeito passivo do imposto, excluindo os repercutidos. Esta leitura tem uma consequência potencialmente grave: quem optou pela revisão oficiosa e deixou caducar o prazo de três meses para impugnação judicial direta pode ter perdido definitivamente o direito de ação. Acresce que, ao contrário da revisão oficiosa — que permite recuperar montantes pagos nos quatro anos anteriores —, a impugnação judicial direta apenas abrange o ato concretamente impugnado dentro do prazo legal. Assim, excluir os repercutidos do procedimento de revisão oficiosa não significa apenas obrigá-los a recorrer a outro meio processual: significa retirá-los, na prática, a possibilidade de recuperar os valores pagos em anos anteriores, o que põe seriamente em causa o direito de defesa dos contribuintes.


Acresce que esta interpretação não é pacífica. De facto, o n.º 1 do artigo 78.º refere-se expressamente ao “sujeito passivo” como titular do direito de pedir a revisão. Porém, o n.º 7 do mesmo artigo utiliza o termo “contribuinte” para designar quem pode apresentar o pedido que interrompe o prazo de revisão — um conceito mais amplo do que o de sujeito passivo. Por último, levanta-se uma outra questão processual relevante: mesmo que se con-

clua que a revisão oficiosa não é o meio adequado para os repercutidos, coloca-se o problema de saber se a Administração Tributária, ao receber esses pedidos, não estaria obrigada a convolá-los no meio processual correto, em vez de simplesmente os rejeitar. O princípio da tutela jurisdicional efetiva e o princípio pro actione apontam no sentido de que um pedido dirigido à Administração não deve ser liminarmente indeferido apenas por ter sido apresentado ao abrigo de uma norma inadequada, devendo antes ser reencaminhado para o procedimento ou meio processual correto.

O que dizem os tribunais

O panorama judicial está longe de ser uniforme. O TCA Sul, em outubro de 2025, decidiu a favor dos repercutidos, reconhecendo que têm legitimidade para pedir o reembolso desde que demonstrem ter suportado o encargo. Já o STA recusou pronunciar-se sobre as questões centrais, considerando que não são “novas”.

O que esperar daqui em diante

O contencioso da CSR está longe de ter um desfecho à vista. A divergência entre tribunais mantém-se profunda, o STA recusou pronunciar-se e não existe, para já, qualquer perspectiva concreta de uniformização de jurisprudência. O caminho até uma decisão verdadeiramente uniforme será, na melhor das hipóteses, longo — e nada garante que alguma vez se chegue a uma posição consensual entre os vários tribunais superiores. 

¹Processo 00278/24.4BEPNF

A eliminação do álcool no organismo é um processo muito lento

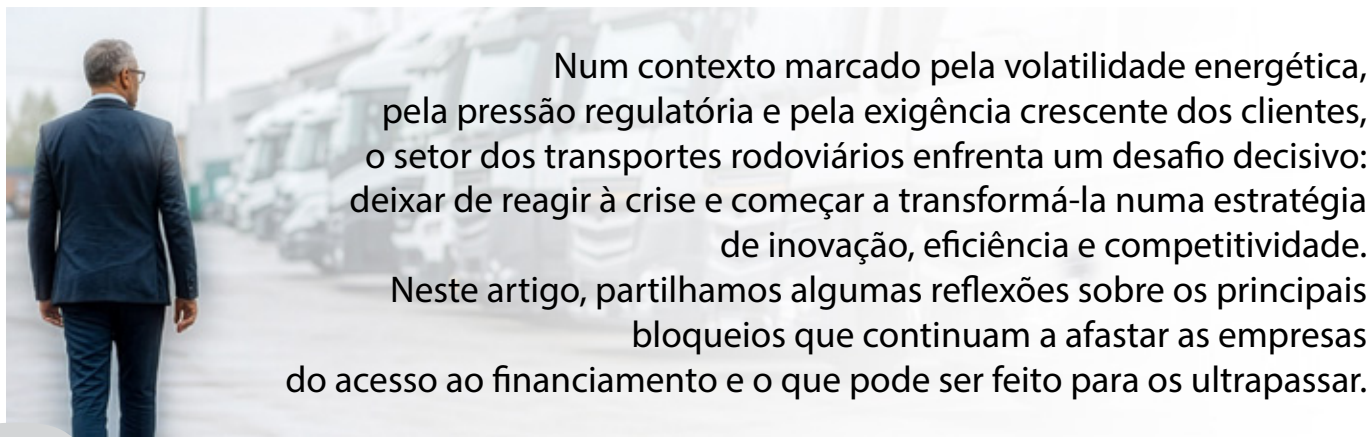
Uma taxa de 2 g/l
pode demorar
até 20 horas
a sair totalmente
do organismo.

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

Da ideia ao projeto financiado: o setor dos transportes está preparado para transformar a crise em estratégia?



João Paulo Fonseca,
Business Developer INOVA+



Num contexto marcado pela volatilidade energética, pela pressão regulatória e pela exigência crescente dos clientes, o setor dos transportes rodoviários enfrenta um desafio decisivo: deixar de reagir à crise e começar a transformá-la numa estratégia de inovação, eficiência e competitividade. Neste artigo, partilhamos algumas reflexões sobre os principais bloqueios que continuam a afastar as empresas do acesso ao financiamento e o que pode ser feito para os ultrapassar.

Reagir à crise não chega

A iminência de uma nova crise energética volta a colocar o transporte rodoviário perante uma evidência incómoda: o setor continua demasiado exposto a variáveis que não controla.

O preço dos combustíveis, a instabilidade geopolítica, a pressão regulatória e a exigência crescente dos clientes criam um contexto em que a eficiência deixou de ser apenas uma boa prática de gestão. Passou a ser uma condição de sobrevivência.

Mas, perante este cenário, importa perguntar: as empresas estão apenas a reagir — ou estão a transformar esta pressão numa estratégia de inovação?

Existem programas nacionais e europeus alinhados com a descarbonização, a eficiência energética, a digitalização e a resiliência das cadeias logísticas. O verdadeiro desafio está noutro ponto: muitas empresas ainda não conseguem traduzir necessidades urgentes em projetos estruturados, inovadores e financiáveis.

Uma empresa pode precisar de renovar a frota, reduzir consumos ou melhorar a gestão operacional. Tudo isso é legítimo e, em muitos casos, urgente. Mas nem todo o investimento necessário é, por si só, um projeto financiável. Os programas competitivos procuram mais do que aquisição de

equipamentos ou respostas pontuais. Procuram impacto, inovação, escala, capacidade de demonstração e alinhamento com prioridades estratégicas europeias.

Da urgência à estratégia

A crise energética pode acelerar decisões, mas não deve empurrar as empresas para respostas avulsas. Pelo contrário: deve obrigar a pensar melhor.

Como reduzir dependência energética? Como medir ganhos de eficiência? Como integrar tecnologia na operação? Como cooperar com parceiros para ganhar escala? Como transformar um problema operacional num projeto com ambição estratégica?


O setor dos transportes rodoviários tem conhecimento, experiência e capacidade de execução. Mas precisa, cada vez mais, de estruturar a inovação com método. Não basta “ter uma ideia” ou “identificar um aviso”. É necessário construir uma narrativa sólida, demonstrar impacto, envolver os parceiros certos e enquadrar o projeto nas prioridades que hoje orientam as políticas públicas. Num contexto de incerteza, esta capacidade pode tornar-se uma vantagem competitiva decisiva. As empresas que se prepararem apenas para responder à próxima subida dos combustíveis estarão sempre

um passo atrás. As que forem capazes de usar essa pressão para redesenhar operações, melhorar eficiência e posicionar-se em ecossistemas de inovação estarão mais bem preparadas para liderar.

A crise energética não deve ser vista apenas como ameaça, deve ser entendida como um sinal claro de que o modelo atual precisa de evoluir. Essa evolução não acontecerá apenas com mais financiamento, acontecerá com melhores projetos.

Escolher os parceiros certos para acelerar a transformação

Neste novo paradigma, as empresas não têm de fazer este caminho sozinhas. Escolher parceiros de referência pode ser decisivo para atalhar caminho, reduzir incerteza e transformar necessidades concretas em projetos com verdadeiro potencial. A INOVA+ apoia as empresas na identificação de oportunidades, no alinhamento da estratégia de inovação com as prioridades nacionais e europeias e na estruturação de projetos capazes de atrair financiamento e gerar impacto.

No fim, a questão não é apenas saber que apoios existem. É saber transformar urgência em estratégia e estratégia em projetos capazes de mobilizar investimento, conhecimento e mudança real. 

SE BEBER, NÃO CONDUZA.

O ÁLCOOL E O RISCO DE ACIDENTE

Em Portugal, a condução sob o efeito do álcool é responsável por mais de uma (1) em cada quatro (4) mortes em acidentes rodoviários.

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

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

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



O Novo Diploma dos Transportes Rodoviários



Fernando Moreira,
Inspetor do Trabalho - ACT



Foi publicado a 13 de abril, o Decreto-Lei n.º 84/2026, que veio aprovar o regime jurídico que regula determinados aspetos da organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis em atividades de transporte rodoviário e transpõe para a ordem jurídica interna várias diretivas do sector.

Estamos perante um decreto-lei, que veio condensar num único diploma, diversa legislação que se encontra avulsa, revogando oito diplomas.

De facto, e tendo em conta, nomeadamente, a implementação ao Pacote Mobilidade da União Europeia, aprovado em 2020 pela Comissão Europeia, o quadro legislativo nacional existente no âmbito dos transportes rodoviários, tem-se mostrado desajustado face às necessidades e exigências do sector. O sector dos transportes rodoviários é um dos sectores mais importantes no quadro económico, não só a nível nacional, mas também europeu. Assente num contexto de forte concorrência com as empresas de transporte europeias, as empresas portuguesas dispõem agora de uma legislação mais clara, coerente e sistematizada num único diploma. Esperamos que o Decreto-Lei, assim como a respetiva regulamentação que venha a ser aprovada se mostre ajustada às necessidades do sec-

tor, clarificando dúvidas e conceitos no que concerne à sua aplicabilidade. Dos diplomas ora revogados pelo Decreto-lei n.º 84/2026, atente-se no Decreto-lei n.º 237/2007, de 19 de junho e no Decreto-lei n.º 117/2012, de 05 de junho, que efetuaram a transposição da Diretiva 2002/15/CE, de 11 de março. Tais diplomas regulam/regulavam a organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis e condutores independentes em atividades de transporte rodoviário, classificando como grave todas as infrações aos limites de duração do trabalho, independentemente da sua extensão. A título exemplificativo, um condutor, que excedesse o tempo máximo de trabalho semanal de 60 horas, previsto no n.º 1 do art.º 6.º do Decreto-lei n.º 237/2007, de 19 de junho, relativamente aos trabalhadores dependentes e no n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-lei n.º 117/2012, de 05 de junho, no que concerne aos condutores independentes, em cinco minutos ou em cinco horas seria sempre considerada como contraordenação grave. Tal situação não é coerente com o legislador Comunitário, tendo agora sido atendida no diploma único que enquadra tais situações, a nosso ver, de forma mais ajustada e proporcional, classificando a primeira como leve e a segunda como muito grave. O

Decreto-lei n.º 43/2023, que transpôs parcialmente a Diretiva (UE) 2020/1057, relativa ao destacamento dos condutores do setor do transporte rodoviário, também foi revogado, encontrando-se as suas disposições nos artigos 28.º e seguintes, referentes ao Capítulo VI, do diploma, tendo-se também procedido à transposição completa de tal Diretiva.

A Lei n.º 27/2010, de 30 de agosto que estabeleceu o regime sancionatório aplicável à violação das normas respeitantes aos tempos de condução, pausas e tempos de repouso e ao controlo da utilização de tacógrafos, na atividade de transporte rodoviário e que transpôs a Diretiva n.º 2006/22/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março, também foi revogado, uma vez que a mesma se mostrava desajustada face às alterações efetuadas à aludida Diretiva e ao Regulamento 561/2006, de 15 de março.

Independentemente da atividade, a condensação de diversa legislação avulsa num único diploma constituirá sempre uma mais-valia para todos os profissionais do sector. A maior adequação operada por este diploma, a clarificação e coerência bem como a segurança jurídica que introduz, serão fundamentais para o desenvolvimento deste setor de atividade. 🌱

Assistência Documental ANTRAM

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



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

Acesso à Atividade

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

Condutores

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

Veículos

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

Transporte Internacional

- 📄 Autorizações bilaterais e multilaterais
- 📄 Certificados de motoristas

www.antram.pt

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

Para mais informações contacte os Serviços Regionais ANTRAM

Região Norte

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

Região Centro

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

Região Lisboa

+351 218610370
regiao.lisboa@antram.pt

Região Sul – Évora

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

Região Sul – Faro

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

ISO 9001:2015

uma ferramenta estratégica para a resiliência no transporte rodoviário de mercadorias

No transporte rodoviário de mercadorias, a ISO 9001 já não pode ser vista apenas como uma norma de organização interna, centrada em procedimentos, útil para organizar processos, preparar auditorias e demonstrar compromisso com a satisfação do cliente. Num setor exposto a disrupções operacionais, pressão de custos, exigência de prazos e forte dependência de infraestruturas críticas, a qualidade não pode ser tratada apenas como conformidade documental: tem de funcionar como ferramenta estratégica de gestão. A recente tempestade Kristin mostrou isso de forma clara em Portugal: o IPMA classificou-a como uma tempestade de vento - com rajadas que atingiram 156 km/h em Leiria e valores superiores a 130 km/h em vários distritos do Centro e a sua passagem provocou falhas de energia em larga escala e perturbações no tráfego rodoviário e ferroviário em Portugal. Num contexto destes, a questão já não é apenas “como manter a conformidade”, mas sim “como continuar a operar com controlo, segurança e credibilidade quando a normalidade falha”.

É precisamente na **análise de contexto** que a ISO 9001 ganha verdadeiro valor para a gestão. A norma exige que a organização determine os fatores externos e internos que afetam a sua capacidade de alcançar os resultados pretendidos do sistema de gestão da qualidade, e a orientação da ISO sublinha que esse contexto deve estar alinhado com a direção estratégica da empresa e refletir-se no planeamento do sistema, devendo considerar simultaneamente riscos e oportunidades. Para uma empresa de transportes rodoviários de mercadorias, isto significa reco-



nhecer que **fenómenos meteorológicos extremos** deixaram de ser exceções ocasionais para passarem a integrar o contexto do negócio, assumindo um risco recorrente e tratado como variável estratégica: condicionam rotas, tempos de trânsito, segurança da condução, disponibilidade de viaturas, funcionamento de plataformas logísticas, comprometem comunicações e até a capacidade de resposta aos clientes e fornecedores, criando efeitos de cascata na cadeia de abastecimento.

A Agência Europeia do Ambiente sublinha que os impactos das alterações climáticas no setor dos transportes estão fortemente ligados a chuvas torrenciais, tempestades, ventos extremos, inundações e ondas de calor, com efeitos dire-

tos sobre a fiabilidade e a segurança do transporte. Assim, para o transporte rodoviário o problema não está apenas na estrada onde o camião circula, mas em toda a rede que suporta a operação — energia, comunicações, clientes, subcontratados, oficinas, abastecimento e acessos. Acresce que, desde 2024, a ISO 9001 passou a exigir de forma explícita que as organizações avaliem se as alterações climáticas são relevantes para o seu contexto e para os riscos associados à sua atividade, devendo igualmente considerar que as partes interessadas podem ter requisitos relacionados com esta matéria, os quais devem ser considerados quando são pertinentes para os resultados do sistema.

A partir daqui entra a **análise de riscos e**



Susana Mariano
Consultora

CET - Centro de Estudos Técnicos

oportunidades, outra dimensão essencial da ISO 9001. No transporte rodoviário, os riscos são evidentes: incumprimento de prazos, aumento da sinistralidade, desvios de rota, indisponibilidade de viaturas, custos acrescidos com desvios, horas extraordinárias, subcontratação de emergência, falhas na recolha ou entrega, danos na mercadoria, maior desgaste das equipas e impacto reputacional junto do mercado. Mas a abordagem ISO 9001 não se limita à reação ao risco, obriga a transformá-lo em decisão de gestão. Isso pode significar reforçar critérios de aceitação de serviços em situações de alerta meteorológico, criar planos alternativos de rota, rever tempos de carga e descarga, estabelecer protocolos de comunicação com clientes e motoristas ou integrar informação meteorológica no planeamento diário.


E é aqui que surgem as **oportunidades**. As empresas que usam a ISO 9001 de forma madura conseguem converter episódios de disrupção em vantagem competitiva. Quem monitoriza melhor o contexto antecipa decisões. Quem mapeia riscos críticos responde com maior disciplina, neste caso planeiam alternativas, definem níveis de resposta e comunicam mais cedo, conseguindo diferenciar-se pela consistência, reforçar a confiança do cliente e transformar resiliência operacional em mais-valia competitiva. Em vez de ver a intempérie apenas como custo, a empresa pode aproveitar para melhorar processos, reforçar a coordenação com subcontratados, digitalizar o controlo operacional, rever indicadores de desempenho e criar propostas de valor assentes em fiabilidade e capacidade de adaptação. Num mercado em que o cliente



valoriza previsibilidade, a capacidade de continuar a servir em condições adversas passa a ser um fator distintivo, que vai para além da capacidade operacional. É neste ponto que os **requisitos e expectativas das partes interessadas** devem deixar de ser um exercício teórico. O **cliente** espera informação atempada do impacto no prazo, no preço e na fiabilidade das entregas e cumprimento contratual mesmo em contexto adverso. O **motorista** espera instruções claras, condições de segurança, estabilidade e decisões operacionais realistas. Os **fornecedores e subcontratados** valorizam coordenação e antecipação. As **seguradoras e entidades financeiras** olham cada vez mais para a robustez dos mecanismos de controlo.

E as **autoridades** e a **sociedade** esperam continuidade de abastecimento, operações seguras, conformes e responsáveis. A orientação da ISO sobre contexto sublinha precisamente que a organização deve identificar as partes interessadas relevantes, compreender os seus requisitos e usar essa informação como input para a gestão do sistema, incluindo a determinação de riscos e oportunidades. Numa empresa de transportes, isso traduz-se em decisões concretas: quando suspender uma rota, quando redirecionar cargas, que níveis de serviço comunicar ao cliente e como proteger pessoas, mercadorias e ativos.

Assim, no transporte rodoviário, qualidade já não significa apenas entregar “bem” e “a horas” em contexto normal. Significa manter o controlo quando o contexto deixa de ser normal. Num tempo em que as intempéries já influenciam a segurança, custos, serviço e reputação, a qualidade mede-se menos pela capacidade de operar em normalidade e mais pela capacidade de manter o controlo quando a normalidade falha. Empresas que usam a ISO 9001 apenas para auditoria documental ficam mais expostas, empresas que a usam para ler o contexto, mitigar riscos, explorar oportunidades e gerir expectativas ganham resiliência operacional e credibilidade comercial. O risco crescente de intempéries mostram que qualidade, hoje, é sobretudo capacidade de antecipar, decidir e adaptar.

Para as empresas de transporte rodoviário de mercadorias, usar a ISO 9001 como ferramenta estratégica é, cada vez mais, uma forma de transformar incerteza em resiliência. 

BREVES

Países Baixos:

novo sistema de portagem para camiões previsto para 1 de julho de 2026

Recordamos que, o sistema de portagens atualmente em vigor neste país – Eurovinheta – irá transitar para um novo sistema, baseado na distância percorrida pelos veículos, à semelhança do que já sucede em muitos países europeus.

A partir do dia 1 de julho de 2026, o sistema da Eurovinheta deixará de ser válido neste país.

Os veículos com um peso bruto total superior a 3,5 toneladas passam a ter que pagar uma taxa por quilómetro percorrido que será cobrada através de equipamento de cobrança eletrónica de portagens (OBU).

Quanto mais ecológico for o veículo, menor será a taxa por quilómetro a pagar. Informações detalhadas em <https://www.vrachtwagenheffing.nl/en/>



Prazo de instalação de tacógrafo G2V2 em veículos ligeiros afetos ao internacional

Recordamos que, a partir do dia 1 de julho de 2026, os veículos ligeiros de mercadorias, afetos ao transporte internacional (Espanha incluída), terão que ter instalado um tacógrafo inteligente de última geração (G2V2).

Torna-se assim essencial que, as empresas do setor do transporte rodoviário de mercadorias, que também operam no transporte internacional com veículos ligeiros de mercadorias, planeiem com a devida antecedência o processo de instalação destes tacógrafos nas viaturas.



Destacamento de motoristas de ligeiros no transporte internacional

Também a partir do momento em que os motoristas de veículos ligeiros de mercadorias, de peso bruto superior a 2500kg, passam a ter que utilizar o tacógrafo, os mesmos estarão igualmente afetos às regras do destacamento, tal como já sucede com os motoristas de pesados.

De entre outras regras, sempre que os motoristas estejam afetos a operações de transporte abrangidas pelas regras do destacamento, devem ter com eles o(s) certificado(s) de destacamento emitido através da Plataforma Europeia de Destacamento.



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



Informar está sempre em primeiro lugar!

www.antram.pt

NEXT

GENERATION

4.^a edição

2026

JORNADAS



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias



Num setor em transformação acelerada, o futuro constrói-se com novas ideias, novas lideranças e uma visão partilhada. As Jornadas Next Generation ANTRAM regressam para reunir jovens líderes do transporte rodoviário de mercadorias num espaço de reflexão, partilha e construção estratégica.

Nesta 4.^a edição, o encontro volta a afirmar-se como ponto de ligação entre gerações, promovendo o debate em torno de desafios críticos que marcam o presente e irão definir o futuro das empresas do setor.

Temas em destaque:

- Gestão de conflitos em empresas familiares
- Atratividade do setor e captação de novos profissionais

Dois dias de diálogo ativo, análise de casos concretos e troca de experiências, com o objetivo de reforçar a resiliência das empresas e preparar uma nova geração de líderes para um setor mais competitivo e sustentável.

SAVE THE DATE

11 e 12 de setembro

Hotel Palace Monte Real

Leiria

Marque já na agenda.

O seu calendário fiscal para julho – setembro de 2026



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

DIA	IMPOSTO	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
10 jul.	IRS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a junho de 2026 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações (DMR)	Internet	n/a	
15 jul.	IRC	Envio da informação empresarial simplificada / declaração anual (IES/DA), com os correspondentes anexos	IES/DA	Internet	n/a	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, o envio deve ser até ao 15.º dia do 7.º mês posterior à data do termo desse período, independentemente, de ser dia útil ou não.
20 jul.	IRS / IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a junho de 2026	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IS	Comunicação das operações sujeitas e isentas de IS referentes a junho de 2026 e pagamento do respetivo imposto	Declaração mensal de IS (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	Sempre que o imposto deva ser liquidado pelos serviços da administração fiscal, só se procede à respetiva cobrança ou reembolso se o seu quantitativo for igual ou superior a €10, nos termos do artigo 44º do Código do Imposto do Selo.
	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativa às operações efetuadas em maio de 2026	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a junho de 2026	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT / Multibanco	
27 jul.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em maio de 2026	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	
31 jul.	IRS / IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a maio de 2026	Modelo 30	Internet	n/a	
	IRC	Primeiro pagamento por conta do IRC devido por entidades residentes que exercem, a título principal, atividade de natureza comercial, industrial ou agrícola e por não residentes com estabelecimento estável	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, o pagamento deve ser efetuado até ao último dia do 7.º mês do respetivo período de tributação.

	IRC	Primeiro pagamento adicional por conta da derrama estadual devido por entidades residentes que exercem, a título principal, atividade de natureza comercial, industrial ou agrícola e por não residentes com estabelecimento estável que tenham no ano anterior um lucro tributável superior a €1.500.000	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.
31 ago.	IRS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a julho de 2026 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações (DMR)	Internet	n/a	
	IRS / IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a julho de 2026	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a julho de 2026	Declaração mensal de IS (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	Sempre que o imposto deva ser liquidado pelos serviços da administração fiscal, só se procede à respetiva cobrança ou reembolso se o seu quantitativo for igual ou superior a €10, nos termos do artigo 44º do Código do Imposto do Selo.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a julho de 2026	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT / Multibanco	
	IRS / IRC	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de junho de 2026	Modelo 30	Internet	n/a	
	IMI	Pagamento da 2.ª prestação do IMI referente ao ano anterior, quando o seu montante seja superior a €500,00	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	
1 set.	IRS / IRC	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de julho de 2026	Modelo 30	Internet	n/a	
10 set.	IRS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a agosto de 2026 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações (DMR)	Internet	n/a	
21 set.	IRS / IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a agosto de 2026	Declaração de retenções na fonte de IRS e IRC	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	

	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a agosto de 2026	Declaração mensal de IS (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	Sempre que o imposto deva ser liquidado pelos serviços da administração fiscal, só se procede à respetiva cobrança ou reembolso se o seu quantitativo for igual ou superior a €10, nos termos do artigo 44º do Código do Imposto do Selo.
	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal e trimestral relativa às operações efetuadas em junho e julho de 2026 e no 2.º trimestre de 2026, respetivamente	Declaração periódica de IVA	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas agosto de 2026	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT / Multibanco	
25 set.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal e trimestral, relativo às operações efetuadas em junho e julho de 2026 e no 2.º trimestre de 2026, respetivamente	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	
30 set.	IRS / IRC	Envio de declaração de rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes, referente a agosto de 2026	Modelo 30	Internet	n/a	
	IRC	Segundo pagamento por conta do IRC devido por entidades residentes que exercem, a título principal, atividade de natureza comercial, industrial ou agrícola e por não residentes com estabelecimento estável	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 9.º mês do respetivo período de tributação.
	IRC	Segundo 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	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 9.º mês do respetivo período de tributação.
	AIMI	Pagamento do AIMI devido pelos sujeitos passivos singulares ou coletivos, a 1 de janeiro de 2026, de prédios urbanos com afetação "habitação" ou "terrenos para construção"	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	



LASO reforça presença em Sines

A LASO reforçou a sua presença estratégica no território nacional com a instalação em Sines, um dos principais polos industriais e logísticos do país. A nova localização permite à empresa estar mais próxima dos clientes e responder com maior agilidade às exigências de um mercado em crescimento. 🌱

Ontime ultrapassa mil milhões em 2025

A Ontime fechou 2025 com receitas de 1.056 milhões de euros, superando pela primeira vez a barreira do milhar de milhões e mantendo o crescimento de dois dígitos pelo sexto ano consecutivo. O operador logístico ibérico prevê atingir 1.400 milhões em 2026 e 2.000 milhões em 2030, apostando na expansão europeia e na integração de 20 a 30 empresas no seu modelo colaborativo. 🌱



#DestinoPartilhado

A sua referência europeia
em **TAX Refund**.

Gestão Direta com as Autoridades
Fiscais de Espanha e França.

reciva
Driving solutions



Tax Refund



All4Driving



Posting of Workers



Toll Specialist

Scania alarga Services 360 a elétricos e usados

A Scania expandiu o portefólio Services 360 — lançado em 2024 — para cobrir camiões elétricos a bateria (BEV) e veículos usados. Os clientes BEV acedem ao pacote Full, com cobertura integral incluindo baterias, enquanto o segmento de usados tem como base o pacote Core, com opções de upgrade. O objetivo é apoiar operadores de transporte independentemente do tipo de propulsão ou operação. 🌱



Renault Trucks — Pack Embraiagem

A Renault Trucks, através da Nors em Portugal, lançou um Pack Embraiagem a preço fixo de 1.495 euros, disponível até dezembro de 2026. A solução inclui substituição de embraiagem e cilindro com peças originais e mão de obra certificada, ajudando os operadores a controlar custos e a evitar imobilizações inesperadas. 🌱

ExpressGlass chega às 110 lojas

A ExpressGlass abriu quatro novos pontos de venda em Rio Maior, Ponte de Sor, Cascais e Viana do Castelo, elevando a rede nacional para 110 lojas. As novas unidades prestam serviços de substituição, reparação e calibração de vidro automóvel, reforçando a cobertura territorial da marca. 🌱



Volvo Trucks testa camiões a hidrogénio

A Volvo Trucks iniciou os testes em estrada de camiões pesados com motores de combustão a hidrogénio, com lançamento comercial previsto antes de 2030. Baseada na tecnologia HPDI — já comprovada em mais de 10 mil veículos a gás —, a solução é indicada para transporte de longa distância e pode atingir emissões líquidas nulas quando alimentada por hidrogénio verde. 🌱


MAN TGX para 250 toneladas

A MAN Truck & Bus apresentou o TGX 41.640 8x4/4, um veículo de transporte excepcional concebido para pesos brutos até 250 toneladas. Equipado com motor de 640 cv e 3.000 Nm, transmissão TipMatic e sistema Retarder, o novo topo de gama destina-se a operações de grande exigência. 🌱




Continental

• Completa gama Hybrid Gen


A Continental lançou o Conti Hybrid HT 5, pneu de eixo reboque que completa a família híbrida de 5.ª geração para transporte regional. Com 15% mais quilometragem face ao modelo anterior, classificação B em aderência a molhado e "A" em ruído, o pneu estará disponível desde março nas dimensões 385/65 R22.5 e 385/55 R22.5. 

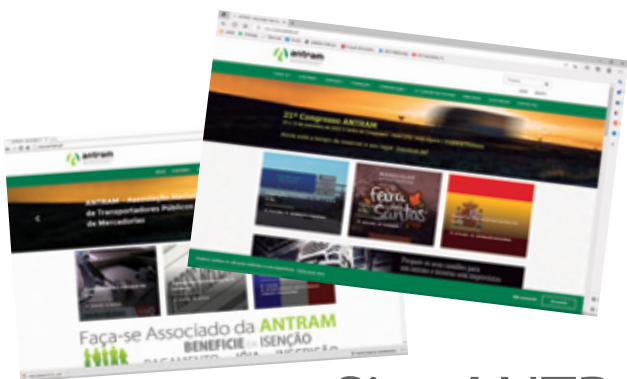
• Recebe classificação "A-" do CDP

A organização ambiental CDP atribuiu à Continental a classificação "A-" pela sua abordagem à mitigação das alterações climáticas, progressos na redução de emissões de CO₂ e transparência na cadeia de abastecimento. A empresa obteve ainda classificação "B" em gestão da água pelo segundo ano consecutivo, reflexo de iniciativas como a adoção de eletricidade renovável, a poupança de 197 milhões de litros de água entre 2020 e 2025 e o uso de matérias-primas alternativas e recicláveis na produção de pneus. 



Schmitz Cargobull abre centro em Santarém

A Schmitz Cargobull inaugurou o seu Centro de Serviços Partilhados em Santarém, com o objetivo de centralizar tarefas administrativas e apoiar as operações europeias do fabricante de semirreboques. 



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 de LinkedIn da ANTRAM continua a crescer e está perto de alcançar os 7 mil seguidores. O nosso sincero agradecimento a todos os que nos seguem. Continuaremos a partilhar convosco as principais tendências e notícias do sector!

Alunos visitam plataforma logística da Luís Simões no Carregado e conhecem operações em contexto real

Na manhã do dia 23 de outubro, o auditório do IPTrans acolheu uma reunião de trabalho do projeto europeu DiTL – Disabled People Inclusion and Training in Transport and Logistics (Formação e Inclusão de Pessoas com Deficiência nos Transportes e Logística).

O encontro contou com a participação dos seguintes parceiros: CR&M, Urbanos Soluções, ACT (Autoridade para as Condições do Trabalho), Freeboard, IEF, Antram, MWL, IMT, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Fundação AFID e Câmara Municipal de Loures.

Teve como principais temas:

- Apresentação dos participantes e dos dados gerais do projeto
 - Síntese dos primeiros resultados alcançados
 - Apresentação do Relatório Nacional
 - Debate e partilha de perspetivas sobre os próximos passos
- Esta sessão representou mais um importante momento de colaboração,



reflexão e planeamento conjunto, reforçando o compromisso do projeto DiTL com a inclusão de pessoas com deficiência no setor dos transportes e logística, através da formação e da cooperação europeia. O IPTrans orgulha-se de fazer parte desta iniciativa que promove igualdade de oportunidades, empregabilidade e inovação social.

Centro Tecnológico Especializado do IPTrans avança a bom ritmo e promete reforçar inovação na formação

As obras do novo Centro Tecnológico Especializado (CTE) do IPTrans continuam a decorrer a bom ritmo, aproximando cada vez mais a concretização de um espaço moderno e inovador ao serviço da formação.

Este investimento representa um passo importante para reforçar a qualidade das condições de ensino e aprendizagem oferecidas aos nossos alunos, permitindo a criação de ambientes formativos mais tecnológicos, atualizados e alinhados com as necessidades do setor dos transportes e da logística.

O futuro CTE irá disponibilizar novas salas, equipamentos especializados e infraestruturas preparadas para apoiar uma formação mais prática, inovadora e próxima da realidade profissional.

Apesar das obras ainda estarem em curso, já é possível observar progressos significativos na construção das novas instalações, que em breve irão acolher alunos, formadores e atividades formativas do IPTrans.

Com este projeto, o IPTrans reforça o seu compromisso com a qualificação de jovens e profissionais, investindo em infraestruturas que acompanham a evolução tecnológica e as exigências do mercado de trabalho.

Em breve partilharemos mais novidades sobre este importante projeto para a nossa comunidade educativa.

1.ª fase de candidatura ao CTeSP de Logística do Instituto Politécnico de Setúbal, parceria entre o IPTrans e o IPS

Se está a pensar investir no seu futuro e construir uma carreira numa área com grande procura no mercado de trabalho, esta pode ser a oportunidade certa para si!

No site do IPS pode consultar:

- * Datas das diferentes fases de candidatura ao curso
- * Prazos importantes
- * Datas das provas para Maiores de 23

Consulte todas as informações e prepare a sua candidatura. Não perca esta oportunidade!

1º ano de Gestão de Transportes e Logística em ação!

Os nossos alunos tiveram uma experiência incrível nos Armazéns da Worten, aprendendo na prática sobre logística, organização e funcionamento de uma grande empresa. Uma visita que une teoria e prática, mostrando de perto como se transformam os produtos até chegarem às nossas mãos.





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



Associação CEFCA
Ensino



Cofinanciado pela
União Europeia



Assistência Jurídica ANTRAM

**Está a par dos
seus direitos
e obrigações legais?**

**Conhece as últimas
alterações produzidas
nas regras que regulam
o setor e a atividade?**

*No âmbito do apoio e aconselhamento jurídico
que a ANTRAM presta às empresas suas associadas,
destacamos:*

- 🌱 Prestação de esclarecimentos e consultoria jurídica (presencial, via telefone ou e-mail)
- 🌱 Elaboração de informações e pareceres jurídicos
- 🌱 Análise de processos de contraordenação, elaboração de respostas e contestações a apresentar perante entidades administrativas
- 🌱 Apoio nas impugnações e recursos a apresentar em tribunal
- 🌱 Reconhecimento de assinaturas e autenticação de documentos
- 🌱 Constituição de sociedades e registos

Áreas de Intervenção:

- Acesso à atividade e ao mercado
- Contrato de transporte nacional e internacional
 - Código da estrada
 - Legislação laboral
- Contratação coletiva
 - Direito comercial

Consulte-nos

ANTRAM | Departamento Jurídico
+351 218 544 100 | juridico@antram.pt

www.antram.pt



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias