

revista

Nº 421 | out/nov/dez 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



CONGRESSO ANTRAM

EPIC SANA Algarve
13 e 14 de novembro de 2026



Quer poupar na mobilidade da sua empresa?

Está no anúncio certo.



Basta apenas um veículo para ter acesso a descontos especiais e muito mais.

Comece hoje mesmo a poupar.



Gestão de consumos online



Segurança nos pagamentos



Sem custos nem fidelização



Gestor dedicado disponível



Faturação eletrónica



Soluções de descarbonização*

The Prio logo, consisting of a stylized blue 'P' icon followed by the word 'prio' in a bold, lowercase, sans-serif font.

*Consulte-nos para desenharmos as soluções de energia à medida da sua empresa

editorial

pág. 2

destaque

Entrevista a José Milhazes

pág. 4

“Estabilidade no preço dos combustíveis poderá acontecer,
mas a preços elevados”

25º Congresso ANTRAM

Programa

pág. 10

associativismo

A transformação digital do transporte rodoviário

pág. 12

Next Generation ANTRAM

refletir hoje sobre as empresas que queremos liderar no futuro

pág. 20

formação e consultoria

Projecto GreenTruck – SIAC Descarbonização

Descarbonizar o transporte rodoviário de mercadorias:
das boas práticas europeias à ação das PME portuguesas

pág. 26

assessoria jurídica

Nova diretiva Europeia da carta de condução: o que vai mudar
para o transporte rodoviário de mercadorias

pág. 30

Rodar direito

- A responsabilidade do transportador

no caso de mercadorias roubadas ou furtadas - 1ª parte

pág. 34

análise técnica

A Digitalização do Controlo Rodoviário em Espanha:

O Impacto do DeCA no Transporte e na Cabotagem

pág. 46

notícias dos associados

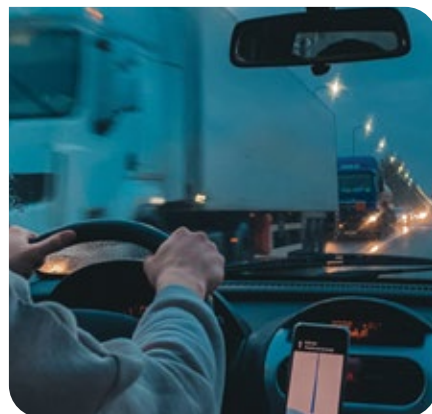
pág. 52

comerciais

pág. 54

notícias IpTrans

pág. 56



Revista ANTRAM nº - 421

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



Ema Leitão
Presidente da Direção Nacional

Um setor em transformação, uma resposta que tem de ser construída em conjunto

Esta é a última edição da Revista ANTRAM de 2026 e chega a poucos dias do 25.º Congresso, que terá lugar nos dias 13 e 14 de novembro, no EPIC SANA Algarve Hotel. É, por isso, um bom momento para olhar para o setor e refletir sobre os principais desafios que marcam atualmente o transporte rodoviário de mercadorias.

No plano regulamentar, as empresas têm pela frente um conjunto significativo de alterações. O novo regime relativo aos pesos e dimensões dos veículos é disso exemplo, a par das mudanças que resultarão da nova Diretiva Europeia da Carta de Condução, com alterações no acesso à profissão, nas regras para jovens condutores, na digitalização das cartas e na formação e categorias de condução.

Também o novo regime de circulação na Via de Cintura Interna (VCI), no Porto, tem criado constrangimentos significativos às empresas, pelos procedimentos burocráticos associados às novas regras e pelos impactos na operação: mais quilómetros, maior consumo, desgaste dos veículos e maiores necessidades de manutenção. São realidades que importa considerar quando se definem políticas e regras para um setor que necessita de previsibilidade e condições adequadas para operar.

No plano digital, a transformação é igualmente uma realidade. A tecnologia abre novas oportunidades na gestão das frotas, na otimização das operações e dos custos e na capacidade de resposta das empresas. Mas traz também novos riscos, nomeadamente em matéria de segurança, proteção de dados e continuidade da operação. Importa, por isso, que as empresas estejam preparadas para aproveitar estas oportunidades sem descuidar os riscos associados.

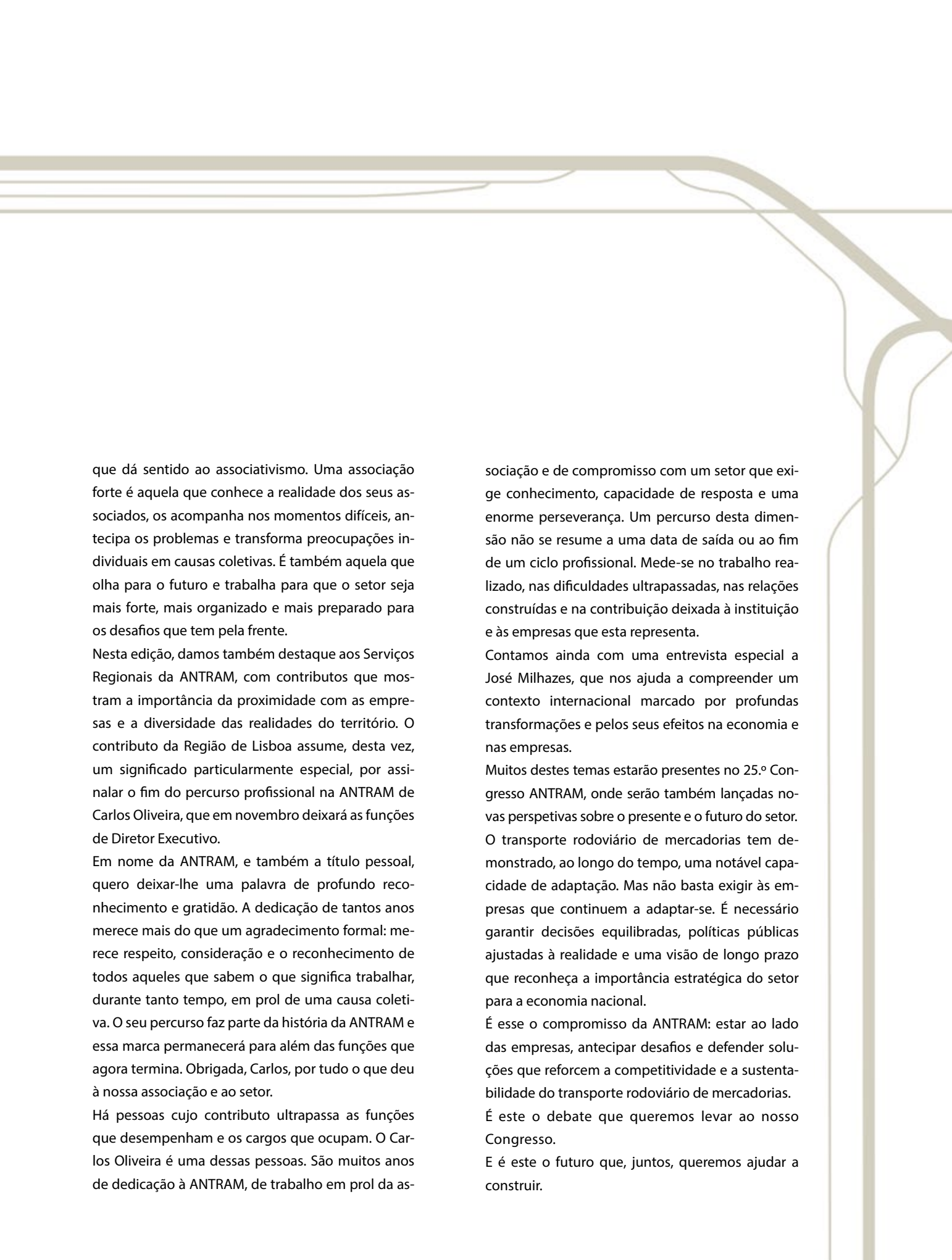
A energia continua a ser um dos maiores desafios para o setor. A recente crise dos combustíveis voltou a demonstrar

o impacto direto e imediato que as oscilações dos preços da energia têm na atividade das empresas de transporte rodoviário de mercadorias. Num setor em que o combustível representa uma parcela tão significativa dos custos de exploração, aumentos desta dimensão colocam uma enorme pressão sobre a rentabilidade e a sustentabilidade das operações. As empresas têm demonstrado uma extraordinária capacidade de adaptação, mas essa capacidade não pode ser confundida com a obrigação de absorver custos que não controlam, colocando em causa o equilíbrio económico da sua atividade.

Foi neste contexto que uma parte significativa da intervenção da ANTRAM junto do Governo se centrou na defesa de medidas concretas para atenuar o impacto do aumento dos custos dos combustíveis e apoiar as empresas num período de particular exigência. A nossa responsabilidade é dar voz às dificuldades do setor, procurar respostas e assegurar que as decisões públicas têm em conta a realidade de quem, todos os dias, mantém a economia em movimento.

Também aqui importa ser clara: a transição energética não está em causa. O que está em causa é o caminho para a concretizar. As empresas querem fazer parte dessa transformação, mas precisam de condições, alternativas e previsibilidade. A descarbonização terá de considerar a realidade económica das empresas, as diferentes características das operações e a disponibilidade efetiva das soluções tecnológicas e energéticas. Uma transição bem-sucedida não se impõe à realidade das empresas: constrói-se com elas, com metas claras, soluções viáveis e condições que permitam investir sem comprometer a sua competitividade.

É esta capacidade de responder aos desafios e, ao mesmo tempo, defender condições adequadas para as empresas



que dá sentido ao associativismo. Uma associação forte é aquela que conhece a realidade dos seus associados, os acompanha nos momentos difíceis, antecipa os problemas e transforma preocupações individuais em causas coletivas. É também aquela que olha para o futuro e trabalha para que o setor seja mais forte, mais organizado e mais preparado para os desafios que tem pela frente.

Nesta edição, damos também destaque aos Serviços Regionais da ANTRAM, com contributos que mostram a importância da proximidade com as empresas e a diversidade das realidades do território. O contributo da Região de Lisboa assume, desta vez, um significado particularmente especial, por assinalar o fim do percurso profissional na ANTRAM de Carlos Oliveira, que em novembro deixará as funções de Diretor Executivo.

Em nome da ANTRAM, e também a título pessoal, quero deixar-lhe uma palavra de profundo reconhecimento e gratidão. A dedicação de tantos anos merece mais do que um agradecimento formal: merece respeito, consideração e o reconhecimento de todos aqueles que sabem o que significa trabalhar, durante tanto tempo, em prol de uma causa coletiva. O seu percurso faz parte da história da ANTRAM e essa marca permanecerá para além das funções que agora termina. Obrigada, Carlos, por tudo o que deu à nossa associação e ao setor.

Há pessoas cujo contributo ultrapassa as funções que desempenham e os cargos que ocupam. O Carlos Oliveira é uma dessas pessoas. São muitos anos de dedicação à ANTRAM, de trabalho em prol da as-

sociação e de compromisso com um setor que exige conhecimento, capacidade de resposta e uma enorme perseverança. Um percurso desta dimensão não se resume a uma data de saída ou ao fim de um ciclo profissional. Mede-se no trabalho realizado, nas dificuldades ultrapassadas, nas relações construídas e na contribuição deixada à instituição e às empresas que esta representa.

Contamos ainda com uma entrevista especial a José Milhazes, que nos ajuda a compreender um contexto internacional marcado por profundas transformações e pelos seus efeitos na economia e nas empresas.

Muitos destes temas estarão presentes no 25.º Congresso ANTRAM, onde serão também lançadas novas perspetivas sobre o presente e o futuro do setor. O transporte rodoviário de mercadorias tem demonstrado, ao longo do tempo, uma notável capacidade de adaptação. Mas não basta exigir às empresas que continuem a adaptar-se. É necessário garantir decisões equilibradas, políticas públicas ajustadas à realidade e uma visão de longo prazo que reconheça a importância estratégica do setor para a economia nacional.

É esse o compromisso da ANTRAM: estar ao lado das empresas, antecipar desafios e defender soluções que reforcem a competitividade e a sustentabilidade do transporte rodoviário de mercadorias. É este o debate que queremos levar ao nosso Congresso.

E é este o futuro que, juntos, queremos ajudar a construir.

Entrevista a

José Milhazes

Comentador da SIC, Antena 1 e Observador

“Estabilidade no preço dos combustíveis poderá acontecer, mas a preços elevados”

No passado dia 15 de setembro, a ANTRAM conversou com José Milhazes, comentador e especialista em assuntos internacionais, sobre os desafios que se colocam à Europa e a Portugal nos próximos anos.

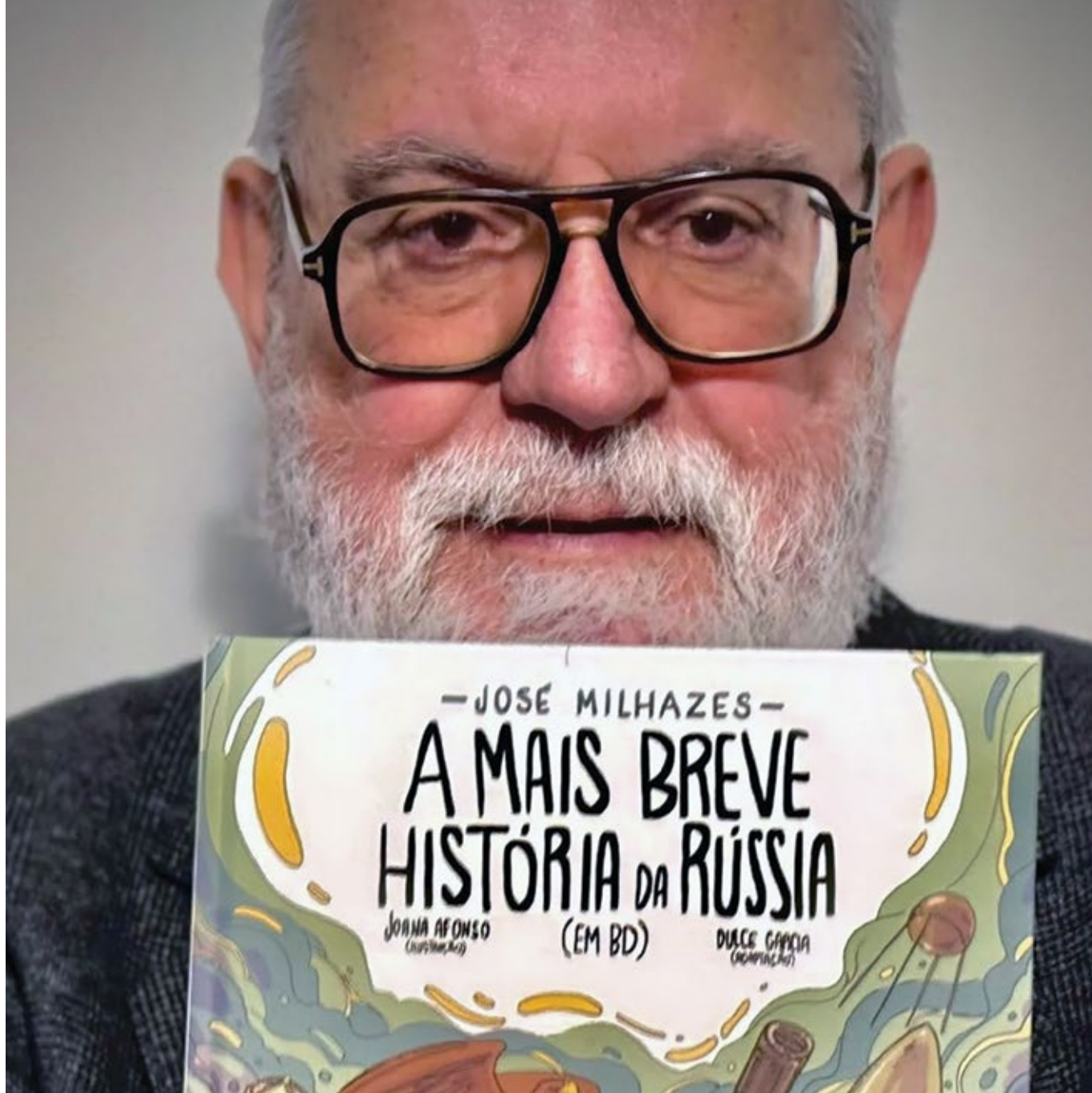
Da evolução da guerra na Ucrânia à segurança europeia e às relações com a Rússia, passando pelos riscos energéticos, a transição energética e a volatilidade dos custos, a entrevista aborda o impacto da instabilidade geopolítica nas cadeias logísticas e os desafios específicos do setor dos transportes, num quadro que exige à Europa maior capacidade de resposta, autonomia estratégica e resiliência.

Começando por um dos temas que melhor conhece: a guerra na Ucrânia. Estamos prestes a entrar no último trimestre de 2026 (à data da entrevista, realizada a 15 de setembro de 2026) e continua sem existir uma solução ou um fim à vista para uma guerra que dura há mais de quatro anos. O que mudou, na sua opinião, nos objetivos de Vladimir Putin em relação à Ucrânia desde o início da invasão e até onde estará disposto a ir para os alcançar?

Olhe, Putin está disposto a ir até onde puder e parece que pode ir muito longe. Neste momento, continua a ser uma incógnita – e não vale a pena estarmos a especular sobre quando irá terminar a guerra – mas acho que ainda está para durar. Claro que Putin não atingiu os objetivos a que se tinha proposto no início, nomeadamente tomar rapidamente Kiev e outras posições estratégicas na Ucrânia mas, sendo ele o ditador do maior país do mundo, com grandes riquezas, insiste em conquistar os seus objetivos, mesmo que, para isso, seja necessário sacrificar a vida de milhões de soldados.

O que é necessário mudar, no terreno ou nas posições de Moscovo e Kiev, para que um acordo de paz seja possível?

A Rússia diz que, se a Ucrânia abandonar a parte que ainda controla do Donbass [importante região localizada no leste da Ucrânia], irá imediatamente pôr fim à guerra. Mas, se a Ucrânia fizer semelhante cedência, Putin pode decidir fazer novas exigências. Tanto mais que, neste momento, Putin tem no Presidente dos Estados Unidos um “agente seu”, que critica a Ucrânia de forma absolutamente escandalosa e absurda, como aconteceu ao afirmar que a falta de petróleo no mercado internacional se deve à guerra da Ucrânia. Isto é mentira. Por isso, acredito que os Estados Unidos irão obrigar a Ucrânia a fazer cedências à Rússia. Mas a Rússia não vai fazer cedências à Ucrânia, porque ninguém – com capacidade, claro – pode pedir a Putin que ceda aqui ou acolá. A Europa está muito dividida e não tem uma política certa em relação à Rússia, por isso também não pode dar a ajuda que seria necessária numa situação como esta. Por isso, o que prevejo é que a Ucrânia vai ser obrigada a ceder



A Entrevista em 5 frases:

“Acredito que a Ucrânia vai ser obrigada pelos EUA a ceder território que a Rússia não consegue ocupar”

“Putin vai continuar a esticar a corda porque vê a fraqueza da NATO. Receio que esta poderá não vir em ajuda de algum Estado-Membro que seja atacado”

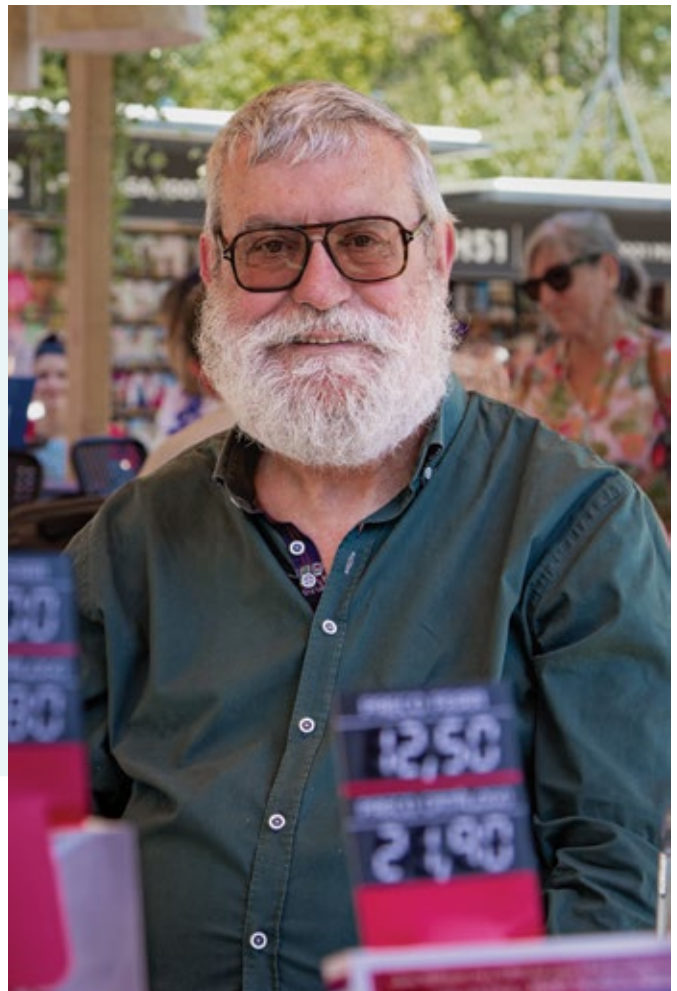
“Estabilidade nos preços dos combustíveis poderá acontecer. Mas nos preços altos”

“A reconversão energética foi afetada por erros de palmatória. Um deles foi o facto da Alemanha ter renunciado à energia atómica”

“Será que foi uma boa opção Portugal não explorar as reservas de gás e petróleo de que dispõe?”

Perfil do Entrevistado:

José Milhazes é uma figura de referência no jornalismo e na análise política internacional em Portugal. Nascido na Póvoa de Varzim, mudou-se para a União Soviética em 1977, onde se licenciou em História da Rússia pela Universidade Estatal de Moscovo (Lomonossov). Jornalista, escritor e tradutor, começou em 1989 a colaborar com a TSF, tendo sido correspondente do jornal «Público» em Moscovo. Doutorada pela Universidade do Porto, regressou a Portugal em 2015. É atualmente comentador da SIC e SIC Notícias, da Antena 1 e colunista do «Observador» e. Autor de vários livros sobre a Rússia e a Europa de Leste, recebeu a Ordem do Mérito da República Portuguesa em 2013.



território que a Rússia não consegue ocupar e, talvez ainda, outras exigências que Putin venha a colocar em cima da mesa durante as conversações.

Apesar de tudo, a Ucrânia tem demonstrado capacidade para ripostar, intensificando os ataques contra refinarias e outras infraestruturas energéticas russas, com impacto no abastecimento de combustíveis dentro da própria Rússia. Até que ponto esta pressão económica e energética pode afetar a capacidade de Vladimir Putin para sustentar a guerra e, sobretudo, a sua margem de manobra política dentro da Rússia?

Por enquanto, acho que Putin se sente capaz de continuar. Claro que isso vai custar muito caro à Rússia mas, por enquanto, a Rússia ainda tem meios financeiros e económicos para usar neste conflito.

Claro que Putin corre o risco de, no plano interno, provocar uma destabilização da situação, o que, na Rússia, pode ser muito grave. Porém, até agora, ele tem conseguido governar com mão de ferro e não permitir que se formem grupos organizados que critiquem a sua política e defendam conversações com a Ucrânia.

No domingo [dia 20 de setembro de 2026], vamos ter eleições na Rússia e, tendo em conta as falsificações e a forma como foi

preparada a campanha eleitoral, a “Rússia Unida” deverá ter cerca de 76% dos votos [o partido de Vladimir Putin acabaria por vencer com 57,54 % dos votos]. Claro que isto se deve a falsificações nas urnas e na contagem e, por isso, não parece haver motivo de preocupação para o regime de Putin.

Para o regime de Putin poderão surgir complicações se ele continuar esta guerra sem resultados visíveis. Existe sempre um risco de que, dentro da sociedade russa, possa ocorrer alguma coisa de grave para Putin. No entanto, isso pode não acontecer brevemente. Muito vai depender do desenvolvimento da situação e de surgir, na Rússia, alguma força organizada anti-Putin. Até agora, não existe ninguém e não sei se vai aparecer nos próximos tempos.

A guerra mantém-se próxima das fronteiras da NATO e têm-se multiplicado os incidentes que envolvem o espaço aéreo e o território de países aliados, desde ciberataques e sabotagem, a desinformação, incursões de drones e ataques contra infraestruturas críticas. Que objetivos estará Moscovo a procurar alcançar através deste tipo de ações e até onde estará disposto a levar esta estratégia de guerra híbrida contra a NATO?

Putin vai continuar a esticar a corda porque vê a fraqueza da NATO. E sabe que, do lado da NATO, tem um “Cavalo de Troia”

chamado Trump. Ou seja, ele ainda pode – considera ele – esticar a corda.

A Rússia tem dito que, se as coisas começarem a correr mal, pode recorrer a armas nucleares. A Rússia faz esta chantagem e é muito difícil dizer se, efetivamente, os dirigentes russos vão ou não recorrer a armas nucleares. Mas esta é uma chantagem que surte efeito dentro da Europa, porque a Europa está desunida e não tem uma política de segurança e defesa bem coordenada... Por isso, vamos ver até onde Putin vai esticar a corda e até onde e quando a NATO vai permitir este tipo de coisas.

Hoje de manhã apareceu um drone russo no norte da Polónia [no dia 15 de setembro de 2026, as autoridades polacas confirmaram a descoberta e remoção de um drone militar russo na costa do Mar Báltico] – claro que a Rússia vai dizer que são tudo provocações –, mas o meu receio é que, a determinada altura, aconteça alguma desgraça e aí a escalada do conflito poderá ser gravíssima.

Na sua opinião, neste momento, apesar de ser conhecido que a NATO reforçou a sua presença no flanco oriental e que os países europeus têm aumentado o investimento na defesa, se um Estado-Membro fosse atacado, a NATO teria capacidade para responder de forma rápida, unida e eficiente?

Eu receio bem que não, que a NATO poderá não vir em ajuda de algum Estado-Membro que seja atacado, principalmente devido à política do dirigente norte-americano [Donald Trump], esse “anti-Midas”, como eu lhe chamo, porque onde mete a mão em ouro, aquilo transforma-se em porcaria.

Por exemplo, no fim desta semana, o filho mais velho de Trump decidiu fazer uma boda de casamento para dezenas e dezenas de pessoas numa ilha, e Trump reconheceu que a boda foi paga pelo oligarca russo. Terão sido centenas de milhares de dólares. Isto é mais do que escandaloso e só mostra que Trump não tem qualquer tipo de escrúpulos. Receio bem que ele esteja já nas mãos de Putin.

E se, de facto, o conflito escalar e viermos a ter uma guerra convencional prolongada, quais seriam as principais fragilidades da Europa neste momento para fazer face a este cenário?

Uma das principais fragilidades é a opinião pública europeia, que ainda não compreendeu – muitos europeus ainda não compreenderam — que perigos se escondem e que desgraças podem acontecer ao continente europeu se não se preparar para se defender da Rússia. Isto será um dos elos fracos: a falta de apoio, por determinados setores, e, em alguns países, de uma parte significativa da sociedade, à política europeia em relação à Rússia.

Depois, há também algumas questões ligadas ao armamento — em alguns setores há falta de armamento. Mas também é verdade que a NATO, em termos de número de soldados e de armamento, é muito mais forte do que a Rússia. É por isso que a Rússia coloca em cima da mesa a chantagem nuclear, porque sabe que, numa guerra convencional, perderia.

No que respeita ao papel da energia, temos visto que esta tem sido utilizada como um instrumento de pressão geopolítica. Desde o início da guerra, a Europa reduziu drasticamente a sua dependência do gás russo, substituindo-o por fornecimentos vindos principalmente da Noruega e dos Estados Unidos, mas também de outros países, como a Argélia, o Azerbaijão e o Catar. Na sua opinião, face a esta mudança, a Europa está hoje mais segura do ponto de vista energético ou corre o risco de estar apenas a substituir uma dependência por outras?

Hoje mesmo, Moscovo declarou que a França é o maior comprador de gás russo. Como sabemos, não é só a França que, na União Europeia, compra gás russo, mas também Espanha, Portugal e outros países.

Portanto, na sua opinião, esta substituição ou diminuição não é real?

Quer dizer, é real, mas não tem nada a ver com a aplicação completa de sanções: é como um queijo suíço cheio de buracos. E a Rússia tem sabido contornar as sanções, nomeadamente através de países terceiros.

Por isso, a União Europeia vai continuar a comprar combustível russo, principalmente gás, até porque os fornecedores do Médio Oriente, neste momento, estão com sérios problemas devido à guerra no estreito de Ormuz e no Mar Vermelho.

Quando olhamos para o setor dos transportes, sabemos que o preço dos combustíveis é uma variável crítica. Tendo em conta este cenário de guerra e de choques geopolíticos cada vez mais frequentes, acredita que o setor se deve preparar para uma era em que a energia será estruturalmente mais cara e vulnerável a estes choques? Ou será ainda possível recuperar alguma estabilidade dos preços a longo prazo?

Quer dizer, estabilidade nos preços poderá acontecer, mas nos preços elevados e não nos preços a que estávamos habituados antes da guerra do Golfo. E esse é que vai ser o grande problema e desafio. Como é que se pode trabalhar com preços tão altos? E será que estes preços não vão criar uma crise económica na Europa?



A julgar pela forma como as coisas estão a correr, o preço dos combustíveis vai continuar a subir, a não ser que exista alguma revolução tecnológica que permita, por exemplo, passar mais rapidamente dos combustíveis fósseis para a eletricidade. Mas, claro, isso exige muitos anos e a indústria e o comércio precisam de preços compatíveis agora.

O contexto que temos vivido de guerra na Ucrânia, instabilidade no Médio Oriente e crescente rivalidade entre os Estados Unidos e a China está a tornar mais vulneráveis as cadeias globais de abastecimento. Face a este cenário, que mudanças prevê na organização do comércio mundial e das cadeias logísticas nos próximos anos? E que impacto poderão ter nas empresas de transporte?

Eu acho que, a continuarem as coisas assim, o vosso setor vai passar por momentos muito maus. Mesmo que se invente alguma forma mágica ou semimágica para se resolver o problema, isso vai demorar muito tempo – porque, como eu já disse, mudar do abastecimento de combustíveis fósseis para a eletricidade pode ser uma possibilidade, mas não é imediata. Por isso, eu não sei como é que se pode evitar uma crise nos transportes e na logística e, ao que tudo indica, os preços dos combustíveis vão continuar a subir. E isso é, por exemplo, um travão à concorrência entre a Europa e a China. A China recebe combustíveis da Rússia muito baratos e os Estados Unidos não vão resolver os problemas de todos. Tanto mais que começam a ter o problema do preço dos próprios combustíveis dentro dos EUA.

Para mim, a única possibilidade poderá e deverá ser a solução de questões fundamentais, como o estreito de Ormuz ou a entrada no Golfo pelo Mar Vermelho. De outra forma, não vejo que haja

uma solução rápida para estes problemas, porque são questões de grande envergadura.

Também sabemos que os ataques russos à Ucrânia têm atingido cada vez mais infraestruturas ligadas aos transportes e à logística, como ataques a ferrovias, portos, passagens fronteiriças e centros logísticos. Face a este cenário, até que ponto é que as infraestruturas logísticas europeias estão preparadas para se tornarem alvos estratégicos num cenário de conflito convencional ou híbrido?

Eu espero que a segurança das infraestruturas da Europa seja uma realidade. Mas, a julgar pela guerra híbrida – ataques a fábricas de armamento na Europa e outras formas de guerra híbrida –, a Rússia está a utilizar amplamente este tipo de guerra, o que vai criar grandes problemas à Europa.

Até agora, as medidas tomadas ainda não são suficientes para travar os ataques russos a infraestruturas estratégicas europeias.

O transporte rodoviário depende de combustível, fronteiras estáveis, infraestruturas e cadeias de abastecimento que funcionem sem interrupções. Quais são hoje, na sua opinião, os riscos geopolíticos que deveriam estar no topo da agenda dos empresários do setor dos transportes?

Uma das implicações é a própria logística. Os empresários têm de se adaptar a novas realidades. Por exemplo, a Europa consome um grande número de artigos vindos da Ásia, principalmente da China. Ora, a única rota, neste momento, mais ou menos segura é a rota do Cabo. Mas, pela rota do Cabo, a mercadoria demora mais dez dias a chegar à Europa ou à China, neste caso, e os preços são muito maiores.

Eu penso que estes serão os grandes problemas dos transportes: a logística, a forma como fazemos chegar os produtos do produtor ao consumidor. Por exemplo, a questão dos cereais: o encerramento do Mar Negro ao transporte de cereais pode ter consequências catastróficas para muitos países. Os empresários devem ter isto bem presente e pensar em alternativas.

Por outro lado, a transição energética que tem sido exigida ao setor dos transportes é geralmente apresentada como uma questão ambiental e climática. Que importância é que pode assumir esta transição do ponto de vista da segurança e da independência estratégica europeia, num contexto de crescente competição geopolítica?

Por muitas e grandes medidas que a Europa tome, é necessário muito tempo para fazer uma reconversão energética. E, para além disso, isto não depende apenas da Europa: é preciso que os outros países façam o mesmo. Ora, por exemplo, Trump está-se absolutamente nas tintas para a questão do clima e das alterações climáticas. Não quer ouvir falar em El Niño nem em coisa nenhuma. E isto dificulta muito essa reconversão.

Além disso, a reconversão energética foi afetada por erros de palmatória. Um deles foi o facto de a Alemanha ter renunciado à energia atómica. Esta energia é mais barata e é uma energia segura. É verdade que aconteceram desgraças em Chernobyl e no Japão, mas isso acontece como em todas as outras indústrias. E, neste momento, comparativamente com as outras energias, este tipo de energia [energia atómica] pode trazer problemas, mas também pode trazer soluções para esses problemas.

Esse foi um erro que alguns países europeus cometeram ao fechar a porta ao nuclear, como foi o caso da Alemanha. Claro que agora os países que pretendiam fechar estão a repensar e acho que isto mostra que não se deve pôr a carroça à frente dos bois, nem tentar ser mais papista que o Papa. É preciso ser realista. É preciso reconverter a indústria devido às alterações climáticas, mas tem de ser feito com cabeça.

Mas acha que, se existir uma narrativa que não se foque apenas na questão ambiental e climática, mas que passe também a abordar a questão da segurança e a independência estratégica europeias, isso pode contribuir para que o setor se sinta mais “motivado” a acelerar este processo de transição?

Eu acho que não pode ser tudo feito de uma só vez e através de uma só via. As coisas têm de ser bem pensadas e as reformas devem ser bem lançadas. Por exemplo: será que foi uma boa opção Portugal não explorar as reservas de gás e petróleo de que dispõe? Esta é uma pergunta que hoje é muito premente. Nós não

podemos sacrificar tudo por determinados objetivos. No caso do Algarve, diz-se que a exploração de petróleo é incompatível com o turismo. Mas repare numa coisa: você vai aos Emirados Árabes Unidos e vê que exploram as plataformas marítimas e, não deixam de ter, em termos turísticos, um grande potencial.

Com o lítio está a acontecer o mesmo. Eu acredito que é preciso conversar, discutir se vale a pena ou não vale a pena [explorar as reservas de lítio]. Mas as pessoas não podem logo partir do princípio de que não vale a pena. É necessário refletir e investigar se será de todo impossível explorar o lítio sem fazer grandes estragos ambientais. Quer dizer, é isto que deve ser discutido. Se não, arriscamo-nos a ser um país que vive apenas do turismo e está a meter os ovos todos no mesmo cesto.

Olhando para a posição geográfica de Portugal, fala-se muito do facto de estarmos afastados dos principais focos de tensão militar a nível europeu. Essa distância continua a ser uma vantagem relevante nos dias de hoje ou, no mundo globalizado em que vivemos...

[Interrompe] Não, já não, já não é uma vantagem. Portugal tem de se inserir na estrutura europeia de segurança e tratar da sua parte. Temos uma zona costeira e uma zona económica marítima enorme e podemos ter de vir a defendê-la, juntamente com outros países europeus. Não devemos pensar que a nós nada nos vai acontecer, porque a verdade é que o tipo de armamento que hoje se utiliza coloca Portugal dentro do alcance de mísseis e, dentro em breve, de drones.

Não nos podemos esquecer que nós [Portugal] estamos longe do centro da Europa, mas, por outro lado, somos uma fronteira da Europa. Por isso devemos equacionar muito esta questão e não pensar que alguém vai tratar deste potencial problema por nós.

Olhando para os próximos cinco anos, qual é o cenário geopolítico que mais o preocupa para a Europa?

É a Rússia vencer a guerra com a Ucrânia. Isto pode ser a maior desgraça para a Europa e para todo o mundo.

Para terminar, que conselho daria a um empresário português para se preparar para esse cenário?

É muito difícil dar conselhos desse tipo a especialistas que trabalham nesta área. O que posso dizer é que os empresários devem estar muito atentos àquilo que acontece no mundo e nos mercados para onde exportam ou de onde importam mercadorias. Por isso, eu não vou dar grandes conselhos. Apenas reforço que é preciso estar muito atento e ter muito cuidado neste mundo completamente louco. 🌱

PROGRAMA PROVISÓRIO

Sexta-feira, 13 de novembro

11h30 – Acreditação e abertura do Espaço de Exposição

13h00 – Almoço

15h30 – Sessão de Abertura

16h00 – **1º Painel: O Setor na Encruzilhada do Mundo**

E se os maiores desafios para as empresas de transporte estivessem a nascer muito para além das suas fronteiras? Conflitos geopolíticos, volatilidade económica, transição energética, escassez de mão-de-obra e novas exigências ambientais são apenas alguns dos fatores que estão a redefinir o contexto em que o setor opera. Num mundo cada vez mais incerto e interligado, que impactos terão estas transformações nas empresas de transporte? E estaremos preparados para responder aos desafios que se aproximam? Neste painel, vamos promover uma reflexão estratégica sobre as grandes tendências que estão a moldar o futuro do setor.

18h00 – Espaço de Networking
- Apresentação de produtos e serviços

20h00 – Jantar Convívio

Sábado, 14 de novembro

09h45 – Reabertura do Espaço de Exposição

10h00 – **2º Painel: Cibersegurança, Inteligência Artificial e os Novos Riscos para o Transporte**

E se o próximo grande risco para o transporte não estiver na estrada? Um ataque informático, um ato de sabotagem, uma falha de sistema ou uma utilização indevida da Inteligência Artificial podem comprometer operações, clientes e cadeias logísticas inteiras, num setor onde tudo depende da informação em tempo real. Estarão as empresas preparadas para continuar a operar quando o digital falha? Neste painel, procuraremos debater os novos riscos que desafiam o transporte rodoviário de mercadorias e refletir sobre a forma de reforçar a resiliência das empresas num contexto cada vez mais digital e interdependente.

11h45 – Espaço de Networking
- Apresentação de produtos e serviços

12h30 – Almoço

15h00 – **3º Painel: Reunião com Associados**

Sessão exclusiva para os associados inscritos no evento

Uma associação só é verdadeiramente forte quando dá voz aos seus associados. Ao longo deste ano, a Direção da ANTRAM desenvolveu um trabalho contínuo de representação, defesa e valorização do setor, sustentado na confiança que os associados lhe depositaram através do seu voto. Mas o futuro da Associação constrói-se, sobretudo, através da participação ativa de quem a compõe. Neste painel, faremos o balanço do trabalho realizado e, acima de tudo, ouviremos as preocupações, expectativas, críticas e propostas de quem vive diariamente a realidade do setor.

17h30 – Entrega dos Prémios Fidelidade ANTRAM

17h45 – Sessão de Encerramento

20h30 – Cocktail

21h00 – Jantar de Gala

Nota:
Programa provisório sujeito a alterações.
Os oradores serão divulgados oportunamente.



com
o alto
patrocínio



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



VOLVO

IVECO
Drive the road of change



moeve



frigicoll



SharpthinkIT
Smart Info Digital

KÄRCHER



apoio institucional

novobanco

media partner

revista
antram

A transformação digital do transporte rodoviário

A transformação digital está a alterar profundamente a forma como as empresas de transporte rodoviário de mercadorias planeiam, executam e controlam as suas operações. Mais do que uma tendência tecnológica, a digitalização assume-se hoje como um instrumento essencial para melhorar a eficiência, reduzir custos, aumentar a capacidade de resposta e reforçar a competitividade das empresas.

Num setor marcado por margens exigentes, custos operacionais elevados, pressão sobre os recursos e clientes cada vez mais exigentes, dispor de informação rigorosa e em tempo útil tornou-se determinante. A capacidade de transformar dados em decisões é, por isso, uma das principais vantagens competitivas das empresas de transporte.

Da gestão operacional à gestão inteligente

Entre as soluções que têm vindo a ganhar espaço no setor encontram-se os sistemas de gestão de transportes – TMS (Transportation Management Systems) –, concebidos para centralizar, automatizar e otimizar diferentes dimensões da operação.

Planeamento de rotas, afetação de veículos, acompanhamento das cargas, gestão documental, controlo de custos, faturação e análise de desempenho podem ser integrados numa mesma solução, permitindo às empresas reduzir tarefas administrativas e obter uma visão global da sua atividade.

A utilização de ferramentas digitais permite, por exemplo, otimizar percursos tendo em consideração fatores como o tráfego, as restrições à circulação, o tipo de carga ou as janelas de entrega. O resultado pode traduzir-se em menos quilómetros percorridos, menor consumo de combustível, redução dos tempos de imobilização e maior utilização da frota.

Também a monitorização em tempo real assume uma importância crescente. A telemática e os sistemas de localização permitem acompanhar veículos e cargas, disponibilizar informação ao cliente e identificar antecipadamente situações como atrasos, desvios ou alterações às condições previstas para uma operação. A gestão deixa, assim, de ser exclusivamente reativa para assumir uma dimensão cada vez mais preventiva e baseada em informação.

Integrar para ganhar eficiência

A verdadeira transformação digital não passa apenas pela adoção de ferramentas isoladas. O seu potencial aumenta quando diferentes sistemas conseguem comunicar entre si e quando a informação gerada ao longo da operação é integrada.

Soluções de gestão, telemática, plataformas de transporte e carga,



sistemas de faturação, ferramentas de gestão documental, equipamentos embarcados e outras tecnologias podem contribuir para criar um ecossistema digital mais integrado. Esta interoperabilidade é particularmente relevante num setor que envolve múltiplos intervenientes. Para que a digitalização produza benefícios em toda a cadeia logística, os sistemas das empresas de transporte devem conseguir comunicar de forma eficiente com os sistemas dos clientes, operadores logísticos e plataformas digitais. A normalização dos formatos e protocolos de comunicação constitui, por isso, um dos desafios da transformação digital do transporte rodoviário.



Da automação à Inteligência Artificial

A evolução tecnológica está agora a abrir uma nova etapa na gestão das operações: a utilização de Inteligência Artificial (IA). Depois da digitalização e integração dos processos, a capacidade de analisar grandes volumes de informação, identificar padrões e antecipar ocorrências permite às empresas avançar para uma gestão cada vez mais preditiva e apoiada em dados.

A IA pode apoiar a análise de grandes volumes de informação, identificar padrões, antecipar ocorrências e apoiar decisões com base em dados históricos e informação recolhida em tempo real.

25.º Congresso ANTRAM: o ecossistema do transporte num só espaço

Esta edição da Revista ANTRAM acompanha a realização do 25.º Congresso ANTRAM, que decorre a 13 e 14 de novembro, no EPIC SANA Algarve Hotel, em Albufeira. O encontro constitui uma oportunidade privilegiada para conhecer, num mesmo espaço, algumas das soluções e tecnologias que estão a acompanhar a transformação do transporte rodoviário de mercadorias.

O congresso reúne expositores de praticamente todos os subsectores ligados à digitalização e à modernização das empresas de transporte:

- Fabricantes de veículos pesados e equipamentos de transporte, com soluções cada vez mais avançadas de conectividade, telemática e assistência à condução;
- Pneus, manutenção e assistência, com tecnologias de monitorização, diagnóstico e manutenção preditiva;
- Telemática e gestão de frotas, essenciais para a recolha, tratamento e utilização dos dados operacionais;
- Frio e transporte refrigerado, com soluções digitais para controlo e monitorização da cadeia de temperatura;
- Combustíveis, energia e mobilidade, acompanhando a evolução das necessidades energéticas das frotas;
- Plataformas digitais de transporte e bolsas de carga, que apoiam a gestão de operações e a intermediação de serviços;
- Soluções de mobilidade e pagamento de portagens, facilitando a gestão das deslocações e dos custos associados;
- Consultoria, integração de sistemas e tecnologias de informação, com soluções orientadas para a digitalização e otimização dos processos;
- Equipamentos, peças, componentes e serviços para a operação, contribuindo para uma gestão mais eficiente e para a disponibilidade das frotas.

É esta amplitude – do veículo aos dados, da energia à gestão, da manutenção ao financiamento – que faz do 25.º Congresso ANTRAM muito mais do que um encontro institucional. É um retrato do ecossistema que acompanha o transporte rodoviário de mercadorias e uma oportunidade para conhecer as soluções que podem ajudar as empresas a ganhar eficiência, integrar processos e reforçar a sua competitividade.

A ANTRAM agradece a presença e o empenho de todos os expositores que, uma vez mais, contribuem para fazer do Congresso um ponto de encontro entre as empresas de transporte e as soluções que apoiam a evolução do setor.

No transporte, esta capacidade pode ser aplicada, entre outras áreas, ao planejamento e otimização de rotas, previsão da procura, gestão da manutenção, análise de consumos, previsão de tempos de chegada e apoio à tomada de decisão.

A combinação entre dados históricos, informação em tempo real e algoritmos de análise permite caminhar para uma gestão cada vez mais preditiva. Em vez de atuar apenas quando um problema ocorre, a empresa pode antecipar situações e tomar decisões com maior informação.

Esta evolução será particularmente relevante à medida que aumentam as exigências de eficiência energética e de descarbonização. A gestão de uma frota com diferentes tecnologias de propulsão, diferentes perfis de utilização e diferentes necessidades de carregamento exigirá ferramentas capazes de cruzar múltiplas variáveis e apoiar decisões operacionais mais complexas.

Digitalização com impacto no negócio

A tecnologia só faz sentido quando produz resultados concretos para a empresa.

Uma solução digital deve permitir ao transportador conhecer melhor os custos da sua operação, identificar desvios, avaliar a rentabilidade por viagem, veículo, motorista, cliente ou tipo de serviço, e tomar decisões com base em informação fiável.

A gestão financeira constitui, neste domínio, uma área particularmente relevante. O controlo de custos por operação, a análise de rentabilidade, a automatização de processos de faturação e a disponibilização de indicadores de desempenho permitem substituir tarefas manuais e informação dispersa por uma visão mais rápida e rigorosa da atividade.

A digitalização pode também contribuir para reduzir a carga administrativa. A centralização de documentos de transporte, registos, certificados e informação relacionada com a conformidade permite simplificar processos, reduzir erros e facilitar o acesso à informação. O objetivo não é, portanto, digitalizar por digitalizar. É utilizar a tecnologia para tornar a empresa mais eficiente, mais ágil e mais preparada para responder às exigências do mercado.

Um ecossistema tecnológico cada vez mais diversificado

A transformação digital do transporte rodoviário não acontece através de uma única tecnologia ou de uma única solução. O ecossistema que hoje acompanha as empresas do setor é cada vez mais diversificado, reunindo soluções de gestão e telemática, sistemas de localização e monitorização de frotas, plataformas digitais de transporte e bolsas de carga, soluções de mobilidade e pagamento de portagens, tecnologias associadas aos veículos e aos equipamentos de frio, ferramentas de gestão de combustível e energia, soluções de manutenção e assistência, equipamentos e serviços para as operações e instrumentos financeiros e de apoio à gestão. Esta diversidade reflete a crescente integração entre tecnologia e atividade operacional. O veículo, a carga, o motorista, a empresa e os

restantes intervenientes da cadeia estão cada vez mais ligados através de sistemas digitais que permitem recolher, cruzar e disponibilizar informação.

Este ecossistema tecnológico, cada vez mais amplo e interligado, estará também representado no 25.º Congresso ANTRAM, proporcionando aos participantes uma visão abrangente das soluções que estão a acompanhar a transformação do transporte rodoviário de mercadorias – como se detalha na caixa de destaque desta edição.

O desafio não é apenas tecnológico

Apesar das oportunidades, a transição digital coloca desafios às empresas, sobretudo às pequenas e médias empresas. O investimento, a adaptação dos processos internos e a necessidade de desenvolver competências digitais podem constituir obstáculos à adoção de novas soluções.

A tecnologia, por si só, não garante resultados. É necessário definir objetivos, selecionar soluções adequadas à dimensão e às necessidades da empresa, garantir a integração com os sistemas existentes e assegurar que as equipas sabem utilizar as novas ferramentas. A formação assume, neste contexto, um papel fundamental. Gestores, responsáveis operacionais e motoristas terão de acompanhar a evolução das ferramentas digitais e compreender de que forma os dados podem apoiar a atividade diária e a tomada de decisão. Também a segurança e a qualidade dos dados assumem uma importância crescente. Quanto maior for a dependência das empresas de sistemas digitais, maior será a necessidade de garantir informação fiável, sistemas seguros e processos adequados de gestão dos dados.

Competitividade começa nos dados

A digitalização está a deixar de ser uma opção para passar a constituir uma componente essencial da competitividade das empresas de transporte.

Num contexto em que os clientes exigem maior visibilidade, rapidez e transparência, em que os custos operacionais pressionam as margens e em que a eficiência assume uma importância crescente, as empresas que conseguirem utilizar melhor a informação estarão mais preparadas para responder aos desafios do mercado.

O futuro do transporte rodoviário de mercadorias não será definido apenas pelos veículos que circulam nas estradas. Será também definido pela capacidade das empresas para planear melhor, integrar informação, antecipar problemas, otimizar recursos e tomar decisões suportadas por dados.

A Inteligência Artificial, a telemática, os sistemas de gestão e as restantes ferramentas digitais serão cada vez mais parte integrante dessa realidade.

A questão já não é saber se o transporte rodoviário vai ser digital. É perceber como cada empresa pode utilizar a transformação digital para ser mais eficiente, mais competitiva e mais preparada para o futuro. 

Auditoria Energética



É tempo
de mudar

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



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

Cumpra as obrigações legais do RGCE.
Evite coimas.



* Aproximadamente 500 tep/ano



antram

Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

Entre um percurso quase cumprido e a continuidade de um compromisso

Ao fim de 36 anos de atividade ao serviço da ANTRAM, e atingindo o limiar dos 70 anos de idade, entendo ter chegado o momento adequado para proceder a um reajustamento da minha colaboração com a Associação. Não se trata de um afastamento abrupto, mas antes de uma transição ponderada, construída com sentido de responsabilidade, articulada e conduzida pela Direção Regional de Lisboa, tendo sempre presente a necessidade de assegurar estabilidade, continuidade e utilidade para a Região e para os seus associados.

Ao longo destas mais de três décadas, a ANTRAM foi, para mim, mais do que uma instituição: foi um espaço de intervenção profissional, de partilha de conhecimento e de construção coletiva em torno do transporte rodoviário de mercadorias, um setor essencial à economia nacional. Tive o privilégio de acompanhar transformações profundas, desde a evolução do enquadramento jurídico e regulatório até às exigências crescentes colocadas às empresas, passando pelos desafios da modernização e, mais recentemente, do início da era de transição energética e digital.

Neste percurso, que agora se aproxima de uma nova fase, levo comigo a memória de um trabalho exigente, que sempre tentei que fosse discreto, mas orientado por um propósito claro: contribuir para a defesa dos interesses legítimos das empresas e dos empresários do setor, procurando soluções equilibradas, juridicamente sólidas e ajustadas à realidade concreta de quem todos os dias faz do transporte uma atividade de enorme responsabilidade.

Naturalmente, um caminho com esta duração não se faz apenas de consensos fáceis ou de circunstâncias favoráveis. Houve momentos de maior exigência, divergências naturais e obstáculos que, aqui e ali, testaram a resiliência e a determinação. Esses episódios fazem parte da vida de qualquer organização dinâmica e plural. Com o distanciamento que o tempo permite, encaro-os como parte integrante do percurso, re-



Carlos Oliveira
Diretor Executivo da Região de Lisboa

forçando a convicção de que o essencial foi sempre manter o foco no interesse coletivo e na missão que nos une.

Foi também nesses momentos mais exigentes que muitos desafios se transformaram em projetos concretos e, mais tarde, em realidades com impacto efetivo para a associação e para o setor. Em áreas como a formação, a dinamização do associativismo e a modernização da estrutura, foi possível, com esforço coletivo, encontrar respostas que não só permitiram ultrapassar contextos particularmente adversos, como reforçaram a capacidade da ANTRAM para apoiar os seus associados. Em tempos difíceis, que ainda foram alguns, soubemos, enquanto organização, criar condições para continuar a avançar, consolidando instrumentos e ini-

ciativas que hoje fazem parte integrante do funcionamento e da utilidade da Associação. Ainda no exercício das funções de Diretor da Direção Regional de Lisboa, cargo que cessarei no final do mês de novembro, não posso deixar de expressar um profundo agradecimento a todos os associados da ANTRAM e, de forma muito especial, aos da Região de Lisboa, pela consideração, confiança e apreço que sempre me demonstraram.

Quero igualmente dirigir uma palavra de reconhecimento e agradecimento a todos aqueles que, ao longo dos anos, integraram os órgãos dirigentes da Associação e com quem tive a honra de trabalhar. Foram anos de partilha intensa, não apenas no plano institucional, mas também no plano humano, onde se construíram relações de respeito mútuo, cooperação e, em muitos casos, de verdadeira amizade.

Aos colegas da ANTRAM, aos que atualmente continuam a assegurar o funcionamento da Associação, aos que por ela passaram e aos que já não se encontram entre nós, mas também aos formadores e consultores externos, que também fazem parte desta grande instituição, deixo um agradecimento sincero pela dedicação, competência e espírito de equipa que sempre evidenciaram. Nenhum percurso institucional ou pessoal se constrói de forma isolada, e este não foi exceção.

Permitam-me ainda uma palavra muito especial para duas equipas às quais estive particularmente ligado ao longo deste percurso, não apenas profissionalmente falando, mas também do ponto de vista pessoal. Em primeiro lugar, aos colegas da Região de Lisboa, os que hoje continuam e os que por lá passaram, com quem partilhei tantos anos de trabalho, desafios e vivências, e que, com o tempo, se tornaram para mim muito mais do que colegas, sendo quase como uma pequena família. Em segundo lugar, aos colegas do Centro de Estudos Técnicos, que tive o privilégio de liderar entre 2012



e 2024, com quem foi possível sonhar, construir e concretizar projetos importantes para o setor, num ambiente de grande entrega, competência e espírito de equipa que guardo com particular apreço.

O mês de dezembro de 2026 assinalará o início de um novo ciclo na Direção Regional de Lisboa, com a entrada em funções de um novo Diretor de Serviços. Trata-se de alguém amplamente reconhecido no setor, conhecedor das suas especificidades e desafios, cuja experiência constituirá, estou convicto, uma mais-valia relevante para a ANTRAM e para os seus associados. A renovação é, aliás, uma condição necessária à vitalidade das instituições.

Apesar desta transição, importa sublinhar que a minha ligação à ANTRAM não se extingue. Pelo contrário, manter-se-á, embora com uma natureza diferente, mais ajustada a esta nova fase. Permanecerei disponível para colaborar, em particular no domínio do apoio jurídico, quer junto dos órgãos sociais da Região, quer no acompanhamento dos associados que dele necessitem. Trata-se de uma forma de continuidade que, acredito ainda poder ser útil, oferecendo o benefício da experiência acumulada e do conhecimento aprofundado do setor.

A quem assumirá as funções que agora deixo, formulo votos sinceros das maiores felicidades pessoais e profissionais, bem como os maiores sucessos na defesa dos interesses, expectativas e legítimas aspirações das empresas e dos empresários do transporte rodoviário de mercadorias.

Encaro este momento não como um ponto final, mas como uma passagem entre o que foi construído ao longo de décadas e aquilo que, com renovada energia e novas perspetivas, continuará a ser desenvolvido. Com a mesma disponibilidade de sempre, mantenho-me ao serviço daquilo que sempre considerei essencial: o fortalecimento do setor e o apoio a quem nele exerce a sua atividade. Sintam-se abraçados. 🌱

Agradecimento da Direção Nacional a **Carlos Oliveira**

Um percurso de dedicação à ANTRAM

Ao longo de 36 anos, Carlos Oliveira dedicou uma parte muito significativa do seu percurso profissional à ANTRAM, contribuindo, com sentido de responsabilidade, conhecimento e dedicação, para o desenvolvimento da Associação e para a defesa dos interesses do setor do transporte rodoviário de mercadorias.

Neste momento em que se inicia uma nova etapa do seu percurso, a Direção Nacional da ANTRAM não poderia deixar de lhe prestar reconhecimento público pelo trabalho desenvolvido ao longo de mais de três décadas, primeiro no acompanhamento de diferentes áreas da atividade da Associação e, de forma muito particular, no exercício das funções de Diretor da Direção Regional de Lisboa.

Ao longo destes anos, o Carlos Oliveira acompanhou de perto a evolução da ANTRAM, do setor e das empresas suas associadas, atravessando diferentes contextos e desafios e contribuindo para encontrar respostas perante as profundas transformações que marcaram o transporte rodoviário de mercadorias. Fê-lo sempre com um conhecimento profundo das matérias que acompanhou, uma particular atenção à realidade das empresas e uma permanente preocupação em defender, com rigor e equilíbrio, os interesses dos associados.

A Direção Nacional reconhece igualmente o contributo dado à Região de Lisboa, onde, ao longo dos anos, construiu relações de proximidade com os associados e com todos aqueles com quem se cruzou no exercício das suas funções. Um percurso desta duração é feito de trabalho, mas também das relações humanas que se constroem ao longo do caminho, e que constituem parte importante do património de uma instituição.

A sua ligação à Associação estendeu-se também ao Centro de Estudos Técnicos, que dirigiu entre 2012 e 2024. Nesse período teve um papel relevante na afirmação e desenvolvimento desta estrutura, acompanhando projetos, iniciativas e áreas de trabalho que contribuíram para reforçar a capacidade da ANTRAM de responder às necessidades do setor e disponibilizar conhecimento e ferramentas úteis às empresas.

Por tudo isto, a Direção Nacional da ANTRAM expressa ao Carlos Oliveira o seu profundo agradecimento pela dedicação, disponibilidade e contributo que deu à Associação ao longo destes 36 anos.

Esta é apenas uma mudança de ciclo. A sua disponibilidade para continuar a colaborar com a ANTRAM, em particular no domínio do apoio jurídico, permitirá preservar uma ligação que se construiu ao longo de décadas e que continuará a ser valorizada pela Associação.

Em nome da Direção Nacional e de toda a ANTRAM, deixamos ao Carlos Oliveira uma palavra de sincero reconhecimento e gratidão por tudo o que deu à Associação e ao setor, formulando os votos de que esta nova etapa seja acompanhada das maiores realizações pessoais e profissionais.

A Direção Nacional da ANTRAM
A Presidente
Ema Leitão



Região Norte: um setor em movimento, um futuro por construir

A Região Norte tem uma forte identidade empresarial e industrial e um tecido económico onde o transporte rodoviário de mercadorias assume um papel essencial. Todos os dias, milhares de empresas dependem da capacidade de transportar matérias-primas, produtos e mercadorias, ligando fábricas, armazéns, plataformas logísticas e mercados, em Portugal e além-fronteiras.

É neste território, marcado pela capacidade empreendedora e pela vocação exportadora de muitas das suas empresas, que o setor dos transportes enfrenta hoje um dos períodos de maior transformação das últimas décadas.

A transição energética, a digitalização, a evolução tecnológica, a escassez de profissionais e o aumento das exigências regulamentares são apenas algumas das mudanças que estão a alterar profundamente a forma como as empresas trabalham e tomam decisões. A estas juntam-se desafios que permanecem bem presentes: os custos de exploração, a necessidade de investimento, a competitividade internacional e a capacidade de atrair e reter recursos humanos.

Perante este cenário, falar do futuro não pode significar apenas falar de tecnologia ou de novas formas de mobilidade. Significa, acima de tudo, falar da capacidade das empresas para se adaptarem, investirem e encontrarem novas soluções sem perderem de vista aquilo que está na base da sua atividade: prestar um serviço essencial à economia e garantir que as mercadorias chegam ao seu destino.

As empresas da Região Norte têm demonstrado, ao longo dos anos, uma grande capacidade de adaptação. Muitas estão já a investir na renovação das suas frotas, em soluções digitais, na melhoria da eficiência e na qualificação dos seus profissionais. São investimentos que nem sempre são visíveis para quem está fora do setor, mas que traduzem uma preocupação clara com a sustentabilidade, a segurança e a competitividade das empresas.

É também neste processo de transformação que a proximidade ganha importância.



Na Região Norte, a ANTRAM procura estar próxima das empresas, conhecer as suas dificuldades e acompanhar os desafios que enfrentam diariamente. O papel da estrutura regional passa, por isso, não apenas por responder às necessidades imediatas dos associados, mas também por contribuir para que tenham informação, apoio e condições para antecipar as mudanças que o futuro lhes coloca.

O futuro do transporte rodoviário de mercadorias será certamente diferente daquele que conhecemos hoje. Mas uma coisa permanecerá: a importância das empresas e das pessoas que asseguram, todos os dias, o funcionamento da economia.

É por isso que devemos olhar para a mudança não apenas como um desafio, mas também como uma oportunidade para construir um setor mais eficiente, mais competitivo, mais qualificado e preparado para as novas exigências.

A Região Norte continuará a ter um papel importante nesse caminho. Um território de empresas, de trabalho e de iniciativa, onde o transporte rodoviário de mercadorias continuará a ser uma peça fundamental.

O futuro está a acontecer. Cabe-nos, enquanto setor, estar preparados para o construir.



Transportar a Sul

A experiência e os desafios do futuro na Região Sul

Há 27 anos que acompanho, de perto, a realidade do transporte rodoviário de mercadorias. Neste percurso, tive a oportunidade de conhecer empresas, empresários e profissionais do setor, acompanhar as suas dificuldades e, sobretudo, testemunhar as enormes transformações por que esta atividade tem passado.

Hoje, enquanto responsável pela Região Sul da ANTRAM – cargo de que muito me orgulho –, continuo a sentir que uma das maiores riquezas do meu trabalho é estar próxima das empresas e das pessoas que, todos os dias, fazem o transporte acontecer.

A Região Sul apresenta características muito próprias. A distância aos grandes centros, a sazonalidade de algumas atividades económicas e as dificuldades de recrutamento e retenção de profissionais são alguns dos desafios que se colocam diariamente ao setor.

Mas falar do transporte rodoviário de mercadorias é também falar de resiliência. Os nossos associados têm demonstrado uma enorme capacidade de adaptação a novas exigências – da evolução tecnológica e digitalização dos processos às novas regras ambientais e às demais transformações que têm vindo a redesenhar a atividade.

Ao longo destes anos, tornou-se particularmente evidente para mim que o transporte não pode ser visto apenas como uma atividade que movimenta mercadorias. É uma atividade essencial ao funcionamento da economia. Quando um veículo circula, existe muito mais por detrás daquela viagem: uma empresa, um trabalhador, uma família, um cliente e, muitas vezes, uma cadeia inteira de produção e distribuição que depende daquele transporte.

É por isso que considero fundamental que a realidade das em-

presas seja ouvida. A legislação, as novas exigências e as decisões que condicionam a atividade devem ter sempre em consideração quem está diariamente no terreno. É também aqui que o papel da nossa associação, a ANTRAM, assume particular importância: aproximar, ouvir, informar, representar e defender as empresas, contribuindo para que os desafios possam ser enfrentados de forma mais preparada e sustentada.

A Região Sul tem um papel importante a desempenhar, e as empresas que aqui desenvolvem a sua atividade têm demonstrado que sabem adaptar-se e continuarão a crescer.

Ao longo deste percurso, assisti a muitas mudanças — algumas difíceis, outras trouxeram novas oportunidades. Mas há algo que permanece: por mais moderna que seja a tecnologia e por mais avançados que sejam os veículos, é sempre o ser humano que está no centro do transporte. É essa a certeza que levo comigo, e é nela que continuarei a apostar: a proximidade às pessoas e às empresas continuará a ser a base sobre a qual se constrói o futuro do transporte rodoviário de mercadorias. É esse o compromisso que assumo, todos os dias, enquanto responsável pela Região Sul da ANTRAM – e é esse o caminho que continuaremos a percorrer, juntos.



Luisa Gonçalves
Diretora de Serviços
– Região Sul



Informar está sempre em primeiro lugar!

www.antram.pt

Next Generation ANTRAM refletir hoje sobre as empresas que queremos liderar no futuro

A 4.^a edição das Jornadas Next Generation ANTRAM reuniu jovens profissionais do transporte rodoviário de mercadorias num encontro dedicado à liderança, à gestão de pessoas e à continuidade das empresas.



Realizadas nos dias 11 e 12 de setembro, no Palace Hotel Monte Real, as Jornadas Next Generation ANTRAM voltaram a reunir jovens profissionais do transporte rodoviário de mercadorias num espaço de partilha, aprendizagem e reflexão sobre os desafios que se colocam às empresas do setor.

Sob o tema «Que empresas queremos liderar no futuro?», a 4.^a edição centrou-se em duas áreas particularmente relevantes para as empresas familiares: a gestão de conflitos e a preparação do futuro, por um lado, e a capacidade de atrair e reter talento, por outro. A primeira sessão, dedicada ao tema «Empresas Familiares: Como Gerir Conflitos e Preparar o Futuro», contou com a intervenção de Manuel Nobre, CEO do Grupo FAF e membro da Associação de Empresas Familiares. O orador apresentou um caso prático que colocava os participantes perante uma situação concreta de conflito empresarial, desafiando-

-os a identificar o que estava verdadeiramente em causa, avaliar os possíveis impactos na empresa e encontrar mecanismos de governação que pudessem contribuir para a resolução do problema.

Organizados em grupos de trabalho, os participantes tiveram oportunidade de analisar o caso, discutir diferentes perspetivas e construir a solução que consideravam mais adequada. Cada grupo apresentou depois as suas conclusões e respetiva fundamentação, num exercício que permitiu confrontar diferentes abordagens. No final, Manuel Nobre revelou o desfecho da situação apresentada, explicando de que forma o conflito foi efetivamente ultrapassado.

A dinâmica revelou-se um momento particularmente enriquecedor de troca de experiências e aprendizagem conjunta. A receptividade demonstrada pelos participantes e o envolvimento no debate permitiram explorar

diferentes formas de abordar os conflitos e reforçaram a importância de preparar, de forma atempada, a continuidade das empresas familiares.

No segundo dia, a sessão «A Atratividade do Setor: Como Atrair e Reter Talento» foi conduzida por Francisco Matias, People & Culture Director Europe do Sugal Group. A partir da sua experiência na liderança de equipas e na gestão estratégica de pessoas, o orador promoveu uma reflexão sobre os fatores que influenciam a escolha de uma empresa e a permanência dos profissionais.

Entre os temas abordados estiveram a valorização salarial, o equilíbrio entre a vida profissional e pessoal, a previsibilidade dos horários, a flexibilidade dentro dos limites operacionais, a formação e as oportunidades de progressão de carreira. Foram igualmente discutidos os desafios associados à escassez e ao envelhecimento dos motoristas, à ima-



gem do setor e à necessidade de tornar o transporte rodoviário de mercadorias mais atrativo para as novas gerações.

A diversidade geracional e a importância de uma liderança adaptada às diferentes necessidades das equipas foram também objeto de reflexão. Neste contexto, destacou-se o papel da mentoria, da partilha de conhecimento entre gerações e da capacidade de ouvir as equipas, utilizando essa informação para apoiar decisões mais ajustadas à realidade das empresas.

A sessão foi marcada por uma participação muito ativa. A apresentação multimédia serviu de ponto de partida para uma conversa dinâmica que promoveu a troca constante de ideias, experiências e perspetivas sobre os desafios concretos da gestão de pessoas. O envolvimento dos participantes contribuiu para tornar o debate particularmente próximo da realidade das empresas do setor.

Mais do que um conjunto de sessões formativas, as Jornadas Next Generation ANTRAM afirmam-se como um espaço de diálogo entre jovens profissionais, permitindo cruzar experiências, identificar preocupações comuns e procurar respostas para desafios que se colocam às empresas no presente e no futuro. A reflexão sobre a liderança não se esgotou nas sessões de trabalho. No encerramento, os participantes foram convidados a responder à pergunta: «Que empresas queremos liderar no futuro?». O desafio procurou estimular uma visão partilhada sobre as empresas que as novas gerações pretendem construir e liderar, tendo em conta os valores, as pessoas, a cultura empresarial e as condições necessárias para assegurar a sua continuidade. Os contributos recolhidos, de forma anónima, irão integrar o Compromisso Next Generation ANTRAM 2026, documento que reunirá a visão da nova geração de empresários e



profissionais sobre o futuro das empresas do transporte rodoviário de mercadorias.

Com esta iniciativa, a ANTRAM reforça o seu compromisso com a valorização das novas gerações e com a criação de oportunidades de aprendizagem, diálogo e preparação para os desafios da liderança, da gestão de pessoas e da continuidade empresarial.

ANTRAM associou-se à campanha de verão da ANSR em prol da segurança rodoviária

A ANTRAM associou-se à campanha de verão promovida pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), que decorreu entre 31 de julho e 6 de setembro, reforçando o seu compromisso com a promoção da segurança rodoviária e a sensibilização para uma condução mais responsável.

Sob o lema “Não há desculpas que cheguem”, a iniciativa teve como principal objetivo alertar os condutores para os comportamentos de maior risco nas estradas durante o período de verão, época caracterizada por um aumento significativo da circulação rodoviária. A campanha procurou incentivar a adoção de comportamentos seguros, recordando que o verdadeiro destino de qualquer viagem é chegar em segurança.

As mensagens incidiram sobre a importância de realizar pausas regulares nas viagens mais longas, respeitar os limites de velocidade, não conduzir sob o efeito do álcool e evitar a utilização do telemóvel durante a condução.

Ao associar-se a esta iniciativa, a ANTRAM voltou a evidenciar o seu empenho na promoção de uma cultura de prevenção e responsabilidade, contribuindo para a divulgação de boas práticas que ajudam a reduzir a sinistralidade rodoviária e a proteger todos os utilizadores da estrada. 



ANTRAM associou-se à Ascendi na promoção da campanha “Paragem na Via”

A ANTRAM associou-se à Ascendi na promoção da campanha de prevenção rodoviária “Paragem na Via”, uma iniciativa dirigida aos condutores de veículos pesados e centrada na segurança em situações de paragem de emergência em autoestrada.

Sob o mote “Camião fora de jogo? Faz esta jogada”, a campanha resumiu em seis passos os procedimentos essenciais a adotar numa situação de paragem inesperada na via: parar o veículo num local seguro, de preferência na berma; ligar as luzes de emergência; vestir o colete refletor; colocar o triângulo sinalizador a pelo menos 30 metros; proteger-se atrás das guardas de segurança – o único local seguro; e contactar a Assistência 24h da Ascendi. A mensagem foi reforçada através de conteúdos visuais simples e diretos, pensados para chegar aos condutores no seu contexto real de trabalho.

A ação foi inicialmente testada com a empresa TJA – Transportes J. Amaral, através de publicações em colaboração nas redes sociais, distribuição de cartazes e flyers nas instalações da empresa, e divulgação junto dos condutores através dos sistemas de bordo e do Portal do Colaborador. Os resultados do projeto-piloto superaram as expectativas, com um alcance de mais do dobro do número de colaboradores da empresa e visualizações cinco vezes superiores ao esperado.

Com base nesta experiência, a Ascendi alargou a divulgação da campanha a outras empresas, tendo contado para isso com o envolvimento da ANTRAM.

A Associação associou-se a esta iniciativa, contribuindo para a sua divulgação junto do universo associativo e reforçando a importância da prevenção e da adoção de comportamentos seguros nas estradas, em particular em situações de emergência. 



Novo regime de circulação na VCI debatido em reunião com associados

A ANTRAM promoveu, no passado dia 9 de setembro, uma reunião de associados dedicada ao novo regime de circulação na Via de Cintura Interna (VCI), no Porto. O encontro teve como principal objetivo explicar aos associados o Decreto-Lei n.º 155-A/2026 – publicado a 31 de julho e que entrou em vigor a 15 de setembro – e esclarecer dúvidas sobre a sua aplicação prática.

Na sessão foram sucintamente explicadas as novas regras de circulação, tendo sido salientada a existência de uma plataforma de registo prévio, disponibilizada em conjunto pelas Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia, através da qual é gerado o comprovativo a apresentar às autoridades — GNR e PSP — que têm acesso à plataforma em tempo real. O incumprimento constitui contraordenação nos termos do Código da Estrada.

A ANTRAM recordou que a aplicação do novo regime arranca numa fase experimental, sujeita a acompanhamento por um grupo de trabalho de que a Associação faz parte, com possibilidade de se realizarem os ajustes necessários à medida que a experiência de aplicação o justifique.

A sessão contou ainda com um período de perguntas e esclarecimentos, no qual os Associados puderam colocar questões específicas sobre casos concretos de operação na zona abrangida pela VCI. 

ANTRAM marca presença na conferência “Transportes e Logística 2030”

No passado dia 21 de setembro, a ANTRAM esteve representada na conferência “Special Report: Transportes e Logística 2030 – Descarbonizar sem parar a economia”, promovida pelo Jornal Económico. Adelino Almendra, vice-presidente da Associação, integrou o painel “Que energia vai mover os transportes?”, ao lado de representantes da Prio, da Associação de Bioenergia Avançada (ABA) e da Pérez-Llorca.

Na sua intervenção, Adelino Almendra reafirmou a posição da ANTRAM de que a transição energética do setor rodoviário de mercadorias é um caminho inevitável, mas que tem de ser feito de forma equilibrada, sem comprometer a sustentabilidade económica das empresas – na sua maioria PME com acesso limitado a financiamento. Defendeu que o processo exige um reforço efetivo dos apoios públicos, nomeadamente à aquisição de veículos, ao investimento em infraestruturas e a instrumentos de financiamento adaptados à realidade das pequenas e médias empresas do setor.

O vice-presidente da ANTRAM alertou ainda para o impacto que a subida dos preços dos combustíveis está a ter nas transportadoras nacionais, considerando insuficientes as medidas adotadas até ao momento pelo governo português, e sublinhando a disparidade de apoios face a Espanha, onde os transportadores beneficiam de condições mais favoráveis.

Para a ANTRAM, a descarbonização do setor é uma meta a prosseguir, mas o caminho até lá deve contemplar soluções diversificadas – que vão além da eletrificação – capazes de responder às especificidades do transporte pesado de mercadorias, sem colocar em causa a sustentabilidade económica das empresas do setor. 



ANTRAM recebe visita da CIT

- Câmara Internacional de Logística e Transportes

No passado dia 24 de setembro, a ANTRAM recebeu uma visita institucional da CIT - Câmara Internacional de Logística e Transportes (Brasil), no âmbito do reforço da cooperação internacional entre as duas entidades.



A CIT é uma associação civil sem fins lucrativos de âmbito internacional, fundada a 25 de maio de 2002 por iniciativa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) do Brasil. Tem como missão defender os interesses do setor dos transportes e logística, promovendo a integração entre países da América Latina e do mundo através da mobilidade segura de cargas e passageiros. Coordena ainda a Rede de Transporte Internacional (RTI), que reúne operadores e entidades de transporte em dezenas de países.

A ANTRAM é membro observador da CIT desde 2018

Depois das saudações institucionais iniciais, foi feita uma avaliação conjunta sobre a escassez de motoristas nas Américas e na Europa,

bem como uma reflexão sobre o transporte internacional e a facilitação nas fronteiras, nomeadamente instrumentos como o Carnet TIR (IRU).

No decurso da visita, a ANTRAM foi convidada a participar, com fotografias, no livro comemorativo dos 25 anos da CIT. Foi igualmente apresentado o convite para a evolução do estatuto da ANTRAM na CIT, de Membro Observador para Membro Afiliado.

As duas entidades avaliaram ainda a possibilidade de organizar, no futuro, um evento com a participação de países membros da CIT, reforçando o papel de Portugal como ponto de encontro para a discussão de temas estratégicos do setor a nível internacional.

A visita terminou com um almoço institucional entre as delegações.

ANTRAM em festa!

No 4º trimestre de 2026 são vários os colaboradores da ANTRAM que completam mais um “ano de casa”.

Data	Colaborador	Antiguidade
15 Outubro	Rafael Simões – Região Centro	2 Anos
8 Novembro	Luisa Gonçalves – Região Sul (Faro)	27 Anos
9 Novembro	Lurdes Cabral – Serviços Centrais	27 Anos
2 Dezembro	Mónica Silva – Serviços Centrais	18 Anos
2 Dezembro	Solange Alves – Serviços Centrais	4 Anos

Obrigado por fazerem parte da GRANDE equipa ANTRAM!

A Comunidade ANTRAM continua a crescer

Nesta edição destacamos as empresas que recentemente passaram 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.

FIVE ESSENCIAL CASH DISTRIBUIÇÕES DPH, LDA
X4 GLOBAL- TRANSPORTES, LDA
TRANSPORTES VIPASCA, LDA
ECOPALETES, LDA
TALENTO DE NÍVEL CONSTRUÇÕES UNIPessoal, LDA
SANTYBRAG TRANSPORTES, LDA
FIRSTPLUS MARKETING LOGISTICS UNIPessoal, LDA
CUNHAS - GESTÃO DE RESÍDUOS, LDA
MARCHAMARGEM, UNIPessoal, LDA
TRANSPORTES LUÍS VEIGA, LDA
RECADOS CERTEIROS, LDA

DICARGO TRANSPORTES, LDA
VASCONEX, UNIPessoal, LDA
ZETATIR, LDA
ESCALAS UNÂNIMES, LDA
ALGARCAVA- ESCAVAÇÕES E TERRAPLANAGENS, LDA
CAPELLE PORTUGAL UNIPessoal, LDA
FIND AND DISCOVER, LDA
TRANSPORTES FÁBIO FERREIRA, LDA
WIDECARGO, LDA
TRAVESSIA INOLVIDAVEL- TRANSPORTES INTERNACIONAL, UNIP, LDA



Descarbonizar o transporte rodoviário de mercadorias: das boas práticas europeias à ação das PME portuguesas

Projecto GreenTruck – SIAC Descarbonização



Marta Angeja
Diretora do Centro de Estudos
Técnicos da ANTRAM

A descarbonização do transporte rodoviário de mercadorias deixou de ser uma perspetiva de longo prazo para se tornar uma prioridade operacional e económica. As exigências dos clientes, o reporte ambiental, o acesso ao financiamento e a evolução da regulamentação europeia estão a acelerar uma transformação que terá impacto direto na competitividade das empresas transportadoras.

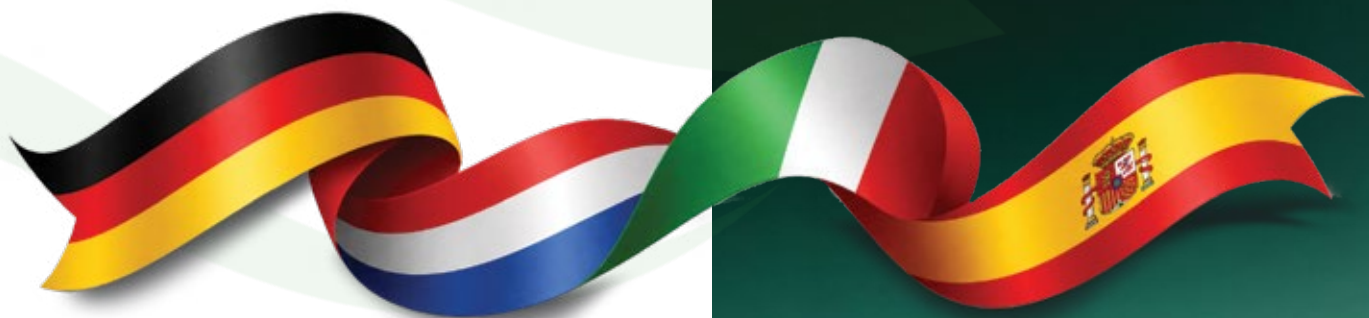
No âmbito do projecto GreenTruck — SIAC Descarbonização, foi realizado um benchmarking internacional de iniciativas de descarbonização no transporte rodoviário de mercadorias, centrado nas experiências da Alemanha, Países Baixos, Espanha e Itália. O estudo analisou políticas públicas, tecnologias, modelos de negócio e casos de referência, procurando identificar soluções que possam ser adaptadas à realidade das PME portuguesas.

A principal conclusão é clara: não existe uma solução única para descarbonizar o setor. Os resultados mais consistentes surgem quando os incentivos financeiros, a infraestrutura, a eficiência operacional, a capacitação técnica e a colaboração entre empresas avançam de forma articulada.

Quatro países, diferentes ritmos de transição

A Alemanha e os Países Baixos destacam-se pela combinação de instrumentos de apoio à aquisição de veículos de emissões nulas, diferenciação de portagens em função das emissões de CO₂, investimento em infraestrutura e utilização de plataformas digitais de colaboração logística.

Espanha e Itália apresentam características mais próximas da realidade portuguesa, nomeadamente o peso elevado das micro e pequenas empresas, as margens operacionais reduzidas e a existência de frotas envelhecidas. As experiências destes dois países demonstram que as PME respondem melhor a instrumentos simples, previsíveis e financeiramente adequados à sua dimensão. Demonstram também que a complexidade administrativa pode comprometer a eficácia dos apoios: um programa tecnicamente bem concebido perde impacto quando as empresas enfrentam candidaturas complexas, prazos pouco previsíveis, necessidade de antecipar capital ou dificuldade em compreender os critérios de elegibilidade.



Portugal enfrenta desafios semelhantes, mas parte de uma posição particularmente exigente. A reduzida disponibilidade de infraestrutura para combustíveis alternativos e carregamento de pesados, a menor escala do mercado e a fragmentação empresarial limitam a aplicação direta de programas desenhados para economias de maior dimensão. As boas práticas europeias são relevantes, mas precisam de ser ajustadas às condições nacionais.

A descarbonização começa antes da renovação da frota

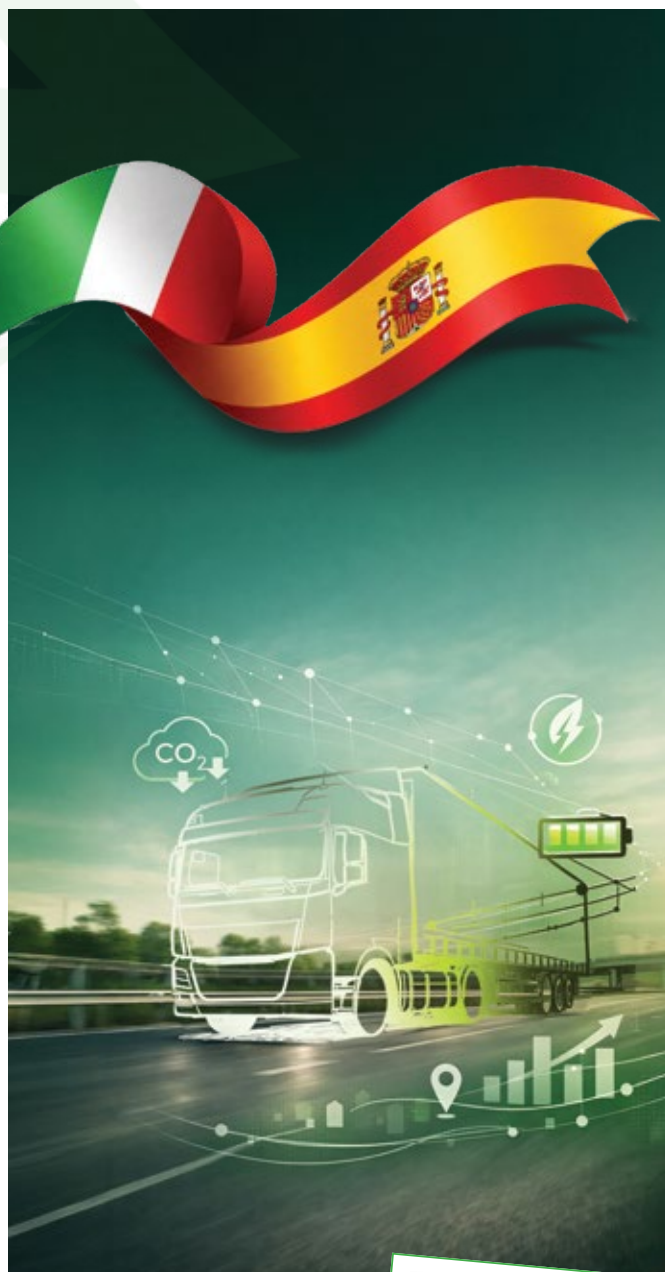
Uma das conclusões mais importantes do benchmarking é que a transição não começa necessariamente com a compra de um novo veículo. Existem medidas que podem ser implementadas de imediato, com investimento reduzido e retorno potencialmente rápido.

A formação dos motoristas em eco-driving pode proporcionar reduções relevantes no consumo de combustível, sobretudo quando acompanhada por monitorização e ações periódicas de reforço. A condução eficiente contribui simultaneamente para diminuir emissões, reduzir custos e melhorar a segurança.

A gestão de frota constitui outro ponto de partida essencial. Registar o consumo por veículo e por rota, identificar desvios, acompanhar quilómetros percorridos e analisar tempos de espera permite conhecer o desempenho real da operação. Sem esta informação, torna-se difícil definir prioridades, medir resultados ou demonstrar melhorias perante clientes e financiadores.

A otimização de rotas e a redução das viagens em vazio apresentam igualmente um elevado potencial. Aumentar a taxa de ocupação, melhorar o planeamento dos regressos e reforçar a colaboração logística são medidas com impacto direto na rentabilidade. A digitalização pode facilitar o encontro entre oferta e procura de capacidade de transporte e melhorar a utilização dos recursos existentes.

As empresas podem ainda avaliar a incorporação de combustíveis de baixo carbono, como o HVO ou o biometano, sempre que sejam tecnicamente compatíveis com os veículos, estejam disponíveis em condições adequadas e seja possível comprovar a sua sustentabilidade e redução efetiva de emissões ao longo do ciclo de vida.



Para mais informações, contacte:

CET - Centro de Estudos Técnicos da ANTRAM

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

Um percurso progressivo e ajustado às PME

A transformação do setor não deve ser entendida como uma escolha entre manter tudo igual ou substituir imediatamente toda a frota. Para a maioria das PME, o caminho mais realista será progressivo:

1. Medir a situação de partida, organizando dados de consumo, atividade e emissões;
2. Melhorar a eficiência operacional, através de eco-driving, manutenção, otimização de rotas e redução de viagens em vazio;
3. Avaliar combustíveis de baixo carbono, sempre que exista compatibilidade técnica, disponibilidade e benefício ambiental comprovado;
4. Calcular o Custo Total de Propriedade antes de qualquer decisão de investimento;
5. Testar novas soluções em operações adequadas, começando por rotas previsíveis e controladas;
6. Documentar e comunicar os resultados, reforçando a credibilidade perante clientes, financiadores e parceiros;
7. Renovar progressivamente a frota, aproveitando instrumentos de apoio e a expansão da infraestrutura.

Esta abordagem reduz o risco financeiro e permite que cada empresa avance em função da sua dimensão, capacidade de investimento e contexto operacional.

O contributo do projecto GreenTruck

O projecto GreenTruck procura responder às barreiras identificadas no benchmarking através de instrumentos concebidos para apoiar as PME no seu percurso de descarbonização.

A Plataforma GreenTruck poderá ajudar as empresas a organizar dados, calcular a pegada carbónica, comparar tecnologias e combustíveis e projetar cenários de redução de emissões. Um simulador personalizado de Custo Total de Propriedade será particularmente relevante para avaliar, com dados reais, quando a manutenção da frota atual deixa de ser a opção mais económica e em que condições a transição para veículos de emissões nulas ou combustíveis de baixo carbono se torna viável.

O Selo GreenTruck deverá funcionar como um mecanismo de reconhecimento progressivo. O objetivo não será apenas distinguir empresas que já atingiram um elevado nível de desempenho ambiental, mas também valorizar aquelas que iniciam um percurso estruturado, organizam informação, adotam medidas de eficiência e demonstram melhorias.

A Comunidade “Inovar para Reduzir CO₂” poderá complementar estes instrumentos através da partilha de conhecimento entre operadores. A experiência internacional mostra que a aprendizagem entre pares é especialmente relevante em setores dominados por PME, porque transforma conceitos técnicos em exemplos concretos e reduz a incerteza associada à adoção de novas soluções.

Cinco prioridades para acelerar a transição

As empresas podem melhorar a eficiência e preparar decisões de investimento, mas a transição depende também de condições estruturais que ultrapassam a capacidade individual dos operadores. O benchmarking aponta cinco prioridades para a política pública nacional:

1. **Apoios à aquisição de veículos de emissões nulas**, dirigidos às PME do transporte rodoviário de mercadorias, com majoração para microempresas, procedimentos simplificados e, sempre que possível, aplicação do incentivo no ponto de venda.
2. **Rede de carregamento de alta potência para veículos pesados**, abrangendo os principais corredores logísticos, bases operacionais, parques empresariais e instalações de empresas transportadoras.
3. **Diferenciação de portagens em função das emissões de CO₂**, criando um sinal económico favorável à utilização de veículos de emissões nulas.
4. **Apoio à incorporação sustentável de HVO e biometano avançado na frota existente**, articulando a procura do setor com a capacidade nacional de produção de combustíveis de baixo carbono.
5. **Sistema de reconhecimento ambiental progressivo**, adequado às PME e valorizado no acesso a contratos públicos, financiamento e cadeias logísticas.

A estabilidade destes instrumentos será tão importante quanto a sua dimensão. As empresas precisam de previsibilidade para planejar investimentos com horizontes de vários anos.

Transformar pressão em vantagem competitiva

A descarbonização representa um desafio financeiro, tecnológico e organizacional, mas pode também constituir uma oportunidade de modernização. Reduzir consumos, evitar quilómetros em vazio, melhorar o planeamento e conhecer o custo real de cada operação são medidas ambientais que reforçam diretamente a eficiência económica.

Para as PME portuguesas, a prioridade não deve ser esperar pela solução perfeita. Deve ser começar com medidas proporcionais, mensuráveis e ajustadas à realidade de cada operação. Organizar dados, formar motoristas, otimizar rotas, avaliar alternativas e preparar a renovação da frota são passos que podem ser iniciados de forma gradual.

A experiência europeia demonstra que a transição é mais eficaz quando empresas, associações, entidades públicas, fornecedores de tecnologia e financiadores trabalham de forma coordenada. É precisamente nesse espaço de articulação que o projecto GreenTruck pode assumir um papel relevante: transformar conhecimento internacional em ferramentas práticas e apoiar as empresas portuguesas na construção de um transporte rodoviário de mercadorias mais eficiente, competitivo e sustentável. 

Até 2% menos consumo de energia.



Mais conforto para conduzir e descansar.

Visibilidade digital, dentro e fora da cabina.

Mais silêncio. Mais concentração.



UMA EXPERIÊNCIA DE CONDUÇÃO AINDA MELHOR À MANEIRA DA SCANIA

O novo **Scania Dynamic** melhora aquilo que realmente importa na estrada. Uma aerodinâmica otimizada que permite reduzir o consumo total de energia até 2%. Espelhos retrovisores digitais para aumentar a visibilidade. E uma cabina renovada para proporcionar mais conforto, controlo e descanso.

Novos bancos, cama reclinável, iluminação ambiente e um espaço mais intuitivo e silencioso criam uma experiência pensada para as pessoas que passam o seu dia ao volante, combinando eficiência, conforto e tecnologia.

SCANIA

Nova diretiva Europeia da carta de condução: o que vai mudar para o transporte rodoviário de mercadorias

Mais flexibilidade no acesso à profissão, novas regras para jovens condutores, digitalização das cartas e alterações na formação e nas categorias de condução, são algumas das mudanças que o setor deverá acompanhar nos próximos anos.

A revisão da Diretiva Europeia relativa à Carta de Condução-Diretiva (UE) 2025/2205, do Parlamento Europeu e do Conselho, representa uma alteração relevante para o setor do transporte rodoviário de mercadorias, sendo um processo legislativo que a ANTRAM tem vindo a acompanhar de forma muito premente junto dos grupos de trabalho técnicos da IRU.

Num setor confrontado diariamente com a falta de motoristas – cuja idade média é cada vez mais elevada –, e com os desafios que lhe estão associados, como a necessidade de atrair mais jovens, de responder à evolução tecnológica dos veículos e garantir elevados padrões de segurança, estas novas regras europeias introduzem alterações que poderão ter impacto direto na gestão das empresas, no recrutamento e na formação dos seus profissionais.

A revisão da Diretiva foi proposta pela Comissão Europeia em março de 2023. Após o acordo provisório alcançado entre o Parlamento Europeu e o Conselho, em março de 2025, o processo legislativo ficou concluído com a assinatura da revisão, em outubro de 2025. A revisão foi publicada no dia 29 de outubro de 2025, aguardando-se agora a sua transposição integral pelos Estados-Membros. À data em que este artigo é escrito [setembro], apenas dois Estados-membros – Bélgica e Finlândia – notificaram a transposição de alguns aspetos da diretiva. Em todo o caso, a data limite para a transposição é de 26 de novembro de 2028, prevendo-se que a maioria das normas entre em vigor a 26 de novembro de 2029.

Mas, afinal, o que muda para as empresas de transporte rodoviário de mercadorias?

Desde logo, fica estabelecido um acesso mais claro à condução profissional a partir dos 18 anos. Esta alteração na idade mínima é, aliás, uma das que desperta maior interesse para o setor do transporte rodoviário de mercadorias.

A nova Diretiva estabelece claramente, como regra geral, que os motoristas profissionais de veículos pesados de mercadorias, com

18 anos, titulares de um Certificado de Aptidão Profissional (CAP) da UE, podem realizar operações nacionais e internacionais nas categorias C, CE e C1E. Esta clarificação poderá assumir particular importância para um setor que enfrenta há vários anos dificuldades no recrutamento e na renovação das suas gerações de motoristas. Para as empresas, a possibilidade de integrar profissionais mais jovens, poderá representar uma oportunidade para desenvolver estratégias de recrutamento e formação de novos motoristas, contribuindo para uma renovação progressiva dos recursos humanos.

Por outro lado, e ainda dentro deste objetivo, prevê-se a possibilidade da condução acompanhada a partir dos 17 anos de idade. Embora obrigatório para a categoria B, este regime poderá também ser adotado pelos Estados-Membros para as categorias C1, C1E e C, desde que os jovens condutores possuam o respetivo CAP, ficando assim ao critério do legislador nacional adotar esta possibilidade ou não.

À data em que este artigo foi redigido, desconhece-se qual será a decisão que o Estado português irá tomar quanto à inclusão desta norma na legislação nacional.

Nestes casos, até completarem 18 anos, os jovens terão de conduzir acompanhados por um motorista que cumpra requisitos específicos, nomeadamente ter mais de 24 anos, possuir uma carta de condução da UE da categoria em causa há mais de cinco anos e não ter sido sujeito à proibição de conduzir nos cinco anos anteriores.

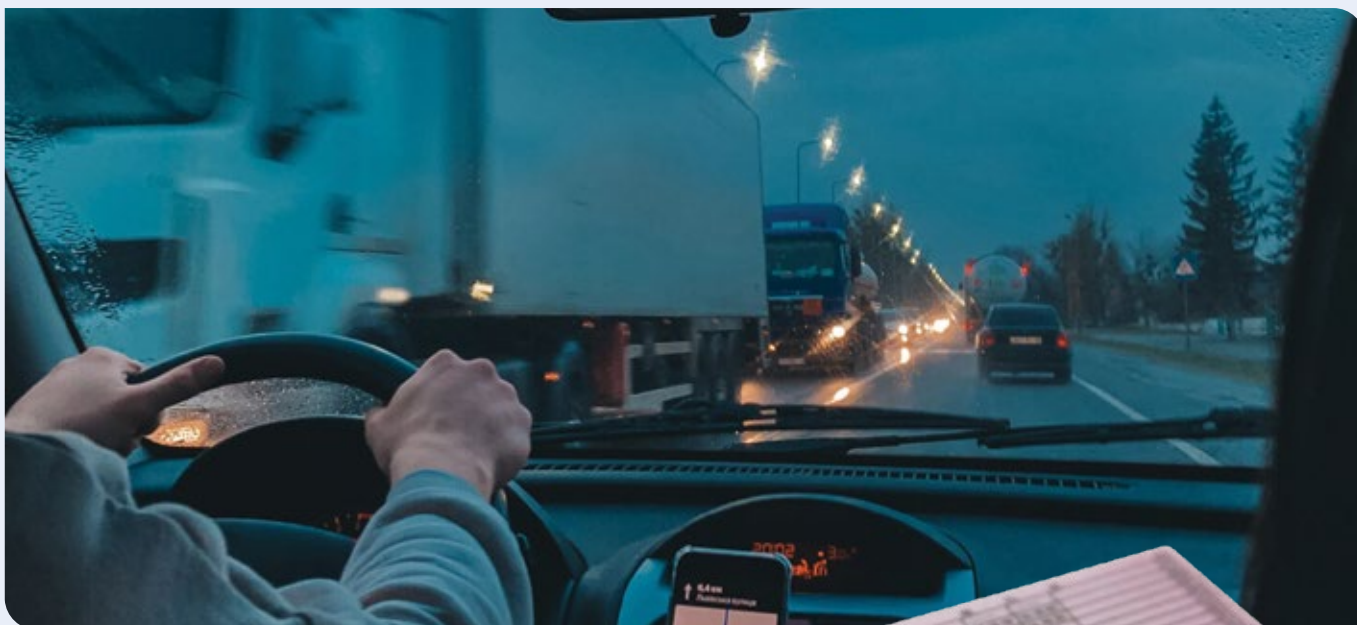
Outra das alterações está relacionada com os veículos movidos a combustíveis alternativos e foca-se no aumento dos limites de peso previstos na lei. Esta foi uma revisão que se tornou necessária face à evolução tecnológica destes veículos. Em concreto, a revisão introduz novas disposições relativas ao peso de determinados veículos movidos a combustíveis alternativos. Os titulares de uma carta de condução da categoria B emitida há mais de dois anos poderão conduzir veículos movidos a combustíveis alternativos, com peso inferior a 4.250 kg, em vez dos atuais 3.500 kg, e inferior a 5.000 kg em combinação com um reboque, nas condições previstas na Diretiva.



Ana Monteiro Souta
Diretora-Geral



Joana Santos
Estagiária
do Departamento Jurídico



Para as empresas, trata-se de uma alteração que deverá ser acompanhada à medida que a transição energética e a utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos se tornam mais relevantes nas operações de transporte.

Importa também destacar, entre as alterações introduzidas, a consagração de uma maior flexibilidade na progressão entre categorias de carta de condução. São, por isso, eliminados determinados requisitos de progressão gradual, permitindo que os titulares de cartas de condução da categoria B possam qualificar-se diretamente para categorias como C1, C1E, C e CE, entre outras, sem necessidade de cumprir determinadas etapas intermédias. Foram igualmente estabelecidas várias equivalências entre categorias.

Para o setor empresarial, estas alterações poderão contribuir para tornar mais flexíveis os percursos de qualificação dos profissionais e facilitar a gestão das necessidades de condução nas empresas.

Na senda da tendência de digitalização global, prevê-se também a adoção da carta de condução digital, concretizando-se, desta forma, a transição para um novo modelo. Em termos práticos, caberá à Comissão Europeia estabelecer o enquadramento para as cartas de condução digitais, que os Estados-Membros deverão emitir em

complemento das cartas físicas, para todas as categorias. Os condutores continuarão, contudo, a ter o direito de solicitar uma carta física.

A carta digital será integrada na Carteira de Identidade Digital Europeia. Para as empresas de transporte internacional, esta evolução poderá vir a facilitar determinados procedimentos administrativos e de controlo, embora seja necessário acompanhar a regulamentação e os sistemas que serão efetivamente implementados.

A revisão reforça também as regras relativas à aptidão física e mental dos condutores. Para a obtenção e renovação de cartas de condução de categorias superiores à AM, os exames médicos passam a estar expressamente previstos como obrigatórios, mesmo quando já tenha sido realizado um exame médico para outra categoria. Esta



matéria assume especial importância para as empresas de transporte rodoviário de mercadorias, tendo em conta a responsabilidade associada à condução de veículos pesados e a necessidade de garantir que os profissionais se encontram aptos para o exercício das suas funções.

Outra novidade a que as empresas deverão estar particularmente atentas é a criação de um período probatório de pelo menos dois anos para os novos titulares de carta de condução. Este regime será aplicável a todas as categorias, incluindo aos motoristas profissionais de veículos pesados de mercadorias titulares das categorias C e CE.

Durante este período, serão aplicadas regras e sanções mais rigorosas relativamente, entre outras matérias, à condução sob influência de álcool ou drogas. Para as empresas, será importante assegurar que os novos motoristas conhecem claramente as responsabilidades acrescidas associadas a esta fase inicial da sua carreira.

A aposta na formação profissional assumiu na nova diretiva uma preocupação central, de forma a adaptar as competências a uma realidade diferente. Ou seja, as necessidades de formação foram atualizadas, passando a incluir competências relacionadas com a interação com diferentes veículos, a aproximação a veículos de emergência, a abertura segura das portas e, sobretudo, a utilização de sistemas de condução automatizados, incluindo as suas vantagens, limitações e restrições. No caso específico dos veículos pesados, são ainda introduzidos elementos relacionados com operações como o engate de reboques, utilização da quinta roda em veículos articulados e procedimentos para ligar e desligar diferentes tipos de reboques.

Chegados aqui, importa analisar como foi regulada e tratada a matéria relativa aos motoristas provenientes de países terceiros. Esta questão ocupou grande parte do debate da revisão da diretiva, sendo particularmente relevante para o setor, sobretudo face às atuais dificuldades de recrutamento.

Nesta revisão da diretiva acabaram por não terem sido introduzidas disposições gerais para o reconhecimento de motoristas profissionais de países terceiros, para efeitos de obtenção de um CAP da UE. Existe apenas uma exceção temporária relacionada com

certificações de motoristas profissionais deslocados pela guerra na Ucrânia, nos termos previstos na diretiva. A possibilidade de criação de um quadro europeu para o reconhecimento destas certificações poderá, contudo,

ser analisada numa futura revisão da legislação relativa à formação de condutores, algo que ANTRAM, juntamente com a IRU, têm defendido.

Em suma, apesar de muitas alterações dependerem da transposição pelos Estados-Membros, as empresas de transporte de mercadorias devem acompanhar atentamente este processo, dado que a nova diretiva terá impacto direto em áreas como:

- recrutamento e renovação das gerações de motoristas;
- formação e qualificação profissional;
- gestão das categorias de carta de condução;
- utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos;
- processos de renovação e controlo das cartas;
- gestão dos novos motoristas durante o período probatório;
- digitalização dos documentos dos condutores.

Mais do que uma simples alteração administrativa às regras das cartas de condução, esta revisão deve ser encarada pelas empresas como parte de uma transformação mais ampla do transporte rodoviário.

A escassez de motoristas, a necessidade de atrair novas gerações, a evolução tecnológica dos veículos e a transição para novas formas de mobilidade obrigam as empresas a antecipar mudanças e a adaptar estratégias.

Para os empresários do transporte rodoviário de mercadorias, acompanhar a evolução desta diretiva significa, por isso, não apenas cumprir novas obrigações, mas também identificar oportunidades.

Num setor onde os recursos humanos são cada vez mais determinantes e onde a tecnologia está a transformar rapidamente a operações, preparar hoje a empresa para as novas regras poderá significar obter uma vantagem competitiva face aos desafios de amanhã.



O FUTURO SUSTENTÁVEL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS



**Estudo
e benchmarking
Internacional**

**Plataforma
digital
GreenTruck**

**Selo
GreenTruck**

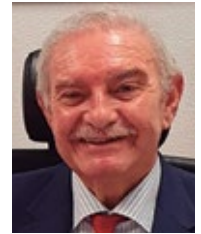
Quer saber mais ou participar no GreenTruck? Contacte a ANTRAM através do e-mail cet@antram.pt

Projeto



Financiamento





José Luís Saragoça
Advogado

A responsabilidade do transportador no caso de mercadorias roubadas ou furtadas

1ª PARTE

O furto e o roubo de mercadorias transportadas num camião constituem um dos riscos mais importantes com que se depara a actividade dos transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem.

Esta circunstância, só por si, justifica que o tema seja tratado, numa perspectiva jurídica, neste número da Revista da ANTRAM, descrevendo como o assunto pode ser enquadrado quer na CMR, quer no regime nacional do contrato de transporte rodoviário de mercadorias, quer na jurisprudência dos tribunais portugueses, e enunciando alguns cuidados que o transportador deve observar para reduzir tal risco.

1. Enquadramento do furto ou roubo na CMR e no regime nacional do contrato de transporte rodoviário de mercadorias.

A) Distinção entre furto e roubo

Para situar o problema no Direito aplicável, importa, em primeiro lugar, distinguir o crime de furto do crime de roubo. Sendo assim, dir-se-á que o furto consiste na *subtração de coisa móvel ou animal alheios com ilegítima intenção de apropriação para si ou para outra pessoa*.⁽¹⁾

Já o roubo contém os mesmos elementos do crime de furto – i) subtração de coisa ou animal alheios e ii) ilegítima intenção de apropriação para si ou para outra pessoa – mas *distingue-se do furto por ser cometido*

– i) *por meio de violência contra uma pessoa,*
ii) *existindo ameaça com perigo iminente para a vida ou para a integridade física, ou*
iii) *pondo-a na impossibilidade de resistir*.⁽²⁾

Exemplos de furto de mercadorias de um camião

Imaginemos um camião carregado com 33 paletes de mercadorias que está estacionado numa área de serviço durante a noite.

Cenário 1 – corte da lona

O motorista está a dormir na cabine. Durante a noite, terceiros aproximam-se do camião, cortam a lona do semirreboque, retiram várias caixas de mercadoria e fogem, sem qualquer contacto com o motorista.

Conclusão: Em princípio, estamos perante um caso de furto, e não roubo. Há aqui uma particularidade importante: como as mercadorias estavam a ser transportadas num veículo, pode estar preenchida a circunstância qualificativa do artigo 204.º, n.º 1, alínea b), do Código Penal.

Cenário 2 – arrombamento das portas

O camião está estacionado num parque fechado. O motorista ausenta-se durante duas horas. Os autores forçam o mecanismo das portas traseiras, entram no compartimento de carga e retiram mercadorias.

Conclusão: Furto, porque não houve violência ou ameaça contra uma pessoa. Em princípio, haverá furto qualificado.

Cenário 3 – o motorista não está presente

O motorista deixa o camião num parque e vai jantar. Durante a sua ausência alguém abre o compartimento de carga e retira 20 caixas.

Conclusão: Furto, eventualmente qualificado pelo artigo 204.º.

Exemplos de roubo de mercadorias de um camião

O mesmo cenário inicial: um camião carregado com 33 paletes de mercadorias que está estacionado numa área de serviço durante a noite.

Cenário 1 – ameaça ao motorista

O motorista está a conduzir o camião. Dois indivíduos obrigam-no a parar, aproximam-se da cabine e dizem: “Sai do camião ou matamos-te.” Depois obrigam-no a entregar-lhes as chaves e retiram a mercadoria.

Conclusão: Em princípio é considerado roubo porque a subtração ocorre mediante ameaça com perigo iminente para a vida ou integridade física. É precisamente este elemento que distingue o roubo do simples furto, nos termos do artigo 210.º, n.º 1.

(1) Nº 1 do Artº 203º do Código Penal.

O furto é considerado qualificado e punido com pena de prisão até cinco anos ou com pena de multa até 600 dias, no caso de mercadorias transportadas em veículo (artº 204º, 1, b).

(2) Nº 1 do Artº 210º do Código Penal.



Cenário 2 - motorista retirado à força

O camião está parado. Os assaltantes abrem a porta da cabine, agarram o motorista, puxam-no para fora e imobilizam-no, enquanto outros retiram as mercadorias.

Conclusão: Roubo, porque existe violência contra uma pessoa

Cenário 3 - motorista impedido de resistir

Os autores encontram o motorista dentro da cabine e, sem necessariamente lhe baterem, utilizam uma arma que o coloca numa situação em que não consegue resistir, aproveitando essa situação para retirar a mercadoria.

Conclusão: Também está incluído no conceito de roubo, porque o artigo 210.º da CMR inclui expressamente a colocação da vítima “na impossibilidade de resistir”.

B) Enquadramento do furto e do roubo na CMR.

O nº 2, do artigo 17.º da CMR, exclui a responsabi-

lidade do transportador no caso de ficarem provadas “circunstâncias que o transportador não podia evitar e a cujas consequências não podia obviar”.

O legislador da CMR, ao enunciar esta causa de exclusão, apenas previu o requisito da “inevitabilidade das circunstâncias e das suas consequências”, e não o da imprevisibilidade como é característico, no direito português, do caso fortuito e de força maior. Ou seja, esta causa de exclusão da responsabilidade do transportador não deve ser interpretada como correspondendo ao caso fortuito e de força maior do direito nacional.

Com efeito, a CMR, como tratado internacional que é, deve ser interpretada autonomamente e não com recurso ao direito nacional de cada um dos Estados que a devam aplicar.

O legislador da CMR, com a redação que escolheu para o nº 2 do artº 17º, pretendeu que o transportador, para excluir a sua responsabilidade, apenas tivesse que provar a



inevitabilidade das circunstâncias e das suas consequências (no caso, do furto ou do roubo das mercadorias transportadas) e não a sua imprevisibilidade. Na verdade, é muito mais fácil provar que o furto ou roubo se verificou em circunstâncias inevitáveis do que em circunstâncias imprevistas.

Sendo assim, quando seja de aplicar a CMR (no caso de um contrato de transporte internacional), perante cada caso em concreto, o intérprete e o julgador deverão, assim, abster-se de procurar a solução com recurso às figuras do caso fortuito ou de força maior, tal como definido no ordenamento jurídico em que a questão se coloque e ater-se apenas à verificação, apenas, por um lado, da inevitabilidade das circunstâncias que originaram a perda, avaria ou atraso na entrega verificados e, por outro, à da inevitabilidade dos efeitos produzidos.

A existência (ou não) desta causa geral de exclusão, dependerá, assim, da resposta à seguinte pergunta: *Nas circunstâncias particulares do transporte, o transportador empregou a diligência que lhe era exigível para evitar os factos causadores da perda, avaria ou atraso na entrega e os respectivos efeitos?*

No caso de furto de mercadorias transportadas, o transportador, para ver excluída a sua responsabilidade, terá, pois, de provar que as circunstâncias em que o mesmo ocorreu eram inevitáveis, tendo em consideração o cuidado exigível (a diligência empregue) na escolha do local de estacionamento do camião, nomeadamente se o motorista se viu obrigado a estacionar nesse local para não infringir a regulamentação legal sobre os tempos de condução máximos.

Já no caso de roubo, por estar em causa uma situação de violência, a inevitabilidade das circunstâncias será mais fácil de provar. A questão da diligência exigível ao transportador é, nestes casos, particularmente importante para determinar, em concreto, se as circunstâncias e os seus efeitos eram inevitáveis. É esta análise que permite distinguir estas situações, pela sua relatividade, do clássico caso de força maior, para o qual se exige uma inevitabilidade absoluta, ou seja, um evento não só inevitável, como totalmente fora do controlo das partes do contrato, como sejam uma pandemia, um cataclismo natural, actos de guerra ou motins.

Em nosso entender, o grau de diligência exigível ao transportador, para evitar o furto ou roubo das mercadorias transportadas, dependerá de vários factores.

Em primeiro lugar, dependerá da probabilidade da ocorrência da perda, avaria ou atraso no caso concreto. No caso de furto ou roubo, essa probabilidade é muito elevada em certos locais, como Moscovo e Milão, ou no chamado “triângulo das Bermudas”, entre Roma, Nápoles e Bari, em Itália. Estes locais são frequentemente referenciados pelas seguradoras e Associações Comerciais, especialmente em relação a certas mercadorias muito “apetecíveis” aos ladrões, como por exemplo cigarros, equipamentos estereofónicos, vestuário (calças de ganga), telemóveis e brinquedos.

Em segundo lugar, dependerá da praticabilidade das medidas que o transportador poderia ter adoptado para evitar a perda, avaria ou atraso. A formação de comboios rodoviários constituídos por vários camiões, circulando uns atrás dos

outros, não tem sido provada como exequível na prática.

Em terceiro lugar, dependerá da legalidade das precauções a tomar. Não se pode exigir que o transportador infrinja a lei, nomeadamente a regulamentação comunitária e internacional relativa aos tempos de condução e repouso dos condutores, para permitir atingir um local em que as mercadorias fiquem em segurança.

Em quarto lugar, dependerá do conhecimento existente na actividade de transportes e de seguros, quer o conhecimento directo pelos transportadores, quer o obtido indirectamente através de associações comerciais de divulgação de informação sobre precauções a tomar para evitar roubos ou furtos de mercadorias – por exemplo, a utilização de equipamentos de segurança para veículos ou a existência de parques seguros.

O conhecimento obtido através da informação e do progresso da ciência tem permitido aumentar o nível das actuações responsáveis por parte dos transportadores, através, por exemplo, da crescente disponibilização e utilização de equipamentos de “retro-fitting” para localização de camiões por GPS. Estes equipamentos permitem às empresas de transporte saber, em tempo real, onde se encontra o veículo no decurso do transporte, possibilitando-lhes, assim, dar ao motorista ordens e instruções quanto aos locais de estacionamento e pernoita e, em caso de furto ou roubo do veículo, acompanhar o percurso do veículo e fornecer informações às autoridades policiais.

[2ª parte do artigo continua na próxima edição da Revista ANTRAM]

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

DESLIGUE O TELEMÓVEL
LIGUE-SE À VIDA



ANSR

AUTORIDADE NACIONAL
SEGURANÇA RODOVIÁRIA

USAR O TELEMÓVEL AO VOLANTE AUMENTA EM 4 VEZES A PROBABILIDADE DE ACIDENTE

**A 50 km/h,
OLHAR PARA O TELEMÓVEL DURANTE 3 SEGUNDOS,
É COMO PERCORRER
42 METROS SEM VER A ESTRADA.
O EQUIVALENTE
A QUASE MEIO CAMPO DE FUTEBOL
DE OLHOS VENDADOS.**



Intervalos de descanso

Fernando Moreira - *Inspetor do Trabalho* - ACT



A Diretiva 2002/15/CE, de 11 de março, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte de transporte rodoviário, estabelecendo regras mínimas relativas à organização do tempo de trabalho dos condutores, veio complementar o Regulamento (CE) 561/2006 que estabeleceu regras comuns relativas aos tempos de condução e períodos de repouso dos trabalhadores.

A Diretiva 2002/15/CE, de 11 de março, foi transposta para o nosso ordenamento jurídico através do Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, para os trabalhadores dependentes e do Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho, para os condutores independentes. Atualmente tal Diretiva encontra-se transposta para o nosso ordenamento jurídico através do Decreto-Lei n.º 84/2026, de 13 de abril, que regula determinados aspetos da organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis em atividade de transporte rodoviário.

Para além de pretender melhorar as condições de trabalho e de vida dos seus profissionais, pretendeu-se aumentar a segurança na circulação rodoviária, harmonizando assim as condições de concorrência entre os diversos

intervenientes no transporte rodoviário.

Um dos aspetos regulados em tais diplomas é o intervalo de descanso que os condutores deverão observar. De facto, no caso de estarmos perante um período de trabalho entre seis e nove horas, os trabalhadores móveis deverão gozar um período de intervalo de descanso com a duração mínima de 30 minutos. Se o período de trabalho for superior a nove horas, o período de intervalo de descanso deverá ter a duração mínima de 45 minutos. Tais intervalos de descanso poderão ser divididos em períodos com a duração mínima de 15 minutos, não podendo os trabalhadores móveis prestar mais de seis horas de trabalho consecutivo.

Ao contrário do que sucedia com o Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho e o Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho, onde todas as infrações relativas à violação dos intervalos de descanso eram classificadas como graves, o regime atual plasmado no Decreto-Lei n.º 84/2026 de 13 de abril, veio sancionar tais infrações em função da sua gravidade, como leve, grave ou muito grave.

Assim, o atual regime considera como infração leve, quando intervalo de descanso for superior a 20 minutos e inferior a 30

minutos se o número de horas de trabalho estiver compreendido entre seis e nove, ou superior a 30 minutos e inferior a 45 minutos se o número de horas de trabalho for superior a nove.

Considera-se contraordenação grave quando o intervalo de descanso for superior a 10 minutos e inferior ou igual a 20 minutos, se o período de trabalho for superior a seis e inferior a nove horas, ou superior a 20 minutos e igual ou inferior a 30 minutos, se o período de trabalho for superior a nove horas.

Considera-se contraordenação muito grave, se o intervalo de descanso observado for igual ou inferior a 10 minutos e o número de horas de trabalho estiver compreendido entre seis e nove, ou igual ou inferior a 20 minutos se o número de horas de trabalho for superior a nove.

A graduação ora feita, vai de encontro ao previsto na legislação europeia.

Estamos perante um regime que abrange os condutores ao serviço de empresas portuguesas, independentemente do local onde a infração seja cometida, sendo o valor da coima variável em função do volume de negócios da empresa, como previsto no Código do Trabalho.

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

Impostos mais simples na Europa: a proposta que promete poupar milhões às empresas

Em junho de 2026, a Comissão Europeia apresentou uma proposta legislativa ambiciosa – o Tax Omnibus – que pretende reformar, de uma só vez, as principais regras europeias sobre os impostos que incidem diretamente sobre os lucros das empresas (os chamados impostos diretos, como o IRC em Portugal). A ideia é simples: ao longo dos últimos vinte anos, a UE foi acumulando legislação fiscal que se tornou complexa, fragmentada e, por vezes, contraditória. O Tax Omnibus quer arrumar a casa – simplificar procedimentos, reduzir burocracia e eliminar sobreposições entre normas – com o objetivo declarado de poupar às empresas europeias cerca de 6,6 mil milhões de euros por ano em gastos com obrigações fiscais e burocráticas. Insere-se, aliás, na estratégia mais ampla da Comissão, que se comprometeu a reduzir os encargos admi-

nistrativos em pelo menos 25% para todas as empresas e 35% para as PME — embora, no caso do Tax Omnibus, os efeitos práticos desta simplificação só se venham a sentir vários anos depois da aprovação.

Mas o que muda, afinal? A proposta mexe em seis diretivas europeias de uma vez e toca em áreas que afetam diretamente as empresas com operações transfronteiriças. As principais mudanças podem resumir-se em quatro pontos:

- **Menos impostos retidos nos pagamentos entre empresas do grupo.** Quando uma empresa paga dividendos, juros ou royalties a outra empresa do mesmo grupo noutro país da UE, hoje pode ter de descontar uma parte desse pagamento e entregá-la ao Estado como imposto – é o que se chama retenção na fonte. A

proposta alarga as situações em que essa retenção deixa de ser exigida, eliminando requisitos mínimos de participação.

- **Menos burocracia para aceder a estas isenções.** Hoje, em muitos países, as empresas precisam de autorizações prévias para ficarem isentas de retenção na fonte. Com o Tax Omnibus, essas formalidades seriam eliminadas – as empresas passariam a autoavaliar a sua elegibilidade para a isenção, sendo verificadas apenas depois pelo fisco.
- **Mais operações de reestruturação sem carga fiscal imediata.** Quando empresas se fundem, dividem ou transferem ativos entre si, podem ter de pagar impostos nesse momento. A proposta alarga os casos em que





Susana Azevedo,
Manager na equipa de Corporate
& International Tax da PwC Portugal

esses impostos ficam “suspensos” até uma venda futura — o que facilita reorganizações empresariais das empresas que estão na UE.

- **Regras mais flexíveis para a dedução de juros.** As empresas que se financiam através de empréstimos pagam juros — e esses juros podem ser deduzidos aos lucros até um determinado limite, reduzindo o imposto a pagar. A proposta uniformiza as regras sobre quanto pode ser deduzido em toda a UE, introduzindo novas exceções que poderão permitir uma dedução mais ampla em determinadas situações.

A proposta prevê ainda a criação de um incentivo europeu mínimo à I&D, mudanças nas regras sobre filiais em países de baixa tributação e a agilização dos mecanismos de resolução de litígios fiscais entre Estados-Membros.

Quando é que entra em vigor?

Estas mudanças não acontecem todas de uma vez. As primeiras regras começariam a aplicar-se em 2029, mas as alterações mais sensíveis — como o alargamento das isenções de retenção na fonte — só entrariam em vigor em 2037. Ou seja, trata-se de uma reforma que se estende por quase uma década e cujo impacto real só será avaliado cinco anos após a aplicação das regras.

Onde está Portugal nesta discussão?

A proposta está a ser negociada entre os 27 Estados-Membros no Conselho da UE. Um documento com comentários de 18 países, datado de julho de 2026, mostra que o apoio está longe de ser unânime.

Portugal tem sido um dos países mais vocais. O Governo português alertou que eliminar os limiares de participação para isenção de retenção na fonte vai muito

além de uma simples simplificação — na prática, redistribui o poder de cobrar impostos entre os países da UE, o que pode prejudicar as receitas nacionais. Além disso, Portugal levantou reservas concretas sobre três pontos: **o aumento do limiar mínimo de dedução de juros de 1 milhão de euros (o valor atual em Portugal) para 3 milhões de euros** — o que significaria permitir às empresas deduzir mais juros antes de qualquer limitação, com impacto direto na receita fiscal; **a isenção das regras anti-abuso (CFC) para grandes grupos multinacionais** abrangidos pelo Pilar 2, que Portugal considera demasiado ampla e prefere substituir por um mecanismo de crédito fiscal; e **a exclusão total das PME dessas mesmas regras**, que Portugal entende dever limitar-se a uma redução de obrigações documentais, sem retirar as PME do perímetro das normas anti-abuso.

Mas Portugal não está sozinho nestas preocupações: países como a Itália, a Polónia, a Áustria e o Luxemburgo também manifestaram objeções relevantes, nomeadamente quanto ao risco de perda de receita e à redução da autonomia fiscal dos Estados-Membros.

Do lado empresarial, as reações foram mais positivas: organizações como a Business Europe e a Accountancy Europe saudaram a proposta, considerando que reduz burocracia e torna o mercado europeu mais competitivo.

E vai mesmo avançar?

Em matéria fiscal, a UE funciona por unanimidade: basta um país votar contra para bloquear tudo. Este é o principal desafio do Tax Omnibus. Com mais de uma dezena de países a levantar objeções — e vários a reservar a sua posição sobre a proposta — o consenso político está longe de ser garantido. A Presidência do Conselho terá de encontrar um equilíbrio difícil: acomodar as preocupações dos governos sobre perda de receita e autonomia fiscal, sem esvaziar a proposta da sua ambição simplificadora. A negociação está ainda numa fase inicial e o texto da Comissão deverá sofrer alterações significativas antes de qualquer aprovação. Para as empresas portuguesas, a recomendação é clara: vale a pena acompanhar o tema, mas sem urgência em tomar decisões — esta proposta ainda tem um longo caminho a percorrer.



antram
Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias

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

CEF 2026: 2027 começa agora: preparar hoje os investimentos de amanhã



João Paulo Fonseca,
Business Developer INOVA+

Num momento em que investir é simultaneamente mais difícil e mais necessário, esperar pela abertura dos avisos pode traduzir-se num atraso irrecuperável. Antecipar prioridades, estruturar projetos e identificar o financiamento adequado será decisivo para aproveitar as oportunidades de 2027.

O transporte rodoviário atravessa um momento particularmente desafiante. A pressão sobre as margens, a incerteza económica e a necessidade de responder às transições energética e digital obrigam as empresas a investir, precisamente quando existe menos margem para decisões erradas.

A este cenário junta-se uma dificuldade conhecida: o setor continua excluído de muitas oportunidades de financiamento destinadas ao investimento empresarial. Isto não significa, contudo, que não existam apoios relevantes. Significa que estão mais dispersos, são frequentemente mais exigentes e nem sempre financiam diretamente aquilo que uma transportadora identifica como a sua necessidade imediata.

Investir tornou-se mais necessário e mais exigente

As empresas do setor precisam de aumentar a eficiência, reduzir custos e emissões, digitalizar processos e preparar novas soluções energéticas. Mas, num contexto de

recursos limitados, cada investimento deve responder a um problema concreto, produzir resultados mensuráveis e estar articulado com a estratégia da empresa.

A abertura de um aviso não deve ser o momento para começar a decidir o que se pretende fazer. Quando isso acontece, inicia-se uma corrida para definir o investimento, reunir documentos, procurar parceiros e demonstrar resultados dentro de um prazo reduzido.

Os projetos mais sólidos são normalmente preparados antes da abertura das candidaturas. O aviso serve para confirmar e adaptar o enquadramento, não para construir toda a estratégia.

Uma necessidade não é ainda um projeto financiável

Uma empresa pode precisar de adquirir equipamentos, instalar carregadores, renovar sistemas informáticos ou melhorar a gestão da frota. Porém, a existência dessa necessidade não significa que o investi-

mento seja automaticamente elegível.

É necessário distinguir a modernização corrente dos projetos que envolvem inovação, demonstração tecnológica, eficiência energética ou colaboração empresarial. Importa também avaliar quem pode candidatar-se, que despesas são elegíveis e que resultados o programa pretende alcançar.

A pergunta não deve ser apenas “existe financiamento para este investimento?”, mas também “como podemos transformar esta necessidade num projeto com objetivos, atividades e impactos claramente demonstráveis?”.

Esta distinção é especialmente importante no transporte rodoviário, onde determinadas despesas e atividades continuam excluídas de vários sistemas de incentivos.

Olhar para além dos apoios mais conhecidos

O Portugal 2030 continuará a ser uma referência importante, nomeadamente em áreas como a investigação e desenvol-



vimento em projetos colaborativos onde a demonstração e teste de tecnologias assume um papel importante. No entanto, não deve ser o único ponto de partida. Dependendo da natureza, dimensão e maturidade do investimento, poderão existir oportunidades em programas europeus como o Mecanismo Ligar a Europa (CEF Transport) ou o Horizonte Europa.

Estes instrumentos não são soluções universais nem alternativas diretas entre si. Um projeto de infraestrutura, um demonstrador tecnológico e uma iniciativa de investigação em consórcio respondem a programas diferentes e exigem capacidades distintas.

Em alguns casos, a transportadora poderá apresentar uma candidatura individual; noutros, terá de integrar um consórcio com empresas tecnológicas, entidades do sistema científico ou outros operadores. Identificar antecipadamente o caminho adequado evita o risco de adaptar à pressa um investimento a um aviso para o qual não foi pensado.

Como preparar 2027?

O primeiro passo é identificar os investimentos estratégicos para os próximos dois ou três anos. Que problemas devem ser resolvidos? Que ganhos se pretendem alcançar? Como serão medidos?

Depois, importa separar os investimentos correntes das iniciativas com uma verdadeira componente de inovação. Projetos relacionados com energia, digitalização, dados, inteligência artificial, manutenção preditiva ou novos modelos operacionais podem exigir estudos técnicos, licenciamentos, parceiros e testes prévios.

É igualmente necessário avaliar a capacidade financeira da empresa. Muitos apoios funcionam por reembolso ou exigem uma componente relevante de investimento próprio. Uma candidatura aprovada só cria valor quando a empresa possui condições para executar o projeto.

Finalmente, deve ser analisado o calendário dos programas nacionais e europeus. 2027 será o último ano do atual quadro financei-

ro plurianual da União Europeia, tornando particularmente importante acompanhar as oportunidades ainda disponíveis e preparar projetos com maturidade suficiente.

Antecipar para escolher

Num momento particularmente desafiante, adiar todos os investimentos pode parecer a decisão mais prudente. Mas também pode aumentar a distância relativamente às empresas mais eficientes, digitalizadas e preparadas para a transição energética.

Preparar 2027 não significa tentar prever todos os avisos que irão abrir, mas sim chegar ao novo ano com prioridades definidas, projetos estruturados e capacidade para escolher o instrumento adequado.

A INOVA+ apoia as empresas na identificação de oportunidades, avaliação da elegibilidade, estruturação de projetos e preparação de candidaturas. Num setor com acesso limitado a muitos apoios, antecipar pode fazer toda a diferença na construção de um projeto verdadeiramente financiável e competitivo.

A Digitalização do Controlo Rodoviário em Espanha: O Impacto do DeCA no Transporte e na Cabotagem

A digitalização no setor do transporte rodoviário de mercadorias está em curso a nível europeu, impulsionada de forma estrutural pelo Regulamento (UE) 2020/1056 relativo às informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI). Este ecossistema legislativo comunitário visa harmonizar a partilha digital de dados regulamentares entre os operadores económicos e as autoridades de fiscalização da União Europeia.

Foi precisamente neste quadro de desmaterialização que, desde 5 de outubro de 2026 e após um período de adaptação de 10 meses, as autoridades espanholas decidiram passar a exigir o Documento eletrónico de Controlo Administrativo (DeCA) nas operações de transporte nacional (efetuadas por operadores espanhóis) e de cabotagem em território espanhol.

O enquadramento legal e âmbito de aplicação

A transição para o formato eletrónico deste documento de transporte – DCA: Documento de Controlo Administrativo - não institui uma nova obrigação documental, mas sim a conversão digital obrigatória de um requisito já existente na legislação espanhola desde 2012 (Orden FOM/2861/2012).

O enquadramento legal que suporta esta mudança assenta em três vertentes essenciais: a Lei da Mobilidade Sustentável (Ley 9/2025, de 3 de diciembre), a Orden FOM/2861/2012 (que regula o Documento de Controlo Administrativo - DCA) e a recente Resolución de

5 de junio de 2026, que estabelece as especificações que as aplicações informáticas e os ficheiros eletrónicos devem cumprir.

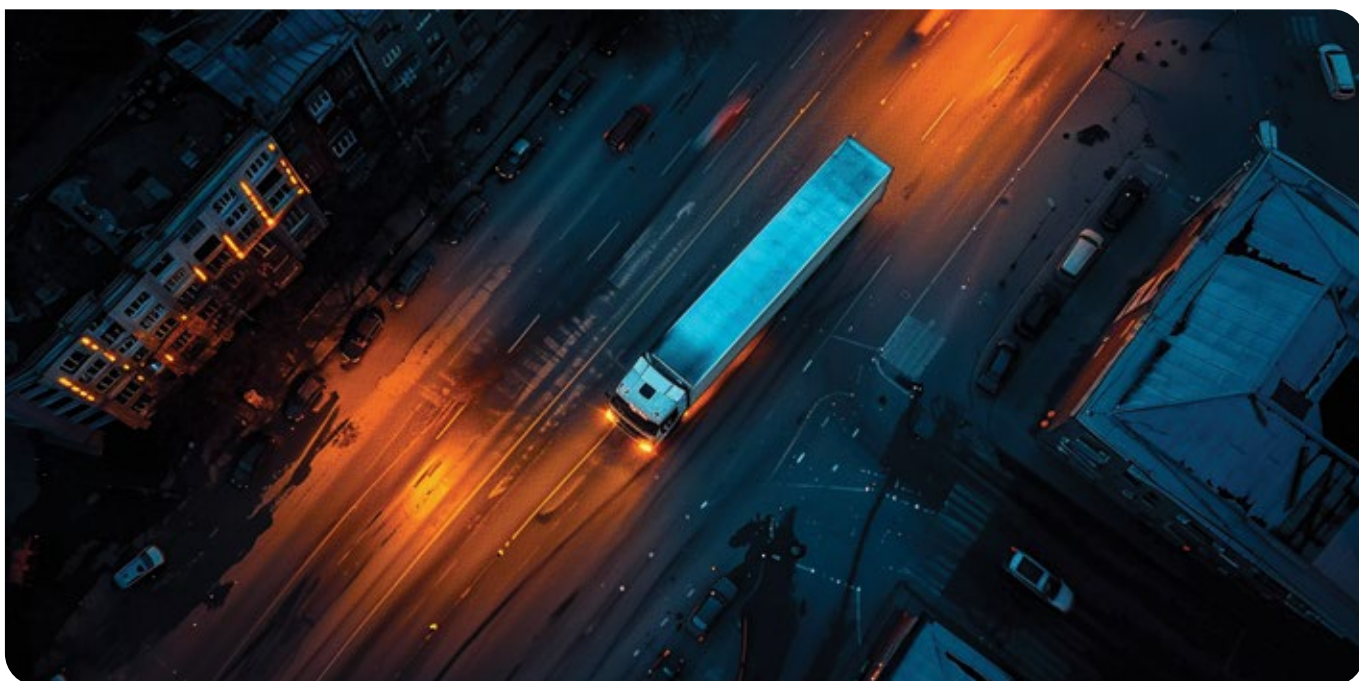
O DeCA deve acompanhar obrigatoriamente a mercadoria em transportes nacionais em Espanha, troços rodoviários de operações intermodais e, para os operadores portugueses, em todas as operações de cabotagem.

Estão explicitamente excluídas as operações de transporte internacional puras — onde o CMR (em papel ou e-CMR) — continuam a ser o documento de transporte exigido.

A estrutura de responsabilidades e delimitação legal

Importa esclarecer antes de mais que, não se deve confundir o DeCA com a Carta de Porte ou o CMR. O DeCA é um documento administrativo e público concebido para a relação entre o operador e o Estado espanhol, visando a fiscalização da legalidade rodoviária e o controlo da fraude. Já a Carta de Porte/CMR mantém-se como um documento mercantil privado que regula o contrato de transporte entre as empresas. No que respeita à emissão do DeCA, a responsabilidade é partilhada. Qualquer das partes contratantes - expedidor, operador logístico ou transportador efetivo - pode emitir o documento através das suas plataformas. Contudo, em conformidade com o *Artículo 7.º da Orden FOM/2861/2012*, a responsabilidade pelo seu conteúdo é estritamente repartida:

- **Responsabilidade pela formalização do DeCA:** O carre-





José Encarnação
Antram

gador contratual (quem contrata o transporte) e o transportador efetivo (quem realiza o transporte) respondem solidariamente pela não formalização do DeCA. Ambas as partes podem ser sancionadas se o documento não for emitido.

- **Responsabilidade por não levar a bordo o DeCA:** A mesma responsabilidade partilhada aplica-se caso o documento não se encontre a bordo do veículo durante o transporte. No entanto, existe uma exceção. Se o carregador contratual conseguir provar que o documento foi efetivamente emitido e entregue, este fica isento de responsabilidade, recaindo a infração sobre o transportador pela ausência do documento.
- **Exatidão dos dados:** Cada uma das partes é responsável pela veracidade e exatidão dos dados que lhe cabe preencher no documento (como a identificação dos intervenientes no transporte, matrículas, origem, destino e características da mercadoria).

Os requisitos técnicos e especificações das aplicações (TI)

A Resolución de 5 de junio de 2026 definiu um padrão técnico rigoroso para garantir a conformidade legal e a integridade dos dados operacionais.

As soluções de software de gestão de transportes (TMS) devem, entre outros, cumprir os seguintes requisitos:

1. **Formato do ficheiro e validação temporal:** O ficheiro tem de ser gerado de forma automática no formato PDF através de dados estruturados, com tamanho máximo de 5 MB. O sistema deve gravar de forma inalterável nas propriedades do ficheiro gerado, a data e a hora exatas da sua criação, que tem de anteceder sempre o início físico do serviço de transporte rodoviário.
2. **Integração do código QR:** O PDF deve conter um código QR impresso na sua estrutura, contendo o URL seguro e único de acesso ao documento.
3. **Segurança do repositório Web:** Cada DeCA deve estar acessível em tempo real num repositório web através de um URL seguro sob protocolo HTTPS e norma TLS v1.2 ou superior. O link pode conter encriptação ou chaves de expiração temporária, desde que garanta o acesso à fiscalização rodoviária durante todo o percurso, sem necessidade de introdução de utilizador ou palavra-passe por parte das autoridades.
4. **Obrigatoriedade de conservação:** Ambos os intervenientes (carregador contratado e transportador efetivo) devem

conservar os ficheiros gerados por um período mínimo de um ano.

O Regime sancionatório e consequências operacionais

O regime sancionatório aplicável ao incumprimento das diretrizes do Documento Eletrónico de Controlo Administrativo, segundo o previsto na lei espanhola do setor (LOTT – lei do ordenamento do Transporte Terrestre), divide-se em dois grandes escalões de gravidade:

- **Infrações Graves (Coimas de 401 € a 600 €):** Aplicam-se à não formalização do DeCA ou à ausência do mesmo a bordo do veículo (falha de comunicação com o repositório ou ausência de código QR válido) ou ainda, à omissão dos dados obrigatórios previstos no Artigo 6.º da Orden FOM/2861/2012 (como a falta de matrículas ou falta de identificação clara das partes).
- **Infrações Muito Graves (Coimas até 6.000 €):** Podem ocorrer em situações de alteração das propriedades digitais do documento, manipulação da hora de registo da aplicação informática para simular uma emissão prévia à viagem, ou em casos de recusa deliberada e bloqueio de acesso das autoridades de inspeção ao repositório digital que aloja o URL do documento.

Além do impacto estritamente financeiro das coimas, as autoridades podem ainda, ordenar a imobilização imediata do veículo na estrada. O veículo poderá ficar retido num local designado até que a situação de conformidade documental seja regularizada ou até que seja prestada uma garantia bancária do valor da coima.

O planeamento operacional e a adaptação do setor

A convergência regulatória com o Regulamento Europeu eFTI e a entrada em vigor do DeCA a 5 de outubro impõem uma revisão estruturada das operações de transporte.

No caso da cabotagem em Espanha, os operadores devem certificar se os seus sistemas TMS estão habilitados para a emissão deste documento em conformidade com as novas exigências legais ou, como alternativa operacional, delegar essa gestão em parceiros de software qualificados. Do mesmo modo, torna-se imperativo contratuallizar acordos claros com clientes e carregadores sobre a custódia digital e o alojamento em repositório dos dados de cada operação de transporte efetuada.

A transição digital da atividade é irreversível e o modelo agora adotado servirá certamente de bitola para as próximas regulamentações internacionais.

BREVES

Novos prazos de pagamento do IUC

Foi publicado em Diário da República, no dia 4 de agosto, o Decreto-lei n.º 161/2026, que altera o Código do Imposto Único de Circulação (IUC).

No essencial, este diploma vem alterar os prazos legais para o pagamento do (IUC), que, a partir de 2028, passa a ser em datas fixas, em vez de ser no mês da matrícula, como é feito atualmente. No entanto, em 2027, haverá um período transitório.

Em suma, o novo modelo de pagamento do IUC previsto neste diploma, prevê:

- a) **Regime Transitório:** a partir do dia 1 de janeiro de 2027 e até 31 de dezembro de 2027, os proprietários dos veículos podem efetuar o pagamento do IUC:
 - numa prestação única no mês de outubro, se o seu valor for igual ou inferior a 500 euros.
 - nos restantes casos, o pagamento pode ser efetuado em duas prestações, durante o meses de julho e outubro. Caso se pretenda, o pagamento do IUC poderá ser efetuado numa única prestação durante o mês de julho.
- b) **Regime normal:** A partir de 1 de janeiro de 2028, o pagamento do IUC passará a ser efetuado em datas fixas:
 - numa única prestação e até ao final do mês de abril, se o valor a pagar for de até 100 euros.
 - em duas prestações, uma no mês de abril e outra no mês de outubro, se o valor a pagar for superior a 100 euros e igual ou inferior a 500 euros. Pode, no entanto, ser pago numa única prestação e, nesse caso, terá que ser efetuada até ao último dia do mês de abril.
 - em três prestações, nos meses de abril, julho e outubro, se o valor a pagar for superior a 500 euros. Pode, no entanto, ser pago numa única prestação e, nesse caso, terá que ser efetuada até ao último dia do mês de abril.
- c) **Sujeitos passivos, com mais do que um veículo registado:** todos os IUC's serão agregados numa única liquidação anual conjunta. Por exemplo, se o valor total a pagar for superior a 500 euros, o imposto pode ser pago em três prestações.

No diploma é ainda referido que o período de tributação do IUC corresponde ao ano civil, com exceção do ano da matrícula ou registo do veículo em território nacional, em que aquele período se inicia na data da matrícula ou registo e termina a 31 de dezembro do mesmo ano.

Nos casos em que o período de tributação não corresponda ao ano civil, será aplicada uma isenção na proporção do número de meses completos decorridos desde 1 de janeiro até à data da matrícula ou registo.

De igual forma, está também previsto que, no caso dos veículos articulados, para efeitos de apuramento da base tributável do imposto, o sujeito passivo deve comunicar à AT, até ao último dia do mês de fevereiro, os elementos previstos no n.º 3, alínea b) do artigo 7.º da Lei 22-A/2007, que se transcreve em baixo.

“b) O número de eixos corresponde ao número de eixos do automóvel ou tractor somado ao número de eixos do veículo rebocado;”

Finalmente, durante o ano de 2027, se se efetuar o cancelamento de matrícula de veículos das categorias A, B, C, E ou E antes da respetiva data de aniversário da matrícula, o sujeito passivo pode requerer a anulação da liquidação do IUC referente a esse mesmo ano, nos termos do n.º 4 do artigo 70.º do Código de Procedimento e de Processo Tributário.

Síntese legislativa

Portaria n.º 432-A/2026

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

Decreto-Lei n.º 184/2026, de 16 de setembro

Aprova o Regulamento da Transformação de Veículos

Declaração de Retificação n.º 33/2026/1, de 14 de setembro

Retifica o Decreto-Lei n.º 155-A/2026, de 31 de julho, que estabelece o regime de circulação na Via de Cintura Interna do Porto e a isenção de pagamento das taxas de portagem na Circular Regional Exterior do Porto.

Portaria n.º 430-A/2026/1, de 11 de setembro

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

Portaria n.º 404-A/2026, de 4 de setembro

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

Portaria n.º 395-A/2026/1, de 28 de agosto

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

Portaria n.º 372-A/2026/1, de 21 de agosto

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

Decreto-Lei n.º 161/2026, de 4 de agosto

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 27/2026, de 5 de junho, altera o Código do Imposto Único de Circulação.

Portaria n.º 320-D/2026, de 31 de julho

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

Decreto-Lei n.º 155-A/2026, de 31 de julho

Estabelece o regime de circulação na Via de Cintura Interna do Porto e a isenção de pagamento das taxas de portagem na Circular Regional Exterior do Porto.

Portaria n.º 316/2026, de 29 de julho

Portaria de extensão das alterações do contrato coletivo entre a Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias (ANTRAM) e a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações (FECTRANS).

Portaria n.º 314-B/2026, de 24 de julho

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

O seu calendário fiscal para o 1º Trimestre (janeiro – março) de 2027

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
11 jan.	IRS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a dezembro de 2026 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações (DMR)	Internet	n/a	
20 jan.	IRS / IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a dezembro 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 dezembro de 2026	Declaração mensal de IS (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	Sempre que o imposto deva ser liquidado pelos serviços da administração fiscal, só se procede à respetiva cobrança ou reembolso se o seu quantitativo for igual ou superior a €10, nos termos do artigo 44º do Código do Imposto do Selo.
	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativamente às operações efetuadas em novembro de 2026	Declaração periódica de IVA	Internet	n/a	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
25 jan.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em novembro 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.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a dezembro de 2026	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT / Multibanco	
1 fev.	IRS / IRC	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de novembro de 2026	Modelo 30	Internet	n/a	

10 fev.	IRS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a janeiro de 2027 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações (DMR)	Internet	n/a	
22 fev.	IRS / IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a janeiro de 2027	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 janeiro de 2027	Declaração mensal de IS (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	Sempre que o imposto deva ser liquidado pelos serviços da administração fiscal, só se procede à respetiva cobrança ou reembolso se o seu quantitativo for igual ou superior a €10, nos termos do artigo 44º do Código do Imposto do Selo.
	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal e trimestral relativamente às operações efetuadas em dezembro de 2026 e no 4.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.
25 fev.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em dezembro de 2026 ou no 4.º trimestre 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.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a janeiro de 2027	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT / Multibanco	
1 mar.	IRS / IRC	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de dezembro de 2026	Modelo 30	Internet	n/a	
10 mar.	IRS	Declaração de rendimentos pagos e respetivas retenções, deduções de contribuições sociais e de saúde e quotizações, referentes a fevereiro de 2027 (trabalho dependente)	Declaração mensal de remunerações (DMR)	Internet	n/a	
22 mar.	IRS / IRC	Pagamento do IRC e IRS retidos referentes a fevereiro de 2027	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 fevereiro de 2027	Declaração mensal de IS (DMIS)	Internet	Internet Tesouraria de Finanças CTT / Multibanco Outras entidades cobradoras	Sempre que o imposto deva ser liquidado pelos serviços da administração fiscal, só se procede à respetiva cobrança ou reembolso se o seu quantitativo for igual ou superior a €10, nos termos do artigo 44º do Código do Imposto do Selo.
	IVA	Envio da declaração periódica acompanhada dos anexos que se mostrem devidos pelos sujeitos passivos do regime normal mensal relativamente às operações efetuadas em janeiro de 2027	Declaração periódica de IVA	Internet	n/a	Envio de anexos adicionais em caso de reembolso.
25 mar.	IVA	Pagamento do IVA a efetuar pelos sujeitos passivos do regime normal mensal, relativo às operações efetuadas em janeiro de 2027	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.
	SS	Pagamento das contribuições de SS relativas a fevereiro de 2027	n/a	n/a	Balcão bancário CRSS Internet CTT / Multibanco	
31 mar.	IRS / IRC	Envio da Declaração Modelo 30 dos rendimentos pagos ou colocados à disposição de sujeitos passivos não residentes no mês de janeiro de 2027	Modelo 30	Internet	n/a	
	IRC	Envio da Declaração de alterações, para opção pelo regime especial de tributação de grupos de sociedades (RETGS), ou para comunicação de inclusão ou de saída de sociedades do perímetro ou ainda de renúncia ou cessação de aplicação do regime	Declaração de alterações	Internet	n/a	No caso de período de tributação não coincidente com o ano civil, o envio deve ser efetuado até ao fim do 3.º mês do período de tributação em que se pretende iniciar a aplicação do regime.

TJA testou camião elétrico Renault Trucks na operação

A TJA começou a testar um camião elétrico Renault Trucks E-Tech T na sua operação, com o acompanhamento da Nors e da Renault Trucks. O objetivo era avaliar autonomia, carregamento e desempenho em contexto real, com apoio especializado ao longo de todo o projeto. A iniciativa integrava-se na estratégia da Renault Trucks de apoiar os operadores de transporte na transição para soluções de baixas emissões. 🌱



Luís Simões e Sidul levaram e-CMR a projeto-piloto do IMT

A Luís Simões e a Sidul testaram, num transporte entre a Póvoa de Santa Iria e Azambuja, o acesso das autoridades à documentação eletrónica de transporte durante uma fiscalização rodoviária. O ensaio, que contou com a participação do IMT e da GNR, integrava o projeto-piloto europeu eFTI e apoiaria o desenvolvimento do futuro Portal Nacional eFTI em Portugal. 🌱



LASO foi nomeada nos Heavy Lift Awards 2026

A LASO Transportes ficou nomeada para os Heavy Lift Awards 2026, na categoria "Overland Transport Provider of the Year", pelo transporte de uma tuneladora destinada ao Plano Geral de Drenagem de Lisboa. A operação, realizada em 2025 entre Santa Apolónia e o Beato, exigiu um planeamento detalhado devido às dimensões e ao peso da carga. Os vencedores foram anunciados em outubro, em Londres. 🌱



Torrestir investe na modernização e no crescimento da operação

A Torrestir continua a reforçar a sua capacidade operacional, investindo na renovação da frota nacional e internacional e no reforço das infraestruturas logísticas no continente e na Madeira. A empresa apostou ainda na eficiência energética, com produção própria de energia solar nas suas instalações, e na introdução gradual de veículos elétricos na distribuição, numa estratégia orientada para acompanhar o crescimento do negócio. 🌱

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.

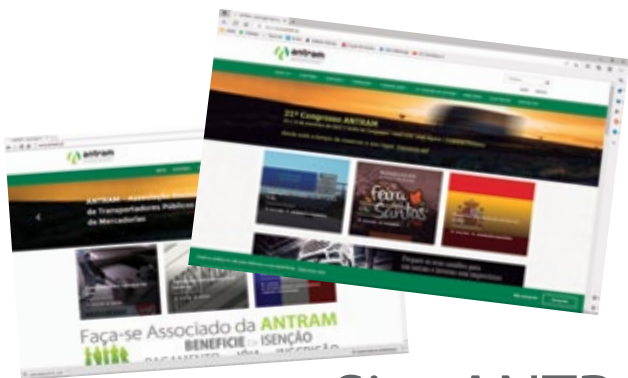
O Ministério dos Transportes espanhol publicou os requisitos técnicos e processuais que regem o Documento de Controlo Eletrónico Administrativo (DeCA) no Boletim Oficial do Estado (BOE). O regulamento define:

- 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 já ultrapassámos 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!

aTrans v4 chegou ao mercado

A ABMN.PT — Business Solutions apresentou oficialmente o aTrans v4, a nova geração da plataforma portuguesa de gestão para o transporte rodoviário de mercadorias. A ANTRAM marcou presença nas duas sessões do evento, que reuniu responsáveis institucionais, dirigentes associativos e empresariais e outros decisores do setor dos transportes e da logística. O encontro incluiu a apresentação e demonstração da plataforma, casos de utilização práticos e ainda um momento de diálogo e networking entre os participantes. 🌱



Gama elétrica da Volvo Trucks venceu o International Truck of the Year

A Volvo Trucks venceu o prémio International Truck of the Year 2027 com a sua gama de pesados elétricos, composta pelos modelos FH, FM, FMX e FH Aero Electric — a oitava distinção da marca e a segunda atribuída ao FH Electric. O prémio reconheceu a evolução da eletrificação para além da distribuição urbana, alargando-a ao transporte regional, de longo curso, à construção e aos serviços municipais. A Volvo Trucks entrou na eletrificação de pesados em 2019 e já contava com milhares de veículos entregues em dezenas de países. 🌱



Volvo celebrou 100 anos com edição especial dos FH e FH16

A Volvo Trucks antecipou as celebrações do centenário da marca, que se assinalará em 2027, com uma edição especial disponível nos modelos FH Aero, FH, FH16 Aero e FH16. A Volvo 100 Year Edition trouxe alterações exteriores e um interior com vários detalhes que recuperam a história da marca, podendo ser encomendada desde de setembro. 🌱

Eurowag traçou a evolução digital do transporte rodoviário de mercadorias

A Eurowag assinalou a transformação do setor do transporte rodoviário, que passou de uma gestão manual e analógica para uma operação cada vez mais orientada por dados em tempo real, com telemática, tacógrafos digitais e inteligência artificial a apoiar decisões sobre rotas, custos e comportamento dos motoristas. A empresa destacou o potencial de plataformas integradas, como o Eurowag Office, para simplificar a gestão das frotas e reduzir a carga administrativa dos operadores, num setor onde a adoção digital continua mais forte nas grandes frotas internacionais do que nos pequenos operadores. 🌱

IVECO e Toyota uniram forças no desenvolvimento de camiões a hidrogénio



A IVECO e a Toyota anunciaram uma nova colaboração no âmbito do projeto europeu EMPOWER, dedicado ao transporte pesado com emissões zero. A Toyota fornecerá o sistema de células de combustível para os novos camiões a hidrogénio da IVECO, que prometem ganhos de autonomia e durabilidade face à geração anterior. Os testes e a validação arrancarão ainda neste ano, com ensaios em estrada previstos para o primeiro semestre de 2027, visando o desenvolvimento de soluções viáveis para o transporte de longo curso. 🌱



IVECO levou o "Spirito in Movimento" numa digressão por toda a Europa

A IVECO lançou a European Road Tour, uma digressão que deu continuidade ao espírito do evento IVECO Experience e levou a marca a clientes, concessionários e parceiros em vários mercados europeus. Com paragens em Praga, Frankfurt, Le Mans, Amesterdão e Madrid, a iniciativa apresentou o novo ecossistema de produtos e serviços Model Year 2026 e passou ainda por alguns dos principais momentos do MotoGP e do Campeonato Europeu de Corridas de Camiões. A jornada, com início em Turim, terminou na sede da IVECO em Madrid, com uma nova edição da S-Way Experience. 🌱



Mercedes-Benz apresentou edição especial dos 130 anos na IAA Transportation

A Mercedes-Benz Trucks assinalou os 130 anos da invenção do camião com uma edição especial, a “130 Years Trucks Edition”, que foi apresentada na IAA Transportation. Limitada a 400 unidades e baseada no Actros com ProCabin, a edição esteve disponível em versão diesel e elétrica, combinando elementos de design que recuperam a história da marca com as tecnologias mais recentes. 🌱

Moeve e Greenvolt lançaram projeto de partilha de energia renovável

A Moeve lançou, em parceria com a Greenvolt Comunidades, um projeto pioneiro de partilha de energia renovável através da sua rede de postos de abastecimento, tornando-se a primeira empresa energética a fazê-lo em Portugal. A iniciativa prevê a criação de várias Comunidades de Energia, beneficiando famílias com energia mais limpa e económica, inserindo-se na estratégia de transição energética da empresa. 🌱



IVECO Easy Way App foi distinguida

A aplicação IVECO Easy Way foi distinguida com um Red Dot Award que reconheceu a forma como aproximava o motorista do veículo. A app permite preparar a cabina à distância, acompanhar a missão, digitalizar verificações antes da partida e partilhar informação com a frota, simplificando tarefas do quotidiano de quem conduz um pesado. 🌱



Informar está sempre em primeiro lugar!

www.antram.pt

IPTrans reforça Ensino Profissional com dois Centros Tecnológicos Especializados

O IPTrans – Instituto Profissional de Transportes está a reforçar a sua aposta na modernização da formação do ensino profissional através da criação de dois Centros Tecnológicos Especializados (CTE), nas áreas de **Transportes e Logística** e de **Informática**. Integrados no Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), os projetos representam um investimento significativo na modernização das instalações, equipamentos e recursos destinados ao ensino. O CTE de Transportes e Logística, com um investimento de cerca de 1,7 milhões de euros, foi concebido para aproximar a formação das condições e tecnologias encontradas no contexto profissional. Entre os equipamentos disponibilizados encontram-se um armazém vertical automatizado, um classificador de encomendas, sistemas de gestão de armazém e de transportes e empilhador elétrico.

A componente de simulação assume também um papel relevante, com simuladores de automóvel, autocarro e motociclo, bem como uma cabine de simulação de empilhador e outros equipamentos de movimentação de cargas. Estas soluções permitem aos formandos desenvolver competências práticas em ambientes controlados e experimentar diferentes situações próximas da realidade profissional.

A par deste investimento, o CTE de Informática vem reforçar a componente tecnológica da formação ministrada pelo IPTrans, disponibilizando espaços e equipamentos orientados para o desenvolvimento de competências digitais. A sua criação responde à crescente importância da informática e da digitalização nos diferentes processos associados aos transportes, à logística e à gestão empresarial.



A existência dos dois centros permite, assim, uma abordagem integrada à evolução do setor. Se, por um lado, o CTE de Transportes e Logística aposta na experimentação de equipamentos e processos específicos da atividade, por outro, o CTE de Informática reforça as competências digitais necessárias para acompanhar a transformação tecnológica das empresas.

Com estes investimentos, o IPTrans procura aproximar a formação das necessidades do mercado de trabalho, proporcionando aos alunos e formandos contacto com tecnologias e metodologias cada vez mais presentes no quotidiano das empresas. A aposta assume particular relevância num setor em transformação, onde a digitalização, a automatização e a qualificação dos recursos humanos desempenham um papel crescente.

Os dois CTE representam, deste modo, uma aposta na valorização do ensino profissional e na preparação de novos profissionais para os desafios atuais e futuros dos transportes e da logística.



CTeSP de Logística reforça oferta de formação especializada no IPTrans

O IPTrans – Instituto Profissional de Transportes, em parceria com o Instituto Politécnico de Setúbal (IPS), disponibiliza o Curso Técnico Superior Profissional (CTeSP) de Logística, com funcionamento nas instalações do IPTrans, em Loures.

Esta formação reforça a aposta do IPTrans na qualificação de profissionais para uma **área estratégica para o setor dos transportes e logística**, procurando dar resposta às necessidades atuais e futuras do mercado de trabalho.

Desde o início da sua implementação, o CTeSP de Logística tem registado **uma adesão muito positiva**, refletindo o interesse por percursos de formação superior orientados para uma área com forte ligação ao tecido empresarial e às dinâmicas do setor.

Para o IPTrans, esta parceria com o Instituto Politécnico de Setúbal representa também uma oportunidade para **aproximar o ensino superior das necessidades concretas do setor dos transportes e da logística**, criando novas possibilidades de qualificação e desenvolvimento profissional.

As candidaturas ao CTeSP de Logística encontram-se atualmente a decorrer, estando disponíveis todas as informações sobre condições de acesso e candidatura através do Instituto Politécnico de Setúbal.

CTeSP de Logística | IPTrans – Loures

Uma parceria entre o IPTrans e o Instituto Politécnico de Setúbal.





IPTRANS

ESCOLA PROFISSIONAL DE LOURES

30
ANOS



➤ CURSOS PROFISSIONAIS

➤ TÉCNICOS SUPERIORES PROFISSIONAIS - CTESP

➤ QUALIFICAÇÃO DE ADULTOS

Leve o seu negócio ao melhor destino



Maior rede ibérica de Estações de Serviço



Maior rede de AdBlue em Portugal



Diesel NEXA de Origem 100% Renovável

Um único cartão, um único portal.

- Gerir todo o tipo de frotas;
- Controlar online todas as transações;
- Personalizar limites mensais e diários de combustíveis, carregamentos, portagens, lavagens e loja.

Peça já o seu Cartão Solred

☎ 213 119 107

✉ sacsolred.pt@repsol.com

