

revista

Nº 420 | jul/ago/set 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

NEXT GENERATION

4.^a edição

11 e 12 de Setembro

Palace Hotel Monte Real – Leiria

Reportagem

**9º SALÃO NACIONAL DO
TRANSPORTE**

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

9 Salão Nacional de Transportes

pág. 4

O ponto de encontro de um setor em movimento!



formação e consultoria

Projecto GreenTruck – Focus Group

Dados, Governança ESG e Capacidade de Reporte

pág. 8

Next Generation

Programa

pág. 11



associativismo

ANTRAM presente no Dia do Transportador com reflexão sobre

segurança rodoviária e o futuro do transporte de mercadorias perigosas

pág. 18

Regulamento eFTI:

Lisboa foi palco do debate europeu sobre a digitalização

pág. 20



assessoria jurídica

As recentes (e futuras) alterações em sede de Segurança Social

pág. 30

Rodar direito - Como preencher a Guia de Transporte CMR – 2ª parte

pág. 32

opinião técnica

O Regime de Tributação de Grupos de IVA em Portugal

pág. 42

notícias dos associados

pág. 54

comerciais

pág. 56

notícias IpTrans

pág. 60



Revista ANTRAM nº - 420

Diretor: Ema Leitão · **Subdiretor:** Ana Monteiro Souta · **Coordenador:** José Maria Bourbon · **Colaboradores neste número:** Ema Leitão (ANTRAM), Ana Souta (ANTRAM), Ana Paula Varela (CEO 4.Operations), Armando Miranda (ANTRAM), Catarina Filipa Cavaleiro (PwC), Cristina Matos (CET, ANTRAM), Fernando Moreira (ACT), Joana Santos (ANTRAM - estagiária), João Paulo Fonseca (INOVA+), José Encarnação, José Luís Saragoça, Leonor Castro (IPTRANS), Mónica Silva (ANTRAM), Marta Angeja (ANTRAM), João Paulo Fonseca (INOVA+), ANSR; Nelson Sousa (JLS – Transportes Internacionais, SA); · **Publicidade:** Mónica Silva - monica.silva@antram.pt · **Edição e Propriedade:** ANTRAM - Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias · **Administração, Redação e Publicidade:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - Escrit. A - 1800-142 Lisboa Tels. 218 544 100 T - internet: www.antram.pt - email: sede@antram.pt NIPC - 500 948 470 · **Serviços Regionais:** **Direção Regional do Norte:** Rua António Nicolau D'Almeida, nº45 - Escritório 3.9 4100-320 Porto - Tel.: 226 079 120 / Fax: 226 096 180 E-mail: regio.norte@antram.pt · **Direção Regional do Centro:** Estrada Nacional n.º 1, Lote 1 - 2º Esq. - Sala A - Pedrulha 3021-901 Coimbra Tel.: 239 497 940 / Fax: 239 497 948 / regio.centro@antram.pt · **Direção Regional de Lisboa:** R. Conselheiro Lopo Vaz, Lt A/B - 1800-142 Lisboa / Tel.: 218 610 370 / Fax: 218 686 428 E-mail: regio.lisboa@antram.pt · **Direção Regional do Sul:** 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

Vivemos um período marcado pela instabilidade internacional, pela volatilidade dos mercados e por desafios que continuam a testar a resiliência das empresas de transporte rodoviário de mercadorias. Foi neste contexto exigente que a ANTRAM voltou a afirmar o seu compromisso: defender os interesses do setor, transformar as preocupações do setor em resultados concretos e preparar as empresas para o futuro.

Após vários meses de trabalho, diálogo e persistência junto do Governo e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), foi finalmente concretizado o apoio extraordinário destinado a mitigar os efeitos da crise no Médio Oriente, permitindo às empresas apresentar as respetivas candidaturas.

A ANTRAM acompanhou este processo desde o primeiro momento, defendendo a necessidade de um mecanismo que compensasse o aumento dos custos de exploração, em particular dos combustíveis, provocado pela instabilidade geopolítica internacional. A concretização deste apoio constitui, por isso, um resultado importante para as empresas do transporte rodoviário de mercadorias.

Acresce que o contexto que justificou a criação desta medida permanece inalterado. A instabilidade no Médio Oriente continua a refletir-se nos mercados internacionais, mantendo elevada a incerteza e a volatilidade dos preços dos combustíveis.

Foi neste enquadramento que a ANTRAM voltou a solici-

tar ao Governo a revisão da dotação orçamental prevista para este apoio, por considerar que o montante disponível é manifestamente insuficiente para responder às necessidades das empresas elegíveis.

Esta preocupação assume particular relevância quando Espanha anunciou igualmente a continuidade dos mecanismos de apoio ao seu setor. Esta diferença de tratamento coloca as empresas portuguesas numa posição de desvantagem concorrencial num mercado ibérico cada vez mais integrado, uma realidade que não pode deixar de merecer a nossa atenção.

Mas defender o presente é apenas uma parte da nossa missão. Preparar o futuro é, hoje, uma responsabilidade igualmente incontornável.

Foi precisamente com esse objetivo que promovemos, em setembro, mais uma edição das Jornadas Next Generation ANTRAM, desafiando jovens empresários e gestores a responder a uma questão essencial: que tipo de empresas queremos liderar no futuro?

Num setor onde a tecnologia evolui rapidamente, a verdadeira diferenciação continuará a fazer-se pelas pessoas. Foi esta a premissa das Jornadas Next Generation, onde colocamos em destaque duas dimensões essenciais para o futuro das empresas: a valorização do capital humano e a capacidade de as empresas familiares assegurarem uma transição geracional sustentada.

Num contexto em que a proximidade entre família e em-

presa constitui uma importante vantagem competitiva, mas também pode gerar desafios ao nível da gestão e da tomada de decisão, debatemos novas formas de liderança e de comunicação, a prevenção e gestão construtiva de conflitos, a definição clara de responsabilidades e as boas práticas que contribuem para a continuidade e sustentabilidade das empresas ao longo das gerações.

O objetivo destas e das demais edições das Next Generation ANTRAM foi e continuará a ser proporcionar aos participantes ferramentas práticas que lhes permitam construir organizações mais resilientes, mais estratégicas na gestão dos recursos humanos, mais humanizadas na forma como valorizam as suas pessoas e mais preparadas para enfrentar os desafios das próximas gerações.

Este compromisso com o futuro prosseguirá em novembro, com a realização do 25.º Congresso ANTRAM, que voltará a reunir empresários, especialistas e decisores políticos para debater os grandes desafios do transporte rodoviário de mercadorias. O programa contará com um painel de enquadramento macroeconómico e geopolítico que terá a participação de Paulo Portas, António Costa e Silva, Miguel Morgado e Carlos Guimarães Pinto, proporcionando uma reflexão estratégica sobre os desafios económicos, sociais, laborais, ambientais e energéticos que marcam o presente e o futuro do setor.

Ao longo dos dois dias serão igualmente abordados

temas determinantes para a atividade das empresas, como a digitalização da documentação de transporte através do Regulamento eFTI, a simplificação administrativa, a competitividade do setor, os tempos de espera, os pesos e dimensões e a construção de uma visão estratégica para o transporte rodoviário de mercadorias no horizonte 2035.

Vivemos um tempo de profundas transformações. Um tempo exigente, mas também repleto de oportunidades para quem souber antecipar a mudança, investir nas pessoas e preparar as empresas para responder aos desafios de um setor em constante evolução.

A ANTRAM continuará a afirmar-se como a voz do setor junto dos decisores políticos, defendendo medidas que reforcem a competitividade das empresas, promovendo conhecimento, antecipando tendências e criando espaços de reflexão que ajudem os nossos associados a enfrentar os desafios de amanhã com maior confiança.

É essa a missão da ANTRAM: representar, defender e preparar o setor para o futuro. Porque a resposta à pergunta que lançámos nas Jornadas Next Generation – que tipo de empresas queremos liderar no futuro? – constrói-se com decisões, pessoas e visão. E a ANTRAM continuará, como sempre, ao lado das empresas nesse caminho. 

9^o SALÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

O ponto de encontro de um setor em movimento!

Nos dias 3, 4 e 5 de julho, Pombal voltou a receber o Salão Nacional do Transporte.

A 9.^a edição ficou, desde logo, marcada pela adversidade. Os danos provocados pela tempestade Kristin na Expocentro obrigaram a ANTRAM, em estreita articulação com o Município de Pombal, a encontrar, em tempo recorde, uma nova localização para o evento que este ano se realizou no Pavilhão das Atividades Económicas de Pombal. O que poderia ter comprometido a realização do Salão acabou por evidenciar a capacidade de adaptação, a resiliência e o espírito de união que caracterizam o setor na realização desta edição solidária.

Esse espírito foi também destacado por Ema Leitão, Presidente da Direção Nacional da ANTRAM: “Perante uma situação excecional, (...) mais do que superar uma dificuldade, o setor mostrou que sabe unir-se quando é necessário e que consegue transformar os desafios em oportunidades para reforçar a sua coesão”.

A cerimónia de abertura contou com a presença de Pedro Pimpão, Presidente da Câmara Municipal de Pombal, de Ema Leitão, Presidente da Direção Nacional da ANTRAM, e de Rui Pereira, Presidente da Região Centro da ANTRAM, bem como de representantes do



IMT, da PSP, da GNR e representantes autárquicos das zonas afetadas, seguindo-se a tradicional visita aos expositores. Na ocasião Pedro Pimpão destacou que o Salão Nacional do Transporte é “um sinónimo de união entre a ANTRAM e o Município de Pombal”. Percorrer o Salão foi também percorrer as diferentes perspetivas de um setor em constante evolução.

A Escola Tecnológica, Artística e Profissional de Pombal, voltou igualmente a marcar presença, reforçando a ligação entre a formação e atividade transportadora.

Os nove construtores presentes refletiram a transformação que o setor atravessa. A DAF apresentou o novo trator 100% elétrico XF e a edição limitada Esmeralda; a Ford destacou a evolução do F-MAX e o seu modelo elétrico; a Volvo apresentou o trator FH; a Scania evidenciou o veículo 760 V8 e o motor 460; a Iveco mostrou a evolução da geração 24, antecipando avanços rumo à geração 26; a MAN apresentou o trator 100% elétrico e a edição comemorativa dos 10 anos do TGE; a Renault e a Mercedes-Benz reforçaram a aposta em soluções mais eficientes e sustentáveis; e a BMC marcou presença pela 1ª vez no Salão. Em comum, os construtores evidenciaram a evolução tecnológica, a eficiência energética, a segurança e a descarbonização.

A diversidade da exposição voltou a refletir a abrangência do setor. Nos semirreboques, e soluções para o transporte. Na área das peças, pneus, equipamentos, assistência, manutenção, lubrificantes e energia, estiveram representadas diversas empresas. A inovação tecnológica e a gestão de frotas também se fizeram representar.

A confiança das empresas continua a ser um dos maiores indicadores da relevância do Salão, enquanto a Aleko, a 40 Pés, a UBSI e a Acton IT assinalaram a sua estreia, contribuindo para a renovação da amostra.

Rui Pereira, Presidente da Região Centro da ANTRAM, considerou que “chegar à 9ª edição é um marco de maturidade para o Salão, mas esta edição tem um significado especial: é uma prova de resiliência” lembrando ainda que a “união é o nosso maior ativo”.





A reflexão sobre o futuro esteve igualmente presente através da Andamur, a WOW - Women on the Way, que promoveu uma mesa-redonda dedicada ao papel da mulher no transporte rodoviário de mercadorias, contando com a participação de várias oradoras, incluindo Marta Angeja, Diretora do Centro de Estudos Técnicos da ANTRAM.

O programa integrou ainda momentos de convívio que reforçaram a proximidade entre todos os participantes. A realização de um Quiz sobre o Setor, patrocinado pela Q8 Truck, desafiou os visitantes, enquanto as Noites do Motorista, animadas pelas Bandas Hi-Fi e AS BAND, pelo DJ PHILL, pelo Graciano Ricardo, pela Vânia Marisa e pelo grupo Sons de Sicó, contribuíram para o ambiente vivido ao longo dos três dias. O tradicional porco no espeto, oferecido pela ATrans, RGA24 e pela PRIO, voltou igualmente a reunir expositores, motoristas e visitantes.

O espírito solidário que marcou esta edição, ficou simbolizado na entrega dos donativos ao Lions Clube de Pombal - Marquês de Pombal e ao Rotary Club de Pombal.

Os patrocinadores oficiais - Galp, Novobanco, Q8 Truck e Top Truck — voltaram a associar-se ao evento, reforçando o seu compromisso com o setor.

Depois de transformar um contratempo numa demonstração de



resiliência e união, o Salão Nacional do Transporte encerrou a 9.ª edição reunindo, ao longo destes três dias, mais de 70 empresas e cerca de 12500 visitantes, demonstrando que continua a ser o maior ponto de encontro do transporte rodoviário de mercadorias em Portugal.

O caminho para a 10.ª edição já começou e o desafio será, uma vez mais, inovar e reunir um setor que faz da proximidade, da capacidade de adaptação e da colaboração a sua maior força.. 🌱



Projecto GreenTruck – Focus Group

Dados, Governança ESG e Capacidade de Reporte



No passado dia 4 de julho, realizou-se a primeira sessão de Focus Group do projeto GreenTruck, dedicada ao tema «Dados, Governança ESG e Capacidade de Reporte». Um encontro que trouxe para a mesa uma das questões mais prementes do transporte rodoviário de mercadorias: a descarbonização das PME do setor e o desafio, cada vez mais urgente, de transformar dados em vantagem competitiva.

Um projeto para acelerar a transição verde

O GreenTruck ambiciona contribuir para a descarbonização das PME do transporte rodoviário de mercadorias, através da promoção de tecnologias e soluções inovadoras, da dinamização de ações de sensibilização e capacitação para práticas sustentáveis e da disponibilização de uma plataforma digital para monitorização e análise de indicadores de consumo de combustível, emissões de CO₂ e eficiência operacional. O objetivo último é claro: acelerar a transição verde e alcançar a neutralidade carbónica. Esta sessão marca o arranque de um conjunto de Focus Groups concebidos para debater e definir medidas concretas de descarbonização, articulando ações de curto, médio e longo prazo e modelos de negócio para a transição. E foi desenhada a partir de

duas bases de evidência sólidas do próprio projeto: o estudo de auscultação às empresas do setor, que recolheu respostas de 64 empresas, e o benchmarking internacional de iniciativas de descarbonização. A discussão partiu, assim, de dados reais do setor português e de aprendizagens documentadas noutros países.

O paradoxo: os dados existem, o reporte não

Porquê este tema? Porque o reporte ESG é o domínio com maior défice de maturidade identificado na auscultação. Os números falam por si: 73% das 64 empresas respondentes não elaboram qualquer tipo de reporte ESG e 70% não têm um responsável interno para a área da sustentabilidade. A barreira é, sobretudo, estrutural e de recursos humanos.

Para mais informações, contacte:

CET - Centro de Estudos Técnicos da ANTRAM

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



Marta Angeja
Diretora do Centro de Estudos
Técnicos da ANTRAM



Surge aqui o grande paradoxo do setor: os dados já existem. Cerca de 80% das empresas têm a frota totalmente monitorizada por telemetria/GPS, mas não dispõem da capacidade organizacional para transformar essa informação em indicadores e reporte estruturado. Em simultâneo, a pressão comercial intensifica-se - 36% das empresas já recebem pedidos de reporte ESG de clientes ou financiadores.

Há, contudo, razões para olhar o futuro com otimismo. A partir de 2024, assiste-se a uma viragem: um número crescente de empresas começou a preparar-se para elaborar relatórios ESG e a integrar a sustentabilidade na sua estratégia. O setor está num ponto de inflexão quanto à maturidade nesta matéria.

Quatro objetivos, uma discussão

A sessão promoveu uma discussão técnica e estratégica sobre a capacidade das empresas do setor para recolher, organizar e reportar dados de sustentabilidade. Quatro foram os grandes eixos de trabalho:

- **Diagnosticar o paradoxo dos dados** — compreender por que razão os dados já disponíveis na frota não se traduzem em reporte ESG estruturado;

- **Identificar as barreiras à governança ESG** — tempo, competências e custo face à produção de indicadores e à designação de responsáveis;
- **Validar soluções** — apoios concretos como calculadoras, modelos simplificados e certificação progressiva, mais úteis para as PME;
- **Recolher contributos para a plataforma GreenTruck**, identificando funcionalidades e requisitos que tornem o reporte ESG acessível às PME do setor.

Quem esteve à mesa

A riqueza do debate assentou na diversidade. A sessão reuniu 15 participantes, representando os principais perfis da cadeia de valor: empresas de transporte de mercadorias de dimensão PME, empresas de transporte de maior dimensão, fornecedores de tecnologia telemática e de sistemas de gestão de frota, fornecedores de combustíveis e soluções energéticas alternativas, fabricantes de veículos para o sector, auditores/consultores especializados em ESG e entidades associativas e institucionais do setor. Um cruzamento de perspetivas operacionais, tecnológicas e estratégicas que conferiu à discussão a representatividade que o tema exige.



Um roteiro para a transição

Da partilha de experiências emergiu um conjunto de recomendações para alimentar a transição verde do setor, organizadas por horizonte temporal.

No curto prazo, há ações de impacto imediato, exequíveis com os recursos já existentes nas empresas. Começa por se encarar o reporte ESG não como obrigação burocrática, mas como instrumento de decisão estratégica para escolher parceiros e projetos. A capacitação em eco-condução surge como vetor de redução imediata de consumo e emissões, através de sistemas que mostrem dados em tempo real aos motoristas - uso de inércia, travão e acelerador, entre outros. Há um caminho simplificado para as PME: iniciar o cálculo da pegada de carbono a partir de dados já existentes na contabilidade, como faturas de combustível e quilómetros, sem exigir ferramentas novas nem contratações.

No médio prazo, o caminho passa pela automatização via plataformas, com a plataforma GreenTruck a integrar dados automaticamente e a conferir selos de desempenho ambiental que diferenciem as empresas no mercado. A inteligência artificial desponta como tecnologia de elevado potencial para a gestão ESG, ao permitir integrar informação de diferentes plataformas, automatizar o tratamento de dados, gerar previsões e alertas e apoiar a decisão. Soluções de telemática capazes de prever o desgaste de componentes, identificar padrões de utilização das viaturas, avaliar a adequação dos contratos de manutenção e antecipar necessidades de intervenção unem, assim, eficiência operacional e desempenho ambiental. A transparência e a honestidade no reporte completam este horizonte, evoluindo para um modelo de transparência total que assume áreas de melhoria para gerar confiança junto de investidores e clientes internacionais.

No longo prazo, as decisões são estruturais e dependem de custo, tecnologia e infraestrutura. A escolha tecnológica da frota exige ponderar o mix — elétrico, gás, biocombustíveis, hidrogénio —



em função do custo e da eficiência operacional bem como a inclusão de viaturas de maior capacidade de carga (euromodular e dual-trailer), sem assumir uma solução única. O planeamento de infraestrutura obriga a antecipar investimentos físicos como a rede de carregamento e armazéns preparados para novas soluções evitando erros de planeamento dispendiosos.

O bilhete de entrada para o futuro

A mensagem que fica é inequívoca: a descarbonização no transporte rodoviário de mercadorias é hoje um fator de sobrevivência comercial, e não apenas uma preocupação ambiental. O setor deverá evoluir para um modelo de transparência, em que o reporte de dados fiáveis constitui o «bilhete de entrada» para contratos com grandes clientes globais. O sucesso desta transição depende da capacidade das empresas para organizar os dados que já possuem e converter essa análise em mudança de comportamentos e em escolhas tecnológicas adequadas.

Os contributos recolhidos nesta primeira sessão alimentarão as fases seguintes do projeto, designadamente a definição de medidas de curto, médio e longo prazo e o desenho das restantes componentes do GreenTruck. Mais do que uma ação pontual de auscultação, este Focus Group assume-se como um mecanismo estruturante de envolvimento do setor na transição.

A descarbonização chegou para ficar e o transporte rodoviário de mercadorias prepara-se para a liderar.. 🌱

NEXT

4.ª edição

2026

GENERATION

11 e 12 de Setembro | Palace Hotel Monte Real – Leiria

Sexta-feira, 11 de setembro

16h30 | Acolhimento de participantes

17h00 | Sessão de Abertura

17h30 | Sessão: Empresas Familiares: Como Gerir Conflitos e Preparar o Futuro

Orador convidado:

• **Manuel Nobre**

CEO @Grupo FAF

20h00 | Jantar convívio

Sábado, 12 de setembro

10h30 | Sessão: Atratividade do Setor: Como Atrair e Reter Talento

Orador convidado:

• **Francisco Matias**

Diretor de Recursos Humanos Ibéria @Sugal Group

12h15 | Encerramento

12h30 | Almoço

JORNADAS



antram
Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

Apresentação pública da Revisão da Política Energética de Portugal — o *Energy Policy Review (EPR) 2026*

No passado dia 8 de maio, a Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) promoveu, no Auditório do IAPMEI, no Campus do Lumiar, em Lisboa, a apresentação pública da Revisão da Política Energética de Portugal — o Energy Policy Review (EPR) 2026. O evento marcou a divulgação nacional de um documento elaborado no âmbito das avaliações regulares que a Agência Internacional de Energia (AIE) realiza aos países membros, com o objetivo de analisar a evolução dos respetivos setores energéticos e formular recomendações de política de energia e clima.

O relatório da Agência Internacional de Energia identifica o setor dos transportes como o principal emissor de gases com efeito de estufa associados à energia em Portugal e defende uma aceleração da eletrificação como eixo prioritário da transição climática. Contudo, quando esta abordagem é aplicada ao TRM, levantam-se questões fundamentais sobre viabilidade operacional, capacidade financeira das empresas e adequação das infraestruturas existentes.

A eletrificação dos transportes: uma receita que não serve o Transporte Rodoviário de Mercadorias (TRM)

A Agência Internacional de Energia (AIE) apresentou a sua Revisão da Política Energética de Portugal 2026 identificando o setor dos transportes como o maior emissor de gases com efeito de estufa associados à energia no país — 54% em 2024 — e defendendo a aceleração da eletrificação como resposta prioritária. O diagnóstico é legítimo. A solução, porém, ignora de forma preocupante as realidades estruturais, operacionais e financeiras do transporte rodoviário de mercadorias, tratando um setor profundamente heterogêneo como se fosse um problema homogêneo com uma resposta única.

Uma visão centrada no ligeiro que não se transfere para o pesado

As recomendações da AIE para os transportes centram-se essencialmente nos veículos ligeiros de passageiros: apoio à compra de elétricos usados, expansão da rede urbana de carregamento, transferência modal para ferrovia e transportes públicos. São medidas razoáveis para a mobilidade urbana e para o automóvel privado. Mas aplicar



Energy Policy Review Portugal 2026



esta lógica ao transporte de mercadorias em longa distância é um erro de categoria que o próprio relatório não clarifica.

O documento reconhece que o transporte rodoviário representa cerca de 40% do consumo final de energia do setor dos transportes, com o diesel como combustível dominante tanto em veículos de passageiros como em pesados de mercadorias. No entanto, ao formular recomendações, a AIE trata toda a descarbonização rodoviária como um continuum, sem estabelecer distinções operacionais entre segmentos radicalmente diferentes. Um veículo pesado de mercadorias em longa distância não é um automóvel maior — é uma categoria distinta, com exigências de autonomia, tempos de operação e ciclos de carregamento que a tecnologia de bateria disponível hoje não consegue satisfazer de forma economicamente viável.

A rede de carregamento não foi desenhada para pesados

O relatório da AIE refere que Portugal dispõe de “uma rede de carrega-

mento bem desenvolvida ao longo dos principais corredores de transporte”. Esta afirmação, verdadeira para veículos ligeiros, é enganadora quando aplicada ao TRM.

A rede existente não foi dimensionada para camiões: não dispõe de potências de carregamento adequadas para baterias de veículos pesados (que exigem carregadores de centenas de quilowatts), nem de espaços físicos compatíveis com a paragem e descanso obrigatórios de condutores profissionais, nem de capacidade técnica para suportar múltiplos pesados em carga simultânea. Construir essa infraestrutura de raiz exige um investimento de escala que não está planeado nem financiado.

A isto acresce uma contradição que o próprio relatório expõe: a capacidade e a flexibilidade da rede elétrica nacional já “não estão a acompanhar” o ritmo necessário. O documento admite que estrangulamentos na rede de transporte e distribuição estão a afetar os prazos de ligação do lado da produção e da procura, e que a falta de



planeamento proactivo poderá aumentar os custos e a dificuldade de cumprir as metas climáticas. Se a rede já está sob pressão pela eletrificação de ligeiros e pelo crescimento das energias renováveis, como sustentará a eletrificação intensiva de uma frota de pesados que opera 24 horas por dia em ciclos de alta potência?

O Setor não tem capacidade financeira para a transição

O relatório reconhece explicitamente que Portugal enfrenta salários médios cerca de 40% abaixo da média europeia e níveis de pobreza energética bastante acima dessa média. Reconhece ainda que as PME — que constituem a esmagadora maioria do tecido empresarial do transporte rodoviário de mercadorias nacional — enfrentam “constrangimentos estruturais relacionados com escala, competências e acesso a capital”. Esta descrição aplica-se com precisão cirúrgica ao setor do TRM em Portugal.

A aquisição de um veículo pesado elétrico representa um investimento que pode ser duas a três vezes superiores ao de um equivalente a diesel, sem que existam mecanismos de financiamento adequados, esquemas de leasing acessíveis ou programas de incentivo específicos para esta categoria. O relatório não inclui qualquer recomendação direcionada ao TRM no que respeita a apoios à renovação de frota — uma omissão que não é neutra, é penalizadora para um setor economicamente frágil que não tem alternativa tecnológica viável a custo comportável.

A ferrovia de mercadorias não é uma alternativa imediata

O relatório da AIE apela a que Portugal transfira o transporte de mercadorias da “frota de camiões dependente do diesel para a rede ferroviária altamente eletrificada”. A orientação estratégica de longo prazo é correta. O problema é o hiato entre a ambição e a realidade operacional de curto e médio prazo.

O próprio documento reconhece que o Plano Nacional Ferroviário, aprovado em 2025, estabelece metas de longo prazo para que o comboio transporte 40% das mercadorias — mas apenas em 2050. A rede ferroviária de mercadorias em Portugal apresenta limitações crónicas de capacidade, frequência, terminais de carga e capilaridade. E a última milha continuará, inevitavelmente, a ser feita por estrada. Transferir a responsabilidade da descarbonização para a ferrovia sem um plano concreto de investimento, calendarização e financiamento não é uma solução — é um adiamento com custos reais para o setor.

O que o relatório não diz sobre o TRM

Há um conjunto de abordagens que a AIE menciona noutros contextos do relatório mas não aplica ao TRM, apesar de serem as mais adequadas a este segmento:

O próprio relatório reconhece o papel do biometano em “setores difíceis de eletrificar”, recomendando inclusivamente investimentos direcionados para indústrias específicas e apostando na sua produção e consumo em clusters geográficos locais. O TRM de longa distância é precisamente um setor difícil de eletrificar e o biometano, tal como os combustíveis sintéticos e o hidrogénio verde, são vetores energéticos que deveriam ter peso equivalente nas políticas públicas dirigidas a este segmento.

O documento defende também explicitamente que os caminhos de descarbonização industrial devem ser “adaptados a diferentes subsectores”. Esta lógica de diferenciação, aplicada com rigor à indústria, deveria ser aplicada com igual rigor ao setor dos transportes, distinguindo entre ligeiros de passageiros, veículos comerciais ligeiros, pesados urbanos de distribuição e pesados de longa distância.

Uma política séria exige reconhecer as diferenças

Não se questiona a urgência da descarbonização dos transportes. O que se questiona é a adequação das soluções propostas à realidade específica do TRM.

Uma política energética séria para este setor exige, antes de mais, reconhecer que a eletrificação plena a baterias não é, neste momento, tecnicamente nem economicamente viável para o grosso da operação de TRM em Portugal. Exige uma abordagem tecnologicamente neutra, como o próprio relatório preconiza para outros setores. Exige incentivos financeiros adaptados à dimensão e às margens das empresas do setor. Exige uma infraestrutura de carregamento e abastecimento alternativo concretamente planeada e financiada. E exige calendários realistas que não condenem um setor essencial à economia nacional a uma transição impossível de cumprir no prazo e nas condições em que é apresentada.

Pedir ao TRM que siga o mesmo roteiro do automóvel elétrico urbano não é ambição climática; é desconhecimento operacional. E aplicar ao setor uma solução desenhada para outro problema é, no mínimo, uma política incompleta. 🌱



CONGRESSO ANTRAM

EPIC SANA Algarve
13 e 14 de novembro de 2026

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

Inscreva-se já no site da ANTRAM

Esteja atento. Em breve daremos mais novidades.

ANTRAM acompanha apresentação da nova Alfândega de Sines

A ANTRAM esteve presente na cerimónia de apresentação da nova Alfândega de Sines, que decorreu no dia 9 de junho, no Auditório da Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS), numa iniciativa que assinala um novo passo no reforço da capacidade operacional e logística daquele complexo portuário.



A Associação esteve representada por Adelino Almendra, Vice-Presidente da Direção Nacional da ANTRAM, que participou num momento que reuniu representantes do Governo, da Autoridade Tributária e Aduaneira, das autoridades portuárias e de diferentes entidades ligadas ao ecossistema marítimo-portuário, logístico e industrial.

A criação da Alfândega de Sines surge como resposta à crescente relevância estratégica do Porto de Sines no contexto do comércio internacional e das cadeias logísticas globais, permitindo dotar este importante pólo económico de uma estrutura aduaneira autóno-

ma, ajustada à dimensão e evolução da sua atividade.

Até agora integrado como delegação da Alfândega de Setúbal, Sines passará a contar com uma estrutura própria, com reforço organizacional e capacidade dedicada à gestão dos processos aduaneiros associados ao movimento de mercadorias.

Para o setor do transporte rodoviário de mercadorias, esta evolução representa um desenvolvimento relevante, considerando o papel determinante que o Porto de Sines assume enquanto plataforma de entrada e saída de bens, de ligação aos mercados in-

ternacionais e de articulação com diferentes cadeias de abastecimento.

A maior proximidade e especialização dos serviços aduaneiros poderá contribuir para uma maior eficiência dos procedimentos, redução de constrangimentos operacionais e melhoria da capacidade de resposta às necessidades das empresas que dependem de operações logísticas cada vez mais rápidas, previsíveis e integradas.

Num contexto em que a competitividade das cadeias logísticas depende não apenas da capacidade de transporte, mas também da eficiência de todos os pontos de ligação do processo, o reforço das estruturas associadas ao Porto de Sines assume importância estratégica para a economia nacional e para todos os agentes envolvidos no movimento de mercadorias.

A participação da ANTRAM nesta cerimónia reforça o compromisso da Associação em acompanhar de perto os principais desenvolvimentos que influenciam o setor, promovendo o diálogo institucional e contribuindo para a construção de condições que permitam às empresas de transporte responder aos desafios atuais e futuros. 🌱

Encontro de Transportadores da Região Sul

No passado dia 9 de maio, a Direção Regional do Sul da ANTRAM promoveu mais uma iniciativa de convívio destinada aos seus associados, reunindo profissionais do setor do transporte rodoviário de mercadorias no Kartódromo Internacional do Algarve, em Portimão, para uma animada Prova de Karting & Almoço Convívio.

Apesar da ameaça de chuva ter marcado o início da jornada, os bons ventos do barlavento algarvio acabaram por proporcionar as condições ideais para a realização de uma excelente corrida, num ambiente pautado pela boa disposição, energia contagiante e forte espírito de camaradagem entre todos os participantes.

O traçado técnico e desafiante do Kartódromo Internacional do Algarve, reconhecido pelas suas curvas rápidas, zonas de travagem exigentes e constantes variações de ritmo, colocou à prova a perícia e competitividade das 24 equipas

participantes, proporcionando momentos de grande emoção e saudável rivalidade ao longo de toda a competição.

No final da prova, destaque para as equipas vencedoras desta edição:

1.º Lugar – MULTI - SERVIÇOS TERRAPLANA-GENS RAMOS, LDA

Pedro Ramos e Pedro Rodrigues

2.º Lugar – GONCALVES & DUARTE - TRANSPORTES, LDA

Luís Jesus e Pedro Correia

3.º Lugar – ABEL OLIVEIRA CARRASQUINHO, SA

Nuno Guerreiro e André Alves

Mais do que a vertente competitiva, a iniciativa voltou a afirmar-se como um importante momento de reforço das relações entre empresários e profissionais do setor, promovendo o networking, a partilha de experiências e os valores do associativismo que caracterizam a atividade da ANTRAM.

O convívio prolongou-se durante o almoço

realizado num restaurante local, onde familiares dos pilotos também se associaram ao encontro, contribuindo para um ambiente descontraído, marcado pelo espírito de união, amizade e desportivismo.

A Direção Regional do Sul contou igualmente com o apoio dos seus parceiros habituais — ABMN, ACRV, Prio, Renault e Scania — entidades às quais é dirigido um especial agradecimento pelo apoio dado a esta iniciativa e pelo contributo prestado para o sucesso do evento.

A ANTRAM felicita ainda a Direção Regional do Sul e todos os seus colaboradores pela excelente organização de mais um encontro que reforça a proximidade entre associados e evidencia a importância do espírito associativo no setor do transporte rodoviário de mercadorias. 🌱

ANTRAM marca presença em reunião da Comissão Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas

A ANTRAM participou, no passado dia 3 de junho, na 86.ª Sessão Plenária da Comissão Nacional do Transporte de Mercadorias Perigosas (CNTMP), realizada nas instalações do IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes.

O encontro reuniu representantes de diversas entidades públicas e privadas com responsabilidade direta na segurança e evolução deste setor estratégico.

A sessão constituiu um espaço relevante de diálogo técnico e institucional, onde foram abordados temas essenciais como a evolução da regulamentação nacional e internacional, a interpretação dos regulamentos atualmente em vigor e as propostas de atualização do quadro normativo aplicável ao transporte de mercadorias perigosas.

Num contexto marcado por exigências crescentes e permanente adaptação, a CNTMP assume um papel determinante na promoção das melhores práticas.

A participação da ANTRAM reforça o compromisso do setor empresarial em contribuir para um transporte mais seguro, eficiente e alinhado com os mais elevados padrões internacionais. 🌱



ANTRAM presente no Dia do Transportador com reflexão sobre segurança rodoviária e o futuro do transporte de mercadorias perigosas

A ANTRAM marcou presença no “Dia do Transportador”, uma iniciativa promovida pela EPCOL – Empresas Portuguesas de Combustíveis e Lubrificantes, que decorreu no dia 30 de junho, na Fundação Oriente, em Lisboa, reunindo representantes do setor, entidades públicas e especialistas para uma reflexão sobre os principais desafios associados ao transporte rodoviário de mercadorias, em particular no segmento das mercadorias perigosas.



A sessão contou com a participação institucional da Presidente da ANTRAM, Ema Leitão, no painel dedicado ao tema “Segurança Rodoviária e Transporte de Mercadorias Perigosas em Portugal: Desafios e Responsabilidades”, que reuniu diferentes perspetivas sobre uma matéria central para o futuro do setor.

Num contexto de crescente exigência operacional, transformação tecnológica e necessidade de reforço da sustentabi-

lidade económica das empresas, a segurança rodoviária continua a assumir-se como uma prioridade estratégica para o transporte rodoviário de mercadorias. A discussão promovida no evento destacou a importância de uma abordagem integrada, onde pessoas, empresas, tecnologia, formação e fiscalização desempenham papéis complementares. O fator humano esteve no centro da reflexão. No transporte rodoviário de mer-

cadorias, o motorista continua a ser uma peça fundamental de toda a operação, assumindo diariamente decisões críticas que influenciam a segurança, a eficiência e a qualidade do serviço prestado. A valorização da profissão, o reforço das competências e a aposta numa formação adequada às novas exigências do mercado surgem, assim, como elementos essenciais para garantir um setor mais preparado e resiliente. Este tema esteve também



epcol

EMPRESAS PORTUGUEAS
DE COMBUSTÍVEIS
E LUBRIFICANTES

Energia em evolução

presente na intervenção que antecedeu o debate, conduzida por Luís Ventura, da ECE – Formação & Consultoria, subordinada ao tema “Motorista: Competência e Valorização”. A apresentação destacou a importância de reconhecer o motorista profissional como um ativo estratégico, reforçando que a evolução tecnológica e a utilização de dados podem contribuir para uma gestão mais preventiva do risco, sem substituir o papel determinante dos profissionais que diariamente asseguram as operações.

A utilização de informação operacional e de novas ferramentas tecnológicas foi igualmente apontada como uma oportunidade para evoluir de uma abordagem reativa para uma abordagem preventiva da segurança. A análise de dados,

quando devidamente estruturada, pode apoiar a identificação de padrões, antecipar riscos e contribuir para decisões mais informadas por parte das empresas.

Outro dos temas em destaque foi a necessidade de uma articulação mais eficaz entre formação, regulação e fiscalização. A segurança rodoviária exige uma atuação equilibrada, que combine prevenção, sensibilização e cumprimento das regras, promovendo comportamentos mais seguros e garantindo condições de concorrência justa entre todos os operadores.

A existência de infraestruturas adequadas, nomeadamente parques seguros para veículos pesados, continua também a ser uma preocupação relevante para o setor. A falta de locais apropriados para descanso dos motoristas tem impacto di-

reto nas condições de trabalho, na segurança das pessoas e das mercadorias e na própria atratividade da profissão.

A participação da ANTRAM neste encontro reforça o compromisso da Associação em contribuir para uma reflexão permanente sobre os desafios do transporte rodoviário de mercadorias, promovendo o diálogo entre empresas, entidades públicas e restantes intervenientes do setor.

Num momento em que o transporte enfrenta mudanças profundas, a segurança continuará a depender de uma conjugação equilibrada entre investimento, conhecimento, inovação e valorização das pessoas. Porque, apesar da evolução tecnológica, continua a existir um elemento central em cada operação: o profissional que está ao volante. 



#DestinoCompartilhado

reciva
Driving solutions

Gestão **inteligente**
para o **transporte moderno**

Controlo total
Redução de custos
Conectividade
Suporte local

Toll Specialist	Tax Refund	All 4Driving	Posting of workers
			

Regulamento eFTI: Lisboa foi palco do debate europeu sobre a digitalização

O regulamento europeu eFTI (*electronic Freight Transport Information*), que entrará em vigor em julho de 2027, esteve no centro de um encontro internacional realizado em Lisboa entre os dias 11 e 13 de maio, que reuniu líderes europeus, decisores públicos e representantes do setor dos transportes e da logística. A Comissão Europeia estima que as novas regras possam gerar poupanças globais de cerca de mil milhões de euros por ano, com reduções que podem atingir os 30% dos custos operacionais das empresas.



O regulamento, de aplicação direta em todos os Estados-Membros, criará um quadro comum para a troca eletrónica de informações no transporte de mercadorias, permitindo às empresas portuguesas substituir a documentação em papel por informação digital. A partir de 9 de julho de 2027, as autoridades de fiscalização de todos os Estados-Membros da União Europeia serão obrigadas a aceitar dados eletrónicos partilhados através de plataformas eFTI certificadas. A implementação deverá ainda facilitar a partilha de informações entre empresas, tornando os processos logísticos mais eficientes, seguros e padronizados. Em Portugal, a adoção do eFTI representa uma oportunidade estratégica para modernizar o setor e reforçar a competitividade das empresas nacionais, num contexto de forte concorrência internacional, crescente pressão sobre custos e incerteza geopolítica.

Lisboa recebeu reunião técnica interna-



Adelino Almendra, vice-presidente da ANTRAM

cional do projeto eFTI4EU

Nos dias 11 e 12 de maio, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), em Lisboa, acolheu uma reunião técnica internacional do projeto eFTI4EU, financiado pela União Europeia, dedicada à implementação do regulamento em todos os Estados-Membros e aos seus impactos económicos e operacionais. O encontro reuniu representantes de vários países europeus e da Comissão Europeia na sede da entidade

nacional responsável pela coordenação da implementação do eFTI em Portugal, reafirmando o papel central do IMT nesta transição para a troca eletrónica de informações. No dia seguinte, 13 de maio, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) foi palco de um Dia Aberto dedicado ao eFTI e à digitalização do transporte de mercadorias. A iniciativa contou com especialistas nacionais e internacionais, decisores públicos e representantes empresariais, que debateram os



principais avanços, desafios e oportunidades desta transformação digital.

ANTRAM presente no debate sobre os desafios da digitalização

Adelino Almendra, vice-presidente da ANTRAM, participou como orador na mesa redonda dedicada ao tema “Os desafios da digitalização na perspetiva empresarial”, onde foram abordados temas como o estado atual da digitalização nas cadeias logísticas, a compatibilização entre sistemas existentes e futuras plataformas eFTI, o impacto esperado na redução de encargos administrativos, as oportunidades de acesso a novos mercados na União Europeia, o contributo do eFTI para o transporte combinado e multimodal, e as necessidades específicas das PME na transição digital.

Uma ferramenta estratégica para empresas mais competitivas

Entre partilhas técnicas, demonstrações e de-

bates estratégicos, ficou evidente que a adoção do eFTI representa um passo decisivo para reforçar a eficiência e a interoperabilidade do setor, em linha com as prioridades europeias. Para as empresas portuguesas, acompanhar esta transformação não é opcional — é essencial para garantir competitividade e conformidade regulatória. A substituição dos processos em papel pela digitalização da documentação de transporte representa uma mudança estrutural com impacto direto na operação das empresas. Para além da redução de custos com impressão, arquivo e gestão manual de documentos, os operadores passarão a beneficiar de operações mais ágeis, com partilha de informação em tempo real, menos erros administrativos, maior produtividade e tempos de inspeção mais curtos. Num cenário de crescente volatilidade internacional, o Regulamento eFTI afirma-se igualmente como um instrumento

estratégico para reforçar a resiliência das cadeias de abastecimento, ao aumentar a visibilidade do transporte de mercadorias e permitir respostas mais rápidas a crises como pandemias, conflitos ou disrupções energéticas. A simplificação das operações transfronteiriças e a redução de barreiras administrativas contribuirão ainda para um mercado europeu mais equitativo, com benefícios concretos para as pequenas e médias empresas no acesso ao comércio internacional.

Os trabalhos em Lisboa deixaram também em evidência os desafios que se seguem: a capacitação do mercado, a interoperabilidade com os sistemas nacionais existentes e a definição de um Plano Nacional para o Transporte de Mercadorias e Logística. O IMT reafirmou o seu compromisso em coordenar esta transição digital, promovendo a colaboração entre todos os intervenientes do ecossistema. 

Missão Solidária

Ação de Responsabilidade Social & Team Building ANTRAM

A ANTRAM reforçou, no passado dia 25 de maio, o seu compromisso com a responsabilidade social e com a valorização do espírito de equipa através da realização da iniciativa “Missão Solidária”, promovida em parceria com a Sol sem Fronteiras.

A ação reuniu os colaboradores da Associação numa jornada marcada pela solidariedade, cooperação e envolvimento coletivo em prol de comunidades em situação de maior vulnerabilidade.

A iniciativa decorreu no Hotel Seminário Torre d’Aguilha, em São Domingos de Rana, e integrou o programa anual de team building da ANTRAM, conciliando momentos de convívio interno com uma vertente de impacto social concreto. O principal objetivo passou pela participação ativa dos colaboradores em atividades de produção e embalamento de artigos da Prenda Solidária, contribuindo diretamente para projetos de apoio humanitário e social dinamizados pela Sol sem Fronteiras.

O programa teve início durante a manhã, com a concentração dos participantes nas instalações dos Serviços Centrais da ANTRAM, seguindo-se a deslocação conjunta até ao local da atividade. Já no espaço do evento, os colaboradores participaram num briefing inicial e na formação das equipas de trabalho, dando posteriormente início às tarefas de produção e embalamento.

Ao longo da ação, os participantes tiveram oportunidade de colaborar de forma próxima e dinâmica, reforçando laços interpessoais, promovendo a entreaajuda e desenvolvendo o espírito de cooperação entre equipas. Para além da componente solidária, a iniciativa permitiu igualmente criar um momento de partilha e proximidade entre colaboradores de diferentes áreas da Associação.

O almoço convívio constituiu outro dos

momentos marcantes da jornada, proporcionando um ambiente informal de interação e fortalecimento das relações internas, num contexto diferente do habitual ambiente profissional.

Com esta iniciativa, a ANTRAM voltou a afirmar a importância da responsabilidade social enquanto valor integrante da sua cultura organizacional, demonstrando que o envolvimento coletivo pode traduzir-se em contributos concretos para quem mais necessita. Simultaneamente, a ação evidenciou a relevância das atividades de team building enquanto ferramenta de coesão interna, motivação e reforço do sentimento de pertença entre colaboradores.

A “Missão Solidária” representou, assim, um momento de união, compromisso e cidadania ativa, deixando uma marca positiva junto de todos os participantes e das comunidades apoiadas. 



ANTRAM participou no Workshop Nacional do projeto CO2nstruct dedicado à economia circular e neutralidade climática

A ANTRAM marcou presença no Workshop Nacional do projeto CO2nstruct, promovido pelo Laboratório Nacional de Energia e Geologia (LNEG), que decorreu no dia 23 de junho, no Centro Cultural de Belém, em Lisboa.

O encontro reuniu representantes da indústria, associações empresariais, entidades públicas e comunidade científica para apresentação dos principais resultados do projeto e para um debate alargado sobre os desafios e oportunidades associados à transição para uma economia mais circular e à concretização dos objetivos de neutralidade climática.

Em representação da ANTRAM, participou Adelino Almendra, Vice-presidente da Direção Nacional, numa mesa redonda onde foram abordados os impactos que a evolução dos modelos circulares poderá ter no setor do transporte rodoviário de mercadorias.

A participação da Associação centrou-se na reflexão sobre o papel estratégico da logística e do transporte na implementação de soluções de economia circular, nomeadamente através da gestão eficiente de fluxos de materiais reutilizados e reciclados, bem como nos desafios que a descarbonização das frotas coloca às empresas transportadoras.

Durante o debate foram ainda discutidas questões relacionadas com a possível evolução da procura por serviços de transporte num contexto de maior circularidade, a adaptação das operações logísticas às novas exigências ambientais e o contributo que uma logística mais eficiente poderá representar para acelerar a transição climática.

A presença da ANTRAM neste evento reforça o compromisso do setor com a discussão dos caminhos para uma mobilidade de mercadorias mais sustentável e com o acompanhamento das transformações que estão a marcar as cadeias de valor nacionais e europeias. 



Três décadas de visão,
ação e impacto global.

apcer30i

ANTRAM marca presença nas comemorações dos 30 anos da APCER

A ANTRAM associou-se às comemorações dos 30 anos da APCER, uma data que assinala um percurso de três décadas dedicado à certificação, avaliação e valorização das boas práticas de gestão nas organizações.

Ao longo da sua história, a APCER afirmou-se como uma entidade de referência na promoção da confiança entre organizações e na adoção de modelos de gestão assentes no rigor, na evidência e na melhoria contínua, acompanhando a evolução de diferentes setores de atividade em Portugal e além-fronteiras.

A certificação e a qualificação dos processos assumem também um papel relevante no setor do transporte rodoviário de mercadorias, onde a exigência crescente ao nível da segurança, eficiência operacional e sustentabilidade tem vindo a reforçar a importância de práticas de gestão estruturadas e reconhecidas.

A relação institucional entre a ANTRAM e a APCER tem acompanhado este caminho, com um compromisso comum na valorização das organizações e na promoção de padrões de maior profissionalização.

Nesta ocasião, a ANTRAM felicita a APCER pelo seu 30.º aniversário, reconhecendo o contributo dado ao longo destas três décadas para o desenvolvimento e credibilização das empresas, e deseja a continuidade de um percurso marcado pela competência, inovação e capacidade de resposta aos desafios futuros. 

“Juntos pela Saúde Mental no Trabalho”

A campanha europeia chega em outubro

Em outubro, a Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho (EU-OSHA) lança a nova edição da campanha “Locais de Trabalho Seguros e Saudáveis”, desta vez sob o tema “Juntos pela Saúde Mental no Trabalho”. Em Portugal, a ACT – Autoridade para as Condições do Trabalho, enquanto Ponto Focal Nacional da EU-OSHA, será a entidade responsável pela sua execução.

A saúde mental no trabalho é hoje uma prioridade incontornável. O stress, o esgotamento, o assédio e a pressão constante afetam cada vez mais trabalhadores em todos os setores — e o transporte rodoviário não é exceção. Longas horas ao volante, isolamento, pressão de prazos e exposição permanente a condições adversas tornam os motoristas profissionais um grupo particularmente vulnerável a riscos psicossociais.

A campanha tem como missão sensibilizar empregadores e trabalhadores para o impacto destes riscos e promover a criação de ambientes de trabalho mais favoráveis, inclusivos e mentalmente saudáveis. As cinco áreas prioritárias em que se concentra são:

- Avaliação e gestão dos riscos psicossociais
- Assédio, assédio sexual e violência no trabalho
- Riscos físicos e o seu impacto na saúde mental
- Riscos psicossociais no setor da saúde e da assistência social
- Apoio à saúde mental no trabalho

Falar de saúde mental ainda carrega, em muitos contextos profissionais, um estigma desnecessário. Esta campanha é também um convite a mudar essa cultura e a reconhecer que cuidar do bem-estar mental dos trabalhadores não é um sinal de fraqueza organizacional, mas sim um investimento na produtividade, na retenção de talento e na qualidade das relações de trabalho.

Os detalhes da campanha encontram-se disponíveis no portal da ACT. 



Informar está sempre em primeiro lugar!

www.antram.pt

Campanha Ibérica 2026–2027

“Proteger quem trabalha num clima em mudança”



O clima está a mudar e os locais de trabalho também têm de mudar com ele.

Foi com esta premissa que, no passado dia 26 de maio, as inspeções do trabalho de Portugal e Espanha lançaram em conjunto a Campanha Ibérica “Proteger quem trabalha num clima em mudança”, uma iniciativa inédita que coloca no centro da agenda laboral um tema cada vez mais premente: o impacto das alterações climáticas nas condições de trabalho.

Para o setor do transporte rodoviário de mercadorias - cujos profissionais estão diariamente expostos às mais variadas condições meteorológicas -, esta campanha tem uma relevância particular. Ventos fortes, chuvas intensas, queda de neve, trovoadas, descargas elétricas e ondas de calor deixaram de ser eventos excecionais para se tornarem riscos reais e recorrentes no dia-a-dia de quem trabalha na estrada.

Durante um ano, entre maio de 2026 e maio de 2027, serão desenvolvidas ações de informação, visitas inspetivas específicas

e disponibilizados materiais de apoio, com o objetivo de reforçar o conhecimento e a capacidade de resposta de empresas e trabalhadores. A meta é clara: promover a adoção de medidas de prevenção e proteção que tornem os ambientes de trabalho mais seguros e saudáveis, mesmo perante um clima cada vez mais imprevisível.

A iniciativa é promovida pela ACT – Autoridade para as Condições do Trabalho, em parceria com a Inspección de Trabajo y Seguridad Social espanhola, e conta com a colaboração do Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. A dimensão ibérica da campanha é, em si mesma, um sinal positivo: os dois países reconhecem que este é um desafio partilhado que exige respostas coordenadas.

A ANTRAM acompanha com atenção esta iniciativa e encoraja os seus associados a tirarem partido dos materiais e recursos que serão disponibilizados ao longo da campanha, disponíveis no portal da ACT. 



CONTAMOS CONSIGO!

7 e 8

NOVEMBRO 2026

MANGUALDE

ANTRAM em festa!

Muitos parabéns aos colaboradores ANTRAM que durante o 3º trimestre de 2026 completaram mais um “ano de casa”.

Data	Colaborador	Antiguidade
1 Julho	Carlos Oliveira – Região de Lisboa	36 Anos
18 Julho	Isabel Torres – Serviços Centrais	37 Anos
16 Agosto	Rita Sena – Serviços Centrais	9 Anos
1 Setembro	Armando Miranda – Região Centro	30 Anos
1 Setembro	Marta Angeja – Serviços Centrais	2 Anos
12 Setembro	Teresa Melo – Região de Lisboa	38 Anos
19 Setembro	Rui Avelino – Serviços Centrais	38 Anos

Obrigado por fazerem parte da GRANDE equipa ANTRAM!

A Comunidade ANTRAM continua a crescer

A cada novo trimestre, destacamos as empresas que passam a integrar a ANTRAM, reforçando a confiança que depositam na nossa capacidade de representar, apoiar e dinamizar o transporte rodoviário de mercadorias. A sua adesão demonstra o reconhecimento do papel da ANTRAM: proteger os interesses do setor, promover a competitividade, valorizar a atividade e contribuir para um futuro mais robusto, inovador e sustentável.

A todas as empresas que agora se juntam a nós, damos as boas-vindas a uma comunidade que cresce com determinação e propósito, unida pela ambição de elevar o setor e levá-lo ainda mais longe.

DÃO TRANSPORTES E LOGISTICA LDA
DISTANCIA A VAPOR TRANSPORTES UNIPessoal LDA
ECOCOELHO - GESTÃO DE RESIDUOS, UNIPessoal, LDA
EPIMENIO MURILHAS-TRANSPORTES MAT CONSTRUCAO, LDA
J & S APOLINARIO LDA
JOAQUIM MARTINS DA SILVA, LDA
JOSE FARIA & FERREIRA LDA
LQSTC - LOGISTICS QUALITY SERVICES PORTUGAL, UNIPessoal, LDA
MILHAS IMPERIOSAS - TRANSPORTES UNIPessoal LDA
MINUTO CAMPESTRE, LDA
MINUTOSTOTAIS LDA

NELSON MANSO - SERVIÇOS & TRANSPORTES UNIPessoal LDA
REGRESSOPIONEIRO - TRANSPORTES UNIPessoal LDA
ROCHA & ALINE ALVES LDA
SAVV, UNIPessoal LDA
TCC - TRANSPORTADORA CENTRAL CASTELEJO - TRANSP NAC
E INTERNACIONAIS, LDA
TIAGO MIGUEL CAROLA GONÇALVES - UNIPessoal LDA
TRANSPORTES SISA UNIPessoal LDA

SCANIA



SUPER MOTOR **SUPER SUSTENTÁVEL** **SUPER RENTÁVEL**



Entre para
saber mais.



SCANIA

ANTRAM participa na Cerimónia Militar Comemorativa do XVII Aniversário da Unidade Nacional de Trânsito

No âmbito da relação institucional de proximidade que tem vindo a ser construída entre a ANTRAM e a Guarda Nacional Republicana (GNR), a Associação marcou presença na Cerimónia Militar Comemorativa do Dia da Unidade, que assinalou o 17.º aniversário da Unidade Nacional de Trânsito (UNT).

A cerimónia realizou-se no dia 1 de julho, na Praça Cerimonial do Pavilhão de Portugal, em Lisboa, reunindo representantes da GNR, entidades públicas, forças e serviços de segurança e diversas organizações convidadas.

Enquanto unidade especializada da GNR, a Unidade Nacional de Trânsito desempenha uma missão essencial na promoção da segurança rodoviária, através da fiscalização, da prevenção e da uniformização de procedimentos no domínio do trânsito, contribuindo diariamente para a proteção de pessoas e bens nas estradas portuguesas.

A sessão constituiu igualmente um momento de reflexão sobre os desafios da segurança rodoviária e sobre a importância de uma atuação assente na prevenção, na proximidade e na sensibilização dos utilizadores da via pública, reforçando o compromisso coletivo com a redução da sinistralidade e a proteção da vida humana.

As comemorações ficaram ainda marcadas por um momento de homenagem aos militares da especialidade de Trânsito que perderam a vida no cumprimento da sua missão, num tributo ao serviço, à dedicação e ao sentido de dever que continuam a caracterizar a atuação da Unidade Nacional de Trânsito.

A participação da ANTRAM nesta cerimónia reafirma o compromisso da Associação em manter uma estreita colaboração institucional com as entidades responsáveis pela segurança rodoviária, promovendo o diálogo e a cooperação em matérias fundamentais para o setor do transporte rodoviário de mercadorias e para uma mobilidade mais segura. 🚗



Síntese legislativa

Portaria n.º 301-A/2026, de 17 de julho

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

Portaria n.º 296-B/2026, de 15 de julho

Procede à segunda alteração à Portaria n.º 86-A/2026/1, de 20 de fevereiro, que regulamentou 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».

Portaria n.º 286-A/2026, de 3 de julho

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

Portaria n.º 281-A/2026, de 29 de junho

Estabelece o Sistema de Apoio à Produção de Hidrogénio Renovável e de Outros Gases Renováveis.

Declaração de Retificação n.º 23/2026, de 26 de junho

Retificação do Decreto-Lei n.º 110-A/2026, de 3 de junho, que cria um apoio extraordinário e temporário aos operadores de transporte de mercadorias por conta de outrem e reforça o Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros.

Portaria n.º 266/2026, de 18 de junho

Fixa os procedimentos necessários à aplicação da medida excecional de diferimento do pagamento das contribuições à segurança social, prevista no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 110-A/2026, de 3 de junho.

Portaria n.º 263-A/2026/1, de 12 de junho

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

Decreto-Lei n.º 114/2026, de 8 de junho

Altera o Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir.

Decreto-Lei n.º 113/2026, de 8 de junho

Aprova o regime jurídico do licenciamento de testes de sistemas automáticos de condução.

Decreto-Lei n.º 111/2026, de 5 de junho

Estabelece um regime excecional e temporário de suspensão dos processos de recuperação de apoios de fundos europeus recebidos indevidamente ou não justificados e de diferimento de prestações vincendas relativas a operações reembolsáveis no âmbito da eficiência energética.

Lei n.º 27/2026, de 5 de junho

Autoriza o Governo a alterar o Código do IUC.

Lei n.º 26/2026, de 3 de junho

Transpõe as Diretivas (UE) 2023/2226 e 2025/872, relativas à cooperação administrativa no domínio da fiscalidade, e altera, entre outros diplomas, o Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares, o Regime Geral das Infrações Tributárias, o Decreto-Lei n.º 61/2013, de 10 de maio, e o Regime do Imposto Mínimo Global.

Decreto-Lei n.º 110-A/2026, de 3 de junho

Cria um apoio extraordinário e temporário aos operadores de transporte de mercadorias por conta de outrem e reforça o Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 106/2026, de 2 de junho

Aprova o PTRR — Portugal Transformação, Recuperação e Resiliência.

Portaria n.º 242-B/2026/1, de 29 de maio

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

Declaração de Retificação n.º 17/2026/1, de 18 de maio

Retifica a Lei Orgânica n.º 1/2026, de 18 de maio, que altera a Lei n.º 37/81, de 3 de outubro, que aprova a Lei da Nacionalidade.

Lei Orgânica n.º 1/2026, de 18 de maio

Alteração à Lei n.º 37/81, de 3 de outubro, que aprova a Lei da Nacionalidade.

Portaria n.º 222-A/2026, de 15 de maio

Estabelece os termos, condições de implementação e funcionamento do sistema de incentivo económico direto, para o fluxo de resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos, no âmbito do Sistema Integrado de Gestão de Resíduos de Equipamentos Elétricos e Eletrónicos, em conformidade com o previsto no n.º 8 do artigo 58.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual.

Portaria n.º 222-B/2026, de 15 de maio

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

Portaria n.º 204-B/2026/1, de 30 de abril

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

Portaria n.º 193-A/2026/1, de 24 de abril

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

As recentes (e futuras) alterações em sede de Segurança Social

Ultimamente, matérias relacionadas com a segurança social têm sido bastante debatidas na praça pública, com apresentação de várias propostas políticas que, a serem adotadas, implicam uma revisão de alguns aspetos estruturantes.

Este tema, que é sempre altamente controverso, gera sempre muitas dúvidas quanto à sustentabilidade do atual sistema e, como tal, em que termos uma eventual reforma deve ocorrer.

Em todo o caso, o que tem vindo a ser veiculado é que o Governo está a preparar reformas estruturais e grupos de trabalho para avaliar e alterar o sistema de Segurança Social. As mudanças focam-se na sustentabilidade das pensões antecipadas, taxas contributivas e regimes complementares, além de uma revisão abrangente no regime do abono de família.

Neste momento, existem duas principais alterações que importa abordar na medida em que já estão reguladas ou já reguladas na sua concepção principal.

Referimos-nos a:

- Simplificação do ciclo contributivo (SCC);
- Prestação Social Única (PSU).

Em seguida, iremos sumariar os principais contornos destas duas matérias e os aspectos legais que são conhecidos até ao momento.

i) Simplificação do ciclo contributivo (SCC)

Num período em que as novas tecnologias têm vindo a facilitar cada vez mais os processos administrativos é fundamental que os serviços públicos acompanhem esta evolução e adaptem os seus procedimentos.

Neste sentido, foi criado o mecanismo de Simplificação do ciclo contributivo (SCC), que se traduz na disponibilização automática das obrigações contributivas das entidades empregadoras, ou seja, tendo por base os dados existentes na Segurança Social (como por exemplo, vínculos laborais dos trabalhadores, taxas contributivas aplicáveis, remunerações registadas, etc.), as empresas passam apenas a ter de confirmar os dados apresentados na plataforma e de proceder às alterações necessárias ou à comunicação de novos valores.

Este novo sistema contributivo implica menos burocracia para as empresas e uma maior previsibilidade no que diz respeito aos encargos contributivos. Para que seja possível garantir o seu bom funcionamento, as empresas devem garantir que a informação comunicada à segurança social está devidamente atualizada e em conformidade.

Com a implementação do SCC, as entidades ficam igualmente obrigadas a confirmar os valores declarados até ao dia 20 do mês seguinte. Caso essa confirmação não seja efetuada dentro do prazo,

serão considerados como registados os valores apurados automaticamente pelo sistema.

O incumprimento da obrigação de declarar ou corrigir, dentro dos prazos legalmente estabelecidos, os elementos relativos aos trabalhadores que originem diferenças na respetiva remuneração constitui uma contraordenação grave. Contudo, caso a situação seja regularizada nos 60 dias subsequentes ao termo do prazo aplicável, a infração passa a ser qualificada como contraordenação leve.

As empresas deverão aderir à SCC até 31 de dezembro de 2026, pelo que a adesão produzirá efeitos no mês seguinte ao do registo. A partir do dia 01 de janeiro de 2027 todas as empresas estão obrigadas a utilizar a SCC, tal como disposto no artigo 5º do Decreto-Lei nº n.º 127/2025, de 9 de dezembro.

Assim, é fundamental que a transição seja realizada atempadamente, de forma a garantir a adaptação adequada ao novo sistema e o cumprimento da respetiva obrigação legal.

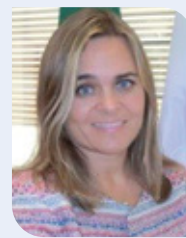
ii) Prestação Social Única (PSU)

A origem conceptual da Prestação Social Única (PSU) remonta às propostas inscritas no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) durante os governos liderados pelo PS. A medida foi desenhada com o objetivo de simplificar o sistema de segurança social, fundindo treze apoios não contributivos num único subsídio para diminuir a burocracia.

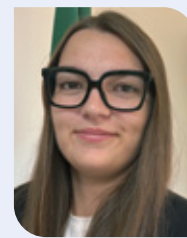
Em decorrência, no passado dia 25 de julho, a Assembleia da República aprovou a proposta de lei apresentada pelo atual Governo que cria a Prestação Social Única (PSU), medida que representa uma reforma significativa no sistema de proteção social português. A criação da PSU surge, uma vez mais, da necessidade de simplificar o atual sistema de prestações sociais, caracterizado por uma significativa fragmentação normativa e administrativa, enquadrando-se simultaneamente nos objetivos do Plano de Recuperação e Resiliência.

Atualmente, coexistem diversos apoios sociais com critérios de acesso, regras de atribuição e métodos de cálculo distintos, o que tem contribuído para uma maior complexidade do sistema. Desta forma, o Governo pretende tornar os mecanismos de proteção social mais transparentes, eficazes e acessíveis aos cidadãos. Para além disto, a nova prestação tem ainda como objetivos reforçar o combate à exclusão social, prevenir situações de fraude na atribuição de apoios e incentivar a integração dos beneficiários no mercado de trabalho.

A PSU passará a agregar várias prestações atualmente existentes, designadamente o rendimento social de inserção, os subsídios sociais no âmbito da parentalidade, a pensão social de velhice, a



Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral



Joana Santos
Estagiária do
Departamento Jurídico



pensão social do regime especial de proteção na invalidez, o complemento extraordinário de solidariedade, a pensão de viuvez, a pensão de orfandade e o subsídio social de desemprego.

O acesso à Prestação Social Única dependerá da verificação de um conjunto de requisitos, entre os quais a residência em território nacional, a demonstração de que os rendimentos do requerente e do respetivo agregado familiar são inferiores ao valor da prestação, bem como a inexistência de património mobiliário ou de bens sujeitos a registo cujo valor não exceda trinta vezes o Indexante dos Apoios Sociais.

Existem ainda outras condições específicas de elegibilidade. Em regra, deverá ter decorrido pelo menos um ano desde a cessação do contrato de trabalho, excetuando-se situações em que seja reconhecido o estatuto de vítima de violência doméstica. Não poderão igualmente beneficiar da PSU pessoas que se encontrem em prisão preventiva ou a cumprir pena de prisão, salvo nos 45 dias que antecedem a data prevista para a libertação, nem aqueles que recebam apoios sociais atribuídos ao abrigo do regime de concessão do estatuto de asilo ou de refugiado. No caso dos cidadãos estrangeiros, a atribuição da prestação fica ainda dependente da comprovação de uma permanência mínima de um ano em território nacional.

A proposta prevê também obrigações específicas para beneficiários em idade ativa que não exerçam atividade profissional e que não sejam considerados incapazes para o trabalho. Nestas situações, será exigida a inscrição no centro de emprego, a disponibili-

dade ativa para emprego conveniente ou para frequentar ações de formação profissional, bem como a participação em atividades de solidariedade social.

A maior mudança que surge com a criação da PSU reside na questão da sua redução. Ao contrário do que sucede atualmente em muitos apoios sociais, o beneficiário que regresse ao mercado de trabalho continuará a receber a prestação na totalidade durante uma fase inicial, acumulando-a com os primeiros rendimentos obtidos. Numa fase posterior, a prestação será progressivamente reduzida, mas nunca em montante inferior a 50% do seu valor.

Segundo a Ministra do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, Maria do Rosário Palma Ramalho, esta solução tem como intuito eliminar os desincentivos ao ingresso ou regresso ao mercado de trabalho que podem resultar da perda imediata de apoios sociais, promovendo uma integração profissional mais atrativa e assegurando uma transição gradual e sustentável para a autonomia financeira.

Importa, contudo, sublinhar que a PSU não assume carácter vitalício, estando a sua manutenção dependente da verificação contínua das condições legais de atribuição, cessando sempre que deixem de se verificar os pressupostos que justificaram a sua atribuição.

Resta-nos agora aguardar pela publicação do diploma final, com a incorporação das alterações aprovadas durante a fase de apreciação e votação na especialidade.



COMO PREENCHER A GUIA DE TRANSPORTE CMR

– 2ª PARTE

1.- Na 1ª parte deste artigo, analisámos, em síntese, questões genéricas que se prendem com a guia de transporte CMR, quais sejam o modelo IRU, a natureza, as funções, a quem cabe o preenchimento e o número de exemplares e conteúdo da guia CMR.

Nesta 2ª parte focaremos a nossa atenção nos cuidados práticos a ter em concreto, quanto ao preenchimento de cada uma das quadrículas/caixas do CMR.

Para o efeito, utilizaremos, como referimos na 1ª parte, o modelo IRU de 1976 da guia CMR que a ANTRAM, com o consentimento da IRU, comercializa.

2.- Uma primeira advertência se impõe quanto às guias CMR que são preenchidas manualmente.

Nalgumas situações as guias CMR são preenchidas manualmente, nomeadamente pelos motoristas quando a empresa de transportes realiza transportes de cabotagem interna, no interior de um Estado Membro da União Europeia, no seguimento de um transporte internacional.

Com efeito, tratando-se de um transporte de cabotagem rodoviária interna, a lei aplicável ao contrato de transporte em questão, não é a da Convenção CMR mas sim a lei nacional do Estado Membro no qual o transporte é realizado, de acordo com a alínea a) do nº1, do artº 9º do Regulamento (CE) nº 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009 que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias.

Nesses casos, frequentemente, o motorista é quem preenche a guia de transporte (utilizando o modelo IRU da guia CMR, embora, como se disse acima, o transporte se

regule pela lei nacional e não pela Convenção CMR) e uma vez que a tinta do papel autocopiativo do conjunto de guias CMR não é suficiente ou adequada, as menções escritas no exemplar nº1 (a vermelho) do Expedidor, não passam para os restantes exemplares, tornando essas menções ilegíveis.

Nestas situações, recomendamos que o motorista tire uma foto com o seu telemóvel ao exemplar nº 1, (a vermelho), do Expedidor e o envie para a sua empresa, tendo em vista evitar problemas futuros de leitura e interpretação da guia CMR.

3.- Como devem ser preenchidas as quadrículas/caixas do CMR.

As quadrículas/caixas do CMR devem ser preenchidas do seguinte modo:

Caixa 1: Nome e endereço completo do expedidor da mercadoria (a preencher pelo Expedidor)

Este campo contém as informações completas de identificação do expedidor – a parte do contrato de transporte que entrega as mercadorias ao transportador para transporte.

- Indique a denominação social completa ou o nome completo da pessoa singular, exatamente tal como consta no Registo Comercial;
- Indique a morada oficial completa, incluindo a rua, número do edifício, cidade, código postal e país;
- Indique um número de telefone de contacto principal para consultas e coordenação relacionadas com a remessa;
- Indique um endereço de e-mail para comunicação eletrónica e atualizações sobre a remessa (muito recomendado para uma emissão eficiente do CMR)

- Se exigido pela regulamentação aduaneira, inclua o número de registo da empresa ou o número de identificação fiscal (IVA)
- Certifique-se de que todas as informações estão corretas e correspondem aos documentos oficiais de registo da empresa, uma vez que estes dados são utilizados para o desalfandegamento e fiscalização.

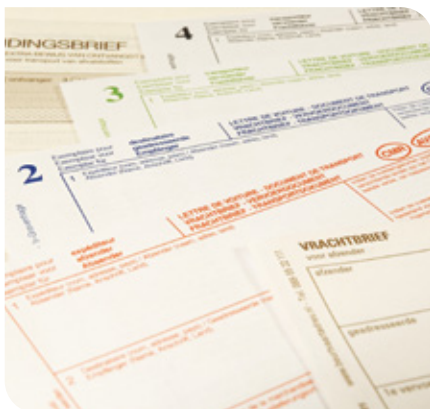
Caixa 2: Nome e endereço completo do destinatário da mercadoria.

Este campo identifica o destinatário – a parte designada para receber as mercadorias no local de destino.

- Indique a denominação social completa da empresa ou o nome completo da pessoa singular do destinatário (tal como consta nos contratos comerciais ou nas faturas);
- Indique a morada de entrega completa, incluindo o nome da rua, o número do edifício, o piso/apartamento (se aplicável), a cidade, o código postal e o país de destino;
- Inclua o número de telefone de contacto e o endereço de e-mail da parte destinatária ou do seu representante;
- Verifique se a morada de entrega é acessível ao tipo de veículo utilizado para o transporte.

Caixa 3: Local previsto para a entrega da mercadoria.

Este campo especifica o local exato de entrega onde a mercadoria deve ser entregue ao destinatário. Embora normalmente esteja relacionado com a Caixa 2, permite indicar detalhes mais específicos sobre a localização da entrega.



José Luís Saragoça
Advogado

- Indique o ponto de entrega exato, incluindo quaisquer elementos identificadores específicos do local;
- Se for diferente da Caixa 2, especifique o nome ou número exato do armazém, a designação da doca de carga ou a entrada das instalações;
- Inclua quaisquer números de portão, códigos de edifício ou designações de zona de que os motoristas necessitem para localizar o ponto de entrega;
- No caso de instalações de grande dimensão ou áreas industriais, forneça instruções de navegação ou referências a pontos de referência;
- Na maioria dos casos normais, pode fazer referência à Caixa 2 escrevendo «Conforme a Caixa 2» ou simplesmente repetir a morada de entrega;

Recomenda-se pedir ao expedidor que indique o horário de funcionamento do armazém ou depósito onde a entrega será efetuada. Esta indicação evitará que o transportador tenha de esperar por um período dispendioso e desnecessário, caso chegue fora do horário de funcionamento.

Caixa 4: Local e data em que as mercadorias são recebidas (tomadas a cargo) pelo transportador para transporte.

Este campo regista onde e quando o transportador recebe oficialmente a mercadoria do expedidor, definindo o início da responsabilidade do transportador pela remessa.

- Indique o local exato (cidade ou instalação específica) onde a mercadoria é entregue ao transportador;
- Especifique a data da entrega no formato DD/MM/AAAA (ou o formato de data aceite na sua região);
- O local é normalmente o armazém, o

centro de distribuição ou as instalações de carregamento do expedidor;

- Esta data define o início do período de responsabilidade do transportador e é crucial para o cálculo dos prazos de entrega.

Recomenda-se que o transportador indique a hora de chegada do veículo ao local de carga e a hora de partida. Estas anotações são úteis no caso de o veículo permanecer parado durante algum tempo por culpa do expedidor das mercadorias, de modo a permitir que o transportador obtenha a sua remuneração pela paralisação.

Caixa 5: Lista dos documentos entregues pelo expedidor ao transportador.

Este campo enumera todos os documentos que estão relacionados com a remessa e que viajam juntamente com as mercadorias. A documentação adequada é essencial para o desalfandegamento e para a entrega. Consulte os requisitos das autoridades aduaneiras do seu país para conhecer as necessidades específicas em termos de documentação.

- Faturas comerciais – faturas detalhadas que indicam o valor e a descrição das mercadorias;
- Listas de embalagem – listas detalhadas do conteúdo das embalagens, quantidades e pesos;
- Certificados de origem – documentos que atestam o local onde as mercadorias foram fabricadas ou produzidas;
- Licenças de exportação/importação – autorizações necessárias para mercadorias controladas ou regulamentadas;
- Certificados de conformidade ou certificados de qualidade – se exigidos para produtos específicos;

- Declarações de mercadorias perigosas – em caso de transporte de matérias perigosas (ver requisitos do ADR);
- Certificados veterinários ou fitossanitários – para produtos de origem animal ou vegetal;
- Qualquer outra documentação relevante exigida pela regulamentação aduaneira ou pela natureza das mercadorias;

As caixas 6 a 12, relativas à descrição das mercadorias, devem ser preenchidas pelo expedidor.

Caixa 6: Marcas e Números

Este campo regista quaisquer marcas de identificação, números, etiquetas ou símbolos que estejam fisicamente marcados nas embalagens ou na carga. Estas marcas ajudam a identificar e a acompanhar a remessa ao longo do transporte.

- Introduza quaisquer números de identificação das embalagens ou números de série visíveis na carga;
- Inclua etiquetas de envio ou números de códigos de barras afixados nas embalagens;
- Anote quaisquer logótipos da empresa ou marcas da marca nas embalagens;
- Registe os símbolos de manuseamento (por exemplo, «Frágil», «Este lado para cima», «Manter seco») se estiverem visíveis;
- Inclua símbolos de mercadorias perigosas ou avisos de perigo, se aplicável à remessa;
- Adicione números de paletes ou marcas de contentores para remessas de maiores dimensões;
- Se não existirem marcas específicas, pode escrever «Sem marcas» ou deixar em branco.



Caixa 7: Número de embalagens

Este campo especifica a quantidade total e o tipo de embalagens, unidades ou unidades de carga que estão a ser enviadas. A contagem precisa das embalagens é essencial para a verificação no momento da entrega.

- Indique o número total de embalagens, paletes, caixas ou outras unidades de envio;
- Seja específico quanto ao tipo de embalagem (por exemplo, "10 paletes", "25 caixas de cartão", "5 caixotes de madeira");
- Se utilizar tipos de embalagem mistos, indique cada tipo separadamente (por exemplo, "15 caixas + 3 paletes");
- Para remessas a granel, especifique a unidade adequada (por exemplo, "1 contentor", "2 caixas móveis");
- Certifique-se de que a contagem corresponde ao número físico real de unidades que estão a ser carregadas;
- Este número deve corresponder à lista de embalagem e será verificado no momento da entrega.

Caixa 8: Método de embalagem.

Este campo descreve o método e os materiais utilizados para embalar as mercadorias para transporte. Uma descrição adequada da embalagem ajuda os transportadores a manusear a remessa de forma adequada e a avaliar a responsabilidade em caso de danos.

- Descreva o método de embalagem primária

(por exemplo, "caixas de cartão", "caixotes de madeira", "barris metálicos", "recipientes de plástico");

- Especifique qualquer embalagem secundária ou proteção (por exemplo, "paletes embaladas em película retrátil", "artigos embrulhados em plástico-bolha", "caixas acolchoadas com espuma");
- Indique se as mercadorias estão paletizadas, em contentores ou são enviadas como carga a granel;
- No caso de mercadorias sensíveis à temperatura, mencione embalagens isoladas ou contentores refrigerados;

- Indique quaisquer medidas de proteção especiais (por exemplo, "embalagem resistente à humidade", "sacos anti estáticos");
- Seja suficientemente específico para que o transportador compreenda como manusear e proteger a remessa durante o transporte.

Caixa 9: Natureza das mercadorias.

Este campo fornece uma descrição das mercadorias que estão a ser transportadas. A descrição deve ser clara e suficientemente detalhada para que as autoridades aduaneiras e os transportadores compreendam o que está a ser expedido.

- Forneça uma descrição clara e específica das mercadorias – evite termos vagos como "carga geral" ou "mercadorias diversas";
- Inclua a categoria ou o tipo de produto (por exemplo, "Componentes eletrónicos", "Peças automóveis", "Produtos alimentares – não perecíveis");
- No caso de mercadorias regulamentadas ou perigosas, inclua os detalhes exigidos (por exemplo, "Baterias de lítio UN3481");
- A descrição deve corresponder às informações constantes das faturas comerciais e das listas de embalagem.

Caixa 10: Número estatístico.

Este campo é utilizado para introduzir o código de classificação das mercadorias,

principalmente para fins aduaneiros e estatísticos.

- Introduza o código HS (Harmonized System) – SH (Sistema Harmonizado) – um código padronizado de 6 dígitos ou mais que classifica os produtos comercializados a nível internacional. Pode pesquisar códigos HS utilizando a base de dados oficial da World Customs Organization's official database - Organização Mundial das Alfândegas (OMA)
- Pode também incluir o número da pauta aduaneira específico do país importador;
- Obrigatório para a maioria das remessas internacionais, para o desalfandegamento e o cálculo dos direitos aduaneiros;
- Se tiver dúvidas quanto ao código correto, consulte as autoridades aduaneiras ou utilize as ferramentas de classificação HS da OMA;
- Esta informação está frequentemente disponível junto do seu fornecedor ou pode ser encontrada nas faturas comerciais.

Caixa 11: Peso bruto (kg).

Este campo indica o peso bruto total de toda a remessa, essencial para o cálculo do preço do transporte/frete, o carregamento do veículo e o desalfandegamento.

- Indique o peso bruto total em quilogramas (kg), incluindo todas as embalagens, paletes e materiais de proteção;
- Utilize medições de balanças certificadas, quando disponíveis;
- Assegure a precisão – discrepâncias podem causar problemas nas estações de pesagem, nos postos de controlo aduaneiro ou no controlo policial sobre o peso bruto das mercadorias carregadas;

Caixa 12: Volume (m³).

Este campo especifica o volume total da remessa em metros cúbicos, particularmente importante para remessas de carga fracionada ou LTL (Less Than Truckload) e para a fixação dos respectivos preços do transporte / frete.

- Indique o volume total em metros cúbicos (m³) de todas as embalagens juntas;

- Calcule medindo o comprimento × largura × altura das embalagens (ou utilize as dimensões do palete);
- É fundamental para determinar os requisitos de espaço no veículo e calcular os custos de frete;
- Pode ser deixado em branco para remessas de carga completa ou FTL (Full Truckload), em que o volume não seja um fator de cálculo do preço.

Classe, Número, Letra (ADR)

Estes subcampos são utilizados para a indicação obrigatória de informações sobre mercadorias perigosas, em conformidade com o Acordo ADR (Acordo relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Estrada), estabelecido em 1957 e atualizado regularmente pela UNECE (Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas).

- Ao transportar mercadorias perigosas, o expedidor é obrigado a informar o transportador sobre a sua natureza exata e as precauções necessárias;
- Indique a Classe, o Número ONU (Número de Identificação) e, se necessário, a Letra (código de classificação) das mercadorias perigosas, conforme especificado pelos regulamentos ADR 2026
- Estas informações, juntamente com a denominação de transporte adequada

das mercadorias perigosas (indicada na Casa 9: Natureza das Mercadorias), são necessárias para o cumprimento dos regulamentos aduaneiros e de segurança;

- Estes campos devem ser preenchidos para todas as remessas que contenham matérias perigosas, tal como classificadas ao abrigo do ADR.

Caixa 13: Instruções do expedidor.

Indique aqui quaisquer instruções especiais ou requisitos adicionais para o transportador que não estejam especificados noutros campos:

- Instruções relativas ao seguro da carga (caso não tenham sido preenchidas num campo separado ou sejam necessários esclarecimentos);
- Instruções relativas às formalidades aduaneiras e outras formalidades;
- Quaisquer outras instruções que considere úteis ou necessárias para a realização do transporte, tais como:
 - Requisitos que proibam o transbordo;
 - Intervalos horários específicos para a entrega;
 - Requisitos especiais de manuseamento;
 - Instruções de contacto para a entrega.

Caixa 14: Instruções relativas ao pagamento do preço do transporte/frete.

Indique as instruções do expedidor rela-

tivas ao pagamento dos custos de transporte / frete. Deve especificar claramente quem é responsável pelo pagamento do preço do transporte / frete.

Selecione e preencha, ou destaque com um círculo, a opção adequada entre as duas opções padrão:

- Porte pago / Franco – o preço do transporte / frete é pago pelo expedidor;
- Porte a pagar / Non Franco – o preço do transporte /frete é pago pelo destinatário

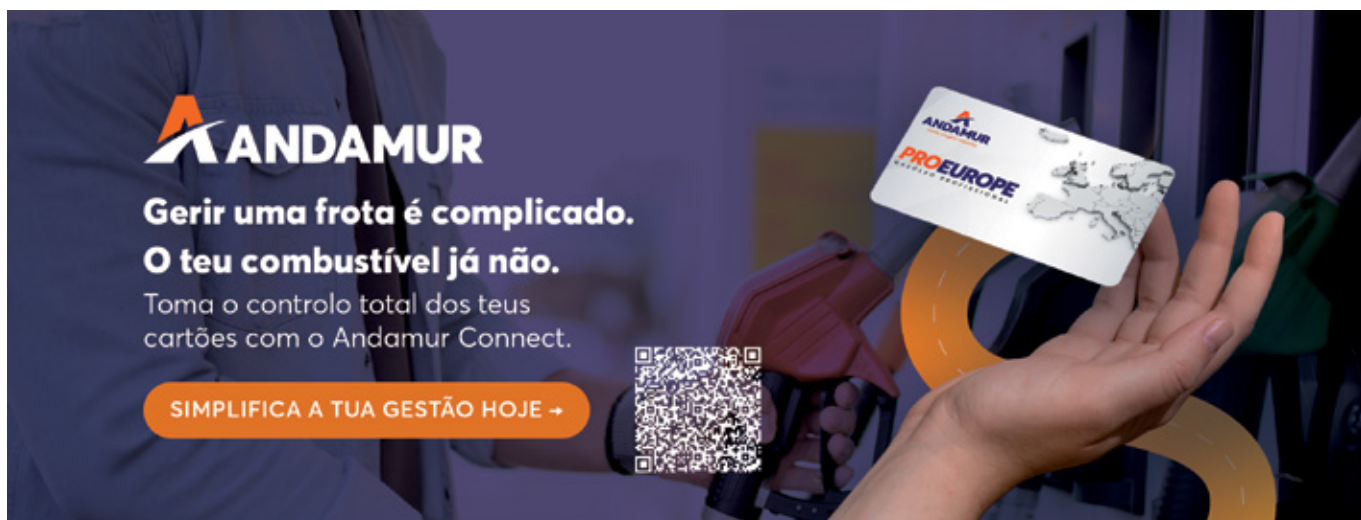
Notas adicionais:

- Também pode adicionar notas breves caso o pagamento seja efetuado por terceiros (por exemplo o contratador do transporte, quando este não seja nem o expedidor nem o destinatário);
- Inclua quaisquer condições de pagamento específicas, se necessário.

Caixa 15: Pagamento na Entrega (Cash on Delivery ou COD)

Este campo é utilizado para indicar o montante do pagamento na entrega (entrega contra reembolso – COD) que o transportador deve cobrar ao destinatário no momento da entrega da mercadoria.

- Indique claramente o montante a pagar pelo destinatário ao transportador;
- O montante deve ser indicado em algarismos e, se possível, também por extenso



ANDAMUR

Gerir uma frota é complicado. O teu combustível já não.

Toma o controlo total dos teus cartões com o Andamur Connect.

SIMPLIFICA A TUA GESTÃO HOJE →

QR code: 

Fuel card: 

- Indique sempre a moeda (por exemplo, 1000 EUR, 500 USD) e o meio de pagamento em concreto a receber (cheque nominativo, cheque internacional, cheque visado ou garantido por um banco, etc).
- Se a entrega for contra documentos, como sucede nos Créditos Documentários (Cash Against Documents – CAD) deve indicar com precisão os documentos a receber pelo transportador na entrega (documentos bancários, nomeadamente carta de crédito, documentos do vendedor, etc);
- O preenchimento deste campo instrui o transportador a não entregar a mercadoria até que o destinatário pague o montante especificado.

Aviso: nos termos da Convenção CMR (artigo 21.º), o transportador é obrigado a reembolsar ao expedidor o montante exato do reembolso, (não beneficiando dos limites normais de responsabilidade – 8,33 Direitos Especiais de Saque / kg de mercadoria perdida ou avariada) caso a mercadoria tenha sido entregue ao destinatário sem que o referido reembolso tenha sido liquidado no momento da entrega.

Uma vez que a aceitação de uma cláusula COD ou CAD implica um risco acrescido para o transportador e o cumprimento de uma obrigação de cobrança do preço das mercadorias que, em princípio, é alheia ao transportador, aconselha-se que este negocie, previamente, o pagamento de um suplemento de preço nestes casos (em percentagem do valor a cobrar).

Caixa 16: Transportador.

Este campo destina-se a indicar os dados completos do transportador contratual (empresa de transportes que aceita a mercadoria e celebra o contrato de transporte). O transportador subcontratado que proceder à entrega (transportador efectivo ou real), nos termos do artº 3º da Convenção CMR, não integra o 1º contrato de transporte e deve ser identificado numa outra guia CMR em que o 1º transportador surge como Expedidor e o 2º transportador, como transportador (subcontratado).

- Indique o nome completo, a morada exata e o país da sede do transportador;
- Por conveniência e para efeitos de rastreio, especifique o número de matrícula do veículo ou reboque utilizado para o transporte;

- Adicione o número de telefone ou endereço de e-mail de contacto do transportador;
- Se aplicável, especifique o número da licença comunitária de transporte internacional, caso sejam exigidos pela rota ou pela natureza da carga (por ex Certificado ATP, para mercadorias sob temperatura regulada ou ADR para matérias perigosas).

Caixa 17: Transportador(es) sucessivo(s).

Esta caixa destina-se ao caso em que o transporte seja efetuado por uma ou mais transportadores que realizam o transporte sucessivamente.

O mesmo contrato de transporte, titulado pela mesma guia CMR, é executado por vários transportadores que se sucedem.

Esta caixa, se aplicável, deve ser preenchida no momento em que o transportador sucessivo assume a responsabilidade pelas mercadorias – estas indicações serão registadas, pelo menos, na guia CMR destinada ao destinatário (segundo exemplar, de cor azul) e no exemplar destinado aos procedimentos administrativos (exemplar de cor preta).

Se estiver previsto que o transporte seja efetuado por vários transportadores sucessivos, é importante que a cópia da guia CMR destinada ao destinatário contenha, pelo menos, a indicação do transportador que entregará a mercadoria.

O transportador sucessivo deve datar e assinar a caixa 23 (colocando na caixa 4 as menções “mercadorias recebidas e aceites” e “data”). Pode também indicar na caixa 18, as reservas relativas ao número de embalagens, às suas marcas e números de identificação, ao estado aparente das mercadorias e à sua embalagem no momento da tomada a cargo. Se houver falta de espaço, as reservas podem ser escritas noutro local (por exemplo, no verso da guia CMR), mas deve constar uma indicação clara na guia CMR de que foram feitas reservas, as quais devem ser validadas pelo transportador que efetuou a parte do transporte anterior à tomada a cargo pelo transportador sucessivo.

Caixa 18: Reservas e observações do transportador.

No momento da aceitação da mercadoria, o transportador pode colocar nesta caixa reservas relativas ao número de embalagens, as suas marcas e números de identificação e

a sua embalagem. Estas reservas devem ser confirmadas pelo expedidor, bastando para o efeito, a assinatura da guia CMR após as reservas terem sido colocadas. As reservas do transportador podem ser mencionadas de acordo com os números adequados da Check List, ou Lista de Controlo da IRU. Quanto às reservas do transportador, para mais esclarecimentos, podem consultar o meu artigo sobre esse tema, na Revista ANTRAM nº 417 Out/Nov/Dez 2025.

Caixa 19: Acordos específicos entre o expedidor e o transportador

Os acordos podem ser relativos, por exemplo, ao valor declarado das mercadorias e o montante que representa um interesse especial no momento da entrega; ao prazo acordado dentro do qual o transporte deve ser efetuado; a possibilidade de utilizar veículos abertos sem lona; a utilização de paletes; a indicação da pessoa responsável pelo carregamento, estiva e descarga; a admissão do transporte num ferry; a jurisdição aplicável ou qualquer outra indicação considerada útil pelas partes no contrato de transporte.

Caixa 20: Indicações relativas ao montante dos diferentes pagamentos relacionados com o contrato de transporte celebrado, bem como a indicação da parte obrigada a efetuar o pagamento.

Caso o transportador não tenha condições para indicar o montante exato dos pagamentos devidos, ou se considerar que tal não é relevante, recomenda-se vivamente que indique, pelo menos, a parte responsável pelo pagamento, a fim de evitar futuras discussões a este respeito.

Caixa 21: Local e data de emissão da guia de transporte

Caixa 22: Assinatura ou carimbo do expedidor (à escolha do expedidor)

Caixa 23: Assinatura ou carimbo do transportador (à escolha do transportador)

Caixa 24: Assinatura e carimbo do destinatário a confirmar a entrega da mercadoria

O destinatário deve indicar o local, a data e, em especial, a hora de chegada do veículo ao local de entrega e a partida subsequente após a descarga. Estas observações são úteis no caso de o veículo permanecer parado por culpa do destinatário da mercadoria, a fim de, se necessário, remunerar o transportador. 



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





ANSR

AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

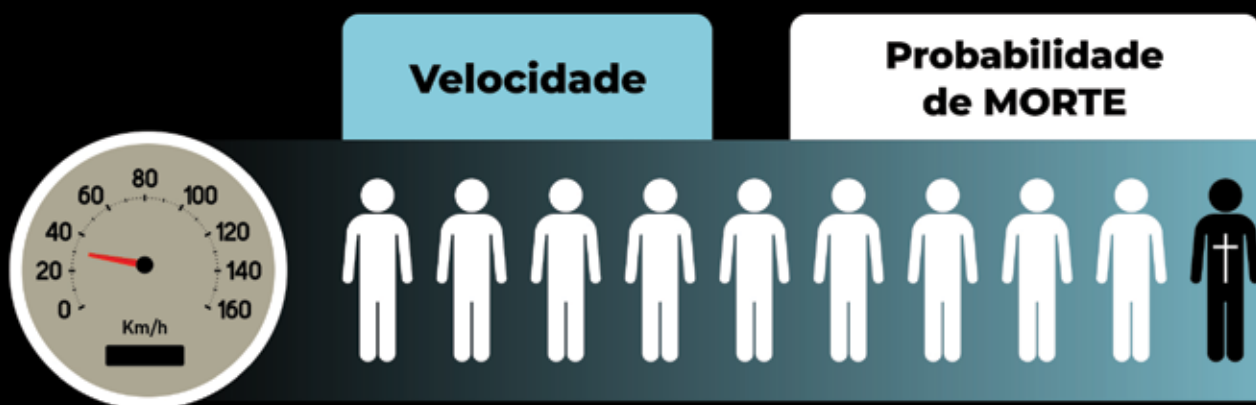
Umit Yildirim - Unsplash

A VELOCIDADE MATA

É a causa de 1/3 das mortes na estrada.

Num atropelamento:

Quanto maior é a velocidade,
maior é o risco para o peão.



30km/h = 10%



50km/h = 90%



Destacamento de Condutores – Solicitação de documentação



Fernando Moreira,
Inspetor do Trabalho - ACT

A publicação da Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho, veio estabelecer regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71/CE e à Diretiva 2014/67/UE para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário.

A obrigatoriedade de submeter eletronicamente uma declaração de destacamento relativamente aos condutores que se encontrem destacados num outro Estado-Membro foi uma das novidades introduzidas em 2022. O período de destacamento poderá ter a duração mínima de um dia e um período máximo de 6 meses. Uma vez destacado, o condutor deverá fazer-se acompanhar de tal declaração. Após o período de destacamento, as autoridades fiscalizadoras do país onde foi submetida a declaração de destacamento poderão, junto da empresa transportadora, solicitar eletronicamente diversa documentação, a qual deverá ser remetida pela mesma forma. De notar que tal solicitação efetuada pelas autoridades fiscalizadoras ocorre independentemente de o destacamento efetivamente ocorrer, bastando somente a submissão na plataforma da declaração de destacamento por parte da empresa.

De facto, poderão as entidades fiscalizadoras de outros Estados-membros notificar as em-

presas portuguesas, para apresentarem documentação, relativamente a um condutor, sem que o mesmo tenha saído de Portugal. Tal notificação, pode surgir apenas e unicamente na sequência da submissão de comunicação de destacamento, devendo a empresa responder e enviar a documentação solicitada, mesmo nas situações em que o condutor não tenha efetuado qualquer serviço no Estado que solicita tal documentação. Os ficheiros tacográficos do cartão do condutor, assim como os da viatura, são prova suficiente em como o condutor não efetuou serviço no Estado-membro em causa.

A cooperação administrativa entre os diversos Estados-membros foi um dos mecanismos criado pela Diretiva (UE) 2020/1057.

No âmbito da cooperação administrativa, a Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) é a entidade fiscalizadora em Portugal que junto das empresas pode solicitar documentação julgada em falta no que concerne a situações de destacamento de condutores. Neste sentido, desde 2022, a ACT tem recebido diversos pedidos de cooperação administrativa. No corrente ano e, até ao momento, foram rececionados 13 pedidos de cooperação administrativa. Tais pedidos surgem na sequência de ausência de resposta de em-

presas transportadoras portuguesas que, notificadas, não responderam ou responderam de forma insuficiente ao solicitado.

No âmbito da cooperação administrativa, a ACT, antes da submissão de tal documentação na plataforma IMI, analisa a documentação enviada pela empresa e, somente após tal análise, a submete na plataforma. De facto, aquando da análise da documentação, nomeadamente dos ficheiros do cartão tacográfico e das viaturas, têm-se verificado casos em que os condutores não efetuaram qualquer serviço no país que está a requerer documentação.

Por outro lado, têm-se verificado situações em que os condutores já não se encontravam ao serviço da entidade transportadora nacional no período requerido. No entanto, e mesmo nestas situações, deverão as empresas responder a tal notificação, apresentando documentação a comprovar a situação atual do trabalhador relativamente ao qual recaiu a notificação. Note-se que a ausência de tal resposta, para além de implicar o acionamento do mecanismo de cooperação administrativa, constitui também uma infração muito grave às regras comunitárias (União Europeia) que poderá acarretar a perda de idoneidade do transportador rodoviário. 

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

O Regime de Tributação de Grupos de IVA em Portugal



Catarina Filipa Cavaleiro
Manager na equipa Indirect Taxes
da PwC Portugal

O Regime de Grupos de IVA chegou a Portugal

Imagine um grupo empresarial em que umas sociedades pagam IVA ao Estado todos os meses e outras estão constantemente à espera de reembolsos. E se fosse possível “juntar as contas” e acertar apenas a diferença? Em termos simples, é isso que permite o novo regime de grupos de IVA que entrou em vigor em Portugal. Vale a pena perceber como funciona, quem pode aderir e quais as vantagens — e também os desafios — da sua aplicação.

Enquadramento legal e origem do regime

Desde 1 de julho de 2026 que os grupos empresariais portugueses passaram a poder beneficiar do regime de grupos de IVA (RGI-IVA), introduzido pela Lei n.º 62/2025, de 27 de outubro, e regulamentado pela Portaria n.º 244/2026/1. Trata-se de uma novidade há muito aguardada, uma vez que este tipo de regime existe há vários anos em diversos Estados-Membros da União Europeia e pode representar vantagens relevantes em termos de gestão de tesouraria.

Contudo, o modelo adotado em Portugal não corresponde ao conceito clássico de grupo de IVA existente noutros países. Em vez de tratar o grupo como um único sujeito passivo para efeitos de IVA, o regime português assenta essencialmente na consolidação dos saldos apurados pelas diferentes empresas do grupo. Apesar desta limitação, trata-se de um instrumento que poderá trazer benefícios significativos para determinados grupos empresariais e cuja análise merece, por isso, particular atenção.

Requisitos e condições de adesão

A constituição de um grupo de IVA exige três vínculos cumulativos:

- No plano financeiro, a entidade dominante deve deter, direta ou indiretamente,

pelo menos 75% do capital das entidades dominadas, com mais de 50% dos direitos de voto – limiares em linha com os do regime especial de tributação de grupos em IRC (o RETGS);

- No plano económico, as entidades devem prosseguir objetivos similares, complementares ou interdependentes;
- No plano organizacional, deve existir uma estrutura de gestão comum ou subordinada à mesma estratégia de negócio. Os três vínculos têm de manter-se de forma contínua durante toda a existência do grupo.

A opção é exercida pela entidade dominante, através da declaração de início ou de alterações de atividade junto da Autoridade Tributária (“AT”) ou, enquanto esta funcionalidade não estiver disponível, através de pedido no e-balcão.

Essa opção deve incluir obrigatoriamente todas as entidades que reúnam as condições de acesso, ou seja, aquelas que tenham sede ou estabelecimento estável em Portugal, estejam enquadradas no regime mensal, tenham direito total ou parcial à dedução do IVA e detenham a participação há mais de um ano. Nenhuma entidade pode pertencer a mais do que um grupo em simultâneo e, uma vez feita a opção, a permanência é obrigatória durante, pelo menos, três anos.

Funcionamento prático

Na prática, cada entidade do grupo continua a apurar o seu IVA individualmente e a submeter a respetiva declaração periódica até ao dia 10 do segundo mês seguinte ao período de imposto.

Com base nessas declarações, a AT gera automaticamente uma declaração de grupo correspondente à agregação dos saldos individuais, a qual deve ser confirmada pela entidade dominante até ao dia 20. O pagamento do saldo apurado deverá ser efetuado até ao dia 25. Quando resulte um crédito

consolidado, a entidade dominante poderá optar pelo respetivo reporte ou solicitar o reembolso nos termos gerais. Caso a declaração de grupo não seja confirmada dentro do prazo, considera-se automaticamente submetida, sendo o eventual crédito de IVA reportado para o período seguinte.

Vantagens do regime

A principal vantagem do regime reside precisamente na compensação direta dos saldos de IVA entre as entidades do grupo. Grupos que integrem, por um lado, sociedades com créditos de IVA recorrentes – como sucede frequentemente no setor do transporte de mercadorias – e, por outro, sociedades com IVA a entregar ao Estado, passam a beneficiar de uma gestão de tesouraria mais eficiente. Na prática, reduz-se ou elimina-se a necessidade de solicitar reembolsos individuais, os quais, como é sabido, nem sempre são processados de forma célere e frequentemente implicam pedidos adicionais de informação por parte da Autoridade Tributária.

Importa notar, porém, que as operações realizadas entre entidades do grupo continuam sujeitas a IVA. Esta característica poderá limitar a adesão ao regime, sobretudo em setores com restrições ao direito à dedução, como o financeiro, o segurador ou o imobiliário, onde o IVA suportado nas operações intragrupo continua a traduzir-se num custo efetivo.

O exemplo espanhol é particularmente interessante. Embora também preveja a consolidação dos saldos de IVA das entidades do grupo, contempla ainda uma modalidade avançada que permite neutralizar, em larga medida, o impacto fiscal das operações internas, ao tributar apenas o valor acrescentado efetivamente gerado. Desta forma, reduz-se o custo associado às transações intragrupo quando existam entidades sem direito pleno à dedução – uma solução que o legislador português, pelo menos para já, optou por não adotar. 



A evolução no transporte

Na atualidade, o transporte deixou de ser apenas uma etapa operacional para se tornar um pilar estratégico que concretiza sonhos, oportunidades e possibilidades. Cada rota planejada, cada entrega realizada, é uma peça fundamental de um quebra-cabeças maior: a construção de uma cadeia de valor sólida, confiável e inovadora.

Hoje, mais do que buscar uma solução de baixo custo, o foco está em criar soluções de confiança que agreguem valor real ao negócio, antecipando desafios, otimizando recursos e fortalecendo parcerias duradouras.

Para os clientes que têm uma visão de futuro e buscam excelência, o transporte deixou de ser apenas um custo operacional. Hoje, ele é visto como um ativo estratégico, uma peça fundamental para impulsionar o crescimento, a inovação e a competitividade. Quando vemos o transporte dessa forma, percebemos que este, não é apenas uma etapa logística, mas uma oportunidade de agregar valor, fortalecer parcerias e criar diferença no mercado.

Investir em soluções inteligentes, eficientes e de integração, faz toda a diferença na construção de um negócio sólido e preparado para um futuro cada vez mais digital, ecológico e sustentável, afinal, que importa pensar o futuro se não dermos oportunidade ao futuro?



Nelson Sousa
Administrador da JLS
– Transportes Internacionais, SA

O transporte inteligente é aquele que pensa à frente, que entende que eficiência, segurança e sustentabilidade são investimentos que geram impacto positivo e duradouro, num discurso direto, sem intermediários nem mensageiros.

Por trás de cada movimento, há uma equipa dedicada a orquestrar tempo, recursos e inovação, garantindo que tudo chegue ao destino certo, na hora certa, com qualidade e responsabilidade.

Porque, no final das contas, o verdadeiro valor do transporte está na confiança que ele constrói, na estratégia que ele sustenta e no impacto que ele gera para o mundo ao nosso redor.

Vamos além do preço. Vamos pelo compromisso e propósito, pela excelência e pelo futuro que estamos a construir juntos. 🌱

*“Juntarmo-nos é um começo,
Mantermo-nos juntos é progresso
Trabalharmos junto é sucesso”*

Henry Ford

CEF 2026: uma oportunidade estratégica para a infraestrutura do transporte pesado



João Paulo Fonseca,
Business Developer INOVA+

A eletrificação dos veículos pesados está a avançar, mas a sua escala dependerá da existência de hubs de carregamento bem localizados, potentes e economicamente sustentáveis. O CEF-T-2026-AFIFGEN-COSTS cria uma oportunidade concreta para empresas que queiram transformar essa necessidade num ativo operacional e numa nova fonte de valor.

Num cenário de transição energética e de crescente pressão sobre o setor dos transportes, a União Europeia abre linhas de financiamento com impacto direto na modernização da operação. Mas, estarão as empresas portuguesas suficientemente atentas a estas oportunidades?

O transporte rodoviário de mercadorias está a entrar numa fase em que a eletrificação deixa de ser apenas uma perspetiva tecnológica e passa a influenciar decisões de investimento, planeamento de rotas e relação com os clientes. A oferta de veículos pesados elétricos está a crescer, as exigências regulatórias apertam e os grandes operadores valorizam cadeias logísticas com menor intensidade carbónica. Neste contexto, o desafio já não é apenas adquirir viaturas: é garantir que existem condições para as operar de forma previsível, competitiva e à escala. É precisamente aqui que a infraestrutura ganha uma importância equivalente à da frota. Sem carregamento próprio ou contratualizado, uma empresa fica mais exposta a tempos de espera, desvios de rota, preços de energia menos controláveis e menor flexibilidade operacional.

A nova chamada CEF-T-2026-AFIFGEN-COSTS, integrada no programa CEF 2 Transport – Alternative Fuels Infrastructure Facility, assume por isso especial relevância. Com uma dotação de 130 milhões de euros, apoia infraestrutura de carregamento elétrico orientada, entre

outros usos, para o transporte rodoviário pesado. O prazo de candidatura termina a 6 de outubro de 2026.

Europa como motor da mudança: investir na infraestrutura certa

Ao contrário de instrumentos centrados na renovação de viaturas, esta call apoia um ativo estruturante e duradouro. Um hub de carregamento pode servir a frota própria, reduzir a dependência de soluções de terceiros e, quando aberto ao público, gerar receitas adicionais. O investimento deixa, assim, de ser apenas um custo de adaptação e passa a integrar o modelo económico da operação. Trata-se de apoiar projetos que reforcem a rede de carregamento elétrico ao longo da rede TEN-T, incluindo áreas de serviço, nós urbanos e zonas aeroportuárias. Para as empresas a mensagem é clara: é urgente posicionar-se junto de quem pode promover o investimento nesta infraestrutura, apoiando a transição e influenciando o ritmo e a forma como ela acontece.

Esta oportunidade dirige-se a operadores de redes de carregamento, empresas de transporte e logística com capacidade de investimento, concessionárias, operadores de áreas de serviço, municípios e entidades que possam assumir um papel ativo no desenvolvimento da infraestrutura. Mais do que uma chamada técnica,

trata-se de uma janela estratégica para quem quer participar na construção da nova base operacional do setor.

O que interessa às empresas

Na prática, participar na construção desta infraestrutura pode implicar investimentos na ordem de 1 a 5 milhões de euros, consoante a dimensão e a potência instalada. Para uma empresa de transporte, o racional pode combinar três benefícios: assegurar carregamento para a sua frota, disponibilizar capacidade a terceiros e valorizar um ativo logístico situado num corredor com procura crescente.

A oportunidade é igualmente estratégica do ponto de vista ambiental. A infraestrutura permite acelerar a eletrificação do transporte pesado e assim reduzir emissões locais e de gases com efeito de estufa enquanto apoia os compromissos de sustentabilidade dos clientes. Ao ligar os três pilares - retorno económico, eficiência operacional e descarbonização - o investimento torna-se mais robusto do que uma decisão motivada apenas por conformidade regulatória.

Um projeto competitivo não se mede apenas pelo número de carregadores. Deve demonstrar que existe procura, que a localização é adequada e que a infraestrutura terá utilização suficiente para justificar o investimento. A próxi-

midade de corredores da rede TEN-T, plataformas logísticas, áreas de serviço, nós urbanos ou zonas de concentração de frotas é determinante.

Preparar a operação para um mercado mais exigente

Preparar a operação significa garantir carregamento próprio ou acesso contratualizado, reduzir tempos mortos e evitar que a disponibilidade de energia se torne o principal constrangimento da frota. Significa também negociar melhor os custos de eletricidade e planejar carregamentos em função das rotas resultando numa maior previsibilidade da operação.

Esta capacidade pode traduzir-se em vantagem comercial. Empresas com infraes-

Portugal precisa de transformar intenção em projetos

Num momento em que vários países europeus estão a mobilizar de forma ativa os fundos do CEF para reforçar as suas redes de abastecimento e carregamento, Portugal não pode ficar para trás. O país precisa de estar mais atento, mais articulado e mais proativo na identificação de projetos com escala e relevância estratégica.

Para o setor dos transportes, isto significa olhar para estas oportunidades com visão de futuro e com capacidade de ação conjunta. Empresas, associações e parceiros institucionais têm aqui um papel determinante na construção de projetos sólidos, capazes de responder às exigências do aviso e de gerar valor real para o setor.



trutura e frota de baixas emissões estarão melhor posicionadas para responder a contratos de longo prazo e clientes com metas ambientais exigentes. A infraestrutura pode, por isso, contribuir não apenas para reduzir custos, mas também para conquistar novos clientes e proteger relações comerciais existentes.

A transição energética no transporte pesado não se fará apenas com ambição política, exige investimento, infraestrutura e capacidade de execução. É precisamente por isso que esta call merece atenção.. O CEF 2026 oferece a possibilidade de transformar uma obrigação futura num ativo estratégico presente: um ativo que reduz custos,

aumenta a autonomia operacional, cria novas receitas e melhora o desempenho ambiental. A oportunidade existe, o financiamento está disponível e importa agora saber quem terá a visão e a capacidade de estar presente onde a próxima infraestrutura do transporte europeu vai ser construída.. 

A Formação em Inteligência Artificial para os Trabalhadores do Setor dos Transportes Rodoviários de Mercadorias

A Inteligência Artificial (IA) está a transformar o setor dos transportes, permitindo otimizar processos, aumentar a eficiência operacional, melhorar a segurança e apoiar a tomada de decisão. Contudo, a utilização destas tecnologias exige que os trabalhadores possuam conhecimentos adequados sobre o seu funcionamento, as suas potencialidades, limitações e riscos.

O Regulamento Europeu da Inteligência Artificial (AI Act) estabelece que as organizações que desenvolvem ou utilizam sistemas de IA devem promover um nível adequado de literacia em IA junto dos seus trabalhadores, garantindo que estes possuem as competências necessárias para utilizar estas tecnologias de forma responsável, segura e em conformidade com a legislação aplicável.

Neste contexto, torna-se necessário que as empresas de transporte rodoviário de mercadorias implementem um plano de formação estruturado, adaptado às diferentes funções existentes na organização.

Algumas formações em IA, que podem fazer toda a diferença na sua organização, de acordo com as funções de cada trabalhador, são:

Literacia em Inteligência Artificial, para todos os trabalhadores, com duração de 2 a 4 horas, que pode incluir, os seguintes conteúdos: Conceitos fundamentais de Inteligência Artificial; Diferença entre IA generativa (Sistemas inteligentes de geração de conteúdos e apoio à decisão), IA preditiva (soluções de previsão baseadas em IA) e automação; Exemplos de aplicação da IA no transporte rodoviário; Benefícios para a produtividade, segurança e qualidade do serviço; Limitações e riscos associados à utilização da IA. O objetivo será conhecer as principais aplicações da IA no setor dos transportes.

Inteligência Artificial Aplicada ao Transporte Rodoviário, para todos os trabalhadores que utilizem ferramentas de IA, com duração de 6 horas, que pode incluir, os seguintes conteúdos: Planeamento inteligente de rotas; Otimização da distribuição; Previsão de tempos de entrega; Gestão inteligente de frotas; Redução dos consumos de combustível; Manutenção preditiva dos veículos (antecipação de avarias através da análise de dados); Apoio à tomada de decisão através da análise de dados. O objetivo será utilizar soluções de IA para melhorar a eficiência operacional.

Inteligência Artificial para Motoristas, com duração de 4 horas, que pode incluir, os seguintes conteúdos: Sistemas Avançados de Assistência à Condução (ADAS); Navegação inteligente; Assistentes de condução; Tacógrafos inteligentes; Aplicações móveis baseadas em IA; Eco-condução apoiada por sistemas inteligentes; Limitações



da condução assistida. O objetivo será conhecer os sistemas inteligentes de apoio à condução.

Inteligência Artificial para Serviços Administrativos, para trabalhadores administrativos, recursos humanos, atendimento ao cliente e departamento financeiro, com duração de 4 horas, que pode incluir os seguintes conteúdos: Automatização de tarefas administrativas; Elaboração de documentos; Gestão de correio eletrónico; Pesquisa inteligente de informação; Tradução automática; Organização documental; Apoio ao atendimento ao cliente. O objetivo será melhorar a produtividade através da utilização de ferramentas de IA.

Inteligência Artificial para Gestores, para Direção, chefias Intermédias e responsáveis de departamento, com duração de 6 horas, que pode incluir: Estratégia de implementação da IA; Identificação de oportunidades de melhoria; Avaliação de riscos; Retorno do investimento (ROI); Gestão da mudança; Modelo de gestão de IA na em-



Cristina Matos
ANTRAM



presa; Supervisão humana dos sistemas de IA. O objetivo é definir estratégias para a adoção da IA na empresa

Cibersegurança e Inteligência Artificial, para todos os trabalhadores, com a duração de 2 horas, que pode incluir: Phishing assistido por IA; Deepfakes; Engenharia social; Proteção de credenciais; Segurança na utilização de plataformas de IA; Boas práticas de cibersegurança. O objetivo será reduzir os riscos associados à utilização da IA.

Em suma:

Formação recomendada por perfil profissional

Perfil profissional	Formação recomendada
Todos os trabalhadores	Literacia em IA, Cibersegurança
Motoristas	IA aplicada à condução, sistemas ADAS e navegação inteligente
Gestores de tráfego	IA aplicada ao planeamento de rotas, gestão de frotas e análise de dados
Trabalhadores administrativos	IA generativa (Sistemas inteligentes de geração de conteúdos e apoio à decisão), automatização documental e produtividade
Direção e chefias	Estratégia, Modelo de gestão de IA, gestão do risco e conformidade legal

Para mais informações, contacte:

CET - Centro de Estudos Técnicos da ANTRAM | Telefone: +351 218544100 | Email: cet@antram.pt



Conclusão

A implementação de um plano de formação em Inteligência Artificial nas empresas de transporte rodoviário de mercadorias constitui um investimento estratégico na qualificação dos seus trabalhadores, na melhoria da competitividade e na conformidade legal. Recomenda-se que a formação seja organizada em três níveis — formação geral para todos os colaboradores, formação específica por função e formação avançada para dirigentes e responsáveis pela gestão — assegurando uma atualização contínua dos conhecimentos à medida que a tecnologia e o enquadramento regulamentar evoluem. Esta abordagem permitirá às empresas tirar partido das oportunidades proporcionadas pela IA, mantendo elevados padrões de segurança, ética e responsabilidade. 

Experiência, inovação e novas expectativas: o desafio de construir equipas preparadas para o futuro

Numa empresa de transporte rodoviário de mercadorias podem coexistir hoje várias gerações, com percursos, referências e expectativas diferentes.

Durante muito tempo, esta diversidade foi encarada como um desafio de gestão. Mas talvez esteja na altura de a olhar de outra forma: como uma oportunidade estratégica.

Porque o futuro do setor não será construído apenas pelos mais jovens, nem apenas pelos profissionais mais experientes. Será construído pela capacidade de juntar diferentes competências, diferentes formas de pensar e diferentes experiências em torno de um objetivo comum.

O paradoxo do talento no mercado atual

O mercado de trabalho vive hoje uma contradição curiosa. As empresas procuram profissionais com capacidade de adaptação, inovação e domínio tecnológico. Mas, muitas vezes, procuram também aquilo que parece impossível: jovens com muitos anos de experiência, competências digitais avançadas, disponibilidade permanente e expectativas salariais equilibradas. Ao mesmo tempo, profissionais com décadas de carreira continuam, em alguns contextos, a ser vistos como menos preparados para a mudança.

A realidade demonstra, contudo, algo diferente. Muitos destes profissionais atravessaram algumas das maiores transformações tecnológicas e organizacionais das últimas décadas: passaram do papel para o digital, do fax para o email, dos processos manuais para sistemas integrados, da gestão tradicional para novos modelos de trabalho.

Adaptaram-se porque os tempos assim o exigiram. Essa capacidade de mudança é, por si só, uma competência.

O verdadeiro desafio das organizações está em deixar de associar automaticamente juventude a inovação e experiência a resistência.

Quatro gerações, diferentes expectativas sobre o trabalho

O setor do transporte rodoviário de mercadorias é hoje um exemplo claro desta realidade. Num mesmo ambiente profissional coexistem pessoas com diferentes percursos, valores e formas de olhar para o trabalho. Cada geração chega com referências próprias, mas todas têm contributos relevantes para o futuro das organizações. Cada pessoa é única e estas características representam apenas tendências gerais. Mais do que definir gerações, importa compreender diferentes expectativas e criar condições para que todas possam contribuir.

Durante décadas, muitas organizações foram desenhadas para modelos relativamente homogêneos de trabalho. Hoje, essa realidade



mudou. As empresas têm de responder a diferentes expectativas sobre liderança, horários, reconhecimento, desenvolvimento profissional e equilíbrio pessoal. O desafio das lideranças modernas já não é apenas gerir equipas. É compreender diferentes formas de entender o próprio significado de trabalhar.

A nova geração e o novo contrato com o trabalho

A entrada da Geração Z no mercado de trabalho acelerou uma transformação que já estava em curso. São profissionais que cresceram num mundo conectado, habituados ao acesso imediato à informação e a ambientes digitais. Trazem rapidez de aprendizagem tecnológica, novas formas de comunicar e uma relação diferente com a carreira. Mas trazem também novas expectativas. Para muitos jovens, o trabalho continua a ser importante, mas deixou de ser o único elemento definidor da identidade pessoal. Procuram empresas onde exista reconhecimento, desenvolvimento, transparência e sentido de pertença. Isto não significa falta de ambição. Significa que a definição de sucesso profissional está a mudar.

O desafio surge quando algumas organizações interpretam estas expectativas como menor compromisso, enquanto muitos jovens interpretam estruturas excessivamente rígidas como modelos pouco ajustados ao presente. Muitas vezes, o conflito entre gerações nasce menos da diferença de competências e mais da diferença de expectativas.

A experiência continua a ser uma vantagem competitiva

Num momento em que a tecnologia assume um papel cada vez mais relevante, existe uma competência que continua a ser insubstituível: a experiência.

Experiência não é apenas tempo de serviço. É capacidade de decisão sob pressão. É conhecimento operacional. É leitura humana. É



Geração	Referência aproximada	O que tende a trazer para as organizações
Baby Boomers	1946–1964	Experiência, compromisso, conhecimento acumulado e capacidade de decisão em situações complexas
Geração X	1965–1980	Pragmatismo, adaptação e capacidade de ligação entre modelos tradicionais e transformação digital
Millennials (Geração Y)	1981–1996	Relação próxima com a tecnologia, procura de desenvolvimento, colaboração e propósito
Geração Z	1997–2010	Agilidade digital, novas formas de comunicar e novas expectativas sobre o equilíbrio entre trabalho e vida pessoal

saber agir quando surgem situações que não estavam previstas. No setor dos transportes, esta realidade é particularmente evidente. Quem conhece a operação há muitos anos sabe que nem todos os desafios aparecem nos procedimentos: uma entrega crítica, uma alteração de última hora, um imprevisto na estrada, uma situação de pressão com um cliente. Estas competências constroem-se com tempo. Um profissional sénior pode necessitar de mais tempo para dominar uma nova ferramenta digital, mas traz frequentemente algo igualmente valioso: maturidade, estabilidade e capacidade de decisão.

A Geração X: a ponte entre dois mundos

Entre a experiência acumulada e a inovação tecnológica existe uma geração que muitas vezes recebe menos atenção: a Geração X. São profissionais que conheceram um mundo mais analógico, mas que acompanharam algumas das maiores transformações digitais das organizações. Compreendem os processos tradicionais, mas também reconhecem a necessidade de evolução. Por isso, assumem muitas vezes um papel essencial: aproximar gerações, traduzir linguagens diferentes e criar pontes dentro das empresas. Num contexto de mudança acelerada, esta capacidade de ligação torna-se uma vantagem estratégica.

Atrair talento é importante. Criar pertença é decisivo.

A renovação do setor depende naturalmente da capacidade de atrair novas gerações. Mas atrair não chega. As empresas precisam de criar condições para que as pessoas queiram permanecer, crescer e construir uma carreira. As novas gerações valorizam:

- Maior previsibilidade e organização dos horários;
- Equilíbrio entre vida profissional e pessoal;
- Oportunidade clara de desenvolvimento;

- Reconhecimento;
- Remuneração adequada à exigência da função;
- Integração tecnológica;
- Melhores condições de segurança e descanso.

Mas procuram também algo menos tangível: pertença. Querem perceber o impacto do seu trabalho e sentir que fazem parte de algo maior.

E aqui o transporte rodoviário de mercadorias tem uma oportunidade única.

Transportar mercadorias é garantir que a economia funciona. É assegurar abastecimento, apoiar empresas, ligar mercados e manter a sociedade em movimento. Dar visibilidade ao propósito da profissão pode ser tão importante como melhorar as condições concretas do trabalho.

O futuro não pertence a uma geração.

Pertence à colaboração entre todas

O maior desafio das organizações não é escolher entre juventude e experiência. É saber combinar ambas. A inovação dos mais jovens com o conhecimento acumulado dos profissionais mais experientes. A capacidade digital com o conhecimento profundo da operação. A vontade de mudança sem perder a memória organizacional.

O setor dos transportes conhece bem o valor da complementaridade. Nenhuma operação funciona apenas com tecnologia. E nenhuma operação sobrevive apenas com experiência. A verdadeira vantagem competitiva estará na capacidade de transformar diversidade geracional em inteligência coletiva. Porque experiência não é o contrário de inovação. E juventude, por si só, nunca substituiu maturidade. 

O futuro do transporte constrói-se com pessoas

Liderança, talento e o contributo das mulheres num setor em transformação



Ana Paula Varela
CEO - 4.Operations

O transporte rodoviário de mercadorias é uma das atividades mais essenciais para o funcionamento da economia europeia. Todos os dias, milhares de empresas e profissionais garantem que produtos chegam às fábricas, aos centros logísticos e aos consumidores. No entanto, este setor enfrenta hoje um dos maiores desafios da sua história: a escassez de talento qualificado e a necessidade de renovar gerações.

Ao longo dos últimos anos, enquanto CEO da 4.Operations - Soluções Integradas em Recursos Humanos, tenho trabalhado diariamente com empresas de transporte e logística em Portugal e noutros países europeus. Esta proximidade com a realidade operacional do setor permite-nos compreender, de forma muito clara, que o maior desafio que as empresas enfrentam hoje não é apenas tecnológico ou regulatório - é humano. Sem pessoas, não há transporte. Motoristas profissionais, técnicos de logística, gestores de tráfego, mecânicos especializados e equipas operacionais qualificadas são a verdadeira força que mantém as cadeias logísticas a funcionar. No entanto, a atração e retenção destes profissionais tornou-se cada vez mais difícil num mercado de trabalho altamente competitivo e em constante transformação. É neste contexto que surge a necessidade de repensar a forma como o setor atrai, integra e desenvolve talento.

A 4.Operations nasceu precisamente com esse propósito: apoiar empresas de transporte e logística na construção de equipas sólidas, qualificadas e alinhadas com as exigências operacionais do mercado. Trabalhamos com operadores nacionais e internacionais, desenvolvendo soluções de recrutamento especializado, mobilidade profissional e integração de trabalhadores em diferentes mercados europeus. Mas o verdadeiro desafio vai muito além do recrutamento.



O futuro do transporte depende da capacidade do setor em valorizar as carreiras técnicas, investir na qualificação e tornar esta indústria atrativa para as novas gerações. E este é também um momento particularmente relevante para refletirmos sobre o papel da liderança e da diversidade no setor.

A recente eleição da primeira mulher para a presidência da ANTRAM representa um marco importante na evolução de um setor que, durante décadas, foi maioritariamente liderado por homens. Este sinal de mudança mostra que o transporte rodoviário está a abrir espaço para novas perspetivas, novas formas de liderança e novas abordagens aos desafios do futuro.

Enquanto empresária e mulher num setor tradicionalmente masculino, acredito profundamente no valor da diversidade nas organizações. Equipas diversas são mais resilientes, mais inovadoras e mais preparadas para enfrentar contextos complexos. Ao longo do meu percurso profissional tenho também procurado contribuir para inspirar novas gerações, mostrando que o transporte e a logística são áreas com enorme impacto económico e social, e que oferecem oportunidades reais de carreira e

desenvolvimento profissional.

Portugal possui empresas de transporte altamente competitivas, que operam diariamente em mercados internacionais e que são parte essencial da cadeia logística europeia. Para que o setor continue a crescer de forma sustentável será fundamental reforçar três pilares estratégicos: talento, qualificação e cooperação entre todos os agentes do setor.

Associações, empresas, instituições de formação e parceiros especializados terão um papel determinante neste processo. Só através de uma visão colaborativa será possível garantir a renovação geracional, atrair novos profissionais e fortalecer a competitividade do transporte rodoviário português.

Acredito que este é um momento de transformação e também de oportunidade.

Uma oportunidade para valorizar as pessoas que fazem este setor acontecer todos os dias e para construir um futuro onde talento, inovação e diversidade caminham lado a lado. Porque no final, mais do que camiões ou infraestruturas, é o talento humano que move o transporte.

E investir nas pessoas é investir no futuro do setor.. 🌱

O seu calendário fiscal para o 4º Trimestre (outubro – dezembro) de 2026



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

DIA	IMPOSTO	OBRIGAÇÕES	IMPRESSOS	LOCAL DE ENTREGA	LOCAL DE PAGAMENTO	OBSERVAÇÕES
12 out.	IRS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a setembro de 2026 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações (DMR)	Internet	n/a	
20 out.	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativamente às operações efetuadas em agosto de 2026	Declaração periódica de IVA	Internet	n/a	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	IRS / IRC	Pagamento do IRS e IRC retidos referentes a setembro de 2026	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a setembro de 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 setembro de 2026	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT / Multibanco	
26 out.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em agosto de 2026	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25€, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
2 nov.	IRS / IRC	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de agosto de 2026	Modelo 30	Internet	n/a	
10 nov.	IRS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a outubro de 2026 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações (DMR)	Internet	n/a	

20 nov.	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal e trimestral relativamente às operações efetuadas em setembro de 2026 e no 3.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.
	IRS / IRC	Pagamento do IRS e IRC retidos referentes a outubro de 2026	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a outubro de 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 outubro de 2026	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT / Multibanco	
25 nov.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em setembro de 2026 ou no 3.º trimestre	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25€, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
30 nov.	IRS / IRC	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de setembro 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	
10 dez.	IRS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a novembro de 2026 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações (DMR)	Internet	n/a	
15 dez.	IRC	Terceiro pagamento por conta do IRC devido por entidades residentes que exercem, a título principal, atividade de natureza comercial, industrial ou agrícola e por não residentes com 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	Terceiro pagamento adicional por conta da derrama estadual devido por entidades residentes que exercem, a título principal, atividade de natureza comercial, industrial ou agrícola e por não residentes com estabelecimento estável que tenham no ano anterior um lucro tributável superior a €1.500.000	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.
21 dez.	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativamente às operações efetuadas em outubro de 2026	Declaração periódica de IVA	Internet	n/a	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
	IRS / IRC	Pagamento do IRS e IRC retidos referentes a novembro de 2026	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	
	IS	Entrega da declaração mensal de IS e respetivo pagamento referente a novembro de 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 novembro de 2026	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT / Multibanco	
28 dez.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em outubro de 2026	n/a	n/a	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	Pagamento do IVA poderá ser efetuado em prestações mensais de valor igual ou superior a 25€, sem juros ou penalidades, nos termos do Decreto-Lei n.º 85/2022, de 21/12.
31 dez.	IRS / IRC	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de outubro de 2026	Modelo 30	Internet	n/a	

Luís Simões distinguida entre as líderes europeias na ação climática

A Luís Simões integrou a 5.ª edição do ranking Europe's Climate Leaders 2026, publicado pelo Financial Times em parceria com a Statista, que distingue as 600 empresas europeias com melhor desempenho na redução da intensidade das emissões de gases com efeito de estufa entre 2019 e 2024.

Selecionada entre cerca de 3.000 empresas de 33 países, a Luís Simões é uma das duas empresas portuguesas do setor dos transportes, logística e embalagem presentes na lista. A distinção reconhece a estratégia da empresa em matéria de sustentabilidade, eficiência operacional e redução de emissões, alinhada com os objetivos da iniciativa Science Based Targets (SBTi).. 

Torrestir reforça frota com novos Volvo FH 460 I-Save Aero

A Torrestir reforçou a sua frota com novos camiões Volvo FH 460 I-Save Aero, dando continuidade ao plano de modernização dos seus equipamentos e ao investimento em soluções de transporte mais eficientes e sustentáveis.

Equipados com tecnologia desenvolvida para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO₂, os novos veículos permitem aumentar a capacidade operacional da empresa, mantendo elevados padrões de desempenho, segurança e qualidade de serviço. 



TJA passa a operar a maior frota nacional de pesados 100% elétricos

A TJA passou a dispor da maior frota portuguesa de veículos pesados 100% elétricos dedicados ao transporte de mercadorias, com a entrada em operação de novas viaturas de 44 toneladas. A empresa iniciou a eletrificação da sua frota em 2022, com a introdução do primeiro pesado elétrico de mercadorias em Portugal. A expansão resulta de uma estratégia faseada, baseada na adequação dos veículos às diferentes operações e no desenvolvimento de infraestrutura própria de carregamento. A eletrificação integra um plano mais amplo de redução das emissões e de transição para um transporte de mercadorias mais sustentável. 



LASO inaugura novas instalações no País Basco

A LASO inaugurou novas instalações no País Basco, em Espanha, pouco mais de um ano após o início da sua atividade na região. O investimento, de cerca de 10 milhões de euros, inclui escritórios, oficinas, parque para a frota e uma área de armazenamento de equipamentos com 20.000 m².

A nova infraestrutura reforça a capacidade operacional da empresa e acompanha o crescimento das operações locais e internacionais. A unidade dispõe ainda de equipamentos especializados para o transporte e movimentação de cargas de grandes dimensões. 

BREVES

Espanha: Documento de controlo eletrónico obrigatórios a partir de outubro

A partir de 5 de outubro, as autoridades espanholas, passam a exigir um documento de controlo eletrónico (DeCA) para as operações de transporte rodoviário de mercadorias de âmbito nacional ou, no caso dos transportadores portugueses, em operações de cabotagem.

Recorde-se que atualmente, no caso das operações de cabotagem, os transportadores utilizam o documento de transporte no formato eletrónico ou em papel.

Quanto às operações de transporte internacional, vai continuar a ser possível o uso do CMR no formato digital ou em papel, não sendo estas operações afetadas por esta alteração legislativa.

O Ministério dos Transportes espanhol publicou os requisitos técnicos e processuais que regem o Documento de Controlo Eletrónico Administrativo (DeCA) no Boletim Oficial do Estado (BOE). O regulamento define:

- formato;
- conteúdo;
- requisitos do código QR;
- obrigações de armazenamento;
- procedimentos de inspeção aplicáveis aos documentos de controlo eletrónicos.

Em suma, os transportadores, no nosso caso em operações de cabotagem em Espanha, devem preparar-se para passarem a apresentar às autoridades espanholas, o referido documento de controlo por via eletrónica a partir de 5 de outubro, uma vez que o mesmo, que atualmente é emitido em papel, deixará de ser aceite para as operações abrangidas por estes novos requisitos.



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



Site ANTRAM! Já se registou?

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



A página 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!

SCANIA SOLUTIONS DAYS – Rumo ao Futuro! Mais soluções com menos emissões

A Scania reuniu centenas de clientes e jornalistas do setor no Circuito de Jarama, em Madrid, numa maratona de cinco dias dedicada à mobilidade sustentável. Para a marca sueca, o futuro do transporte não dependerá de uma única tecnologia, mas sim de uma combinação de eletrificação, gás e combustíveis renováveis, como o HVO ou o biodiesel.

As soluções da Scania para um transporte mais sustentável, tendo em vista a descarbonização, passam por veículos elétricos a bateria (BEV), gás natural, biodiesel FAME, HVO, etanol e biogás, sem descuidar a necessária aposta na formação de condutores e nos serviços Scania.

Sendo o setor dos transportes responsável por 15% das emissões de poluentes, a Scania tem vindo, há cerca de uma década, a afirmar-se como parte da solução para uma mobilidade mais sustentável, apostando em diversas tecnologias capazes de reduzir as emissões e aumentar a eficiência energética.

O Diretor Comercial de Camiões da Scania Ibéria referiu, precisamente durante o evento, que “não existe uma única solução, existe uma multiplicidade de soluções combinadas de acordo com as necessidades dos clientes, tendo em conta o tipo de operação, a capacidade de carga, os tempos de execução e as rotas efetuadas. As soluções que a Scania hoje apresenta foram desenvolvidas precisamente a pensar nas necessidades dos clientes, tendo em vista a eficiência energética e a rentabilidade do negócio”. Este responsável abordou ainda a tecnologia dos veículos movidos a hidrogénio, considerando que poderá vir a constituir mais uma alternativa, embora seja necessário desenvolver a respetiva infraestrutura de abastecimento. Num workshop realizado no âmbito do evento e conduzido pelo Diretor de Pro-



duto da Scania Ibéria, Alex Neri, foram apresentadas diversas soluções para o abastecimento dos diferentes sistemas de alimentação dos veículos:

- Combustíveis renováveis da Repsol, com emissões líquidas nulas, por serem produzidos a partir de resíduos ou de CO₂;
- Soluções a biogás da Molgas, que permitem uma redução de emissões até 90%;
- Infraestruturas de carregamento da Kempower para a eletromobilidade.

A estratégia da marca assenta na economia circular e na análise personalizada da viabilidade da transição energética nos transportes.

O objetivo da Scania passa por reduzir em cerca de 50% as emissões de CO₂ até 2032, face aos valores registados em 2022.

Os participantes nos Scania Solutions Days tiveram oportunidade de testar, no Circuito de Jarama, em Madrid, os mais recentes camiões da marca movidos a diferentes energias alternativas, nomeadamente eletricidade, HVO e gás natural.

Logo no início dos testes foi possível conduzir um Scania R 460 movido a GNL. Trata-se de uma alternativa que a Scania comercializa há vários anos e que oferece uma excelente autonomia — até 1.400 qui-



lómetros —, bem como potências capazes de responder a um vasto leque de aplicações: 280 e 340 cv nos motores de 9 litros e 420 e 460 cv nos motores de 13 litros.

De seguida, foi possível testar um trator Scania Série R 450E, 100% elétrico, com 450 kW (610 cv), alimentado por uma bateria de 624 kWh e com uma autonomia estimada de 600 quilómetros. A condução suave, a ausência total do habitual ruído do motor e a disponibilidade imediata da aceleração são alguns dos principais pontos fortes deste veículo.

Por fim, foi igualmente possível testar dois

veículos Scania da Série S. O primeiro estava equipado com o motor mais potente da marca, o V8 de 770 cv, e o segundo com um motor de 13 litros e 460 cv. Ambos funcionavam com HVO e apresentavam prestações idênticas às de um veículo a diesel. Na prática, a condução de um veículo movido a diesel ou a HVO proporciona exatamente a mesma experiência.

Os técnicos da Scania destacam que os camiões Euro 6 funcionam perfeitamente com HVO, sem necessidade de qualquer alteração ao motor, permitindo ainda assim alcançar uma redução significativa das emissões.

A Scania dedicou também uma parte significativa do evento a demonstrar como a tecnologia e a conectividade podem transformar a gestão de frotas, através de serviços como o Scania Uptime, a telemetria e a formação de condutores. Num dos espaços dedicados a este tema, os técnicos da marca explicavam como as plataformas digitais da Scania e a análise de dados, através de ferramentas de monitorização e acompanhamento em tempo real, podem ajudar a reduzir consumos e a aumentar a rentabilidade dos veículos. Segundo os especialistas, atualmente a redução dos consumos já não depende apenas do veículo, mas também da análise dos dados recolhidos em tempo real e da correção dos hábitos de condução, sendo a formação dos motoristas um elemento determinante neste processo. Pequenos ajustes efetuados ao longo do ano podem fazer toda a diferença em termos de eficiência.

Num caso real apresentado durante o evento, o recurso a este tipo de ferramentas de conectividade permitiu alcançar poupanças de consumo na ordem dos 9%. De acordo com os números divulgados, as melhorias introduzidas traduziram-se numa poupança anual de cerca de 6.000 euros por veículo.

Atualmente, a Scania conta com cerca de 36 mil veículos conectados no mercado ibérico e com mais de 750 mil a nível mundial. 🌱



• Apresenta nova estratégia de marca e gama MY26

A IVECO apresentou, durante a IVECO Experience 2026, a sua nova estratégia de marca e revelou a gama Model Year 2026. A nova identidade assenta em três pilares — Motion by Design, Motion through Experience e Motion as Family — e acompanha o lançamento dos novos S-Way, Eurocargo, Daily e da gama elétrica.

• Reforça serviços conectados

A IVECO reforçou a oferta de serviços conectados com novas soluções de manutenção preditiva destinadas a aumentar a disponibilidade dos veículos. Entre as novidades destacam-se o GeoTrack, o Fast Track, as Oficinas Móveis e a expansão dos programas IVECO Fidelity Club e IVECO Academy.

• Reorganiza cobertura comercial na região Centro

A IVECO Portugal reorganizou a representação comercial dos veículos comerciais ligeiros nos distritos de Castelo Branco, Portalegre e Santarém, passando esta responsabilidade para o concessionário WAYFER. A reorganização pretende reforçar a proximidade aos clientes, mantendo inalterada a rede de assistência pós-venda. 

Via Verde assume operação de portagens para pesados nos Países Baixos

A Via Verde iniciou, através do consórcio NedLinq, a operação do novo sistema eletrónico de portagens para veículos pesados nos Países Baixos. O modelo substitui a Eurovinheta e reforça a presença internacional da empresa portuguesa no mercado europeu da mobilidade e das portagens. 

Targa Telematics lança Dashcam com inteligência artificial

A Targa Telematics lançou em Portugal a Dashcam Live Stream, uma solução de vídeo inteligente destinada a reforçar a segurança rodoviária das frotas. O sistema utiliza inteligência artificial para identificar situações de risco em tempo real e apoiar a gestão operacional das empresas. 

Renault Trucks

• Aumenta autonomia dos tratores elétricos

A Renault Trucks anunciou uma evolução da gama E-Tech T, que passa a oferecer autonomias até 660 quilómetros. A nova gama inclui três versões com autonomias entre 450 e 660 quilómetros, reforçando a oferta da marca para operações regionais e de longo curso.

• Entra no segmento dos comerciais ligeiros



A Renault Trucks passou a comercializar em Portugal as gamas Master e Trafic, reforçando a presença no segmento dos veículos comerciais ligeiros. Os modelos estão disponíveis em versões térmicas e elétricas e passam a integrar a oferta de serviços e assistência da marca.

• Lança Pack Turbocompressor para motores 13L

A Renault Trucks lançou um novo Pack Turbocompressor para veículos equipados com motores 13L Step B/C/D. A solução inclui substituição do componente, peças de origem e mão de obra especializada, procurando reduzir o risco de avarias e paragens não programadas.

• Renault Trucks D obtém quatro estrelas no Euro NCAP

O Renault Trucks D recebeu quatro estrelas na avaliação Euro NCAP 2026 e conquistou o selo CitySafe. A distinção reconhece o desempenho dos sistemas de assistência à condução e de proteção de peões e ciclistas, reforçando a segurança do modelo para operações urbanas. 



Volvo Trucks

Pedro Ferreira Monteiro assume liderança da operação em Portugal

Pedro Ferreira Monteiro foi nomeado CEO da Nors Trucks and Buses Portugal VT, assumindo a liderança da operação da Volvo Trucks em Portugal. O novo responsável terá como prioridades reforçar a proximidade aos clientes, acelerar a digitalização e consolidar o crescimento da empresa. 



Ford Trucks abre novo concessionário em Vila Nova de Poiares

A Ford Trucks Portugal reforçou a rede nacional com a abertura de um novo concessionário em Vila Nova de Poiares. As novas instalações disponibilizam serviços de manutenção, reparação e assistência técnica para veículos pesados, aumentando a cobertura da marca na região Centro. 

Scania

• Investe 70 milhões em fábrica de camiões elétricos

A Scania vai investir 70 milhões de euros na ampliação da fábrica de Angers, em França, reforçando a capacidade de produção de camiões elétricos. O investimento inclui a expansão das instalações e a adaptação das linhas de montagem à eletrificação.

• Lança cabina Longline em produção de série

A Scania iniciou a produção em série da cabina Longline, integrada no sistema modular da marca. Concebida para o transporte de longo curso, oferece maior espaço interior e novas possibilidades de personalização para operadores e motoristas.



MAN

• Investe em novo centro na Castanheira do Ribatejo

A MAN Truck & Bus Portugal apresentou o projeto das futuras instalações na Castanheira do Ribatejo, num investimento de cerca de oito milhões de euros. O novo centro reforçará a capacidade de assistência da marca e incluirá oficinas, armazém de peças, áreas de formação e infraestrutura para carregamento elétrico.

• eTGM reforça oferta elétrica

A MAN completou a gama elétrica com o novo eTGM de 16 toneladas, destinado à distribuição urbana e regional. Com autonomia até 480 quilómetros, o modelo reforça a oferta da marca para operações de distribuição de emissões reduzidas. 



• Susana Freitas assume liderança da rede em Portugal

Susana Freitas foi nomeada *Dealer Director* da Scania Portugal, assumindo a responsabilidade pela rede de concessionários. Com mais de duas décadas de experiência na empresa, sucede na liderança da operação nacional, reforçando a continuidade da estratégia da marca.

• Cabina P recebe cinco estrelas no Euro NCAP

A cabina P da Scania alcançou a classificação máxima de cinco estrelas no programa Safer Trucks do Euro NCAP e obteve igualmente o selo CitySafe. A avaliação destacou a visibilidade do condutor e o desempenho dos sistemas de segurança ativa. 

Apresentações das Provas de Aptidão Profissional de Logística e Gestão de Transportes

Chegou o momento de mostrar o resultado de meses de dedicação, aprendizagem e crescimento!

Os alunos de 3.º ano dos cursos de Logística e de Gestão de Transportes apresentaram as suas Provas de Aptidão Profissional (PAP), um passo importante no final do percurso formativo e na preparação para o futuro profissional. Cada apresentação representa não só um projeto, mas também o desenvolvimento de competências essenciais para o futuro profissional.

Parabéns a todos pelo empenho demonstrado ao longo deste percurso. Desejamos a todos os alunos muito sucesso nesta etapa tão importante!



Conselho de Orientação Estratégica visita Centro Tecnológico Especializado Industrial dos Transportes & Logística do IPTrans

Após a reunião do Conselho de Orientação Estratégica (COE), realizada no dia 3 de julho, os membros do Conselho visitaram o Centro Tecnológico Industrial dos Transportes & Logística (CTE), numa iniciativa que permitiu dar a conhecer o trabalho que o IPTrans tem vindo a desenvolver na área da inovação e da qualificação.

A visita teve início no armazém, onde foram apresentados os equipamentos utilizados na formação prática, proporcionando uma visão das condições disponibilizadas aos formandos para o desenvolvimento de competências técnicas nas áreas da logística e da



gestão de operações. O percurso prosseguiu pela sala de simuladores, um espaço equipado com tecnologia que permite recriar contextos reais de operação e reforçar a aprendizagem através da simulação, promovendo uma

formação mais segura, eficaz e próxima das exigências do setor.

Os membros do Conselho visitaram ainda a sala de TTAE (Tráfego de Assistência em Escala), onde tiveram oportunidade de conhecer os recursos e atividades desenvolvidos neste espaço, bem como a sala polivalente, concebida para acolher diferentes iniciativas de formação.

Ao longo da visita, foram apresentados os investimentos realizados pelo IPTrans na modernização das suas infraestruturas e na criação de ambientes de aprendizagem inovadores, evidenciando o compromisso da instituição com a excelência da formação e com a resposta às necessidades dos setores dos transportes, da logística e da mobilidade.

Esta visita permitiu aos membros do Conselho conhecer de forma mais próxima a realidade do Centro Tecnológico e reforçar o conhecimento sobre os projetos e capacidades que o IPTrans coloca ao serviço da qualificação, da inovação e da ligação às empresas.

Conselho de Orientação Estratégica do IPTrans reúne para definir prioridades estratégicas para o futuro

O Conselho de Orientação Estratégica (COE) do IPTrans reuniu no passado dia 3 de julho para mais uma sessão de trabalho dedicada à reflexão estratégica e ao reforço da ligação entre a instituição e os seus parceiros.

A reunião teve início com a tomada de posse e apresentação de novos membros do Conselho, representantes de diversas entidades ligadas aos setores dos transportes, mobilidade, energia, administração pública, autarquias, associações e parceiros sociais. Esta renovação reforça a diversidade de competências e a representatividade deste órgão consultivo, essencial para o desenvolvimento estratégico da instituição.

Durante a sessão foi efetuado o ponto de situação da implementação das recomendações apresentadas pelo COE na reunião de 6 de maio de 2025, permitindo avaliar o trabalho desenvolvido e os progressos alcançados. Seguiu-se um momento de reflexão estratégica centrado na definição de novas recomendações para 2026 e anos seguintes. O debate permitiu identificar prioridades, desafios e oportunidades para o futuro do IPTrans, promovendo uma visão partilhada sobre a evolução do ensino, da formação e da qualificação nas áreas dos transportes, logística e mobilidade.

A realização deste encontro reafirma o compromisso do IPTrans com a melhoria contínua, a cooperação institucional e a construção de uma estratégia alinhada com os desafios atuais e futuros.

Formação prática de Empilhador no IPTrans!

No âmbito do novo Centro Tecnológico Especializado (CTE), o IPTrans promoveu uma formação de empilhador, proporcionando aos participantes o desenvolvimento de competências técnicas fundamentais para o setor da logística e transportes.

Esta formação reforça a aposta do IPTrans numa aprendizagem prática, inovadora e alinhada com as necessidades do mercado de trabalho, preparando os formandos para os desafios reais da profissão.

O investimento nos Centros Tecnológicos Especializados representa uma oportunidade para modernizar o ensino profissional, aproximando a formação das tecnologias e equipamentos utilizados pelas empresas.





IPTRANS

ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

30
ANOS



➤ CURSOS PROFISSIONAIS

➤ TÉCNICOS SUPERIORES PROFISSIONAIS - CTESP

➤ QUALIFICAÇÃO DE ADULTOS

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