

TÁXI

:: REVISTA DA FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI - FPT ::
:: FPT - MEMBRO DA CONFEDERAÇÃO EUROPEIA DO TÁXI ::

52

TÁXIS ELÉCTRICOS CIRCULAM NA CAPITAL

TRANSPORTE NÃO URGENTE DE DOENTES
REDUÇÃO DE EMISSÕES POLUENTES EM LISBOA
A CRISE NO SECTOR TÁXI





SISTEMA MULTIFROTA

A Cooptáxis dispõe de um centro de operações com tecnologia de última geração.



A Cooptáxis conta com uma sólida infraestrutura informática do sistema de gestão da prestigiada empresa, líder mundial - A Taxitronic.

A Cooptáxis está preparada para gerir frotas em qualquer lugar do território nacional com

cobertura GPS e GPRS. O GPS, sistema que funciona via satélite proporciona a localização dos veículos e o GPRS permite a transmissão dos dados.

O conhecimento adquirido pela Cooptáxis em gestão de centrais, permite oferecer as soluções que o empresário procura e de que necessita; por isso, coloca no mercado programas de gestão, totalmente modulares, criados e pensados, para fornecer a centrais ou a agrupamentos de empresários de táxis, um sistema de gestão de frotas e despacho de serviços, com soluções concretas, adequadas ao seu concelho e sem perda da sua identidade, fazendo com que num curto espaço de tempo o investimento efetuado se torne rentável.



Carlos Ramos

APESAR DA CRISE...

A Na qualidade de representante nacional dos industriais do sector do táxi e representando actualmente cerca de 3.000 industriais de táxi, num universo nacional de 9.000, a Federação Portuguesa do Táxi conheceu, com "profundo desagrado e preocupação", o teor das portarias (PRT 142-A e 142-B, de 15 de Maio) que regulam o transporte não urgente de doentes. Trata-se de um "rude golpe" num sector como o nosso, debilitado pela crise que já se prolonga, com tendência para o agravamento. A Federação dá a conhecer aos seus associados e aos industriais do sector os contornos legais destas novas normas através desta edição da Táxi, onde são publicadas na íntegra, salientando os efeitos nefastos que poderão trazer.

A Revista dá também informação sobre a proposta da Câmara Municipal de Lisboa para o futuro código de conduta e regulamento de utilização da praça de táxis do Aeroporto da Portela, em Lisboa.

Os táxis eléctricos, sinal evidente de um futuro que se pretende económico e amigo do ambiente, circularam pelas ruas de Lisboa nos últimos meses, numa experiência-piloto que coloca Portugal na liderança europeia da busca de soluções não poluentes e sustentáveis. Os táxis são emblemas das cidades abertas ao Mundo e, em Lisboa, tornaram-se a vanguarda da mudança de mentalidades e de políticas. A Táxi foi ao encontro dos motoristas profissionais que conduziram literalmente esta iniciativa.

Numa conjuntura de recessão como a que o País atravessa, cabe ao próprio sector encontrar as práticas e os meios para se adaptar às crescentes exigências. A Federação relança o desafio da auto-avaliação dos profissionais, com páginas de boas práticas e sugestões para melhorar desempenhos e fidelizar clientes, em concorrência leal e saudável entre industriais.

A credenciação de programas de facturação e a inevitável adaptação de equipamentos nos táxis são um assunto que a Federação Portuguesa do Táxi também acompanha atentamente, intervindo junto das entidades oficiais e dos fabricantes, na busca de soluções que não aumentem ainda mais os custos da actividade do sector.

ÍNDICE

- 04** ACTUALIDADE
- 07** LEGISLAÇÃO
- 14** FORMAÇÃO
- 15** AMBIENTE
- 19** TÁXIS AO CENTRO
- 20** VENTO NORTE
- 21** INTERNACIONAL
- 23** DICAS
- 24** PAÍS REAL
- 28** NOTÍCIAS

FICHA TÉCNICA

DIRECTOR Carlos Ramos **PROPRIEDADE** Federação Portuguesa do Táxi - FPT **NIF** 503404730 **REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO** Estrada de Paço do Lumiar, Lt, R-2, Loja A 1600-543 Lisboa **TELF** 217 112 870 **FAX** 217 112 879 **E-MAIL** sede@fptaxi.pt **DELEGAÇÕES FPT: NORTE** Rua Júlio Lourenço Pinto, 124, 4150-004 Porto **TELF** 223 722 900 **FAX** 223 722 899 **E-MAIL** del.norte@fptaxi.pt **CENTRO** Av. Fernão Magalhães, 481, 1º A, 3000-177 Coimbra **TELF** 239 840 057 / 912 282 060 **FAX** 239 840 059 **E-MAIL** del.centro@fptaxi.pt **SUL** Rua António Coronel Santos Fonseca, Lt.23, R/C Dto., 8000 Faro **TELF** 289 878 102 **FAX** 289 878 104 **E-MAIL** del.sul@fptaxi.pt **EDITOR** Rafael Vicente **PAGINAÇÃO E GRAFISMO** Altodesign, Design Gráfico e Webdesign, lda **TELF** 218 035 747 / 91 281 2834 **E-MAIL** geral@altodesign.pt **COLABORADORES** Isabel Patrício, António Pedro, Fernando Carneiro, João Cordeiro, Carlos Limao, Patrícia Jacobetty **IMPRESSÃO** Associação dos Deficientes das Forças Armadas **TIRAGEM** 4000 exemplares **EMPRESA JORNALÍSTICA** 219182 **REGISTO DE TÍTULO** 1191183 **DEPÓSITO LEGAL** 92177/95

FPT RELANÇA AS SUAS PRINCIPAIS REIVINDICAÇÕES



HÁ ANOS QUE O SECTOR DO TÁXI VEM SENTINDO AS DIFICULDADES CRESCENTES QUER A NÍVEL SOCIAL, QUER NÍVEL ECONÓMICO, QUE A CRISE ORIGINOU.

Perante o excesso de viaturas ao serviço no sector, principalmente nos grandes centros urbanos, os empresários do táxi e a própria Federação assumiram propostas que fizeram chegar à Direcção-Geral das Actividades Económicas, ao IMT e a outras entidades a quem compete a gestão pública dos problemas do sector. Em Novembro de 2011 a FPT dirigiu ao director-geral das Actividades Económicas, Mário Lobo, um exposição contendo os principais assuntos que preocupam os profissionais do sector. É o caso da possibilidade de utilização na actividade do “gasóleo profissional”, “tal como se verifica noutros países da União

Europeia, designadamente a França”. A FPT considera que “apenas falta vontade política do poder executivo para a criação de um sistema que equilibre o sector”.

A FPT considera que a utilização do gasóleo profissional é uma “componente essencial” para o desenvolvimento da actividade, “com um peso e impacto económico sobre a operacionalidade diferentes dos particulares”.

A retirada ao sector do táxi do transporte de doentes não acamados do Serviço Nacional de Saúde, transferindo-os para os bombeiros e outras entidades, é outra questão candente para a FPT. “É uma situação que prejudica os doentes e o sector do táxi em exploração fora das cidades”, refere o documento enviado às entidades públicas. O serviço personalizado de transporte de doentes não acamados é, designadamente nas zonas afastadas dos grandes centros urbanos, essencial para a manutenção da actividade comercial dos profissionais do táxi. A contradição está no facto de que aquela prestação de serviços está sujeita a impostos e que a consequente quebra nas receitas originada pelas medidas restritivas do governo, gerará também uma forte diminuição de receita fiscal para o estado, com mais despesas em combate ao desemprego, entre outras consequências nefastas. A FPT defende que o acesso aos serviços de transporte de doentes não acamados seja feito em condições de igualdade, devendo ser promovidos concursos públicos para aceder aos mesmos, com regras iguais para todos os prestadores desses serviços, em igualdade de oportunidades e de tratamento. Esta proposta tem como um dos seus objectivos retirar às entidades

locais e regionais o poder discricionário e parcial de escolher a quem atribuir os serviços de transporte de doentes não acamados.

O excesso de viaturas ao serviço do sector do táxi e a diminuição da procura que actualmente se verifica levaram a FPT a propor que se crie um mecanismo de paragem obrigatória dos táxis pelo menos por um dia por semana, nos grandes centros urbanos. A auto-regulação do sector é outra medida de combate à crise que a FPT tem proposto. Neste âmbito, a gestão das praças afectas aos aeroportos, em particular o de Lisboa, também tem contado com um trabalho conjunto com a CM Lisboa, o IMT, a ANA e da ATL, com as associações do sector. Propõe-se melhor serviço, com mais cuidada apresentação dos motoristas de táxi, com conhecimento de línguas e da cidade, com limpeza e boa qualidade das viaturas e com fiscalização feita por gestores de praça indicados pelos próprios profissionais. Para a FPT é necessário criar um código de conduta para os profissionais em serviço nos aeroportos.

Ainda quanto à auto-regulação do sector, a Federação propõe o combate aos “táxis ilegais”, cuja licença é atribuída num concelho, mas cujo serviço é prestado noutros concelhos (muitas vezes nas zonas metropolitanas), numa prática que viola as normas da boa concorrência e a que a “mera fiscalização” não consegue dar resposta eficaz. Para estes casos a FPT defende a cassação da licença e uma “maior incidência na fiscalização da verificação dos requisitos que permitem a circulação de uma viatura táxi na área de outro concelho que não o da sua licença”.

FEDERAÇÃO CONTRA TÁXIS ILEGAIS

A FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI VOLTOU A REALÇAR A PROBLEMÁTICA DOS TÁXIS ILEGAIS, DEFENDENDO A CASSAÇÃO DE LICENÇAS AOS PREVARICADORES E PEDINDO MAIS FISCALIZAÇÃO.

Há empresários que mantêm “táxis ilegais”, cuja licença é atribuída num concelho, mas cujo serviço é prestado noutros concelhos (muitas vezes nas grandes zonas metropolitanas), numa prática que viola as normas da boa concorrência e a que a “mera fiscalização” não consegue dar resposta eficaz. Para estes casos a FPT defende a cassação da licença e uma “maior incidência na fiscalização da verificação dos requisitos que permitem a circulação de uma viatura táxi na área de outro concelho que não o da sua licença”.

No documento que a FPT enviou á um tempo ao presidente do IMT, altura em que colocou oficialmente a questão às autoridades, considerou que a situação “que se verifica diariamente é muito grave, sendo urgente a tomada de posição e de medidas eficazes” por parte de quem tem poder para impedir esta prática lesiva da boa concorrência.

Segundo as informações que vão sendo endereçadas à Federação, o serviço ilegal de táxis acontece “com regularidade” e, na “maioria das vezes”, as viaturas vêm a outros concelhos iniciar serviço sem estarem na área para que foram licenciadas.

Carlos Ramos, presidente da Federação Portuguesa do Táxi, afirma que esta situação, “além de ilegal, distorce totalmente as mais elementares regras da concorrência no sector.

A cassação de licenças está prevista na lei e a Federação avança que deveriam ser mesmo cassadas “outras licenças de que o proprietário ou responsável pela exploração seja titular. A Federação pede “maior incidência na fiscalização da verificação dos requisitos que permitem a circulação de uma viatura táxi na área de outro concelho que não o da sua licença”. Da mesma forma, a FPT defende muitas mais pesadas para os que prevaricam.

FACTURAÇÃO CERTIFICADA

FPT TOMA POSIÇÃO E ÉSCLARECE ASSOCIADOS



A Federação Portuguesa do Táxi colocou à Autoridade Tributária e Aduaneira, em Maio, algumas questões sobre a certificação de facturação que a lei prevê, de modo a melhor informar os associados e os profissionais do sector. A FPT solicitou ainda a “dispensa dos industriais abrangidos, singulares ou colectivos, da obrigação legal prevista no artigo 2º da Portaria 363/2010 pelo período necessário à certificação proposta por dois dos fornecedores do programa de software que permite a facturação nos termos da lei”. Assim, a instalação do programa certificado de facturação a efectuar nos taxímetros seria concretizado próximo da data de aferição anual do taxímetro, “por forma a realizar-se apenas uma aferição”, explica a Federação.

A Federação Portuguesa do Táxi reuniu-se com a Direcção de Serviços de Planeamento e Coordenação da Inspeção Tributária – Divisão de Planeamento e Apoio Técnico da Autoridade Tributária, levando para esse encontro de trabalho os representantes nacionais das marcas de taxímetros que operam em Portugal: a Taxtronic, a Hale e a Argo. As duas primeiras marcas, comprometeram-se perante a Federação e a Autoridade Tributária a apresentar um programa de “software” capaz de ser certificado pela Autoridade Tributária para efeito de facturação, tendo sido referido que a instalação de tal programa podia ser efectuada na próxima aferição do taxímetro, evitando assim a despesa de uma aferição extraordinária. A marca Argo propôs-se a apresentar um equipamento alternativo que contenha o “software” adequado.

Na sequência das anteriores informações relativas à obrigação de emissão de facturas através de programas de facturação certificados pela Autoridade Tributária e Aduaneira, foi preocupação da Federação Portuguesa do Táxi obter daquela Autoridade Tributária alguns esclarecimentos, designadamente sobre os programas de facturação a efectuar através dos taxímetros já instalados.

A FPT aguarda que as marcas apresentem na Autoridade Tributária o referido programa, “o qual a concluir-se pela respectiva certificação irá permitir que os sócios abrangidos pela obrigação de emissão de facturas através de programas de facturação certificados possam cumprir tal obrigação, após adaptação dos equipamentos disponíveis nos termos que vierem a ser definidos para o efeito”. A Taxitronic e a Hale manifestaram perante a Autoridade Tributária a sua intenção e disponibilidade para, “no prazo máximo de seis meses, alcançarem uma solução no software dos taxímetros que permita o cumprimento da obrigação legal nos termos exigidos”.

Os associados e profissionais do sector podem aceder a mais informações contactando a Sede e as Delegações da Federação Portuguesa do Táxi.

SERVIÇO DE TÁXI NO AEROPORTO DE LISBOA



O serviço de táxis no Aeroporto da Portela, em Lisboa, já tem um projecto de regulamento de funcionamento e utilização, que a autarquia da capital deu a conhecer à Federação Portuguesa do Táxi.

Junto da vereação do pelouro da Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa, a Federação Portuguesa do Táxi tem defendido a criação de um código de conduta e um regulamento disciplinar para o serviço de táxis no aeroporto de Lisboa.

Num local que é, muitas vezes, o espaço de primeiro contacto de quem se dirige à capital e pretende conhecer o país ou se desloca a Lisboa em trabalho. Para a Federação Portuguesa do Táxi, os motoristas de táxi ao serviço no aeroporto têm de cumprir requisitos como a boa apresentação, conhecimento de línguas e da cidade, limpeza e antiguidade do veículo, com fiscalização feita por gestores de praça também indicados pelos próprios industriais. A Câmara Municipal de Lisboa assumiu o compromisso de encontrar soluções e deu a conhecer a proposta de regulamento. A primeira abordagem da FPT à proposta é positiva. No entanto, a Federação está a preparar a sua posição, em que considera que a proposta não altera significativamente a prática actual, pelo o que vai apresentar sugestões de alteração, em Julho, dando de isso conta através da "Táxi".

A entrada em vigor do novo regulamento tem como objectivos "proporcionar um local cómodo e funcional para o exercício da actividade de transportes públicos de aluguer em veículos ligeiros de passageiros" e "garantir o cumprimento da legislação em vigor", regulando a boa coordenação entre

os profissionais do táxi e o atendimento aos respectivos clientes.

A proposta prevê que a ANA, SA e a CM Lisboa vão instalar duas praças de táxis independentes na zona do aeroporto – na zona de chegadas e na zona de partidas – "em regime de estacionamento condicionado com a capacidade limitada aos lugares sinalizados".

Na zona de chegadas a praça funcionará simultaneamente nos moldes tradicionais cobrando a taxímetro e em serviço de "Táxi Voucher". Esta praça estará em funcionamento todo o dia excepto entre o último voo da noite e o primeiro da manhã. Na zona de partidas, em funcionamento 24 horas por dia, será exclusivamente reservada a táxis cobrando a taxímetro, "podendo servir de alternativa aos turistas que não queiram utilizar a praça da zona das chegadas".

Num regime de estacionamento condicionado, os táxis podem estacionar nos lugares reservados até ao limite dos lugares fixados. Será criada e sinalizada uma paragem especial para "Táxi Voucher", cuja utilização será segundo a ordem de estacionamento, podendo os aderentes a esse serviço ultrapassar os não aderentes. O acesso à praça da zona das chegadas deverá efectuar-se com sistema de cancela, limitado à capacidade da praça.

O regulamento inclui ainda uma referência sobre a apresentação pessoal e asseio interior e exterior do táxi, prevendo ainda que os profissionais de táxi devem zelar pela segurança dos utentes, especialmente as pessoas portadoras de deficiência, não podendo angariar serviços ou outras situações de vantagem concorrencial naquelas praças.

Os profissionais de táxi não poderão recusar serviços de curta distância, "mesmo que inferiores a três quilómetros", devendo afixar um autocolante em local bem visível com a mensagem em francês, inglês e português: "o serviço de táxi deve ser prestado independentemente da distância do percurso".

Não poderá ser feita qualquer operação de manutenção nas praças do aeroporto, "salvo pequenas limpezas", pelo que os veículos avariados serão dali retirados.

Os preços serão afixados em local bem visível nas saídas de passageiros do aeroporto e nas praças, bem como as cláusulas do regulamento de interesse público.

Na zona de chegadas, serão permitidas duas filas de táxis nas horas de maior movimento, orientadas pelo elemento de segurança designado pela Comissão de Gestão.

Haverá coimas para incumprimentos, a determinar pela CM Lisboa, acrescidas da responsabilidade civil por perdas e danos decorrentes de infracção. Duas advertências podem significar a proibição de acesso por três meses às praças do aeroporto.

Duas proibições de acesso podem impor a proibição definitiva. Haverá um livro de reclamações e sugestões à guarda da Comissão de Gestão.

De acordo com a proposta, à ANA, SA competirá gerir as praças, sendo criada uma Comissão de Gestão do seu funcionamento. As instituições representantes dos motoristas profissionais de táxi indicam um dos três elementos da Comissão, que assumirão funções por um ano.

A FPT apela aos associados para que apresentem as suas sugestões sobre essa matéria.

TRANSPORTE NÃO URGENTE DE DOENTES

FPT CONTRA DIPLOMAS PUBLICADOS



O Governo, através dos ministérios da Administração Interna e da Saúde, publicou no Diário da República as portarias 142-A/2012 e 142-B/2012, ambas de 15 de Maio, que regulam o transporte não urgente de doentes, introduzindo o “veículo de transporte simples de doentes” (VTSD). Para a Federação Portuguesa do Táxi, os diplomas prevêem a “criação de um novo tipo de “transporte público” não regulamentado e, como tal, dificilmente fiscalizável, porque não se enquadra em nenhum dos regimes de transportes já determinados, não sendo transporte público e não sendo transporte privado, porque remunerado”.

A Federação já havia realizado uma reunião com a secretaria de Estado da Saúde, em Abril passado, tendo posteriormente recebido um documento de trabalho para análise da proposta de portarias e apresentado ao governante e ao presidente do IMTT a sua discordância em relação ao proposto.

O definido nos novos diplomas, que incluem um aditamento à legislação anterior, surge “tendo em consideração a crescente mutação da matéria subjacente ao diploma em vigor”, realçando que “é de extrema premência adequar a legislação à realidade nacional que é bastante abrangente e diversificada no que respeita às necessidades dos doentes, concretamente em matéria de transporte de doentes não urgentes”, como está patente no preâmbulo da Portaria 142-A/2012, de 15 de Maio.

O QUE FOI DEFINIDO PELO GOVERNO

Pretendendo “atualizar” o regime em vigor, com a criação de uma nova tipologia de veículo, o “veículo de transporte simples de doentes”, a Portaria 142-A/2012, de 15 de Maio, define que o licenciamento é da competência do IMT, com vistoria do INEM, para veículos até nove lugares.

O condutor do VTSD terá de ser titular de Certificado de Aptidão Profissional (CAP) de Motorista e formação em Suporte Básico de Vida ministrada por entidade acreditada pelo INEM. Na viatura deve ter extintor de pó químico seco (6 kg), máscara para ventilação boca-máscara com válvula unidireccional, sacos para vômito e luvas não esterilizadas.

O VTSD deve ter, à frente e retaguarda, placas “Transporte de Doentes Não Urgentes” com letras vermelhas sobre fundo branco, bem visíveis. A viatura deve dispor de bancos com encosto de cabeça, cinto de segurança de três pontos, com retratores, e “pontos fixos de suporte acessíveis que constituam apoios para a movimentação dos doentes”, devendo garantir a sua “segurança e conforto”.

Neste novo tipo de veículos é proibido o transporte de doentes em cadeira de rodas ou em macas.

A Portaria 142-B/2012, de 15 de Maio, prevê que o transporte de doentes em VTSD deve considerar a “necessidade de optimização do veículo”, à luz de vários critérios de agrupamento de doentes: com o mesmo percurso; destinados ao mesmo estabelecimento de saúde; preferencialmente no mesmo concelho ou área geográfica; com o mesmo horário de consulta ou tratamento. Segundo o legislado, o utente a quem seja reconhecido o direito ao transporte pode beneficiar da presença de um acompanhante, sempre que o médico o justifique.

A POSIÇÃO DA FEDERAÇÃO

A Federação está em desacordo com o previsto pelas portarias, uma vez que o que dela resulta “apenas irá contribuir para a destruição da sustentação do transporte público e no caso particular do transporte em táxi, promovendo o aumento da concorrência desleal com o sector” que a FPT representa.

Em ofício dirigido ao secretário de Estado da Saúde, e dando conhecimento ao presidente do IMT, em Maio último, a FPT alertou para a criação de “uma nova categoria de veículos – os VTSD – destinados a transporte não urgente de doentes”, que implica alterações relativas ao alvará.

A Federação aposta na “igualdade de oportunidades e de tratamento”, pelo que manifestou o seu desacordo com “uma solução em que a maioria dos industriais do táxi ficam arredados” do transporte não urgente de doentes.

Sobre o exercício da actividade de transporte não urgente de doentes, a proposta de portaria definia que seria necessário um alvará limitado a pessoas colectivas, o que, como alertou a Direcção da FPT, colide directamente com o facto de que a “maioria dos industriais de táxi são pessoas singulares, como empresários em nome individual”, com maior incidência fora das zonas periféricas de Lisboa e Porto. Da legislação publicada já não consta este problema, depois da intervenção da FPT.

A FPT destaca que o transporte não urgente de doentes tem sido a base, “o único meio de subsistência das actividades económicas dos industriais do táxi” nessas zonas, ficando assim esses profissionais do sector “totalmente arredados da possibilidade de efectuarem um serviço também ele público”.

Aquando da apreciação da proposta de portaria, numa fase anterior, nas suas missivas para o Governo e entidades responsáveis pelo sector, a Federação manifestou “profundo desagrado”, salientado esperar que o “interesse público prevaleça na decisão final”. Sobre as portarias agora publicadas, as críticas da Federação mantêm-se, com a entrada em vigor a 1 de Junho. A Federação Portuguesa do Táxi assegurou que pretende “contribuir para a solução do transporte não urgente de doentes”, tendo já apresentado várias propostas, em que sempre defendeu que o acesso a tais serviços se faça em condições de igualdade, devendo ser promovidos concursos públicos para aceder aos mesmos, onde as regras sejam as mesmas para os potenciais prestadores de serviços, táxis ou outras entidades”.

CUSTOS DO TRANSPORTE DE DOENTES

Comentando a Portaria 142-B/2012, de 15 de Maio, que fixa em três euros o transporte dos doentes não urgentes em ambulâncias e em dois euros em veículos ligeiros, até um máximo de 50 quilómetros, o ministro da Saúde, Paulo Macedo, afirmou que pretende aumentar a “atribuição” de transportes. Estão abrangidos, entre outros, os doentes do forro oncológico, os que necessitam de fisioterapia “em caso agudo” e as os que necessitam de hemodiálise [ver PRT 142-B/2012, de 15 de Maio, art. 3º, n.º 1, alíneas a) e b)]. O governante realçou que o transporte de doentes tem agora um tecto máximo mensal de 30 euros: “por exemplo, mesmo que haja oito deslocações por mês, as pessoas nunca pagam mais que estes 30 euros por mês”.

A incapacidade física igual ou superior a 60 por cento e a insuficiência económica são algumas das condições para o Serviço Nacional de Saúde assegurar o transporte não urgente de doentes, em regime de isenção de encargos.

O ministro referiu ainda que o uso de veículos ligeiros neste âmbito só agora foi regulamentado e explicou que pessoas que fazem hemodiálise, por exemplo, com “vida perto do normal” podem utilizar táxis “com acréscimo de comodidade para o próprio e também com menos custos”.

O governante salientou que o transporte urgente de doentes é gratuito, e que os doentes com dificuldades financeiras também beneficiam dessa gratuitidade, pelo que o Governo direccionou esta medida a quem “não tem problemas de insuficiência económica, mas tem uma necessidade clínica acentuada”.

A Federação Portuguesa do Táxi avançou também que as condições que as portarias impõem retiram ao táxi, meio de transporte personalizado, seguro e confortável, a possibilidade de melhor servir os doentes não acamados, constituindo um sério revés na concorrência saudável que a própria Federação tem vindo a propor. Os associados e profissionais interessados em mais informações podem solicita-las junto das delegações e sede FPT, onde também estão disponíveis as portarias.

LEGISLAÇÃO

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA E DA SAÚDE

Portaria N.º 142-A/2012 & Portaria N.º 142-B/2012
15 de maio

pgs. 12 –16

2532-(2)

Diário da República, 1.ª série — N.º 94 — 15 de maio de 2012

MINISTÉRIOS DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA E DA SAÚDE

Portaria n.º 142-A/2012

de 15 de maio

A regulação da atividade de transporte de doentes efetuado por via terrestre enquadra-se atualmente no disposto no Decreto-Lei n.º 38/92, de 28 de março, e na Portaria n.º 1147/2001, de 28 de setembro, com as alterações introduzidas pelas Portarias n.ºs 1301-A/2002, de 28 de setembro, e 402/2007, de 10 de abril.

Tendo em consideração a crescente mutação da matéria subjacente aos normativos em vigor, é de extrema premência adequar a legislação à realidade nacional, que é bastante abrangente e diversificada no que respeita às necessidades dos doentes, concretamente em matéria de transporte não urgente de doentes.

Na realidade, e à semelhança do regime já praticado em diversos países europeus, existem muitas situações em que o transporte de doentes não implica necessariamente que o mesmo tenha de ser efetuado em ambulância, podendo ser utilizado, no transporte de doentes em situação clínica que não impõe previsivelmente a necessidade de cuidados de saúde durante o transporte, veículos simples de passageiros adequados com as características e meios adequados para o efeito.

Neste contexto entende-se atualizar o regime atualmente em vigor para a atividade de transporte de doentes, contemplando-se uma nova tipologia de veículo, enquadrada no regime geral das obrigações de licenciamento, autorização e emissão de alvará já estabelecida para as tipologias atualmente previstas.

Assim:

Manda o Governo, pelos Ministros da Administração Interna e da Saúde, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 6.º e no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 38/92, de 28 de março, e tendo em conta o disposto na Lei n.º 12/97, de 21 de maio, o seguinte:

1.º

É aditado à Portaria n.º 1147/2001, de 28 de setembro, com as alterações introduzidas pelas Portarias n.ºs 1301-A/2002, de 28 de setembro, e 402/2007, de 10 de abril, o n.º 5.º com a seguinte redação:

«5.º O transporte não urgente de doentes é assegurado por ambulâncias e por veículos ligeiros de transporte simples nos termos do regulamento anexo à presente portaria.»

2.º

Os n.ºs 3.4, 3.4.6 e 3.6 do Regulamento do Transporte de Doentes, aprovado pela Portaria n.º 1147/2001, de 28 de setembro, com as alterações introduzidas pelas Portarias n.ºs 1301-A/2002, de 28 de setembro, e 402/2007, de 10 de abril, passam a ter a seguinte redação:

«3.4 — Com o pedido de vistoria devem ser apresentados, simultaneamente, os seguintes documentos relativos aos tripulantes dos veículos:

3.4.6 — Fotocópia de carta de condução dos motoristas e dos documentos que habilitem à condução dos veículos identificados no presente Regulamento.

3.6 — Pela apreciação do processo conducente à emissão de alvará são devidas taxas, nos seguintes montantes:

a) Instrução de processo para concessão de alvará — € 200;

b) Instrução de processo para concessão de certificado de vistoria:

i) Ambulância tipo C — € 100;

ii) Ambulância tipo B — € 75;

iii) Ambulância tipo A — € 50;

iv) Veículo de transporte simples de doentes — € 25;

c) Averbamento no alvará — € 25;

d) Emissão de segunda via do alvará ou certificado de vistoria — € 25;

e) Instrução de processo para revalidação do alvará — € 100;

f) Revalidação do certificado de vistoria — 50 % do valor de concessão;

g) Segunda verificação de vistoria — 25 % do valor de concessão.»

3.º

São aditados ao Regulamento do Transporte de Doentes, aprovado pela Portaria n.º 1147/2001, de 28 de setembro, com as alterações introduzidas pelas Portarias n.ºs 1301-A/2002, de 28 de setembro, e 402/2007, de 10 de abril, os n.ºs 2.1.6 e 3.1.6, assim como o capítulo III, contendo os n.ºs 37 a 41, com a seguinte redação:

«2.1.6 — O disposto nos n.ºs 2.1.1 a 2.1.4 não se aplica no caso de transporte não urgente de doentes em veículos ligeiros de transporte simples.

3.1.6 — O disposto no número anterior não se aplica no caso de transporte não urgente de doentes em veículos ligeiros de transporte simples.

CAPÍTULO VI

Veículo de transporte simples de doentes

37 — O veículo de transporte simples de doentes (VTSD) destina-se ao transporte não urgente de doentes cuja situação clínica não impõe previsivelmente a necessidade de cuidados de saúde durante o transporte.

38 — O licenciamento das viaturas é da competência do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), na sequência de vistoria realizada pelo INEM, que emite o respetivo certificado de vistoria, sendo devidas as taxas previstas no n.º 3.6 do presente Regulamento.

38.1 — No caso dos veículos pertencentes às entidades referidas no n.º 1.3 do presente Regulamento o certificado de vistoria fica sujeito ao pagamento de 25 % da taxa prevista na alínea b) do n.º 3.6.

39 — A tripulação do VTSD é constituída por condutor titular de Certificado de Aptidão Profissional (CAP) de Motorista e ou averbamento da menção ‘grupo 2’ na respetiva carta de condução, nos termos do Regulamento da Habilitação Legal para Conduzir em vigor, com formação em Suporte Básico de Vida (SBV) ministrada por entidade devidamente acreditada pelo INEM.

40 — Características do veículo:

40.1 — O VTSD é um veículo ligeiro com capacidade máxima de nove lugares.

40.2 — O VTSD dispõe de duas placas identificativas, colocadas na frente e na retaguarda do veículo, amovíveis, com a inscrição ‘TRANSPORTE NÃO URGENTE DE DOENTES’, em letras de cor vermelha, RAL 3000, sobre fundo branco, podendo ser em material retrorrefletor, e com as seguintes características:

- a) Comprimento da placa: 100 cm;
- b) Altura da placa: 10 cm;
- c) Letras tipo Arial Black, com altura entre 4 cm e 5 cm.

40.3 — As placas devem permitir a sua visibilidade completa pelos outros veículos, sendo a placa da frente visível por reflexão.

40.4 — No VTSD podem constar outras inscrições desde que não sejam suscetíveis de dificultar a sua identificação.

40.5 — O VTSD dispõe de:

- a) Bancos com encosto de cabeça e um cinto de segurança de três pontos, com retratores, em cumprimento do disposto no regulamento de homologação dos cintos de segurança e sistemas de retenção dos automóveis em vigor;
- b) Pontos fixos de suporte facilmente acessíveis que constituam apoios para a movimentação dos doentes.

40.6 — O VTSD deve garantir a segurança e o conforto dos utentes/doentes.

40.7 — Não é permitida a utilização de rampas ou plataformas e o transporte de doentes aleitados, em macas e ou cadeiras de rodas.

40.8 — Não é permitida a utilização de sinalização de emergência, luminosa ou acústica.

41 — Os equipamentos mínimos do VTSD são os constantes dos quadros seguintes, com os n.ºs 11 e 12:

QUADRO N.º 11

Equipamento do VTSD

Designação	Quantidade
Extintor de pó químico seco 6 kg	1

QUADRO N.º 12

Mala de primeira abordagem do VTSD

Designação	Quantidade
Máscara para ventilação boca-máscara com válvula unidirecional	1
Sacos para vômito	10
Luvas não esterilizadas	50

Em 14 de maio de 2012.

O Ministro da Administração Interna, *Miguel Bento Martins Costa Macedo e Silva*. — O Ministro da Saúde, *Paulo José de Ribeiro Moita de Macedo*.

MINISTÉRIO DA SAÚDE

Portaria n.º 142-B/2012

de 15 de maio

O Decreto-Lei n.º 113/2011, de 29 de novembro, regula o acesso às prestações do Serviço Nacional de Saúde (SNS), por parte dos utentes no que respeita ao regime das taxas moderadoras e à aplicação de regimes especiais de benefícios, no qual se insere o transporte não urgente de doentes.

No âmbito da aplicação de regimes especiais de benefícios prevê este diploma no seu artigo 5.º que o transporte não urgente de doentes que seja instrumental à realização das prestações de saúde, no âmbito do SNS, é isento de encargos para o utente quando a situação clínica o justifique e desde que seja comprovada a respetiva insuficiência económica, nos termos a aprovar por portaria do membro do Governo responsável pela área da saúde.

Atendendo a que no estabelecimento das condições em que o SNS assegura os encargos com o transporte não urgente de doentes se deverá ter em consideração as várias vertentes que se relacionam com uma prestação de um serviço que não é uma prestação de cuidados de saúde, mas uma prestação que assume uma relação de instrumentalidade associada a uma prestação de saúde, foi criado pelo despacho n.º 16843/2011, do Secretário de Estado da Saúde, um grupo de trabalho ao qual foi cometida a responsabilidade de estudar, analisar e propor medidas no âmbito do transporte não urgente de doentes.

Este grupo de trabalho, constituído, entre outros, por médicos e representantes do sector de atividade dos transportes, apresentou várias propostas e medidas no âmbito do transporte não urgente de doentes, designadamente no âmbito da definição das condições em que o SNS assegura os encargos com o transporte não urgente de doentes.

Tendo presentes os contributos do grupo de trabalho, a presente portaria regula as condições em que o SNS é responsável pelo pagamento dos encargos com transporte não urgente dos utentes, atendendo-se na sua regulação por um lado à natureza instrumental desta atividade relativamente à prestação de cuidados, e por outro às premissas em que assenta a aplicação dos regimes especiais de benefícios, a situações determinantes de isenção ou de comparticipação, como situações clínicas de maior risco de saúde e de situações de insuficiência económica.

Assim:

Ao abrigo do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 113/2011, de 29 de novembro:

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado da Saúde, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente portaria define as condições em que o Serviço Nacional de Saúde (SNS) assegura os encargos com o transporte não urgente de doentes que seja instrumental à realização das prestações de saúde.

Artigo 2.º

Transporte não urgente

Para efeitos da presente portaria, considera-se transporte não urgente o transporte de doentes associado à realização

2532-(4)

Diário da República, 1.ª série — N.º 94 — 15 de maio de 2012

de uma prestação de saúde e cuja origem ou destino sejam os estabelecimentos e serviços que integram o SNS, ou as entidades de natureza privada ou social com acordo, contrato ou convenção para a prestação de cuidados de saúde, nas seguintes situações:

- a) Transporte para consulta, internamento, cirurgia de ambulatório, tratamentos e ou exames complementares de diagnóstico e terapêutica;
- b) Transporte para a residência do utente após alta de internamento ou da urgência.

Artigo 3.º

Condições de isenção de encargos

1 — O SNS assegura os encargos com o transporte não urgente prescrito aos utentes em situação de insuficiência económica e quando a situação clínica o justifique nos seguintes termos:

- a) Incapacidade igual ou superior a 60%, desde que o transporte se destine à realização de cuidados originados pela incapacidade;
- b) Condição clínica incapacitante, resultante de:
 - i) Sequelas motoras de doenças vasculares;
 - ii) Transplantados, quando houver indicação da entidade hospitalar responsável pela transplantação;
 - iii) Insuficiência cardíaca e respiratória grave;
 - iv) Perturbações visuais graves;
 - v) Doença do foro ortopédico;
 - vi) Doença neuromuscular de origem genética ou adquirida;
 - vii) Patologia do foro psiquiátrico;
 - viii) Doenças do foro oncológico;
 - ix) Queimaduras;
 - x) Gravidez de risco;
 - xi) Doença infetocontagiosa que implique risco para a saúde pública;
 - xii) Insuficiência renal crónica.

2 — Para os efeitos do disposto no número anterior considera-se estar em situação clínica incapacitante o utente acamado, necessitado de transporte em isolamento, em cadeira de rodas por se encontrar impossibilitado de assegurar a marcha de forma autónoma, com dificuldade de orientação e ou inconveniência de locomoção na via pública e de modo próprio, devendo o transporte ser efetuado em ambulância.

3 — Para além do disposto nos números anteriores, o SNS assegura ainda os encargos com o transporte não urgente prescrito aos utentes em situação de insuficiência económica e com situação clínica que o justifique, desde que efetuado em veículo de transporte simples de doentes (VTSD).

4 — O transporte de doentes realizado, nos termos e condições referidos nos números anteriores, para técnicas de fisioterapia é assegurado pelo SNS durante um período máximo de 120 dias, sem prejuízo de poder ser reconhecida a extensão desse período, em situações devidamente justificadas pelo médico assistente, previamente avaliadas e autorizadas, caso a caso, pelo órgão de gestão das entidades do SNS responsáveis pelo pagamento dos encargos.

Artigo 4.º

Prestação de cuidados de saúde de forma prolongada e continuada

1 — O SNS assegura, ainda parcialmente, nos termos do presente artigo os encargos com o transporte não urgente dos doentes que não se encontrem na situação referida no n.º 1 do artigo anterior, mas que necessitem impreterivelmente da prestação de cuidados de saúde de forma prolongada e continuada que impliquem, pelo menos, oito deslocções num período de 30 dias, nos seguintes casos:

- a) Insuficiência renal crónica;
- b) Reabilitação em fase aguda decorrente das situações previstas no n.º 1 do artigo anterior, durante um período máximo de 120 dias;
- c) Noutras situações clínicas devidamente justificadas pelo médico assistente, previamente avaliadas e autorizadas, caso a caso, pelas entidades do SNS responsáveis pelo pagamento dos encargos.

2 — No caso de doenças oncológicas o SNS assegura, ainda parcialmente, nos termos do disposto nos números seguintes, os encargos com o transporte não urgente dos doentes para realização de atos clínicos inerentes à respetiva patologia, independentemente do número de deslocções mensais.

3 — As situações de prestação de cuidados de saúde de forma prolongada e continuada nos termos referidos nos números anteriores deverá ser objeto de prescrição única.

4 — O transporte não urgente de doentes nos casos previstos nos n.ºs 1 e 2 é efetuado em ambulância ou em VTSD de acordo com o disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 3.º

5 — Nas situações previstas no presente artigo cabe aos utentes o pagamento de um valor único por trajeto e até ao limite máximo de € 30 por mês, nos seguintes termos:

- a) Transporte em ambulância:
 - i) € 3 até 50 km, contados do início da deslocação do local de origem do utente até ao local de prestação dos cuidados de saúde bem como a deslocação de regresso ao local de origem do utente;
 - ii) € 0,15, por cada quilómetro adicional;
- b) Transporte em VTSD:
 - i) € 2 até 50 km, contados do início da deslocação do local de origem do utente até ao local de prestação dos cuidados de saúde bem como a deslocação de regresso ao local de origem do utente;
 - ii) € 0,10, por cada quilómetro adicional.

6 — O pagamento referido nos números anteriores é efetuado diretamente à entidade requisitante.

Artigo 5.º

Comprovação das condições

1 — A condição de insuficiência económica é apurada nos termos do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 113/2011, de 29 de novembro.

2 — As situações clínicas previstas no artigo 3.º são comprovadas por médico do SNS, no momento da prescrição do transporte que igualmente confirma a existência

da condição incapacitante, sendo esta condição registada no processo clínico do utente.

3 — As situações clínicas previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º são comprovadas por médico do SNS no momento da prescrição do transporte, sendo, nos casos previstos na alínea c) do n.º 1 do artigo 4.º, previamente avaliadas e autorizadas, caso a caso, pelas entidades do SNS responsáveis pelo pagamento dos encargos.

4 — A comprovação da incapacidade superior a 60% depende ainda da apresentação de atestado médico de incapacidades multiusos emitido nos termos da legislação aplicável.

5 — As condições clínicas previstas nos artigos 4.º e 5.º são reavaliadas de acordo com a periodicidade prevista no regulamento a que se refere o artigo 9.º da presente portaria, sendo devidamente justificada e registada no processo clínico a necessidade da continuação do transporte.

Artigo 6.º

Modo de transporte

1 — O transporte não urgente de doentes é realizado de acordo com o disposto nos números anteriores em ambulância ou VTSD.

2 — O transporte não urgente de doentes é realizado, sempre que possível, em VTSD ou múltiplo, tendo em consideração a necessidade de otimização da capacidade do veículo à luz dos seguintes critérios:

- a) Agrupamento de utentes que independentemente da origem se inserem no mesmo percurso;
- b) Destinados a estabelecimento de saúde preferencialmente no mesmo concelho e ou área geográfica;
- c) Uteses para o mesmo período horário de consulta ou tratamento.

3 — O recurso a ambulâncias de transporte individual deve ser justificado, de forma fundamentada, pelo médico assistente.

4 — Para efeitos das alíneas a) e b) do n.º 2 admitem-se desvios ao percurso iguais ou inferiores a 10 km ou 30 minutos.

Artigo 7.º

Acompanhante

O utente a quem seja reconhecido o direito ao transporte pode beneficiar da presença de um acompanhante sempre que o médico justifique a sua necessidade, nomeadamente nas seguintes situações:

- a) Beneficiário do subsídio por «assistência permanente de terceira pessoa»;
- b) Idade inferior a 18 anos;
- c) Debilidade mental profunda;
- d) Problemas cognitivos graves;
- e) Surdez total;
- f) Défice de visão significativo superior a 80%, ainda que «com ajudas técnicas».

Artigo 8.º

Fixação e imputação dos encargos

1 — O preço máximo no âmbito do SNS, a pagar às entidades transportadoras pelo transporte não urgente de

doentes, é aprovado por despacho do membro do Governo responsável pela área da saúde.

2 — Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, os encargos resultantes do transporte não urgente de doentes, abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente portaria, qualquer que seja a modalidade de transporte a utilizar, são da responsabilidade da entidade requisitante.

3 — Os encargos resultantes do transporte para as sessões de diálise são da responsabilidade da Administração Regional de Saúde (ARS) da área de residência do utente, abrangidamente da entidade que prescreve o programa terapêutico.

4 — Os encargos resultantes do transporte no âmbito do Sistema Integrado de Gestão de Inscritos para Cirurgia (SIGIC) são da responsabilidade do hospital onde o utente se inscreveu para cirurgia pela primeira vez.

5 — Os encargos resultantes do transporte para consultas de pré-transplante são da responsabilidade da ARS da área de residência do utente.

6 — Os encargos resultantes do transporte para consultas de pós-transplante são da responsabilidade do hospital responsável pela transplantação.

7 — Os encargos com o transporte solicitado pelas equipas referenciadoras dos Agrupamentos de Centros de Saúde, no âmbito da Rede Nacional de Cuidados Continuados Integrados (RNCCI), são da responsabilidade da respetiva ARS, assim como os encargos com o transporte não urgente de doentes proveniente da RNCCI, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

8 — No âmbito da RNCCI, são da responsabilidade do hospital:

- a) Os encargos com o transporte não urgente de doentes transferidos para uma qualquer unidade da RNCCI por proposta da equipa de gestão de altas do hospital;
- b) Os encargos com o transporte não urgente de doentes transferidos para a equipa domiciliária da RNCCI, por proposta da equipa de gestão de altas do hospital e referência da ECL;
- c) Os encargos com o transporte decorrente de tratamentos programados prescritos pelo hospital.

9 — Os encargos com o transporte referidos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 11.º são suportados pelo Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM).

Artigo 9.º

Regulamentação

As normas e procedimentos relativos à prescrição, requisição, gestão e faturação de encargos com o transporte não urgente de doentes constam de regulamento a aprovar por despacho do membro do Governo responsável pela área da saúde.

Artigo 10.º

Gestão centralizada a nível regional

1 — O sistema de requisição de transportes não urgente de doentes dos serviços e estabelecimentos do SNS é gerido centralizadamente a nível regional pelas Administrações Regionais de Saúde.

2 — As Administrações Regionais de Saúde adotam as condições e medidas necessárias para implementação do disposto no número anterior até 31 de dezembro de 2012.

2532-(6)

Diário da República, 1.ª série — N.º 94 — 15 de maio de 2012

Artigo 11.º

Restrição do âmbito de aplicação

1 — Estão excluídas do âmbito de aplicação da presente portaria as seguintes situações:

a) Transporte não urgente de vítimas de doença profissional ou acidente de trabalho;

b) Transporte não urgente de doentes beneficiários de subsistemas de saúde, bem como de quaisquer entidades públicas ou privadas, responsáveis pelos respetivos encargos;

c) Transporte não urgente para consultas de submissão a juntas médicas;

d) Transporte não urgente decorrente de situação de transferência entre estabelecimentos e serviços do SNS de doente internado, em que é aplicado o regime previsto no regulamento das tabelas de preços das instituições e serviços integrados no SNS, aprovado por portaria do membro do Governo responsável pela área da saúde;

e) Transporte não urgente realizado nos termos e condições fixados no n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento das Tabelas de Preços a praticar para a produção adicional realizada no âmbito do Sistema Integrado de Gestão de Inscritos para Cirurgia, aprovada pela Portaria n.º 852/2009, de 7 de agosto.

2 — Nas situações em que o Centro de Orientação de Doentes Urgentes (CODU) não reconheça a necessidade de transporte urgente e o doente ou familiar o fizer, por iniciativa própria, vindo, posteriormente, a ser reconhecida a necessidade de transporte como urgente, através de justificação clínica emitida pelo serviço de urgência da unidade de saúde para onde o doente foi transportado, será reconhecido o direito ao transporte, nos termos referidos no número seguinte.

3 — Para efeito do disposto no número anterior, nos serviços de urgência com sistema de triagem de Manchester são consideradas com direito ao transporte as situações:

a) Emergentes (cor vermelha);

b) Muito urgentes (cor laranja);

c) Urgente (cor amarela), a confirmar pelo médico do Serviço de Urgência;

d) Nos serviços de urgência que não possuam ou não utilizem o sistema de triagem de Manchester, a justificação quanto à necessidade de transporte terá de ser emitida pelo médico do Serviço de Urgência aquando do ato de consulta.

Artigo 12.º

Disposição transitória

1 — No decurso do prazo de 120 dias após entrada em vigor do presente diploma e desde que comprovadamente não seja possível o recurso ao VTDS, aos doentes nas condições previstas no n.º 3 do artigo 3.º e no n.º 4 do artigo 4.º poderá ainda ser assegurado o transporte em ambulância A2 em transporte múltiplo.

2 — Os estabelecimentos e serviços do SNS comunicam mensalmente à Inspeção-Geral das Atividades em Saúde os fundamentos comprovativos da impossibilidade de recurso ao VTDS.

Artigo 13.º

Norma revogatória

É revogado o despacho n.º 7861/2011, do Secretário de Estado da Saúde, de 17 de maio, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 105, de 31 de maio de 2011.

Artigo 14.º

Entrada em vigor

1 — A presente portaria entra em vigor no 1.º dia do mês seguinte ao da sua publicação.

2 — O disposto no n.º 1 do artigo 10.º da presente portaria só produz efeitos a partir de 1 de janeiro de 2013.

O Secretário de Estado da Saúde, *Manuel Ferreira Teixeira*, em 15 de maio de 2012.

I SÉRIE



Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: <http://dre.pt>

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt

Tel.: 21 781 0870

Fax: 21 394 5750

Toda a correspondência sobre assinaturas deverá ser dirigida para a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, S. A. Unidade de Publicações Oficiais, Marketing e Vendas, Avenida Dr. António José de Almeida, 1000-042 Lisboa



PROJECTO “WELCOME BY TAXI” JÁ EM ACÇÃO

FORMAÇÃO PARA MELHOR ACOLHER TURISTAS

O Turismo de Portugal já entregou a 46 motoristas de táxi os primeiros certificados “Welcome by Taxi”, acção de formação que envolveu, na sua primeira edição mais de de 100 motoristas profissionais.

A formação gratuita inclui inglês e técnicas de acolhimento de visitantes, entre outros aspectos importantes para a prestação de serviço de transporte personalizado aos turistas que escolhem Portugal para destino de férias.

A Federação Portuguesa do Táxi é uma entidade parceira neste projecto.

As aulas começaram no passado dia 2 de Abril, em Lisboa, Estoril e Faro e iniciaram-se em 16 de Abril no Porto, onde, como em Lisboa, todas as vagas foram preenchidas, existindo já uma

lista de espera. Também no Estoril e no Algarve decorreram sessões da formação.

O projecto prevê um módulo próprio para preparação dos profissionais do táxi para melhor acolherem/atenderem e informarem os seus clientes estrangeiros, fornecendo conhecimentos da língua inglesa noutra módulo de 25 horas. Os motoristas de táxi ficam preparados para conversação que inclui cumprimentos, instruções, pedidos, entre outros aspectos que lhes permitam compreender os pedidos dos clientes e explicar alternativas e dar referências sobre atracções turísticas importantes. Os motoristas profissionais de táxi ficam também aptos a identificar aos visitantes as principais atracções turísticas das

idades onde trabalham, como museus, restaurantes, cafés e esplanadas, jardins e miradouros, bairros típicos e outros espaços culturais e de animação. As inscrições estão abertas para a formação nos seguintes locais e contactos:

Escola de Hotelaria e Turismo de Lisboa – tel. 211 148 908/211 148 925 ou e-mail: susana.ruivo@turismodeportugal.pt ou orlando.almeida@turismodeportugal.pt .
Escola de Hotelaria e Turismo do Estoril – tel. 210 040 730 ou e-mail: ana.ferreira@turismodeportugal.pt .
Escola de Hotelaria e Turismo do Porto – tel. 220 044 800 ou inscrições online.
Escola de Hotelaria e Turismo do Algarve – tel. 289 007 203 ou e-mail: jose.caetano@turismodeportugal.pt .

RENOVAÇÃO DO CAP

OS MOTORISTAS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE CRIANÇAS DEVEM OBTER A RENOVAÇÃO DO CAP, 5 ANOS APÓS A DATA DE EMISSÃO. ASSIM TODOS OS MOTORISTAS DE TCC, TÊM QUE FREQUENTAR UMA NOVA ACÇÃO DE FORMAÇÃO, PARA EFEITOS DE RENOVAÇÃO DESTA CERTIFICAÇÃO.

Duração: 20 horas

Horário: Laboral, das 9h30 às 17h30

Pós-laboral das 19h00 às 22h00 | Sábados das 9h30 às 17h30

INFORMAÇÕES:

- 6 Meses antes da caducidade do Certificado de TCC, que detém deve frequentar esta acção de formação.
- Para a renovação do respectivo certificado necessita dos seguintes documentos:
 - Exame psicológico; Exame do delegado de saúde; Registo criminal.
- Terá de fazer prova, junto do IMTT, que mantém todos os requisitos exigidos, aquando da primeira certificação.

A Federação Portuguesa do Táxi, é uma entidade formadora acreditada pela DGERT e igualmente reconhecida pelo IMTT como entidade formadora no sector Rodoviário.



REDUÇÃO DE EMISSÕES POLUENTES EM LISBOA

A CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA ESTÁ A IMPLEMENTAR MEDIDAS COM O OBJECTIVO DE REDUZIR AS EMISSÕES POLUENTES, ALARGANDO RESTRIÇÕES E IMPONDO AS NORMAS EUROPEIAS PARA A QUALIDADE DO AR. OS MOTORISTAS DE TÁXI BENEFICIAM DE UM PERÍODO ALARGADO PARA ADAPTAÇÃO DAS VIATURAS AOS REQUISITOS LEGAIS AGORA EM VIGOR.



A autarquia lisboeta pretende cumprir os seus compromissos europeus quanto ao meio ambiente, com a implementação de uma Zona de Emissões Reduzidas (ZER) na capital. A medida já vai na sua segunda fase de desenvolvimento, que sucede à criação da ZER. Alguns veículos ligados ao transporte de táxi vão ser atingidos pelas medidas definidas pela autarquia. A Federação Portuguesa do Táxi contactou a edilidade para sensibilizar quanto à morosidade da transformação, inspecção e averbamentos das viaturas, que se estimam em grande número. A autarquia respondeu com uma moratória que permitirá que os profissionais regularizem as suas viaturas dentro de oito meses.

Desde 1 de Abril deste ano que os veículos com mais de 20 anos (sem catalisador instalado de origem) estão proibidos de circular no centro da cidade - zona a sul do eixo criado pelas avenidas de Ceuta, das Forças Armadas, dos Estados Unidos da América, Marechal António Spínola, Santo Condestável e Infante D. Henrique e Eixo Norte/Sul. As viaturas anteriores a 1996 também estão proibidas de circular no eixo Baixa/Avenida da Liberdade onde, desde Julho a limitação já vigorava para carros sem catalisador.

A autarquia foi interpelada pelas associações de profissionais do sector, nomeadamente pela Federação Portuguesa do Táxi, no sentido de que fosse revisto o prazo de adaptação de viaturas às novas exigências ambientais e legais, uma vez que mesmo a vereação da Mobilidade da CM Lisboa estima que quase 12 por cento dos 3450 táxis que funcionam em Lisboa sejam anteriores a 1996. Estes mais de 400 veículos necessitam de tempo para a instalação de filtros de partículas homologados pelo IMTT, para a inspecção extraordinária e averbamento no certificado de matrícula, e, segundo Nunes da Silva, vereador lisboeta da Mobilidade, afirmou que “só recentemente o IMTT definiu o tipo de filtros a aplicar e o modo de certificar a sua aplicação”.

O vereador propôs ainda que “os veículos construídos depois de Julho de 1992, e afectos à actividade de transporte em táxi, possam circular” nas duas ZER de Lisboa, libertando-os, durante oito meses, das limitações de trânsito. “O IMTT também precisa de dois ou três meses para proceder às alterações do documento único” das viaturas alteradas, sublinhou ainda o vereador.

As restrições de trânsito vigoram nos dias úteis, das 7h00 às 21h00,

com excepção para veículos de emergência, especiais ou de pessoas com mobilidade reduzida. Os motoristas de táxi com viaturas construídas até Julho de 1992 têm até 1 de Janeiro de 2013 para proceder às adaptações, à inspecção extraordinária e seu averbamento no certificado de matrícula. Os profissionais com viaturas construídas antes de Julho de 1992 têm até 1 de Julho de 2012 para cumprir com os mesmos preceitos.

A autarquia deliberou diligenciar “junto do Governo a concessão de apoios à renovação da frota de táxis”, para que em 2014 estas viaturas “possam cumprir a norma EURO 4” (limita a emissão de óxidos de azoto a 0,25 gramas por quilómetro percorrido). Os carros construídos depois de 2005 já cumprem este requisito.

A Câmara Municipal de Lisboa vai solicitar ao Governo “a publicação de uma Portaria que inviabilize o licenciamento de veículos afectos à actividade de transporte em táxi que não respeitem a norma EURO 3” (limita a emissão de óxidos de azoto a 0,50 gramas por quilómetro), construídos antes de 2000.

A Federação divulgou estas informações a nível nacional, apesar de estas medidas atingirem principalmente os industriais da capital. A FPT realça que os profissionais que prestem serviço vindos de zonas exteriores a Lisboa também devem ter em atenção as novas normas de circulação, evitando assim as multas por incumprimento.

O que fazer para regularizar o táxi?

A Federação Portuguesa do Táxi informa os sócios e profissionais do sector que as viaturas que ainda não cumprem as regras podem adaptar-se fazendo instalar nos veículos equipamentos de limitação de emissões poluentes, os denominados filtros de partículas, desde que devidamente homologados pelo IMTT.

O procedimento necessário inicia-se através de uma inspecção extraordinária a realizar num centro de inspecção técnica de veículos da categoria B, em duas fases, sendo numa primeira fase feita a medição da massa de partículas sem o filtro instalado e numa segunda fase feita nova medição com o filtro instalado, após o que, e confirmando-se que o filtro instalado permite a redução exigida, será emitido um certificado que o ateste e que vai permitir ao proprietário da viatura solicitar ao IMTT que seja inscrito no respectivo certificado de matrícula a indicação de qual a classe de emissões Euro em que a viatura se enquadra.

O Conselho Directivo do IMTT deliberou, em 15 de Março “autorizar a instalação de filtros destinados a reduzir a emissão de partículas poluentes em veículos matriculados e equipados com motores de ignição por compressão”.

Segundo a Federação portuguesa do Táxi, “pelo menos desde 2008 que se pretende a criação de uma Zona de Emissões Reduzidas para a cidade de Lisboa, na sequência da consideração de que o



tráfego automóvel é uma das principais causas de degradação da qualidade do ar na cidade de Lisboa, pelo que considera-se necessário limitar a circulação em tais zonas de viaturas que ainda não cumpram as normas europeias aplicáveis, no caso as EURO 1 para as viaturas construídas após Julho de 1992 e as EURO 2 para viaturas construídas após Janeiro de 1996”.

EXAMES PSICOTÉCNICOS

(Equipamento de Testes Certificado)



Serviços Médicos e Psicológicos, Lda
 Av. 5 de Outubro, nº 70 - 3º | 1050-059 LISBOA
 Tel. 217 937 070 | Tm. 962 403 729 | geral@infopsi.pt
 www.infopsi.pt



TÁXIS ELÉCTRICOS CIRCULAM NA CAPITAL

AUTOCOOPE ASSINA PROTOCOLO COM CM LISBOA



No passado dia 29 de Março, a Autocoope firmou um protocolo com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), representada pelos pelouros da Mobilidade e do Ambiente, para testar, durante cerca de dois meses, dois táxis eléctricos, numa experiência-piloto, inovadora na capital e na Europa. A iniciativa vai permitir aferir as características e as vantagens dos táxis eléctricos numa cidade que tem a seu cargo um árduo trabalho no combate à poluição. O impacto vai ser notado no ambiente e na vertente económica junto dos profissionais do sector e da própria sociedade. “Estima-se que a poupança seja na ordem dos seis cêntimos por quilómetro e de cerca de 3.600 euros anuais por viatura”, destacou Carlos Ramos, presidente da Direcção da Autocoope e da Federação Portuguesa do Táxi, durante a cerimónia de assinatura do protocolo, realizada no Salão Nobre dos Paços do Concelho, em Lisboa. Os principais factores a ter em atenção para melhorar os desempenhos destas viaturas táxi eléctricas são o tempo de carga e os limites da autonomia das baterias (que não são vendidas com o carro, mas alugadas, para posteriormente serem actualizadas sem encargos financeiros mais pesados para os proprietários). A Autocoope pondera renovar a sua frota de táxis com viaturas eléctricas, substituindo as de gasóleo na altura em que sejam encontradas soluções para as limitações presentes nos actuais modelos Renault Fluence ZE.

O presidente da CML, António Costa, realçou a importância da iniciativa, lembrando que Lisboa tem que cumprir as normas europeias anti-poluição, sendo o eixo da Avenida da Liberdade o líder da lista das piores capitais da União Europeia em termos de qualidade do ar. No dia da cerimónia protocolar, as pessoas que passavam junto ao edifício da CML puderam conhecer os táxis eléctricos que agora circulam pela cidade, bem como os seus condutores, os dirigentes da Autocoope José Carmona e Luís Miguel, que se desdobravam em esclarecimentos e demonstrações, acompanhados por Vítor Costa, responsável técnico pelas oficinas da Cooperativa onde foram preparados os táxis para o serviço. “Olha! É um táxi! Sem tubo de escape!” diziam algumas crianças que seguiam em visita de estudo e que pararam para conhecer os novos táxis. Durante o tempo em que estiveram expostos, os carros eléctricos

foram alvo da curiosidade das pessoas e dos profissionais do sector. Numa experiência em condições reais de utilização, os táxis eléctricos fizeram sensação. O administrador delegado da Renault Portugal, José Caro de Sousa, referiu que “a aposta no Renault Fluence ZE, como táxi, pode ajudar a quebrar alguns mitos associados ao veículo eléctrico. E, no que diz respeito aos custos de utilização, uma vez que 120 quilómetros efectuados num automóvel eléctrico apenas representam um valor na ordem dos 1,50 euros esta é uma solução economicamente interessante”. No desempenho dos táxis eléctricos destaca-se a ausência de ruído do motor (cem por cento eléctrico e amigo do ambiente), factor que muito surpreende quem está habituado ao barulho do trânsito em Lisboa. Os automóveis são equipados com baterias de íon lítio, dispendo de uma capacidade energética de 22 kW/h. As baterias encontram-se instaladas atrás do encosto dos bancos traseiros e possuem um sistema que lhes permite recarregar automaticamente ao desacelerar o veículo. Os carros podem ser carregados energeticamente de diferentes maneiras: por recarga em casa, através de uma tomada doméstica de 220V (6 a 8 horas); nos postos de recarga rápidos de 400V (30 minutos); no sistema “Quickdrop”, para substituir a bateria em postos específicos para o efeito (3 minutos). As principais críticas vão para a dimensão da bagageira, “pouco espaçosa”, e para a relativamente curta autonomia das baterias (cerca de 160 km), bem como o tempo de carga das mesmas. “São factores que estão a ser estudados, de forma a poderem ser melhorados”, garante a marca. A Renault é a primeira marca automóvel a criar uma gama completa cem por cento eléctrica, com preços considerados acessíveis. A experiência lisboeta com os táxis eléctricos vai ao encontro do desenvolvimento crescente da rede de abastecimento e carregamento de viaturas deste tipo. Lisboa conta com mais de 600 pontos de carregamento e o autarca António Costa prevê que o preço dos carros eléctricos baixe, ao encontrar novas soluções e modelos, nas respostas das marcas que desenvolvem esta tecnologia ambientalmente limpa.

OS PROFISSIONAIS TESTAM TÁXIS ELÉCTRICOS

A TÁXI FOI AO ENCONTRO DOS DOIS MOTORISTAS PROFISSIONAIS DE TÁXI QUE ESTÃO A CONDUZIR A EXPERIÊNCIA DOS TÁXIS ELÉCTRICOS EM LISBOA. JOSÉ CARMONA E LUÍS DOMINGUES FALARAM DOS ASPECTOS DE QUE SE REVESTE ESTA INICIATIVA INOVADORA E FIZERAM UM BALANÇO DOS DOIS MESES DO TESTE.

// São carros cinco estrelas”, diz José Carmona, há 34 anos motorista de táxi e dirigente da Autocoope, um dos profissionais que estão a analisar os desempenhos dos táxis eléctricos em experiência na cidade de Lisboa. O também dirigente Luís Domingues, com 10 anos de actividade no sector, é a outra metade do projecto que testa os novos veículos amigos do ambiente na capital, e concorda com a afirmação. Ambos falaram com a Táxi e realçaram os aspectos positivos e os pontos a melhorar nas viaturas não poluentes que a Autocoope e a CM Lisboa decidiram testar.

Com desempenhos económicos e eficientes, os táxis eléctricos colheram a curiosidade geral e surpreenderam pelo trabalhar silencioso do motor e pelo conforto interior proporcionado aos clientes e motoristas. “São carros que respondem muito bem na estrada”, consideram os motoristas entrevistados. As críticas para ponto a melhorar pela marca Renault são dirigidas à autonomia das baterias, que é considerada “curta para dois turnos de serviço”, e ao seu recarregamento, “muito demorado” e ainda “difícil” nos postos distribuídos pela cidade, pois “as pessoas não respeitam a sinalização e os lugares reservados à recarga dos carros eléctricos”.

Nos períodos de horas em que a bateria é recarregada são aplicados na hora da refeição e noutros afazeres na Garagem da Autocoope, onde os carros são preferencialmente recarregados.



“São horas de serviço que perdemos, com a consciência de que este teste é importante e convém que seja o mais preciso e realista possível”, lembra Luís Domingues.

Os motoristas do teste são dirigentes na Autocoope. “É uma grande responsabilidade para a Cooperativa e para a cidade de Lisboa, este teste com os carros eléctricos”, considera José Carmona, pois sabe que dos resultados da experiência estão pendentes eventuais futuros investimentos. Ambos os motoristas realçaram que a manutenção ainda é uma incógnita, pois em dois meses não passou tempo suficiente para aferir as reais necessidades destas viaturas. José Carmona e Luís Domingues destacam o ponto forte da marca Renault quanto às baterias, que são alugadas e não vendidas. Quando houver baterias com maior autonomia e possibilidade de recarga mais rápida, com outro desenvolvimento tecnológico, serão prontamente trocadas, sem necessidade de maiores investimentos por parte dos proprietários que, de outra forma, teriam de comprar novas baterias quando surgissem evoluções no mercado.

Quanto aos clientes, os motoristas sublinham que as reacções são sempre

boas, mesmo entusiásticas. “Houve até quem se sentisse privilegiado por andar neste carro”, lembra José Carmona. “E há quem peça licença aos colegas porque quer experimentar o carro eléctrico, num lugar mais atrás na fila da praça”, lembra Luís Domingues.

Luís Domingues e José Carmona sabem que vão entrar na história contemporânea da cidade de Lisboa e do País. Até brincam com as histórias que podem já contar aos amigos e familiares, orgulhando-se de fazerem parte de um projecto inovador, amigo do ambiente e financeiramente atractivo.

“Já imaginaram a nossa capital sem ruído de trânsito?” A resposta é pronta: “seria maravilhoso e pode ser o Futuro”.

O local que a Táxi escolheu para o encontro com os motoristas profissionais que testam os táxis eléctricos foi o Padrão dos Descobrimentos, em Belém, Lisboa. O monumento à Epopeia Portuguesa é simbólico em todos os sentidos. A experiência com os táxis eléctricos é um rasgo tecnológico que abre a sociedade a um futuro mais limpo e menos dependente das energias fósseis. Os motoristas profissionais de táxi são quem melhor pode demonstrar que o futuro pode, se o Homem quiser, ser construído com a tecnologia amiga da natureza.

REUNIÃO EM COIMBRA - DELEGADOS ATENTOS À SITUAÇÃO ACTUAL

A DIRECÇÃO DA FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI REALIZOU UMA REUNIÃO DE TRABALHO COM DELEGADOS EM COIMBRA, NO DIA 26 DE ABRIL, NAS INSTALAÇÕES DA DELEGAÇÃO CENTRO, NA CIDADE DOS ESTUDANTES.

A O propósito da reunião foi a troca de opiniões sobre os temas mais prementes para o sector, pretendendo a FPT auscultar os delegados sobre essas matérias.

Carlos Ramos, presidente da FPT, introduziu o debate sobre o sistema tarifário, falando também da facturação com programas certificados e sobre o transporte não urgente de doentes (na altura, ainda em fase de análise das propostas do Governo).

A Direcção da FPT falou das suas intervenções junto do Ministério da Saúde e do IMTT, lembrando que manifestou preocupação e desagrado face às propostas que estavam em cima da mesa. No que respeita ao transporte não urgente de doentes, a Federação concordaria com a criação de uma gestão de transporte que dirigisse as deslocações de vários doentes na mesma viatura, alertando que a criação de um novo tipo de “veículo de transporte simples de doentes” (VTSD) viria suscitar mais dificuldades num sector já tão atingido pela crise.

Salientou-se que o Governo se propunha a uniformizar o valor do quilómetro em todo o país. O presidente Carlos Ramos chamou a atenção para os diversos aspectos da proposta legislativa em apreço e sublinhou que levaria a posição da Federação sobre o assunto ao IMTT e aos ministérios da Saúde e da Administração Interna.

Carlos Ramos disse que “ao contrário do que tem sido hábito, a Federação e o sector estão a ser consultados sobre estas matérias”, manifestando a sua posição sobre aqueles temas.

Carlos Ramos informou que não houve despacho que repusesse a situação com os níveis anteriores à “interpretação abusiva” das ARS, uma vez que “estes organismos fazem as propostas que defendem os seus interesses”, muitas vezes prejudicando os profissionais do sector.

Para alguns delegados, “é importante que os ministérios da Administração Interna



e da Saúde venham resolver algumas arbitrariedades do sistema actual, que depende do poder e das escolhas das autoridades regionais de Saúde.

Foi feito um apelo pelos participantes para o caso do transporte não urgente de doentes, nomeadamente os de diálise. Os delegados revelaram-se atentos à preparação dos novos diplomas em que as associações foram consultadas.

“Não queremos que particulares possam licenciar-se para este tipo de transporte tão específico”, referiram, uma vez que, como foi apontado como exemplo, os motoristas profissionais de táxi até acompanham muitas vezes os idosos e doentes mesmo dentro do hospital.

Sobre a formação e os custos que representa para os industriais, os delegados realçaram que já se torna “algo dispendiosa”. No entanto, o presidente da FPT lembrou que a formação valoriza os profissionais e que as determinações que a lei exige são orientações da União Europeia.

“O problema é a falta de capital para fazer face aos custos com a formação”, concluíram.

Os delegados sublinharam que a criação das VTSD deve ser “contestada”.

Os táxis ilegais foram outro dos temas em debate, sendo referido que a Federação está a preparar uma proposta que implica a cassação de licenças e alvarás, aumentando a fiscalização. “Temos que fazer um esforço para moralizar a actividade neste quadro e devemos ser nós a criar um código de conduta para clarificar estas situações”, assumiram os presentes.

Sobre a facturação certificada, o presidente disse que a FPT agiu sobre a matéria, reunindo com a Autoridade Tributária e com os fabricantes dos programas e tecnologia que deverão ser certificados. Revelou que esses fabricantes estão disponíveis para apresentar novidades à Autoridade Tributária, de modo a que seja adiada a intervenção junto dos taxímetros dos profissionais até à próxima aferição de tarifa nos seus dispositivos, acautelando assim eventuais custos extra.

A maioria dos delegados não estão a favor de um aumento tarifário para este ano, mas consideram que, continuando o aumento do custo dos combustíveis, será inevitável um aumento substancial em 2013.

A CRISE NO SECTOR TÁXI A NORTE DE PORTUGAL

A crise é apontada como a mãe de todos os males e como o motivo para todas as situações do que “está mal” no sector táxi. No entanto, a crise do sector táxi reside, não só na crise, principalmente no preço dos combustíveis e na falta de clientes a transportar, mas também na concorrência desleal que é efectuada no sector dos transportes, sejam eles de passageiros, de crianças, transportes de doentes, e serviços de assistência, sendo assim que uma grande parte da crise é causada por “alguns” dentro do próprio sector Táxi. E porquê? Porque são esses “alguns” que provocam o aumentar da crise no sector Táxi, pois:

- Oferecem-se serviços de transporte a companhias de seguros a 0,26 euros, sem pagamento de horas de espera, e sem pagamento de portagens.
- Contratam-se motoristas com horários efectivos de 14 horas diárias, a preços de horários normais, sendo que quem contrata legalmente é penalizado.
- Contratam-se reformados e “part-time” a tempo inteiro, sem descontos, no “negro” e quem contrata legalmente é penalizado.
- As instituições governamentais obrigam a propostas com um valor por quilómetro muito abaixo do valor de tabela e em condições que não são exigidas a outras entidades transportadoras;
- Surgem as linhas de carreira de “transfers” para aeroportos, que de paragens devidamente localizadas como carreira regular, estão cada vez mais organizadas como serviços porta a porta,
- Oferecem-se serviços a empresas privadas a 0,30 euros o quilómetro.
- Existem Industriais do sector que efectuam serviços de táxis em carros particulares, sem pagamentos de seguros, finanças, segurança social.

Todos sabemos que temos cada vez menos clientela, bem como todos sabemos que os custos de manutenção e de circulação da viatura táxi são elevados, só que e face aos comportamentos menos leais e legais de alguns, a crise no sector com toda a certeza que aumentará, pelo que se torna urgente a fiscalização do sector e de todas as ilegalidades por alguns cometidas, para que a crise não venha a afectar ainda mais os muitos que legalmente trabalham e pagam, a custo, as suas obrigações legais.

Carlos Lima, responsável pela Delegação FPT Norte



FPT PARTICIPA EM JÚRI DE EXAMES

O responsável pela Delegação Norte, Carlos Lima, vice-presidente da Federação Portuguesa do Táxi, representou a Federação no júri de exames da Protaxiso. No dia 13 de Abril esteve como elemento do júri nos exames da Protaxiso de Coimbra e nos dias 8 e 24 de Maio, representou também a Federação como júri junto daquela instituição, durante os exames realizados no Porto.

REUNIÃO NO DÓMUS SOCIAL DA CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

A Câmara Municipal do Porto realizou uma reunião no seu Dómus Social, no passado dia 23 de Abril, para debater a obra de reabilitação urbana do eixo de Mouzinho e Flores (projectada para 540 dias).

A Federação Portuguesa do Táxi foi representada no encontro de trabalho pelo seu vice-presidente e responsável pela Delegação do Norte, Carlos Lima. Participou na reunião o engenheiro responsável pela obra, António Macedo.



● INGLATERRA E OS JOGOS OLÍMPICOS

TÁXIS DE LONDRES AUMENTAM TARIFAS



Desde 14 de Abril que os responsáveis dos táxis londrinos, os famosos táxis pretos, decidiram aumentar as tarifas em 5,3 por cento. As tarifas são revistas anualmente e são calculadas com recurso a uma fórmula há muito estabelecida, baseada nos custos associados ao trabalho como motorista credenciado. O custo do combustível e o custo dos seguros cresceram cerca de 16 por cento durante o último ano, o que motivou a medida e o aumento das tarifas.

O aumento anunciado provocou reacções, já que a capital inglesa se prepara para receber a edição de 2012 dos Jogos Olímpicos, naquela que já foi considerada pela BBC como “a maior operação de logística em tempos de paz”. A cidade prepara-se para que nada falhe, num trabalho que já decorre desde 2005. Para evitar as perturbações de uma greve por ocasião dos Jogos, estão a decorrer negociações com os sindicatos.

O sector do táxi está a reagir às inevitáveis mudanças no tráfego e nos trajectos que envolvem a Aldeia Olímpica e o centro de Londres. John Thomas, presidente da Associação de Táxis de Londres, assume temer que a capital fique “totalmente bloqueada”, uma vez que os responsáveis pelas delegações nos Jogos estarão alojados em unidades hoteleiras de cinco e seis estrelas no centro da cidade, necessitando do transporte para a Aldeia Olímpica, longe dali. Foram criados 48 km de corredores especiais reservados aos VIP e uma frota de 4000 viaturas e 1500 automóveis, que concorre directamente com o sector do táxi e está a deixar “de cabelos em pé os industriais londrinos”.

● ITÁLIA DEFENDE SECTOR DO TÁXI

VOTO DE CONFIANÇA PARA O GOVERNO ITALIANO



A Câmara de Deputados italiana deu um voto de confiança ao Governo, com a aprovação final do pacote de reformas de desregulamentação que foi proposto. Mário Monti, primeiro-ministro, congratulou-se com a aprovação das medidas. Neste pacote de medidas de austeridade, a mais simbólica vitória foi a retirada, durante as negociações, da tentativa de liberalização da emissão de novas licenças de táxi. O poder de emissão de licenças permanece nas mãos dos presidentes das câmaras municipais e não numa Autoridade dos Transportes menos susceptível às pressões do poderoso sector do táxi. O pacote foi finalmente aprovado depois da greve geral realizada em Março.

● COLÔMBIA TEM PROGRAMA-PILOTO PARA DEFENDER AMBIENTE

TÁXIS ZERO EMISSÕES EM BOGOTÁ



O ministro colombiano do Ambiente e do Desenvolvimento Sustentável, Frank Peral, apresentou, em 28 de Março, os primeiros táxis eléctricos que circularão nas ruas de Bogotá, num programa-piloto agora iniciado com 50 viaturas.

A empresa automóvel chinesa BYD Auto forneceu cerca de 200 viaturas que estão a ser preparadas para circularem futuramente, no seguimento desta iniciativa.

Segundo o governante, “serão promovidos mais incentivos para os projectos como o dos táxis eléctricos de Bogotá”, para que a experiência seja repetida noutras cidades do país.



● BOM EXEMPLO DE CIDADANIA EM ESPANHA

TÁXIS ELÉCTRICOS DE GRANADA GRATUITOS PARA IDOSOS E DEFICIENTES

Os táxis eléctricos de Granada transportam gratuitamente cidadãos com mais de 65 anos e pessoas portadoras de deficiência com mobilidade reduzida. Estes beneficiários do sector do táxi de Granada são moradores na zona do Darro e do Paseo dos Tristes e ruas adjacentes, que sentiam dificuldades em aceder às suas residências, depois de estas vias e zonas do Baixo Albacin terem sido transformadas em circuitos pedonais, onde apenas podem entrar os transportes públicos, nomeadamente os táxis eléctricos.

A iniciativa foi apresentada no dia 9 de Março pelo Conselho de Mobilidade da Câmara Municipal de Granada, fruto de um acordo firmado entre aquela entidade e o Grémio do Táxi, colocando à disposição uma frota de táxis eléctricos, não poluentes, naquelas zonas, ao serviço dos munícipes.

● TÁXIS DE MACAU COM VIDEOVIGILÂNCIA

SEGURANÇA E VIDA PRIVADA PREOCUPA DEPUTADOS



O sistema de videovigilância dos táxis está a ser contestado por alguns deputados macaenses, pela violação da reserva da vida privada dos cidadãos que pode constituir.

O Governo tem sido interpelado no sentido de que a videovigilância sirva como ferramenta para fiscalizar os táxis que se recusam a apanhar passageiros. O deputado Mak Soi Kun sugeriu, numa interpelação, que a gravação de vídeo se estabeleça nas chamadas “zonas negras”, para permitir ao Governo processar os motoristas de táxi que prevariarem, possibilitando também o aumento da qualidade do serviço de táxis. A Lei de Videovigilância entrou em vigor, segundo o Boletim Oficial do Governo, depois de ter sido aprovada na Assembleia Legislativa.

● NOVA IORQUE EM MUDANÇA

PEQUENAS CARRINHAS PODERÃO SUBSTITUIR TÁXIS AMARELOS

A cidade americana de Nova Iorque poderá ver a sua paisagem urbana alterada radicalmente depois de Outubro de 2013. A novidade é a substituição dos famosos táxis amarelos – yellow cabs por carrinhas pequenas Nissan, modelo minivan NV200.

No Salão o Automóvel em Nova Iorque, que terminou em 15 de Abril, foi apresentado o “táxi do futuro de Nova Iorque”, um automóvel com tecto panorâmico transparente “para ver a linha de arranha-céus de Manhattan”, ligações USB, novas tecnologias, e assentos revestidos com tecido anti-micróbios, entre outras inovações.

Michael Bloomberg, autarca de Nova Iorque, avançou que “os táxis da cidade de Nova Iorque tornaram-se ícones e vão estabelecer agora um novo padrão”, aludindo a que “os passageiros merecem a tecnologia de ponta e os melhores recursos de segurança que o novo modelo proporciona”.

Há mais airbags, controlo de temperatura pelo cliente, neutralizador de odores e outras valências que podem tornar-se fortes atractivos para a mudança, em carros cujo preço rondará os 29 mil dólares.

Actualmente, os tradicionais táxis amarelos que o cinema immortalizou circulam pela cidade chamada de “Grande Maçã” em 16 modelos de 9 marcas diferentes, numa frota de cerca de 13 mil viaturas. O acordo que a edilidade firmou com a marca inclui a circulação de táxis eléctricos e serão criadas estações de carregamento em Nova Iorque.



A MULTA APARECE! QUE FAZER?

Por: João Cordeiro
Advogado



// Quem anda à chuva, molha-se', diz o povo. O mesmo é dizer que quem anda na estrada está sujeito, no acto da sua condução, a cometer uma qualquer infracção ao Código de Estrada: é o falar ao telemóvel; é o exceder a velocidade; o pisar um traço contínuo; o "passar" o sinal stop sem parar... e tantas outras.

Perante a "multa" que surgiu, seja porque somos interpelados pelo agente de autoridade, seja porque a notificação "aparece" em casa, qual a actuação a ter em consideração?!

Apresentar defesa sim ou não?

Antes de mais devemos explicar que as infracções ao Código de Estrada dão lugar às designadas "contra-ordenações" e são

punidas com coimas (conhecidas por multas). Importa desde já esclarecer que não obstante, por vezes, ou ser aconselhável o pagamento da coima (multa), a "penalização" advinda da infracção poderá, em certos casos, ir para além da coima e traduzir-se em certo período de inibição de conduzir.

Isto é, perante a aplicação de uma coima pela infracção do Código de Estrada, não pode deixar de se diligenciar no sentido de averiguar das vantagens em apresentar defesa, evitando a inibição de conduzir, sanção extremamente prejudicial aos profissionais de táxi que os impede de assim exercer a sua profissão e que poderá ser por um período, no mínimo, de um mês.

Para além destas pequenas notas não pode deixar de se realçar a existência de prazo de 15 dias úteis para apresentar tal defesa, sendo assim muito importante ter consciência da existência desse mesmo prazo, contado seja da notificação presencial, seja da notificação por carta. De todo o modo e para finalizar: estando em causa a multa aparecida, deveremos acautelar o seu pagamento bem como, em certos casos, a questão da inibição de conduzir, pelo que será aconselhável diligenciar no sentido de obter a devida informação, nomeadamente junto dos serviços da FPT. E já agora! A minha infracção é sempre diferente da do colega de profissão. Aqui fica mais este conselho.

● TAXISTA DEVOLVE CARTEIRA COM MAIS DE 600 EUROS A TURISTA LISBOA

Joe Tarver, turista residente em Tucson, Arizona, Estados Unidos da América, perdeu a sua carteira com mais de 600 euros durante uma viagem que fez recentemente ao nosso país.

Enquanto esteve em Portugal, em Lisboa, fez-se transportar por um motorista profissional da Autocoope, António Augusto Simões, que permitiu que a história das férias deste cidadão norte-americano tivesse um final feliz.

O motorista de táxi António Simões encontrou na sua viatura a carteira bem recheada de Joe Tarver. Fez-se à estrada e, em dia de descanso semanal, num Domingo em que tinha uma festa de família, dispôs-se a entregar a carteira e o dinheiro ao turista que já desesperava. Dirigiu-se ao hotel em Lisboa e contactou-o, entregando-lhe os seus valores perdidos. Joe Tarver partiu de Portugal “com o coração grande”, com a “simpatia, honestidade e amabilidade” do profissional de táxi.

Escreveu à Federação a contar o sucedido e elogiou a atitude nobre do industrial, salientando que “não há palavras para descrever o meu apreço pela sua atitude”. Joe Tarver levou Portugal num “lugar quente do coração”, disse também.

A Federação Portuguesa do Táxi congratula-se com o reconhecimento do desempenho do seu associado e realça e elogia o bom exemplo que a atitude de António Augusto Simões constitui no seio da classe que é, muitas vezes, o primeiro e mais marcante contacto com a realidade portuguesa para os turistas estrangeiros.

● 30º ANIVERSÁRIO DA EUROCOOP, CRL FERNÃO FERRO, SEIXAL



O 30º Aniversário da Eurocoop, CRL foi comemorado no passado dia 1 de Maio, com um almoço-conívio num restaurante em Fernão Ferro, no concelho do Seixal, que contou com a presença dos seus actuais cooperadores e também com a de outros profissionais já retirados das lides do táxi que marcaram presença, “dada a sua ligação, dedicação e amizade à Eurocoop”.

A Táxi regista, sem desprimor de outras, as intervenções dos históricos da Eurocoop, CRL, que a fundaram e dirigiram, senhores Adérito Ribeiro e Adérito Catalão, que recordaram aqueles tempos duros e difíceis para quem tinha a nobre tarefa de criar uma entidade colectiva e geradora de postos de trabalho - uma cooperativa de táxis. “Decorreram 30 anos e ela aí está, jovem, segura e cumprindo os nobres objectivos que levaram à sua criação”, disseram. Os intervenientes exortaram os cooperadores mais novos, especialmente o presidente da Direcção, a quem carinhosamente tratam por “Tozé”, a prosseguirem o trabalho profissional e responsável ao serviço dos utentes, “para bem de todos e pelo engrandecimento de todo o colectivo Eurocoop, CRL”.

● DIA DA MULHER CELEBRADO POR INDUSTRIAIS ALMADA

O dia 8 de Março, Dia da Mulher, foi celebrado em Almada com o apoio da Rádio Táxis Almada e da Auto-Estrela Almadense. “A todas as mulheres profissionais de táxi e associadas da Federação, a Rádio Táxis Almada e da Auto-Estrela Almadense desejam um feliz Dia Internacional da Mulher”, foi a mensagem que deixaram as organizadoras do evento.

● REUNIÃO DE GRUPO DE TRABALHO NA CM LISBOA LISBOA

A Federação Portuguesa do Táxi solicitou à CM Lisboa que, em reunião do grupo de trabalho Tráfego ao DMMT, fossem debatidos alguns assuntos de interesse comum:

- Planta da nova localização da praça de táxis do Aeroporto da Portela, por motivo de obras, e trabalho do grupo para discussão e criação de normas de conduta para prestação de serviço naquela praça;
- Informação concreta sobre a circulação de veículos nas Zonas de Emissões Reduzidas e discussão da documentação sobre catalisadores e filtros de partículas;
- Criação de grupo de trabalho para discutir e regularizar a procura/oferta de táxis na cidade de Lisboa;
- Marcação de dia para estudar a eliminação de algumas praças de táxi, tendo em conta a sua falta de uso pelos profissionais e verificação de possibilidade das que funcionam terem possibilidade de comportar mais algumas viaturas;
- Colocação de placas de mudança de tarifa (nos limites do concelho);
- Debate sobre a falta de WC junto às praças de táxi, chamando a atenção especial para a praça da Lima Bastos, junto ao Instituto Português de Oncologia.





PEÇAS



214 787 500

Rua Joly Braga Santos,
Lote H - R/c , 1600-123
Tel.: 217 220 150 • Fax: 217 268 897
E-mail: amj@netcabo
site: www.amj.pt

Importação, Legalização e Venda de Automóveis

OFICINA



217 220 150

Estrada da Paia, Lote 1- Armazém D
1675-088 Pontinha
Tel.: 214 787 500 • Fax: 217 268 897
E-mail: miniauto@netcabo.pt

Mecânica | Electricista | Chapa Pintura | Estofador

AUTOMÓVEIS



Peças p/ Mercedes

217 220 150

Rua Joly Braga Santos,
Lote H - R/c , 1600-123
Tel.: 217 220 150 • Fax: 217 268 897
E-mail: wmauto@netcabo.pt

Venda de Peças para Mercedes-Benz



NOVA LINHA DE INFORMAÇÕES DO IMTT - 808 20 12 12 NACIONAL

Está em funcionamento, desde 2 de Abril, a nova Linha de Informações Gerais do IMTT, com o número azul 808 20 12 12, num horário alargado, de segunda a sexta-feira, das 09h00 às 20h00.

O objetivo desta alteração é “melhorar o atendimento ao público e integrar os canais de informação disponíveis: por telefone e correio electrónico”.

O contacto para o novo número azul tem o custo de uma chamada local, a partir do telefone fixo e o atendimento é assegurado por um novo prestador de serviço, seleccionado por concurso público.

ESTACIONAMENTO PARA TÁXIS NO HOSPITAL GUARDA

A Federação Portuguesa do Táxi escreveu ao director do Hospital de Sousa Martins, na Guarda, para solicitar a criação ou reserva de lugares de estacionamento dentro do recinto do Hospital, para os industriais que se dirigirem em serviço àquela unidade de saúde.

Considerando as obras de melhoramento e expansão em curso no Hospital, a FPT sublinhou que a disponibilização destes lugares de estacionamento viria ajudar no serviço prestado a doentes de fora da cidade, “muitos deles fragilizados”, que utilizam o táxi como meio para se dirigirem aos tratamentos hospitalares.

Os profissionais de táxi e, principalmente, os doentes que transportam têm sofrido diariamente com a falta de estacionamento que agora se pretende resolvida, ainda que provisoriamente, durante as obras.

FORMAÇÃO SOBRE TRANSPORTE DE CRIANÇAS NACIONAL

A Federação Portuguesa do Táxi é a única entidade formadora credenciada para desenvolver acções de formação sobre transporte de crianças.

As inscrições estão abertas, com preços especiais para sócios e frequentadores de anteriores acções de formação.

A Federação é pioneira na renovação da preparação dos motoristas profissionais de táxi e está a disponibilizar cursos para renovação de certificados de formação profissional a motoristas de táxi para transporte colectivo de crianças. A acção de formação decorre em dois sábados, com 20 horas de duração.

Para a inscrição é necessária a documentação habitualmente pedida para outras acções formativas.

Os interessados devem contactar a Federação Portuguesa do Táxi na sua Sede ou Delegações, para receberem informações sobre os cursos.

CONTACTOS COM SÓCIOS ESCLARECEM DÚVIDAS PENAFIEL E AROUCA



A Federação Portuguesa do Táxi esteve recentemente em Penafiel e em Arouca para contacto com alguns associados que tinham colocado questões que merecem “atenção e cuidados imediatos” e que têm que ver com aspectos da actividade do sector nos respectivos municípios.

Regimes de estacionamento, relações com vereadores e Juntas de Freguesia, cabines telefónicas e outros assuntos da actividade do táxi, foram os temas abordados.

À cordialidade e simpatia dos associados, a Federação respondeu com a intervenção junto daqueles a quem vão ser pedidas as melhores respostas para os assuntos equacionados.

TÁXIS DE LUTO NACIONAL

A Federação Portuguesa do Táxi – FPT anunciou a iniciativa e os profissionais do sector, solidários com a greve geral de 22 de Março, prestaram serviço com as viaturas enlutadas, colocando uma faixa negra em cada viatura, como “símbolo de um já carregado e sério descontentamento, perante uma situação social onde a economia não cresce, o desemprego aumenta, o poder de compra cai e, nomeadamente, o transporte de táxi não pára de perder clientes”. A FPT considerou em comunicado divulgado antes da greve geral, que “este é um sector que paga o gasóleo mais caro da Europa e onde o acesso à profissão não se agiliza para responder às actuais e urgentes necessidades, travado pela tecnocracia”.

RENOVAÇÃO DOS ALVARÁS

O PEDIDO DE RENOVAÇÃO DOS ALVARÁS DEVE SER FEITO COM UM MÊS DE ANTECEDÊNCIA.

DOCUMENTOS NECESSÁRIOS

Empresas Unipessoais, Sociedades e Cooperativas

1. Requerimento do alvará
2. Certidão do Registo Comercial actualizada
3. Registo Criminal dos gerentes (incluindo o que dá a capacidade técnica)
4. Cópia do B.I. dos mesmos
5. Cópia do número de contribuinte da empresa
6. Pagamento de 70 euros
7. Mod.22 e Anexo A (prova de entrega) para empresas com mais de 5 táxis.

Profissional a título individual

O mesmo que é requerido às empresas, excepto o indicado no nº2. E, no ponto 5, entregar cópia do número de contribuinte pessoal

ATENÇÃO

Sempre que se renovem os Alvarás é obrigatório entregar cópias dos mesmos nas Câmaras Municipais do concelho onde é exercida a actividade.

Sempre que haja alteração da Sede ou da Residência e/ou alteração dos sócios ou gerentes das firmas, sociedades e Cooperativas, é obrigatório informar, através da respectiva Certidão do Registo Comercial, o IMT- Instituto da Mobilidade e Transportes e as Câmaras Municipais.

Não esquecer o Averbamento da matrícula no próprio Alvará ou requisitar a(s) respectiva(s) Cópia(s) Certificada(s). Para isto, é necessário juntar ao Requerimento do IMT, a(s) cópia(s) Documento Único Automóvel - DUA e da(s) Licença(s) de Aluguer.

Para informações ou esclarecimentos adicionais, agradecemos que contactem a Sede da FPT ou as suas Delegações Regionais.

DÉBITO DIRECTO FÁCIL E EFICAZ

Pagar a quotização à FPT por débito directo evita a deslocação periódica às instalações da Federação e anula qualquer custo adicional ao valor das quotas. O valor extra das transacções é suportado pela própria FPT.

Os profissionais interessados nesta vantajosa forma de pagamento só precisam de preencher a Autorização Débito em Conta (pedir aos serviços da FPT) e enviá-la para a sede ou delegações da Federação.

PROTOCOLO COM A RENAULT PORTUGAL

FPT CELEBROU UM PROTOCOLO COM A RENAULT PORTUGAL

A pensar no melhor para os seus associados, a FPT celebrou um protocolo com a Renault Portugal resultado da parceria desenvolvida ao longo do último ano com o propósito de construir uma oferta comercial única para o segmento Táxis: baixo preço de aquisição, baixos custos de manutenção, versatilidade, conforto, segurança e qualidade. Para além de estatísticas e evidências é a opinião e experiência dos clientes Renault neste segmento que comprovam o trabalho que tem vindo a ser desenvolvido e o compromisso em defender sempre o interesse de todos os sócios e de toda a classe.

A Dacia, marca do grupo Renault, é já uma referência em vários países mundiais no segmento dos Táxis.

Afirmando-se cada vez mais também no mercado português, esta é a solução ideal para quem pretende otimizar e rentabilizar a sua actividade. Consumos reduzidos, espaço (para passageiros e bagagem), design, qualidade, confronto e segurança são os atributos que vai encontrar em qualquer um dos modelos que criámos a pensar exclusivamente em todos os profissionais desta actividade.

GRELHA DE DESCONTOS

A aquisição dos veículos pode ser efectuada junto de qualquer Concessionário Aderente, os quais se encontram instruídos para atribuir as condições constantes da presente Política Comercial para Táxis.

CARACTERÍSTICAS	Dacia Logan MCV 7 Lugares	Sandero Confort
Motorização	1.5 dCi 90 cv Confort	1.5 dCi 90cv FRP Confort
Consumo (L/100km)	4,2	5,9
Preço Base	10.425,51€	9.509,90€
Opções Pintura Metalizada	219,51€	219,51€
ISV (30%)	908,93€	659,23€
Desp.Adm + Transp.	500,00€	500,00€
DESCONTO	532,25€	486,47€
P.V.P S/IVA	11.521,70€	10.402,17€

PREVISÃO DE ACÇÕES DE FORMAÇÃO

A Federação Portuguesa do Táxi já dispõe da previsão de acções de formação a realizar no segundo semestre de 2012.

A Revista Táxi divulga o quadro que contém a previsão de acções de formação entre Julho e Dezembro deste ano.

ACÇÕES DE FORMAÇÃO FPT PARA O 2º SEMESTRE DE 2012

TIPO E DURAÇÃO	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro
TIPO II – 200H			1 Acção Lisboa	1 Acção Lisboa	1 Acção Lisboa	
			1 Acção Porto		1 Acção Porto	
			1 Acção Faro		1 Acção Faro	
				1 Acção Portimão		
FORMAÇÃO CONTINUA 20H	1 Acção Coimbra				1 Acção Coimbra	
			1 Acção Lisboa	1 Acção Lisboa	1 Acção Lisboa	1 Acção Lisboa
	1 Acção Porto		1 Acção Porto			1 Acção Porto
FORMAÇÃO APERFEIÇOAMENTO 30H			1 Acção Faro			1 Acção Faro
	1 Acção Coimbra				1 Acção Portimão	
			1 Acção Coimbra		1 Acção Coimbra	
FORMAÇÃO TRANSPORTE COLECTIVO DE CRIANÇAS. 35H				1 Acção Lisboa		1 Acção Lisboa
	1 Acção Faro					1 Acção Porto
	1 Acção Portimão				1 Acção Portimão	
FORMAÇÃO COMPLEMENTAR TRANSPORTE COLECTIVO DE CRIANÇAS. 20H						1 Acção Coimbra
	1 Acção Faro			1 Acção Faro		
	1 Acção Portimão				1 Acção Lisboa	
FORMAÇÃO COMPLEMENTAR TRANSPORTE COLECTIVO DE CRIANÇAS. 20H					1 Acção Lisboa	1 Acção Lisboa
						1 Acção Portimão
	1 Acção Coimbra			1 Acção Coimbra	1 Acção Coimbra	

FPT AGENDA

8 DE MARÇO

Reunião com Ministério da Saúde com responsáveis sobre o transporte não urgente de doentes – Dra. Lurdes Matos (assessora).

16 DE MARÇO

Reunião com a Autoridade Tributária.

22 DE MARÇO

Greve Geral – Intervenção FPT junto dos profissionais do táxi.

29 DE MARÇO

Apresentação do Táxi Eléctrico nos Paços do Concelho de Lisboa.

13 DE ABRIL

O responsável pela Delegação do Norte da FP Táxi, Carlos Lima, esteve presente como júri no exame da Protaxiso, em Coimbra.

23 DE ABRIL

O responsável pela Delegação do Norte da FP Táxi, Carlos Lima, esteve presente na reunião no Domus Social da Câmara

Municipal do Porto, para debater a obra de reabilitação urbana do eixo de Mouzinho e Flores (projectada para 540 dias), com o engenheiro António Macedo, responsável pela obra.

26 ABRIL

Reunião Geral com profissionais do sector e delegados na zona de Coimbra.

30 DE ABRIL

Reunião com a Embaixada Britânica sobre a Zona de Emissões Reduzidas em Lisboa.

8 DE MAIO

O responsável pela Delegação do Norte da FP Táxi, Carlos Lima, esteve presente como júri no exame da Protaxiso, no Porto.

24 DE MAIO

O responsável pela Delegação do Norte da FP Táxi, Carlos Lima, esteve presente como júri no exame da Protaxiso, no Porto.

A DELEGAÇÃO DO CENTRO DA FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI TEM NOVO CONTACTO DE TELEMÓVEL.
OS INTERESSADOS JÁ PODEM CONTACTAR A DELEGAÇÃO DO CENTRO ATRAVÉS DESTES NÚMEROS.

912 282 060

OBITUÁRIO



LUÍS MANUEL DA SILVA TRINTA

Faleceu, no dia 9 de Maio de 2012, Luís Manuel da Silva Trinta, de São Pedro do Sul, Trancoso. Era Delegado da Federação Portuguesa do Táxi em Trancoso e completaria 57 anos no dia 16 de Maio. A Federação Portuguesa do Táxi apresenta à família enlutada as suas mais sentidas condolências.



Medicina do Trabalho

Higiene e Segurança do Trabalho

Empresa autorizada para a prestação de serviços externos

R. Marquês do Pombal, Ed. "Pátio do Marquês", nº 52, Ap. 603, 3884-908 Ovar
256 588 653 • 234 098 031 • geral@cliovar.pt • geral@segurSaude.pt • www.clioVar.pt • www.segurSaude.pt

DELEGADOS DA FPT NOS CONCELHOS



ALMADA

José Augusto Mestre
Tel: 212 509 668
Tm: 937 400 152

ALVAIÁZERE

Carlos Santos Marques
Tm: 966 785 598

AMADORA

Fernando Alberto
Tm: 917 349 052

AMARANTE

José Ribeiro
Tm: 936 936 939
Manuel Alves
Tm: 965 649 391

ARCOS DE VALDEVEZ

Márcio Daniel Caldas de Sousa
Tm: 966 492 858

AVEIRO

Albano M. S. Figueiredo
Tm: 967 055 226

BARCELOS

Casimiro Cortez Neves
Tm: 962 935 959

BELMONTE

José Luis de Elvas
Tm: 967 042 347

BRAGA

Hélder Morais
Tm: 916233602
José Nuno Machado
Tm: 932 240 115

BRAGANÇA

Alexandre A. Martins
Tm: 964 065 287

CABECEIRAS DE BASTO

José Fonseca Pires
Tm: 963 921 116
José Oliveira Alves
Tm: 964 096 407

CAMINHA

José Maria Figueiras
Tm: 966 051 188

CASCAIS

Fernando Mateus
Tm: 966 969 964

CASTELO DE PAIVA

Joaquim M. J. Nogueira
Tm: 917 331 111

CONDEIXA-A-NOVA

Joaquim Mateus de Melo
Tm: 969 053 196

COIMBRA

Horácio Manuel Santos
Tm: 917 243 737

COVILHÃ

António P. Lucas Ramos
Tm: 967 046 959

ESPOSENDE

Paulo Alexandre Pinheiro
Tm: 965 195 715

ÉVORA

Francisco Banha
Tm: 926 195 103

FAFE

José Rebelo Pereira
Tm: 919 802 263

FIGUEIRA DA FOZ

Licínio T. da Silva
Tm: 966 032 258

FORNOS DE ALGODRES

Delfim Pereira Rodrigues
Tm: 966 118 652
José Augusto Mercês
Tm: 962 961 325

FUNDÃO

Sérgio P. A. Maximino
Tm: 964 134 612
Bernardo de Brito
Tm: 969 878 930

GUIMARÃES

Luis Américo Magalhães
Tm: 914 710 914

ÍLHAVO

Duarte da Silva Santiago
Tm: 917 244 710
Manuel de Jesus Pereira
Tm: 964 014 951

LEIRIA

Abel da Cruz Teixeira
Tm: 968 578 128
Jorge Ferreira
Tel: 244 566 633

LISBOA

Américo Azevedo
Tlf: 217 996 461

LOURES

José António Rosa
Tm: 962 827 890

LOURINHÃ

Marcelino Gonçalves
Tm: 917 269 737

MARCO DE CANAVESES

Joaquim Teixeira
Tm: 919 590 285
Emília Teresa Silva
Tm: 916 996 836

MANGUALDE

António Fernando Baptista
Tm: 963 092 827

MANTEIGAS

Joaquim Massano Costa
Tm: 919 890 398

MEALHADA

Armando Bonifácio
Tm: 963 056 534

MONÇÃO

Manuel Luís Rodrigues
Tm: 962 672 191

MONTALEGRE

Amadeu Afonso Fortunas
Tm: 934 113 110
Alívio Freitas Dias
Tm: 964 094 542

MORTÁGUA

Fernando Simões
Tm: 965 806 470

ODIVELAS

Higínio da Silva Nora
Tm: 962 672 308
Fernando Farinha
Tm: 968 039 184

OEIRAS

José Cadete
Tlf: 214 432 097

OLIVEIRA DO HOSPITAL

Artur Jorge Peres
Tm: 962 674 131

OVAR

Aureliano Silva
Tm: 918 335 341

PAMPILHOSA DA SERRA

Henrique Fernandes Reis
Tm: 939 061 481

PENICHE

António Ferreira
Tm: 962 765 980

PESO DA RÉGUA

Isolino Costa Borges
Tm: 966 898 676
Firmino Mig. C. Mesquita
Tm: 962 306 737

PONTE DA BARCA

José Monteiro Araújo
Tm: 963 630 822
Armando Lima
Tm: 963 019 064

PORTIMÃO

José Manuel Águas Romão
Tm: 961 939 083
Carlos José Duarte Costa
Tm: 919 928 227

PORTO

António Guimarães
Tm: 969 059 977

PÓVOA DO VARZIM

Laurentino F. G. Silva
Tm: 918 346 386

SABUGAL

Francisco Dias Pacheco
Tm: 962 473 448
Pedro M. F. Soares
Tm: 962 673 959

SANTARÉM

Alfredo da Silva Trindade
Tm: 969 053 752

SEIA

José de Jesus Ferreira
Tm: 917 561 305

SERTÃO

Armando Farinha Lopes
Tm: 966 773 809
José Filipe F. Nogueira
Tm: 965 604 111

SEVER DO VOUGA

Fernando M. Carvalheira
Tm: 962 674 044
António Nogueira Rocha
Tm: 968 012 424

SINTRA

Américo Paulo Domingos
Tm: 919 705 433

TORRES VEDRAS

Nuno G. Avelar
Tm: 917 622 004

TRANCOSO

Victor José Santos Mateus
Tm: 963 040 825

VIANA DO CASTELO

Ilídio Helder Vital
Tm: 964 006 479

VIEIRA DO MINHO

Manuel R. Gonçalves
Tm: 962 741 782

VILA DO BISPO

Rui Pinheiro
Tm: 964 858 517

VILA DO CONDE

Hernâni M. Maciel da Silva
Tm: 969 459 129
Narciso J. Vieira Peixoto
Tm: 967 048 374

VILA NOVA DE GAIA

Joaquim Peixoto
Tm: 919 125 455
Simão Pedro
Tm: 919 490 744

V. NOVA DE FOZ COA

Henrique J. P. Velho
Tm: 966 031 301
Agostinho J. Almeida
Tm: 964 026 899

VILA VERDE

Manuel da Costa e Silva
Tm: 964 018 041
Armando de A. Oliveira
Tel: 253 341 356

VILA REAL S. ANTÓNIO

Dionísio Santos Estêvão
Tm: 965 163 388

VINHAIS

Alexandre Martins
Tm: 964 065 287

VISEU

Adriano Pontes
Tm: 917 241 630

VIZELA

Adelino Neto Correia
Tm: 963 032 334

FORMAÇÃO PROFISSIONAL FPT

Os Formadores da FPT estão prontos para se deslocarem à região onde reside ou trabalha para prestarem cursos e para obtenção e renovação do CAP.

FORMAÇÃO PROFISSIONAL TIPO II E CONTÍNUA

HORÁRIO LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 9 às 18 horas
- ▶ 1 dia para exame
- ▶ 19 dias em salas de aula teóricas e exercícios práticos
- ▶ 7 dias em contexto real de trabalho/prática simulada
- ▶ Duração: 27 dias úteis

HORÁRIO PÓS-LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 19 às 23 horas
- ▶ Sábado das 9 às 13 e das 14 às 18 horas
- ▶ 1 dia para exame
- ▶ 33 dias em salas de aula teóricas e exerc. práticos
- ▶ 70h em contexto real de Trabalho

DOCUMENTOS NECESSÁRIOS:

- ▶ 2 fotografias tipo passe, a cores e actuais; Cartão de Contribuinte; Carta de Condução; Bilhete de Identidade, Passaporte ou documento de identificação equivalente; Certificado de habilitações (escolaridade obrigatória)(*); Relatório de Exame Psicotécnico relativo à aptidão psicológica para conduzir; Averbamento do Grupo 2 na carta de condução; Declaração de experiência profissional de condução (24 meses) emitido pela identidade patronal; Declaração Segurança Social (24 meses).

FORMAÇÃO DE MOTORISTA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE CRIANÇAS

FORMAÇÃO INICIAL (35h)

FORMAÇÃO COMPLEMENTAR (20h)

HORÁRIO LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 9 às 18 (5 dias úteis)
- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 10 às 12 e das 14 às 17 (9 dias úteis)
- ▶ De 2ª a 6ª feira, uma turma das 12 às 15 e outra das 15.30 às 18.30 (14 dias úteis)

HORÁRIO PÓS-LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 19.00 às 23.00 horas
- ▶ Duração: 9 dias úteis
- ▶ Sábados: 4 sábados, das 9 às 13 e das 14 às 18 horas
- ▶ 1 sexta-feira, das 15.00 às 18.00

Nota: Cada acção de formação é composta por 35 horas de aulas teóricas e exercícios práticos em sala.

DOCUMENTOS NECESSÁRIOS:

- ▶ 1 fotografia tipo passe, a cores e actual; Cartão de Contribuinte; Carta de Condução (exp. de condução de 2 anos comprovada pela data de habilitação da categoria correspondente); Bilhete de Identidade, Passaporte ou documento de identificação equivalente; Relatório de Exame Psicotécnico relativo à aptidão psicológica para conduzir (veículos automóveis de pesados de passageiros) e atestado médico passado pelo sub-delegado de Saúde da área de residência; Registo Criminal.

(* 4º ano para os nascidos até 31.12.66; 6º ano para os nascidos entre 01.01.67 e 31.12.80 ;9º ano para os nascidos depois de 31.12.80

Nota: Os cursos de formação profissional obedecem a um número mínimo de formandos por curso

Contactos: Departamento de Formação da FPT || Estrada do Paço do Lumiar, Lote R2 – Loja A, 1600-543 Lisboa,
Telefone: 217 112 870 – Fax: 217 122 879

RENOVAÇÃO CAP!

Seis meses antes de terminar a validade do CAP, é necessário fazer a sua renovação!
Não deixe caducar o CAP. Informe-se nas delegações da FPT ou junto dos delegados.

Proteja o seu negócio!

O seguro automóvel para o seu taxi.

Disponibilizamos-lhe uma solução automóvel adaptada às suas reais necessidades.



Esta comunicação não dispensa a consulta da informação pré-contratual e contratual legalmente exigida, disponível em qualquer mediador Zurich. Zurich Insurance plc - Sucursal em Portugal Morada: Rua Barata Salgueiro, 41 1269-058 Lisboa Tel.: 21 313 31 00 Fax: 21 313 31 11 e-mail: zurich.help@zurich.com



AVS CORRETORES DE SEGUROS
Insurance Broker

Rigor e Confiança

www.avs-seguros.pt | avs@avs-seguros.pt

SEDE
Rua Julieta Ferrão, n.º 10-14º
1600-031 LISBOA
Tel.: 211 148 400 - Fax: 211 148 469
e-mail: avs@avs-seguros.pt

PORTIMÃO
Rua Sabina Freire, Lote 21 - Loja B
Quinta da Malata
8500-731 Portimão
Tel.: 282 002 640 - Fax: 282 002 649
e-mail: portimao@avs-seguros.pt

PORTO
Rua Monte dos Burgos, n.º 482-3º N
4250-311 PORTO
Tel.: 220 045 500 - Fax: 220 045 519
e-mail: porto@avs-seguros.pt

FUNCHAL
Avenida Arriaga, 34-4º C
9000-064 Funchal
Tel.: 291 003 800 - Fax: 291 003 809
e-mail: funchal@avs-seguros.pt

COIMBRA
Av. Fernão de Magalhães, n.º 481-1º B
3000-177 Coimbra
Tel.: 239 006 700 - Fax: 239 006 709
e-mail: coimbra@avs-seguros.pt