

# TÁXI

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

57

DISCUSSÃO PÚBLICA DO REGULAMENTO  
PARA AS PRAÇAS DO AEROPORTO  
E PORTOS DE LISBOA

AUDIÊNCIA NA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

ELEIÇÕES DOS NOVOS ÓRGÃOS SOCIAIS DA FPT



# 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

## TRABALHO E CONFIANÇA SÃO CHAVES DO FUTURO

A Federação Portuguesa do Táxi fez, uma vez mais, ouvir a voz do sector, em conjunto com a Antral, na audiência que os representantes dos Grupos Parlamentares concederam às associações no fim do mês de Julho.

Reforçámos a posição de todos quantos esperam que as associações representativas do sector do táxi defendam os direitos à livre concorrência dos industriais e profissionais no sector da saúde e do transporte de doentes não urgentes. Em cima da mesa estão também outros assuntos que clamam resolução rápida e justa: o acesso à profissão e à formação (regulamentação da lei), o registo dos tempos de trabalho (cadernetas) e o transporte colectivo de crianças. São prioridades que não podem esperar, sob pena de agravar ainda mais uma situação de crise que tanto tem de injusta como de dramática.

Os políticos representantes dos partidos com assento parlamentar ouviram-nos e comprometem-se a resolver rapidamente estas questões. Mas as associações continuam alerta. O diálogo é a base da construção de uma sociedade mais equitativa, mas deve preceder sempre uma acção. A urgência nacional no sector do táxi impõe medidas que credibilizem a classe política. Um diálogo sem consequências não é construtivo. Não adormecemos nas palavras e pretendemos acção. Os direitos que as associações do sector defendem não são mais do que o garante de que toda uma classe de trabalhadores que servem o público e o Estado com qualidade, segurança e conforto poderá sobreviver e ultrapassar este difícil momento que atravessamos.

A actividade dos táxis tem colhido críticas quanto às práticas em determinadas praças da capital. É o caso das praças do Aeroporto da Portela e das praças dos portos de cruzeiro de Lisboa. São pontos-chave de entrada de visitantes estrangeiros em Portugal. São a primeira linha de contacto dos passageiros com um país virado para o turismo. Porque é tão importante bem receber os que investem em férias no nosso país, vital é criar um modelo de serviço bem estruturado e com regras que todos possam cumprir, numa transparência social que nos honre como trabalhadores.

Como não pode confundir-se a árvore com a floresta, os casos negativos não podem ser a imagem e a bitola de avaliação do sector. O investimento numa maior qualidade do nosso serviço trará os ganhos que no curto prazo podem daí advir. O Projecto de Regulamento para o serviço de táxis nas praças do Aeroporto e Portos de Lisboa está em discussão pública e poderá ser um exemplo para a capital e para o país de como os profissionais e industriais do sector sabem o que querem e como querem, no que toca à prestação de tão relevante serviço de transporte. É a nossa imagem como profissionais, num país de turismo, que pretendemos defender e ver mais qualificada.

Uma nota final para os associados da FPT, que são merecedores de um aplauso na Táxi. No último trimestre foram ouvidos em Assembleia-Geral e participaram no acto eleitoral que mandou os novos Corpos Sociais para o quadriénio 2013-2017.

A nossa força como Federação Portuguesa do Táxi está na confiança dos nossos associados, na sua participação activa nos eventos associativos e no trabalho ininterrupto de cada um, em defesa dos direitos inalienáveis de todos os motoristas e industriais do sector.

### ÍNDICE

- 04** FEDERAÇÃO
- 08** ACTUALIDADE
- 18** NOTÍCIAS
- 28** OPINIÃO
- 30** AGENDA
- 30** OBITUÁRIO

### FICHA TÉCNICA

**DIRECTOR** Carlos Ramos **PROPRIEDADE** Federação Portuguesa do Táxi - FPT **NIF** 503404730 **REDAÇÃO 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 Coronel António Santos Fonseca, Ed. Batalha, Lt.23, R/C Dto., 8000-257 Faro **TELF** 289 878 102 **FAX** 289 878 104 **E-MAIL** del.sul@fptaxi.pt **EDITOR** Rafael Vicente **FOTOGRAFIA** Rafael Vicente **PAGINAÇÃO E GRAFISMO** Altodesign, Design Gráfico e Webdesign, lda **TELF** 218 035 747 / 912812834 **E-MAIL** geral@altodesign.pt **COLABORADORES** Isabel Patrício, António Pedro, Fernando Carneiro, Carlos Lima, Patrícia Jacobetty **IMPRESSÃO** Associação dos Deficientes das Forças Armadas **TIRAGEM** 4000 exemplares **EMPRESA JORNALÍSTICA** 219182 **REGISTO DE TÍTULO** 1191183 **DEPÓSITO LEGAL** 92177/95

# ELEIÇÕES MARCAM NOVO CICLO NA FPT

A Federação Portuguesa do Táxi realizou uma Assembleia-Geral Eleitoral para o mandato 2013/2017, no dia 27 de Julho, na Sede, em Lisboa.

Às eleições apresentou-se a lista única de candidatos aos Órgãos Sociais da Federação (Mesa da Assembleia-Geral, Direcção, Conselho Fiscal) e respectivo suplente.

A secção de voto funcionou na Sede, entre as 10H00 e as 18H00. A representar a Mesa da Assembleia-Geral esteve o secretário, associado José Ramos Duarte.

O primeiro a votar foi o associado António Cunha, da firma Carrondo e Robalo, Lda.

Votaram 252 associados, de um total de 2614 associados inscritos.

O número de associados que não exerceram o seu direito de voto poderia ser motivo de preocupação mas para o presidente da Direcção, Carlos Ramos, "poderá ilustrar a confiança que os associados sentem na lista" que se apresentou e que é composta por elementos dos Órgãos cessantes e por novos dirigentes, o que também pode querer dizer que a massa associativa se revê nas opções reivindicativas dos Corpos Sociais dos últimos mandatos. A pouca afluência também pode ter ficado a dever-se à altura em que as eleições foram realizadas, no período de início de férias. A lista A contou com 98,4% dos votos expressos. Houve 6 votos brancos e nenhum voto nulo.

"Este é um período difícil para o País e para as instituições como a FPT", declarou Carlos Ramos. O presidente afirma que "a força da Federação está no trabalho e dedicação do dia-a-dia pela defesa dos justos interesses dos industriais e profissionais do sector do táxi". O presidente evidencia também a credibilidade da FPT junto dos seus interlocutores nacionais e internacionais.



Os dirigentes que estão agora mandatados para o quadriénio 2013/2017 estão confiantes que o diálogo e os argumentos do sector prevalecerão, "pois contribuimos para mudar mentalidades", no seio de uma sociedade "que não pode discriminar nenhum dos sectores económicos que a compõem".

## TOMADA DE POSSE E PRIMEIRA REUNIÃO DA DIRECÇÃO



A cerimónia de Tomada de Posse dos novos Corpos Sociais da FPT teve lugar no dia 11 de Setembro, na Sede, em Lisboa.

O presidente da MAG, Jorge Fernandes, realçou a qualidade da intervenção da FPT junto das instâncias do poder e de

todos os organismos de decisão sobre o sector, lembrando que "o último mandato consolidou a posição da Federação na defesa dos direitos do sector" e destacou a actuação do presidente Carlos Ramos como "muito positiva e vantajosa para os Corpos Sociais e para a FPT". Carlos

Ramos sublinhou que "os bons resultados atingidos são fruto do trabalho de equipa", saudando os elementos dos Órgãos cessantes e aqueles que tomavam posse. No mesmo dia realizou-se a primeira reunião da Direcção, estando presentes os elementos dos outros Órgãos. A ordem de trabalhos foi integralmente cumprida, sendo feita uma análise da situação financeira do primeiro semestre de 2013. Foram actualizadas as normas de funcionamento da Direcção e das Delegações e atribuídos os pelouros, sendo criado o "Conselho Social" (órgão consultivo).

Foi criado o Núcleo da Delegação Sul, em Portimão e estabelecido o programa de reuniões destinadas à nomeação/eleição

dos delegados concelhios. O secretário da MAG, António Marques passa a ser o representante da FPT no Grupo de Trabalho na CM Lisboa. Foi decidido organizar um Regulamento

Interno da Federação e criar um Gabinete Clínico em Lisboa. Foram prestadas outras informações sobre a actualidade da FPT e da sua intervenção junto dos organismos oficiais.

Para a realização de todos os objectivos, foi recomendado a todos os titulares dos corpos sociais para apresentarem a sua opinião e contribuições sobre o proposto.

## FUNCIONAMENTO DA DIRECÇÃO

A Direcção da FPT reunirá mensalmente, no penúltimo Sábado de cada mês, sendo a Ordem de Trabalhos elaborada pelo assessor da Direcção, Fernando Carneiro, que estará sempre presente.

A reunião pode ser realizada com recurso à videoconferência, devendo, nesse caso, a respectiva acta ser assinada posteriormente.

Caso os vice-presidentes pretendam incluir alguma matéria na ordem de trabalhos, devem indica-la ao assessor da Direcção até ao final da semana anterior.

A FPT obriga-se, em todos os seus actos e contratos, com a assinatura conjunta do presidente e do 1º vice-presidente, salvo quanto a actos de expediente, em que bastará a assinatura do presidente da Direcção.

## DISTRIBUIÇÃO DE PELOUROS

Ao presidente da Direcção, compete a representação da FPT, a sua organização e coordenação ao nível nacional. A área jurídica (pareceres, seguros e contencioso) também é da sua competência. O presidente dirige, coordena e gere a Revista Táxi, bem como os projectos a desenvolver, a nível nacional, na área da formação profissional, internos ou externos. Ao presidente cabe a celebração de convenções colectivas de trabalho e a gestão de protocolos, atuais e futuros, dos recursos humanos da FPT e dos salários, avenças e demais contrapartidas dos serviços prestados.

O presidente pode propor à Direcção a admissão de candidatos a associados e assumir para o exterior, quando necessário, as funções e competências dos vice-presidentes. Ao presidente cabe dirimir, colmatar e determinar a atribuição de funções aos vice-presidentes e cabe-lhe também a elaboração da proposta de alteração da convenção para o sistema tarifário, gerir a área administrativa, os projectos, inovação e novas tecnologias e a promoção da imagem da Federação. Até nomeação de responsável, o presidente gere também a Delegação Centro.

Ao 1º vice-presidente competem: a gestão da área financeira, tesouraria e contabilística; as aquisições e património; a preparação e elaboração da proposta de Plano e Orçamento e do Relatório e Contas.

O 2º vice-presidente é o responsável pela Delegação Norte e pela sua gestão.



O 3º vice-presidente é o responsável pela Delegação Sul e pela sua gestão.

O 4º vice-presidente gere as actividades culturais e desportivas, a higiene e a segurança e, dada a proximidade geográfica, todas as demais funções que lhe forem expressamente delegadas pelo presidente e pelo primeiro vice-presidente.

Os responsáveis pelas Delegações têm um mandato igual ao mandato da Direcção com que foram eleitos ou que os indicaram.

As suas funções são: gestão dos serviços internos da Delegação, designadamente apor a sua assinatura em todos os documentos de caixa que titulem entradas ou saídas de dinheiro ou valores; exercício das funções necessárias à prossecução e desenvolvimento dos objectivos e finalidades da FPT previstos nos Estatutos; acompanhamento e reunião regular com

os delegados concelhios da área geográfica da Delegação; Promoção e mediação da resolução de conflitos e diferendos entre os associados da sua área; planificação e promoção de medidas para o desenvolvimento técnico e económico dos associados, designadamente divulgando junto destes as mais recentes técnicas e instruções da gestão e organização da actividade; difusão das informações consideradas de interesse para a actividade; promoção de acções de formação e aperfeiçoamento do pessoal afecto à Delegação, pela melhoria das relações humanas; informação à Direcção, nas reuniões mensais, sobre os assuntos que digam respeito à Delegação e as iniciativas no âmbito da sua actuação, fornecendo à Direcção os elementos que lhe forem solicitados para a preparação e elaboração do Orçamento.

# PROGRAMA DE ACÇÃO DA FPT PARA O NOVO MANDATO



N um contexto difícil resultado da crise económica dos últimos anos, a Federação Portuguesa do Táxi - FPT tem sabido fazer ouvir a sua voz junto das instituições governamentais. A procura constante da resolução dos graves problemas que afetam o nosso sector tornou a FPT mais interventiva afirmando-se pela coerência e justeza das suas propostas e reforçando a sua posição e imagem. Simultaneamente a FPT reforça a sua presença a nível nacional como força aglutinadora das várias vozes reivindicativas.

A FPT deverá manter este rumo de afirmação e rigor e as eleições que se aproximam devem acentuar esta característica tão importante e decisiva para um futuro cada vez melhor que se quer para o nosso sector. A Lista A que se candidata sob o tema "Futuro com Confiança" é assim um conjunto de pessoas que se afirma pelo passado feito de provas dadas e garante o rigor e a responsabilidade para os caminhos do futuro.

**Destacamos os seguintes objetivos a que nos propomos:**

## TRANSPORTE SIMPLES DE DOENTES

Os candidatos da Lista A continuarão a lutar para que o Ministério da Saúde e os seus principais quadros não afastem o Sector do Táxi deste tipo de transporte simples de doentes dado que os prejuízos económicos e sociais decorrentes da política daquele Ministério são extremamente graves para os industriais de táxi, especialmente, daqueles que exercem a atividade com apenas este tipo de serviço.

## TRANSPORTES CLANDESTINOS

Continuaremos a trabalhar com as entidades competentes, nomeadamente, com o IMT, IP exigindo, deste instituto público, o combate efetivo e consequente a este tipo de atividade delituosa que prejudica os industriais de táxi e a economia do país.

## LIVRETES CONTROLO H.T.- "CADERNETAS"

Iremos intensificar os nossos esforços, ainda com mais determinação, junto da ACT – Autoridade para as Condições do Trabalho, para a abolição da exigência da utilização da "caderneta" aos proprietários, gerentes e sócios das cooperativas. A mesma reivindicação será mantida pela FPT nas situações em que os motoristas tenham horário de trabalho com turno fixo. O trabalho por nós desenvolvido tem vindo a mostrar algum acolhimento por parte do ACT de Lisboa que, finalmente, parece ter reconhecido os fundamentos evocados pela Federação.

## CIRCULAÇÃO NA CIDADE DE LISBOA

Continuaremos a trabalhar em conjunto com a Câmara Municipal de Lisboa no sentido de que sejam disponibilizados incentivos financeiros para a requalificação de parte significativa das viaturas táxis (mais poluidoras) que circulam em Lisboa e assim cumprir as exigências das ZER impostas pela União Europeia.

## POSTO ABASTECIMENTO - CENTRAL COMPRAS

Continuar as negociações junto da Câmara Municipal de Lisboa no sentido de que seja definido, com alguma brevidade, o pedido da FPT para a cedência de um terreno para nele edificar um posto de abastecimento e uma central de compras, com um conjunto de valências, nomeadamente, abastecimento de combustíveis alternativos como, GPL, Gás Natural e eletricidade; fornecimento de bens e serviços e eventual instalação da nossa Sede Social.

## PARAGEM DOS TÁXIS UM DIA POR SEMANA

Os membros da Lista A continuarão a trabalhar no sentido da paragem dos táxis nas

idades de Lisboa e Porto, um dia por semana, por forma a rentabilizar a atividade, dado o elevado contingente de táxis existente e a substancial redução da procura.

## PRAÇA TÁXIS AEROPORTO E TERMINAIS CRUZEIROS

Estão em fase de concretização os aspetos essenciais da gestão das Praças do Aeroporto de Lisboa de forma a disciplinar a atividade do táxi naquele importantíssimo terminal aéreo. Outro tanto será seguido nos Terminais de atracagem de navios de cruzeiros ressaltando-se as suas naturais características.

## FORMAÇÃO PROFISSIONAL

Continuaremos a privilegiar a Formação Profissional como parte importante da nossa intervenção no Sector, nomeadamente, a formação de motoristas de táxi, de transporte coletivo de crianças e a candidatura da FPT à formação dos CAM, da qual destacamos a de motoristas de mercadorias e a de transporte de matérias perigosas.

## AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA E MÉDICA

Para agilizar a obtenção ou renovação dos certificados de motorista de táxi e das cartas de condução, iremos criar as condições necessárias para que a avaliação psicológica e médica possa ser obtida também nas instalações da Federação.

## ACESSO À PROFISSÃO

Decorrente da publicação da Lei 6/2013 que aprova os regimes jurídicos de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e de certificação das respetivas entidades formadoras, ficou prevista a aprovação pelo governo de portaria que estabelece os requisitos relativos ao conteúdo, duração e organização das ações de formação. A FPT vai diligenciar esforços para que o governo aprove esta portaria, o mais brevemente possível, de modo que o acesso à profissão decorra sem contratempos ou dificuldades acrescidas.

## DELEGAÇÕES E NÚCLEOS LOCAIS

Para um melhor apoio aos nossos associa-

dos e para estarmos mais próximos geograficamente dos sócios iremos proceder à descentralização da Federação através da criação de núcleos em regiões e ou locais onde tal seja possível e necessário. Perspetiva-se, numa primeira fase, a abertura de um núcleo em Portimão.

**PÁGINA DA FPT NA INTERNET**

Uma das melhores e mais recorrentes ferramentas utilizadas atualmente é a internet. Neste sentido a FPT tem vindo a utilizar o seu sítio na internet para a publicação e divulgação de documentos como comunicações, regulamentos e a própria revista Táxi que cada vez mais se torna indispensável ao profissional do táxi que pretende manter-se atualizado. Nesta perspectiva iremos proceder à renovação da página, tornando-a mais

apelativa e com novos temas dos quais destacamos a introdução de informação dos táxis dos associados para a promoção dos seus serviços.

**PAGAMENTO POR MULTIBANCO**

A FPT irá disponibilizar o pagamento das quotas e outros serviços através do multibanco. Serão enviados SMS com a referência de MB que tornará mais fácil o cumprimento dos pagamentos de cada associado através da rede de caixas disponíveis em todo o país.

**GARANTIAS**

A Lista A com o lema "Futuro com Confiança" compromete-se a manter uma gestão rigorosa e responsável, com o apoio de todos os sócios da FPT. Estes candidatos têm um largo histo-

rial de dedicação e conhecimento do sector. No mandato que agora termina, orgulhamo-nos de ter cumprido a globalidade dos objectivos traçados nos planos de acção.

Estamos certos que, se formos merecedores dum novo voto de confiança, o mesmo irá acontecer neste novo mandato. Garantimos no exterior os compromissos assumidos, no respeito pela boa imagem que temos vindo a cultivar e de que somos garantes indefectíveis. No plano interno garantimos o cumprimento de todas as normas do relacionamento com os associados, certos de que esta nova eleição será mais uma marca de futuro na vida da nossa federação e garantia do seu crescimento e expansão com a adesão de novos associados.

COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS SOCIAIS ELEITOS

MESA DA ASSEMBLEIA GERAL



Presidente  
*Jorge Manuel Ramos Fernandes*



Vice-Presidente  
*Carlos Alberto Martins da Silva*



Secretário  
*António Maria Graça Marques*

DIREÇÃO



Presidente  
*Carlos Alberto Simões Ramos*



1º Vice-Presidente  
*José António Rosado da Rosa*



2º Vice-Presidente  
*Carlos Alberto Rodrigues Lima*

DIREÇÃO



3º Vice-Presidente  
*José Romão Alves*



4º Vice-Presidente  
*António Ventura*



Suplente  
*Franc. Carreiro Nunes*

CONSELHO FISCAL



Presidente  
*Luís Fernando Ramos Baptista*



Vogal  
*Abel Fernando Inácio Ferreira*



Vogal  
*José Calado Barradas*

# AUDIÊNCIA NA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

## FPT E ANTRAL APRESENTAM ASSUNTOS URGENTES

A Federação Portuguesa do Táxi e a Antral foram recebidas em audiência, no dia 23 de Julho, pelo Grupo de Trabalho – Audiências, no âmbito da 6.ª Comissão Parlamentar - Comissão de Economia e Obras Públicas, na Assembleia da República, em Lisboa.

Em análise estiveram o transporte de doentes não urgentes em táxi, a aplicação aos táxis do uso de cadernetas de horário de trabalho, o transporte de crianças em táxi e a regulamentação da legislação referente ao acesso à profissão e à formação do sector do táxi.

Depois da manifestação/concentração realizada pelo sector em Lisboa, e no seguimento de vários contactos da FPT e da Antral com as entidades oficiais, a audiência foi solicitada à Comissão de Economia e Obras Públicas e foi concedida pelo Grupo de Trabalho - Audiências, coordenado pelo deputado Nuno Matias e com representantes de todos os grupos parlamentares, dada a transversalidade dos assuntos em apreço. Na audição também estiveram presentes membros da Comissão de Segurança Social e Trabalho e da Comissão de Saúde.

Pela Antral estiveram Florêncio Plácido Almeida (Presidente da Direcção), José Monteiro (Vice-Presidente da Direcção), Manuel Gaspar da Silva (Vogal Direcção), José Domingos (Vogal Direcção) e João Chaves (Secretário Geral), Abel Marques (Assessor da Direcção).

A Federação foi representada por Carlos Ramos (Presidente da Direcção), Jorge Fernandes (Presidente da mesa da Assembleia Geral), Luís Baptista (Presidente do Conselho Fiscal) e pela jurista Isabel Patrício.

Os deputados presentes foram Ana Drago (BE), Ana Paula Vitorino (PS), Artur Rêgo (CDS-PP), Carina Oliveira (PSD), Carla Cruz (PCP), Conceição Bessa Ruão (PSD), Heloísa Apolónia (PEV), Nuno Filipe Matias (PSD), Rui Paulo Figueiredo (PS).

Carlos Ramos, presidente da Federação Portuguesa do Táxi, sublinhou que os representantes do sector pretendem a alteração à portaria que regula a Lei do acesso à actividade e à formação profissional.



Sobre os transporte de doentes não urgentes em táxi, o dirigente referiu que “este impasse gera muitos problemas ao sector”, salientando que “é nossa convicção que o Governo quer empurrar os táxis para a falência”, acrescentando que as associações consideram esta posição como “uma clara manifestação de desprezo por parte do Governo em relação ao sector”. O presidente da FPT lembrou que o sector acolheu bem a criação das VTSD na portaria actualmente suspensa, tendo apresentado o seu desacordo quanto à suspensão e à eventual criação de viaturas dedicadas, o que apenas favorece os bombeiros, prejudicando gravemente os profissionais e empresários do táxi.

A FPT e a Antral apresentaram posteriormente, um documento que expressa a sua posição face às questões apresentadas na audiência, que a Táxi reproduz na íntegra. “É a defesa do interesse público que está em causa e não o financiamento dos bombeiros, assente na falência dos táxis”, alertam.

Sobre o controlo dos horários de trabalho (cadernetas) os dirigentes referiram que já foi reconhecido que esta medida não deve aplicar-se ao sector, ressalvando, no entanto que “não pretendemos liberalizar os horários de trabalho” mas

atender a quem tem horário fixo, que não deve ser obrigado a preencher a caderneta. “As multas elevadas só agravam a situação”, acrescentaram.

Depois de exporem as diversas matérias por resolver no sector, os deputados representantes dos diversos grupos parlamentares declararam que, quanto à questão das cadernetas, dever-se-á encontrar uma solução urgente, pelo que “não faz sentido este registo horário que condiciona a actividade e o empreendedorismo no sector”, como considerou o deputado do CDS-PP, Artur Rêgo. “Tudo faremos para junto do Governo resolver esta situação”, acrescentou.

Carina Oliveira, do PSD, manifestou a disponibilidade do partido para resolver o assunto, reconhecendo o atraso com que está a ser abordado. Conceição Ruão, também do PSD, referiu que o transporte de doentes não urgentes em táxi “é uma questão simples”, que “não pode adiar-se para 2015”. Apoiou o tratamento sectorial das temáticas apresentadas pelas associações.

A deputada Carla Cruz, do PCP, assegurou que tem acompanhado “atentamente” as questões e considerou que “urge encontrar uma solução”, pois “um grupo de profissionais não pode ficar sem rendimento”. Ana Paula Vitorino, do PS, afirmou que o



grupo parlamentar tem acompanhado as preocupações do sector, salientando que o transporte de doentes não urgentes “não pode ser encarado como protecção de um sector”, pelo que “deve garantir-se a livre concorrência”. Acrescentou que “não vemos razão para que o táxi não seja usado nesse transporte”. O PS defende o uso das cadernetas de horário de trabalho nos serviços de transporte de grande distância e que, “na generalidade, nos táxis não deve ser aplicada”. Finalizando, resumiu que, “se da parte dos grupos parlamentares do eixo governamental há compreensão para resolver o problema”, a solução está próxima. O representante do BE, João Paulo

Viegas, referiu ainda que “não pode haver dependências dos bombeiros ou dos táxis no transporte de doentes não urgentes”, pelo que a solução se prende com os concursos públicos.

A FPT e a Antral sublinharam que, quanto ao transporte de doentes não urgentes, “deve ouvir-se os doentes, que são os principais interessados”, alertando que “o táxi transporta três passageiros e recebe a verba correspondente a uma viagem; as ambulâncias transportam mais passageiros e recebem mais caro, por pessoa”.

Carlos Ramos defendeu a aplicação das Portarias 142-A e 142-B e afirmou que a solução destas questões “não é um

problema técnico, mas um problema político”, uma vez que há uma “clara contradição por parte do governo, que, por um lado, apela à contenção de custos em todos os sectores e que, por outro lado, pratica a adjudicação directa no transporte de doentes não urgentes, mais onerosa para as contas públicas”. As associações consideraram que a reunião foi “positiva”, tendo em conta que os membros do Grupo de Trabalho - Audiências mostraram-se disponíveis para resolver estas matérias brevemente, solicitando às associações o envio da documentação enquadradora sobre essas questões, o que entretanto já ocorreu.

# REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE DE DOENTES

## ASSOCIAÇÕES AVANÇAM COM PROPOSTA

**A** ANTRAL e a FPT, na sequência da reunião realizada no Ministério da Saúde e entrega para apreciação de um projeto de diploma sobre Regulamentação do transporte de doentes, procederam à análise do mesmo e, em complemento do que transmitiram na referida reunião, apresentam as seguintes considerações:

A proposta em análise aponta num sentido que as Associações não podem aceitar.

De facto, a ausência de uma identificação clara do que é um doente urgente e não urgente e um utente do serviço Nacional de Saúde irá lançar uma confusão no mercado, suscetível de, ainda, colocar mais em evidência a violação da concorrência e o monopólio já existentes, sempre em prejuízo dos doentes, utentes e Estado. Importa referir, desde já, que o Preâmbulo é omissivo, quanto à identificação do tipo de impacto que se pretende corrigir, com esta revisão do Regulamento de Transporte de Doentes.

De facto, embora o parágrafo 5 do preâmbulo se refira a um impacto, “O seu impacto no Sistema de Saúde” não o identifica e muito menos o valora.

Ora, como é sabido, a revisão deste regime, consentânea com a suspensão do mesmo por força do Despacho n.º 11054/2012 e posterior criação de grupos e trabalho teve a ver com a necessidade, imposta no memorando de entendimento da Troika, de racionalização do transporte de doentes, nomeadamente na redução do custo, para o orçamento de estado que importava a respetiva rubrica e que ficou evidenciado no Estudo referido acima (gastos anuais de cerca 135 milhões de euros).

Trata-se de um diploma que pretende regular o transporte de doentes urgentes e emergentes e o transporte não urgente de doentes

Pretende, também, regular a atividade e regras de acesso, exercício e fiscalização, assim como define as características do veículo,

dito agora, “dedicado” ao transporte não urgente de doentes. Mas, note-se regula, antes de tudo, o transporte de doentes, quer na vertente emergente e urgente e não urgente mas, não procede à definição de doentes não urgentes, nem sequer concretiza a noção de utente do Serviço Nacional de Saúde.

Vejamus que aspetos nucleares do projeto merecem reparos: Em primeiro lugar, não se compreende a omissão da noção de doente não urgente ou até de utente do serviço nacional de saúde.

Em segundo lugar, a definição de doente é tendenciosa e apenas funcional, isto é define doente no sentido de ser aquela pessoa que requer, ... durante o transporte. A definição está assim para lá do objeto que se pretende regular que é o transporte de doentes!

Antes disso é necessário esclarecer:

Quando é necessário o transporte?

Quem pode efetuar o transporte?

Como se desencadeiam os pedidos do transporte, no âmbito do serviço nacional de saúde?

A noção de doente dada é uma mera banalidade, vazia de conteúdo e, logo, totalmente disponível para nela se integrem, subtilmente, (para não dizer escancaradamente) todos os casos de transporte de pessoas, utentes do Serviço Nacional de Saúde, sem qualquer ligação com o tipo de pessoa “doente” ou utente. Ora, o objetivo do regulamento é definir o transporte de doentes urgentes e emergentes e não urgentes e não apenas o transporte, ou como foi informado o tipo de veículo!

Importa referir que um “doente” pode efetuar, a deslocação para o hospital, pelos seus próprios pés e sem qualquer transporte. Ao necessitar de transporte, duas situações devem ser consideradas: a deslocação para outro hospital e o retorno intercalar ou final, se for caso disso.

Na deslocação para o hospital, ou centro de saúde a decisão, quanto ao transporte cabe, em primeiro lugar, ao utente e, em segundo lugar, ao INEM, se o mesmo for acionado.

Chegado ao hospital e realizado qualquer ato médico, ou paramédico a situação do utente, é já da competência do serviço de saúde respetivo, que pode, ou não, encarregar-se de determinar a requisição do meio de transporte.

Por outro lado, se o utente não justificar qualquer intervenção nesse âmbito, caber-lhe-á requisitar, ou mandar requisitar, o respetivo transporte.

Neste caso, pode fazê-lo com ajuda do serviço, na sugestão e fornecimento de contactos e até estabelecendo contacto, ou tomar essa iniciativa, por si ou transportando-se, ou fazer-se transportar, pelos seus meios de locomoção rodoviária ou, mesmo a pé.

Ora é precisamente aqui que se pretende intervir. E, das duas uma, ou se deixa o transporte de um utente para quem tem condições e meios para o fazer, ou se regula este em atenção, não aos utentes e ao transporte mas, em relação aqueles que estão aptos a fazer esse transporte.

Se por acaso o diploma tivesse previsto e precedido à definição de doente não urgente, dificilmente poderia ter-se afastado da seguinte filosofia:

Será doente não urgente aquele que embora encontrando-se necessitado de um cuidado de saúde, nomeadamente de consulta, tratamento e ou exames complementares de diagnóstico e terapêutica, não apresenta qualquer situação atual ou iminente de risco quanto às suas funções vitais.

Este doente e qualquer outro utente quando necessite de um meio de transporte pode escolher aquele que melhor se adegue ao caso concreto e, mais economicamente, satisfaça esse fim.

Ora, o transporte destes utentes pode ficar, ou não, a cargo do SNS. No caso em que fique deve o mesmo atuar dentro de bases de racionalidade económica, depois de preenchido o requisito que habilita o transporte a cargo do estado,

No caso de o SNS nada ter a ver como transporte, cabe ao utente escolher, dentro dos meios disponíveis, o transporte mais adequado e económico à sua situação,

É precisamente aqui que este regime erra ao tornar inclusivo este transporte, viciando as regras de mercado e de livre acesso ao transporte de pessoas.

Por que razão se há-de impedir o utente de ir de táxi?

Não foi este o transporte escolhido durante muitos anos?

Não é este transporte o adotado em outros países?

Ao criar-se um veículo dedicado e um alvará próprio para transporte de doentes não urgentes, cuja categoria indefinida fica, não só se está a arredar, liminarmente, o transporte de táxi, do direito de escolha, como se está a impor a um novo serviço de transporte de passageiros, para uma determinada corporação ou organização, usando-se assim, de um "jus imperi" protecionista que é ilegal e inconstitucional e vai ao arripio do que esse está a fazer pela Europa fora.

Mais, para além do veículo dedicado está a dar-se a prerrogativa de um transporte de um "doente", que pode incluir todo e qualquer utente, a uma ambulância.

Por estas e outras razões que poderiam desenvolver-se, quanto ao conteúdo das regras do projeto que melhor corroboram os intentos do mesmo, as Associações do Sector só podem, desde já rejeitar, liminarmente, o princípio que está na base da criação deste regime.



Isto é de forma alguma se pode aceitar que:

A indústria de Táxi fique afastada (do regime) do transporte de utentes não urgentes do Serviço Nacional de Saúde;

Que o Estado atue, em proteção de qualquer entidade ou corporação, a pretexto de uma definição de regras de acesso e exercício de atividade, operando, a final, uma transferência de um típico transporte de pessoas para entidades cujo fim não é esse.

A intervenção das Associações seja feita no âmbito de um projeto que como se vê parte do princípio de que a Indústria de Táxi fica inibida de exercer o transporte de utentes do SNS.

Bem se sabe que ao afastar do regime a Indústria de Táxi, mesmo que se apregoe a possibilidade de a mesma se poder candidatar ao alvará em causa, a definição de certos requisitos e a consagração imediata de certas definições e privilégios, eliminarão qualquer hipótese de acesso.

Aliás, o mercado, tal como está formatado o projeto ficará entregue, como se sabe, a determinados entes que são mentores e participam nos trabalhos! Não que esteja em causa esta participação mas, é a mesma inadmissível, se estiverem ausentes as Associações do Sector de transporte de pessoas em veículos ligeiros. Nestes termos, as Associações recusam-se a ser instrumentalizadas para caucionar a proposta que acabam de analisar, pelo que esperam uma decisão que permita que as mesmas façam parte integrante e ativa de uma solução que respeite todos os agentes envolvidos.

O que só pode ser aceite, se o grupo de trabalho recomeçar, sem reservas e pré-formatação este desígnio nacional de regular, justa, equitativamente e de forma racional e eficaz o transporte de utentes do Serviço Nacional de Saúde.

Assentemos num princípio:

Os doentes não urgentes (que serão "a contrario" todos os que não são urgentes) beneficiarão de transporte específico, nos casos em que clinicamente se justifique. Assim, só a intervenção do clínico poderá determinar o uso de um veículo específico.

Só assim se obterá racionalidade económica e se deixará de

alimentar a promiscuidade que sabemos existir e que esteve na origem de dupla faturação, faturação falsa e abusos de recursos públicos.

Chegados aqui, não vemos como não seguir a doutrina unânime do Grupo de Trabalho, criado pelo Despacho n.º 16843/2011 de 05 de Dezembro, vertidas nas conclusões de Fevereiro de 2012, sobre transporte de doentes não urgentes:

“ De facto, transportar utentes/doentes do SNS em situação não urgente, não implica necessariamente que tenha de ser efetuada a deslocação em ambulância, como acontece, atualmente, em Portugal”.

Para atingir este fim, não nos parece necessário exigir aos transportadores ligeiros de passageiros novo alvará. Coisa diferente é exigir requisitos complementares quanto ao veículo e motorista, o que deverá passar por um despacho específico do IMT.

Quanto ao regime de enquadramento, parece-nos que a solução está encontrada pela Portaria n.º 1147/2001 de 28 de Setembro, aditada, neste caso, pela Portaria n.º 142-A/2012 de 15 de Maio. Desde logo, porque partem de uma premissa incontornável: “ 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”.

Um doente suturado com alguns pontos num dedo, por que razão não pode ser transportado de táxi?

A partir do momento em que este doente passa por uma unidade de saúde e depois de intervencionado não passa a simples utente?

Só assim, não será se através de ato médico for sancionado o contrário.

Por que razão um doente, que se desloca a tratamento de hemodiálise, uma consulta de rotina, um tratamento de fisioterapia não pode ser transportado de táxi?

Não basta, para tanto, um veículo simples?

E, neste particular, este veículo deveria funcionar à margem do regime de acesso previsto na Portaria n.º 1147/2001 que se justifica se a atividade se incluir no transporte de doentes.

Ora, os Industriais de Táxi não podem, nem pretendem fazer transporte de doentes, nem querem ter ambulâncias, logo não se lhes deve aplicar a parte relativa ao alvará, prevista no capítulo I da Portaria n.º 1147/2001.

O que querem é continuar a fazer transporte de utentes do SNS e de doentes não urgentes.

Nestes termos, impõe-se a adaptação da portaria n.º 142-A/2012 à realidade que veio regular.

#### Em conclusão, as Associações decidiram propor:

1. A rejeição liminar do projeto de Portaria;
2. A reposição em vigor da Portaria 1147/2001 na redação da Portaria n.º 142-A/2012, com uma alteração, a introduzir através de nova Portaria, de forma a excecionar os Industriais de Táxi de cumprir com a exigência de possuir outro alvará e condições de estrutura, quanto a instalações e operacionalidade que só se justifica, para a dimensão do transporte de doentes.
3. A gestão do processo de formação complementar e existência de algum equipamento específico, de suporte básico, deve ficar a cargo do IMT.
4. Ter em atenção a existência de veículos táxi adaptados, para comportarem o transporte de utentes em cadeira de rodas, ou pessoas com mobilidade reduzida.

## TRANSPORTE DE DOENTES NO PAÍS

### MOTIVO PARA ALARME

A Federação Portuguesa do Táxi e a Antral expuseram, desta vez aos representantes dos grupos parlamentares, em audiência, as questões mais prementes para o sector.

O transporte de doentes não urgentes, sustentáculo da sobrevivência de muitos profissionais e empresários do táxi, é uma das principais preocupações das associações. A tensão aumenta com as notícias entretanto divulgadas, em que se anuncia a prática continuada de adjudicação deste tipo de transporte sem a realização de concursos públicos, o que arreda os táxis deste tipo de serviço.

A FPT não desiste de evidenciar o que urge resolver nesta matéria, levando aos Órgãos de Soberania a sua posição, na



defesa dos interesses do sector do táxi. Com a prática actual, o prejuízo é de todos: dos doentes, que não podem escolher o transporte mais económico, confortável e seguro para as suas con-

sultas ou tratamentos; do sector do táxi, que se vê arredado de um serviço que lhe tem sido atribuído legitimamente ao longo dos últimos 30 anos; e do erário público, que, à revelia da contenção de

custos que é exigida, vai sendo corroído pela adjudicação directa de meios de transporte cada vez mais onerosos. Eis alguns exemplos da situação actual, neste período de suspensão das portarias que regulariam o transporte de do-

entes não urgentes, que lesa gravemente a livre e sã concorrência, onerando as contas públicas, enquanto é anunciado pelo SNS que têm sido feitas poupanças consideráveis na Saúde. Até 2015 (prazo para a resolução desta questão em

grupo de trabalho próprio), teme-se que os doentes e que os profissionais do táxi sofram com mais violência os efeitos de uma crise que a falta de transparência só agrava.

## CARTA ABERTA AOS MINISTROS DA SAÚDE E DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

### FECTRANS DEFENDE TRANSPORTE DE DOENTES NÃO URGENTES EM TÁXI

A Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações – FECTRANS enviou, em 7 de Maio, uma carta aberta aos ministros da Saúde e da Administração Interna, referindo-se ao transporte de doentes não urgentes em táxi, como “seguro para os doentes e mais barato para o Estado”.

A FECTRANS enviou a carta aberta “em defesa do direito à mobilidade dos doentes não urgentes”, a custos mais baixos para o Estado, em transporte seguro, na deslocação ao tratamento e a que têm direito, repudiando assim “a proibição do transporte em táxis dos referidos doentes”.

A FECTRANS salientou que “a intenção do Governo em proibir o transporte de doentes não urgentes em táxis, mostrando-se este meio de transporte seguro e mais barato é uma clara contradição na sua política de saúde”. Para a Federação, esta situação causa o fecho de muitas empresas e envia para o desemprego milhares de trabalhadores do sector. “Não havendo conhecimento de qualquer prejuízo para os utentes, que



sempre foram transportados em táxi, é no mínimo estranha a criação de outros veículos para a mesma função, o que nos leva a pensar que poderemos estar perante políticas em benefício de alguns, prejudicando os doentes e o País”, acrescentou a FECTRANS.

A FECTRANS acusa o Governo de “politicamente desonesto”, por “tratar da liquidação das empresas, do direito ao transporte dos doentes e de milhares de postos de trabalho, isolando aqueles que sempre deram o seu melhor em termos de qualidade e quantidade no transporte

de doentes não urgentes”.

“A bem dos doentes não urgentes, dos trabalhadores, do sector de táxis, do sector da saúde e do País”, a FECTRANS solicitou aos ministros que o Governo faça uma “discussão séria” sobre esta matéria, “sem discriminações”, para que o sector de táxis continue a prestar um serviço de transporte aos doentes não urgentes “com o mesmo empenho” com que sempre o tem feito.

A FECTRANS deu conhecimento da carta aberta à ANTRAL e à FPT.

## SNS POUPA E NO TRANSPORTE DE DOENTES

Segundo a sétima avaliação da “troika” ao programa de assistência financeira, divulgada no último trimestre, entre 2010 e 2012 verificou-se uma redução de 28% (88 milhões de euros) nos gastos com horas extra dos profissionais de saúde, quando a meta estabelecida era de 20% para o final do ano passado. Também entre 2010 e 2012, a diminuição de gastos com o transporte de doentes não urgentes foi de 42%, acima da meta de um terço de redução imposta pela “troika”, permitindo poupanças de 55 milhões de euros.

Com os custos operacionais nos hospitais, o Ministério da Saúde poupou 316 milhões de euros em 2012 em relação ao ano ante-

rior, quando o programa de assistência financeira impunha uma diminuição de pelo menos 200 milhões.

Ainda assim, o documento da “troika” diz serem necessários esforços adicionais este ano para atingir as metas definidas para o período 2011-2013 nos custos hospitalares.

As receitas das taxas moderadoras e pagamentos cobrados a cidadãos estrangeiros duplicaram durante o ano 2012, resultando numa receita adicional de 120 milhões de euros em comparação com 2011.

A FPT considera que a poupança no transporte de doentes se traduz num “prejuízo que está a agravar-se cada vez mais”.

## OBRAS NA SEDE DA FPT

A FPT vai remodelar a sua Sede, em Lisboa, tanto no interior, com a reformulação dos seus espaços de atendimento e formação, como no exterior, com a colocação de nova sinalética associativa e logotipia institucional.

As obras decorreram nos meses de Agosto e Setembro, logo a seguir ao período de férias dos funcionários.

Os associados vão conhecer uma Sede da FPT renovada, mais colorida e com espaços novos para servir as acções de formação que a Federação desenvolve regularmente. A Federação convida os associados a virem conhecer as mudanças de visual da sua Sede.



## TAXA DE ÁLCOOL REDUZIDA

No dia 12 de Abril a Assembleia da República aprovou a proposta do Governo que define a redução da taxa de álcool para condutores profissionais.

Com a nova legislação em vigor passa a ser ilegal para a classe

dos motoristas de táxi com taxa de álcool por litro de sangue igual ou superior a 0,2 gramas.

A norma também se aplica aos condutores profissionais que conduzem veículos particulares.

## START-UP LISBOA APOSTA EM 65 EMPRESAS DA BAIXA



A incubadora Start-up Lisboa acolhe 65 pequenas empresas que apostam na internacionalização, “dinamizam a zona económica debilitada” da Baixa e “criam emprego”, de acordo com o seu director executivo, João Vasconcelos.

São ‘start-up’ as empresas inovadoras e internacionalizáveis, características que partilham os projetos do prédio da Rua da Prata e os que já saíram dele, como a Mobiag (rede de partilha de carros) e a Uniplaces (sítio de pesquisa de apartamentos).

Uma das aplicações é a da Izimoove, uma ‘start-up’ que chegou à Rua da Prata há quatro meses para desenvolver a Taximotions, que permitirá aos

motoristas de táxi averiguar as zonas com “maior potencial de geração de passageiros” num dado momento através dum “mapa de temperaturas”. “Os taxistas perdem 70% do tempo à espera” de clientes, assegura Bernardo Alves, gerente da Izimoove, que acrescenta que a Taximotions, “ao contrário de aplicações parecidas”, centra-se na “optimização” do serviço dos táxis, “e não apenas nos passageiros”.

O turismo tecnológico é o conceito que visa desenvolver a ‘start-up’ Imaginary Cloud, trazendo empreendedores estrangeiros a Lisboa e trabalhando com eles para desenvolverem uma aplicação ou ‘web’ em três dias, prática que Tiago Franco, director executivo da empresa, batizou como ‘war room’ (quarto de guerra).

O projeto Start-up Lisboa teve origem num orçamento participativo levado a cabo em 2009 pela Câmara de Lisboa em parceria com o Montepio Geral (o único banco com sede na Baixa) e o Instituto de Apoio às Pequenas e Médias Empresas e à Inovação (IAPMEI), com o objecto de “reabilitar a Baixa trazendo empreendedores”, segundo João Vasconcelos. Para se alojarem no prédio da Start-up Lisboa, as empresas devem desenvolver projectos tecnológicos como aplicações para telemóveis e ‘tablets’, sítios na Internet ou ‘software’ para terceiras empresas, “sectores que não eram devidamente apoiados em Portugal”, segundo João Vasconcelos.

## ELEIÇÕES NA AUTOCOOPE

A Cooperativa de Táxis de Lisboa, CRL – Autocoope, através do seu presidente da Mesa da Assembleia-Geral, Eduardo José Cacaís Lopes, convocou os seus associados para a realização de uma Assembleia-Geral Eleitoral com vista a eleger os seus Órgãos Sociais para o quadriénio 2013-2017.

As eleições na Autocoope têm lugar no próximo dia 26 de Outubro, entre as 10h00 e as 18h00, com mesa de voto na Garagem da Autocoope.

Os documentos relativos às eleições podem ser consultados na Sede da Autocoope.

# PROJECTO DE REGULAMENTO EM DISCUSSÃO PÚBLICA



## FUNCIÓNAMENTO E UTILIZAÇÃO DAS PRAÇAS DE TÁXIS DO AEROPORTO E PORTOS DE LISBOA

A Federação Portuguesa do Táxi está a divulgar o Projecto de Regulamento de Funcionamento e Utilização das Praças de Táxis do Aeroporto e Portos de Lisboa, documento que está actualmente em discussão pública e que pode ser consultado na Sede da Federação.

Como a Táxi já noticiou, a FPT tem defendido a criação de um código de conduta e um regulamento disciplinar para o serviço de táxis naqueles pontos de Lisboa, tantas vezes o primeiro contacto dos turistas com a realidade nacional.

Para a FPT, os motoristas de táxi ao serviço naquelas praças “têm de cumprir requisitos como a boa apresentação, ter conhecimento de línguas e da cidade, atender à limpeza e antiguidade do veículo”, num enquadramento que inclua a fiscalização feita por gestores de praça indicados pelos próprios industriais do sector. No entendimento da autarquia lisboeta, as praças de táxis do Aeroporto e dos Portos de Lisboa devem ser regulamentadas, sendo criado um regime de acesso e funcionamento, e qualificadas, através da aprovação de regras de conduta, e bem assim um especial regime sancionatório. Para isso, é necessária a colaboração dos profissionais e empresários.

Um dos objectivos da regulamentação dessas praças é “proporcionar locais cómodos e funcionais quer para os utentes quer para os profissionais, garantindo a boa coordenação entre a oferta e a procura e em simultâneo garantindo o cumprimento da legislação em vigor”.

A proposta de regulamento define que as praças funcionarão “em regime de estacionamento condicionado com a capacidade limi-

tada aos lugares sinalizados e com regime de acesso autorizado”, obrigando-se os titulares legalmente autorizados para o exercício da actividade de transporte em táxi “ao cumprimento integral das disposições do regulamento, bem como de todos os demais preceitos legais, e regulamentares, referentes à utilização das praças de táxi regulamentadas”.

Os objectivos da regulamentação são: proporcionar locais cómodos e funcionais para o exercício da actividade de transportes em táxi; garantir o cumprimento da legislação em vigor, regulando a boa coordenação entre os profissionais e o atendimento aos respectivos utentes.

## FUNCIÓNAMENTO DAS PRAÇAS

Uma Comissão de Gestão será responsável pelo funcionamento operacional das praças através de elementos da PSP. Os elementos da Comissão estarão em funções durante um ano, período renovável automaticamente. Compete à Comissão “zelar pelo rigoroso cumprimento das demais disposições do regulamento, definindo o regime de regras orientadoras tendentes à melhoria do funcionamento e gestão das praças de táxi, sem prejuízo do previsto na legislação aplicável”, podendo ainda “aplicar sanções a motoristas”.

Ao elemento de segurança de serviço compete orientar as filas de táxis e orientar a distribuição de passageiros, bem como prestar informações sobre a praça de táxis, reportando as anomalias à Comissão de Gestão.

A proposta de regulamento também prevê que “em situação de inexistência de viaturas disponíveis na praça, o elemento de segurança pode, caso a procura seja superior à oferta recorrer às

*Continua na pág. 16*



# OFERTA COMERCIAL EXCLUSIVA PARA TÁXIS UM NOVO FENÓMENO NA PRAÇA!

Para além de estatísticas e evidências são as opiniões e experiências dos nossos associados que comprovam o trabalho que tem vindo a ser desenvolvido pela FPT e a RENAULT Portugal.

Sempre a pensar nos interesses da classe, a FPT e a RENAULT Portugal construíram uma oferta comercial exclusiva para os profissionais da actividade Táxi: baixo preço de aquisição, baixos custos de manutenção, espaço (para pessoas e bagagem), conforto, segurança e qualidade são alguns dos elementos que fazem desta oferta criada a pensar em si.

A solução ideal para quem pretende rentabilizar e otimizar a sua actividade.

A aquisição das viaturas pode ser efectuada junto de qualquer Concessionário Aderente, os quais se encontram instruídos para atribuir as condições exclusivas aos profissionais da actividade Táxi.



**10.554,31€\***  
PREÇO CHAVE NA MÃO

**CONFIRMAMOS O SEU PEDIDO!**  
NOVO **DACIA LOGAN** 1.5 dCi 90cv

Centrado no essencial o Dacia Logan oferece conforto a bordo um conjunto de características essenciais adaptadas às necessidades da actividade.

**3 ANOS**  
GARANTIA  
ou 100 000km

**DACIA**  
GRUPO RENAULT



\* Valor sujeito a IVA à tarifa em vigor. Imagem não contratual. Oferta limitada ao stock existente. Valor calculado com ISV ajustado à actividade de TÁXIS.

centrais rádio disponíveis para solicitação de viaturas disponíveis, devendo dar preferência às viaturas que se encontrem registadas na praça”.

Como requisitos mínimos, as viaturas devem dispor de ar condicionado, de bom sistema de iluminação interior e de terminal de pagamento automático para cartões de débito e crédito em opção, devendo apresentar-se “em bom estado de conservação e limpeza, exterior e interior”, sendo que quando se encontrem estacionados nas praças, não poderão abastecer-se de quaisquer combustíveis ou lubrificantes, nem proceder a operações de manutenção ou limpeza. Qualquer veículo avariado deverá ser imediatamente retirado do local onde se encontra de modo a evitar prejudicar o normal funcionamento da praça.

Para aceder às praças, deve fazer-se inscrição prévia das viaturas e dos motoristas (num só turno ou nos dois turnos). A inscrição é válida por dois anos, renovável por igual período.

Sempre que ocorrer alteração da viatura ou dos motoristas inscritos, deve o titular da licença informar das respectivas alterações. O acesso não é permitido sem tal actualização.

As viaturas registadas devem possuir identificação própria do acesso autorizado às praças, a efectuar através de autocolante a fornecer pela Comissão de Gestão.

Poderá ser criada uma zona especial para estacionamento de veículos que aguardem a sua vez de entrada na praça.

A utilização dos táxis dentro das praças será feita segundo a ordem em que aqueles se encontrem estacionados, sem prejuízo dos direitos do cliente quando não pretenda utilizar uma viatura licenciada para mais de 4 passageiros.

Será criada uma zona de paragem especial para recolha dos clientes utilizadores do serviço “Táxi Voucher”, devidamente assinalada através de sinalização horizontal e vertical. A utilização desses táxis será feita segundo a ordem em que se encontrem estacionados na fila geral, “podendo os aderentes a esse serviço ultrapassar táxis não aderentes, desde que respeitem a ordem entre si”.

Ao verificar-se um “aumento justificável” da fila de espera de passageiros na praça, os táxis podem formar duas filas paralelas

e a tomada de passageiros será feita para os primeiros carros da frente da fila. Fora das horas de ponta, os táxis formarão fila única, sendo a tomada de passageiros para o primeiro e seguintes.

## OBRIGAÇÕES DOS MOTORISTAS

Quanto às obrigações dos profissionais que prestem serviço nas praças do aeroporto e dos portos de cruzeiro de Lisboa é definido que devem: actuar com “zelo, isenção, correcção e urbanidade” no trato com os passageiros e terceiros; zelar pela segurança e comodidade dos utentes, especialmente quando se trate de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida; auxiliar os passageiros que careçam de cuidados especiais na entrada e saída do veículo; cumprir o regime de preços estabelecido, accionando o taxímetro no início da prestação do serviço, de acordo com as regras estabelecidas, mantendo o respectivo mostrador sempre visível e emitir e assinar factura pelo serviço prestado do qual deve constar a identificação, o endereço e o número de contribuinte da empresa e a matrícula do veículo e, quando solicitado pelo passageiro, a hora, a origem e o destino do serviço e os suplementos pagos.

Os profissionais devem ainda observar as orientações que o passageiro fornecer quanto ao itinerário e à velocidade, dentro dos limites em vigor, devendo, na falta de orientações expressas, adoptar o percurso mais curto; transportar bagagens pessoais e proceder à respectiva carga e descarga, incluindo cadeiras de rodas de passageiros com deficiência motora, podendo solicitar aos clientes a ajuda que estes possam disponibilizar; zelar e cuidar da sua higiene e apresentação pessoal; cumprir, estritamente, as instruções do agente designado para assegurar o normal funcionamento das praças; não conferir às praças uma utilização diferente da estipulada no presente regulamento; informar o passageiro da alteração de tarifa, em trajectos que envolvam várias tarifas; abster-se de situações que possam representar vantagens concorrenciais ilegais sobre qualquer operador no funcionamento das praças de táxi, incluindo a angariação de serviços.

## FISCALIZAÇÃO E SANÇÕES

O projecto de regulamento prevê ainda que a falta de cumprimento pelos utilizadores das disposições do Regulamento será punida nos termos da legislação em vigor, cabendo a fiscalização das viaturas e dos motoristas com acesso autorizado, sem prejuízo da acção das autoridades competentes, ao elemento de segurança de serviço que, “de forma fundamentada”, pode impedir o acesso à praça quer da viatura quer do respectivo motorista, com efeitos imediatos, reportando de imediato a verificação da situação à Comissão de Gestão.

Haverá um livro de reclamações e sugestões nas praças de táxi, à guarda da Comissão de Gestão. A Comissão deverá dar conhecimento das reclamações às autoridades, de acordo com as respectivas competências.

Os passageiros poderão consultar o regime de funcionamento e utilização das praças, os seus direitos e os preços referentes aos serviços de transporte em táxi em local bem visível nas saídas de passageiros e na zona de tomada de passageiros das praças de táxi. Poderão ser também afixadas cláusulas do regulamento consideradas de interesse público, mantendo a Comissão de Gestão a versão integral para consulta.





As sanções aplicáveis pela Comissão de Gestão são a advertência, a suspensão do acesso às praças regulamentadas com o limite máximo de seis meses e a exclusão do acesso às praças regulamentadas.

A aplicação das sanções é “obrigatoriamente precedida de processo escrito instaurado pela Comissão”, ou pessoa em que esta delegue, do qual conste, a acusação e a sua notificação ao acusado, as declarações do acusado (se as quiser fazer), as provas produzidas, a sanção aplicada e sua notificação ao acusado.

Poderá haver suspensão preventiva do motorista “quando o seu comportamento for de tal forma grave que se mostre fundamentadamente inconveniente a sua permanência na praça”, com a notificação da acusação.

O processo disciplinar “terá que ficar concluído no prazo máximo de 30 dias”, podendo ser prorrogados quando “fundadas razões de complexidade assim o justificarem”.

### PRAÇAS DO AEROPORTO DE LISBOA

As praças de táxis do Aeroporto de Lisboa são geridas pela ANA, SA, que pode delegar as respectivas competências na Comissão de Gestão, que será constituída por cinco elementos: um nomeado pela ANA, SA, outro pela Câmara Municipal de Lisboa, outro pelo Instituto de Mobilidade Terrestre, IP, e outros dois que serão indicados pela ANTRAL e pela FPT. A Comissão de Gestão funciona nas instalações fornecidas pela ANA, SA, que também providencia o necessário apoio administrativo.

As praças do aeroporto encontram-se abertas todo o dia, salvo no período compreendido entre o último voo da noite e o primeiro da manhã.

O acesso àquelas praças de táxis pelas viaturas/motoristas inscritos é efectuado pelas “viaturas cujo número de licença seja par ou ímpar, de forma alternada e a cada quinze dias”.

A praça de táxi nas chegadas funcionará nos moldes tradicionais simultaneamente com táxis cobrando a taxímetro e táxis aderentes ao serviço do “Táxi Voucher”.

A praça de táxis nas partidas (Terminal 1) funcionará nos moldes tradicionais, exclusivamente com táxis cobrando a taxímetro, podendo servir de opção alternativa aos utentes que não queiram utilizar a praça de táxis na zona das chegadas.

Deverá ser prestado o serviço de transporte em táxi solicitado pelo interessado, “independentemente da distância que este represente, não podendo ser recusados serviços de transporte de táxi de curta distância”, estabelece a proposta de regulamento. Será estabelecido um suplemento especial destinado aos serviços com início em qualquer uma das praças de táxi do aeroporto, no valor de 4,50 euros (que já inclui o transporte de bagagem, não podendo ser acrescido o suplemento de bagagem).

É ainda criado o “serviço mínimo”, no valor de 15,00 euros, destinado aos serviços com início em qualquer uma das praças de táxi do aeroporto e a pagar pelo utente quando em regime de taxímetro, valor que já inclui o suplemento especial.

A ANA, SA, vai disponibilizar um ou vários locais que se destinarão a ser utilizados como praça de táxis, que disporão de cobertura sobre a zona de estacionamento e de instalações sanitárias. Será fornecida também uma sala de apoio à praça de táxi com ar condicionado e uma máquina dispensadora de bebidas e sandes. A ANA, SA, garante os níveis de limpeza adequados à utilização da



praça de táxis e instalará um terminal do sistema informativo de voos, bem como uma câmara de vigilância na zona de tomada de passageiros.

### PRAÇAS DO PORTO DE LISBOA

Serão criadas e instaladas duas praças de táxi independentes na zona do Porto de Lisboa: uma no Terminal de Cruzeiros de Alcântara e outra no Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia e Cais do Jardim do Tabaco.

Aquelas praças funcionarão nos moldes tradicionais, simultaneamente com táxis cobrando a taxímetro e táxis aderentes ao serviço do “Táxi Voucher”.

As viaturas e motoristas inscritos não podem recusar serviços de transporte de táxi de curta distância.

Será estabelecido um suplemento especial destinado aos serviços com início em qualquer uma das praças dos Portos de Lisboa, no valor de 4,50 euros, valor que já inclui o transporte de bagagem, não podendo ser acrescido o suplemento de bagagem.

É também criado o “serviço mínimo”, no valor de 15,00 euros, destinado aos serviços com início em qualquer uma das praças de táxi dos Portos de Lisboa e a pagar pelo utente quando em regime de taxímetro, valor que já inclui o suplemento especial. A Federação espera as contribuições dos seus associados, junto da Sede, uma vez que se trata de estabelecer um regulamento que vai contribuir para a melhoria das condições de trabalho e de concorrência nas praças do Aeroporto e Portos de Lisboa. “Quanto mais próximo das reais necessidades dos passageiros e dos profissionais de táxi este regulamento estiver, mais possibilidade de negócio vai surgindo”, considera o presidente da FPT Carlos Ramos, que acrescenta que “é da responsabilidade dos profissionais e industriais do sector a criação de um Regulamento justo e viável”.

# CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA APOIA TÁXIS ELÉCTRICOS

## CONTRATO-PROGRAMA ASSINADO COM A FPT E A ANTRAL PARA RENOVAÇÃO DA FROTA



Foto cedida gentilmente pelo Correio da Manhã / Pedro Catarino



Foto cedida gentilmente pelo Correio da Manhã / Pedro Catarino

No dia 8 de Agosto, a CM Lisboa, Federação Portuguesa do Táxi (FPT) e a Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros (Antral) firmaram um Contrato-programa que prevê a cedência de 60 mil euros, a repartir entre as duas associações, para apoiar a compra de 20 táxis eléctricos. O evento teve lugar na Sala do Arquivo dos Paços do Concelho de Lisboa. A sessão contou com a presença do vice-presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Manuel Salgado, e com o vereador do pelouro da mobilidade, Fernando Nunes da Silva.

Na cerimónia, o vereador da Mobilidade exemplificou que os veículos a motor de combustão conseguem deduzir o IVA das despesas de abastecimento, algo que não sucede com os veículos eléctricos. Também a aquisição de veículos merece descontos ao nível fiscal, mas “ainda não está regulamentada” essa possibilidade para as viaturas movidas a energia eléctrica, salientou. Nunes da Silva disse também que “há boa vontade do Governo, mas a atenção não tem sido a necessária para resolver o problema”. O protocolo agora assinado torna possível renovar 20 viaturas ao serviço em

Lisboa, num primeiro esforço para reduzir o número de táxis a circular abaixo da norma “Euro 3”, ou seja, anteriores a 2000 (mais poluentes). As viaturas serão repartidas igualmente por ambas as instituições, FPT e Antral, com um apoio de três mil euros por viatura, desde que os beneficiários troquem as suas viaturas antigas por carros eléctricos.

Carlos Ramos, presidente da FPT, realçou que, em 2012, a Federação promoveu ensaios de utilização de viaturas eléctricas no serviço de táxi da capital, com resultados “globalmente positivos e encorajadores”. O dirigente referiu ainda que, no estado actual de desenvolvimento da tecnologia e tendo em conta as condições de mercado, “os apoios públicos à introdução de veículos eléctricos, como o que agora acordamos, ao melhorarem as condições de exploração, constituem um estímulo indispensável à adopção de iniciativas com impactos colectivos favoráveis por parte dos industriais de transporte em táxi”. Carlos Ramos deixou algumas sugestões de possível melhoria para o sector do táxi. “Não é demais insistir na necessidade de melhorar as condições infra-estruturais, nomeadamente de densificação da rede de postos de carregamento rápido, quer dentro, quer fora da cidade, eliminando um dos principais factores de retracção à introdução da mobilidade eléctrica no sector táxi e em geral nas actividades profissionais”.

Nesta mesma linha de aperfeiçoamentos, o presidente da FPT disse que “é também necessário melhorar o enquadramento fiscal, particularmente no que respeita à clarificação da dedução do IVA incidente no carregamento das viaturas”.

O presidente da FPT lamentou que o Governo tenha acabado com os incentivos ao abate de veículos, uma medida que, na sua opinião, deveria ser retomada. “Também não faz sentido que não seja possível deduzir o IVA no carregamento” das viaturas eléctricas, criticou, defendendo que “pelo menos seja equiparada a energia eléctrica com o gasóleo em termos de devolução” deste imposto. Na mesma linha, o presidente da Antral,

Florêncio de Almeida, apontou alguns entraves ao “sucesso” da opção dos táxis eléctricos, como a baixa autonomia, o tempo de demora do carregamento da bateria e o preço das viaturas “demasiado elevado”, acrescentando que “falta intervir nas marcas, nas condições de importação e na fiscalidade”.

Os novos veículos irão também passar a colaborar nas iniciativas relativas à Semana Europeia da Mobilidade ou outras iniciati-

vas do pelouro da Mobilidade “que promovam a mobilidade eléctrica e a utilização de veículos eléctricos no serviço de transporte em táxi”, acrescenta. Uma das acções para promover estas viaturas passará pela sua disponibilização para “demonstração à população e utentes da cidade, durante um dia”, naquela semana temática.

A utilização das viaturas eléctricas pelos taxistas vai ser avaliada no prazo de cinco

anos, segundo o protocolo.

O vereador da Mobilidade disse esperar que no próximo mandato possa repetir-se um apoio deste tipo aos profissionais e industriais do sector.

**Os associados interessados em beneficiar das vantagens deste protocolo devem contactar os serviços da Sede da FPT.**

## WC DISPONÍVEIS PARA MOTORISTAS DE TÁXI PROTOCOLO COM A CM LISBOA

**A** FPT e a Antral celebraram um Protocolo com a CM Lisboa, no dia 29 de Julho, que define as formas de colaboração entre a autarquia e as associações para a utilização dos sanitários existentes no concelho de Lisboa pelos motoristas seus associados.

O Protocolo define que a CM Lisboa vai “assegurar os custos inerentes à adaptação de 32 WC e por cada alteração de cada porta no equipamento, num montante total de 27.512,00 euros.

À autarquia caberá emitir 3.500 cartões de proximidade (para 3.500 táxis), num custo total de 7 mil euros.

A FPT e a ANTRAL vão associar cada cartão a uma viatura devidamente identificada. Em caso de extravio do cartão, este facto deve ser comunicado de imediato à JCDecaux, de forma a cancelá-lo, prevenindo e evitando a sua utilização abusiva para a prática de actos de vandalismo. As associações vão suportar os custos com a substituição de cartões ou a emissão de cartões novos, bem como vão custear a reparação dos equipamentos sanitários resultantes da sua má utilização, desde que, comprovadamente imputável aos motoristas.

O Protocolo terá a duração de um ano e é renovável automaticamente por igual período.

O teor do Protocolo, na sua versão integral, pode ser consultado na FPT.

### O TÁXI E A NECESSIDADE DO WC

A maior parte das pessoas não se lembra, ao entrar num táxi, que pode ter necessidade de utilizar uma casa-de-banho. Mas o motorista do táxi vê-se diariamente confrontado com este aspecto fisiológico do seu trabalho.

O “Water Closet” (WC) inglês assume extrema importância para quem trabalha ao volante de um táxi. São horas e horas em que uma paragem pode fazer toda a diferença. Mas esse interregno de alívio pode não ser oportuno, durante o período de trabalho num táxi: “Só mais este cliente”, dizem alguns profissionais; “Agora não há WC por perto... fica para depois, vou mais tarde ao café”, adiam outros. Mas a saúde não pode ser adiada. Estas esperas podem causar danos físicos com o passar do tempo. E o desconforto pode ser difícil e stressante – todos os dias!

É tão simples, para quem trabalha numa secretária, deixar a cadeira e ir rapidamente ao WC. Mas, num táxi, essa pode ser uma



tarefa complicada. Especialmente quando os WC públicos não são assim tantos. É preciso chegar “àquela” praça, avançar para um café ou tentar uma solução mais radical, mas menos digna... que prejudica a imagem de quem transporta passageiros num táxi.

A Federação Portuguesa do Táxi assinou este Protocolo com CM Lisboa na certeza de que “as condições de trabalho dos motoristas dos táxis vão ser inevitavelmente melhoradas”, já que a edilidade se propõe adaptar e alterar vários WC públicos. “É uma melhoria clara, que deve ser continuada e ampliada, pois a capital tem muitos táxis e muitas praças”, alerta o presidente da FPT, Carlos Ramos.

Ganhar a vida num táxi já é bastante difícil. Mais e melhores acessos aos WC públicos vêm ajudar os profissionais na sua missão de transportar pessoas na capital do País.

Com estas medidas da CML em desenvolvimento, e com a intervenção das associações junto da autarquia, fazendo-lhe chegar informação sobre os problemas do sector, o futuro do trabalho num táxi lisboeta pode vir a ser menos stressante, pelo menos no que às necessidades fisiológicas diz respeito. A saúde agradece (e os motoristas de táxi também).

# FACTURAÇÃO ELECTRÓNICA CERTIFICADA



A FPT está a ultimar a apresentação de um plano de renovação de equipamento para emissão de factura electrónica certificada, no âmbito da aplicação da legislação em vigor, sobre a qual a Revista Táxi já tem publicado informações. No sentido de melhor apoiar todos os seus associados e profissionais, a FPT vai apresentar em diversas iniciativas descentralizadas, as várias modalidades de equipamentos com os preços e as condições de cada solução.

No mês de Agosto, a Revista Táxi foi conhecer três modalidades de equipamentos que podem ser instalados nos táxis, bem como o respectivo software.

A marca Taxitronic é o equipamento que tem sido apresentado e que permite a emissão de facturas electrónicas certificadas passando os profissionais e indústrias a poder contar com dispositivos novos que interagem com outros equipamentos electrónicos (impressora/TPA e tablet/smartphone) para cumprir a legislação.

Na primeira modalidade, um tablet/smartphone funciona ligado ao taxímetro TX52 e, como este tem a impressora incorporada, é uma solução mais compacta pelo que ocupa menos espaço.

Na segunda modalidade, o taxímetro TX40 está associado a um tablet/smartphone e a uma pequena impressora, numa solução menos compacta mas perfeitamente funcional para o efeito.

Na terceira modalidade, um veículo que esteja já equipado com um TX30 adquire, caso não possua, uma simples impressora Taxitronic que se associa igualmente a um tablet ou a um smartphone.

Os dispositivos são conectados por Bluetooth, na mais recente tecnologia e software, representando assim um investimento mais moderado do que a aquisição de equipamentos alternativos topo de gama (de excelente performance, saliente-se).

Todas as modalidades deste sistema multifrota podem ser montadas com recurso a um tablet ou a um smartphone com sistema android, que com o seu ecrã táctil é de fácil acesso e manuseabilidade.

As funções que estas soluções Taxitronic apresentam são: taxímetro, emissão de factura electrónica certificada e podem ainda incorporar despacho de serviço e gestão de frotas.

A FPT irá igualmente apresentar uma via alternativa para a emissão da faturação certificada através da utilização de um TPA que para além de permitir o normal pagamento pelo cliente com recurso aos cartões de crédito ou débito tem incluído a possibilidade de emissão de faturas e a geração de ficheiro SAFT para o seu posterior envio à Autoridade Tributária.



TX52



TX40 e impressora



TX30



Dispositivo Bluetooth

OFERTA COMERCIAL EXCLUSIVA PARA TÁXIS

# RENAULT FLUENCE

## VERSÃO TAXI

1.5 dCi 110 cv FAP ECO2 VERSÃO TAXI

14.253 €

## PLUS EQUIPAMENTO

1.5 dCi 110 cv FAP ECO2 EXCLUSIVE

15.384€

## PLUS EQUIPAMENTO & MOTOR

1.6 dCi 130 cv FAP ECO2 EXCLUSIVE

16.238€

ESPAÇO, CONFORTO,  
DESIGN, SEGURANÇA...



\*Valor sujeito a IVA à tarifa em vigor. Imagem não contratual. Oferta limitada ao stock existente.  
Valor calculado com ISV ajustado à atividade de TÁXIS.



DRIVE THE CHANGE



# INSTALAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURA DE APOIO AO SECTOR DO TÁXI

FPT SOLICITA CEDÊNCIA DE TERRENO À CM LISBOA



No dia 1 de Julho realizou-se uma reunião entre a Federação Portuguesa do Táxi e o vereador da Câmara Municipal de Lisboa, engenheiro Fernando Nunes da Silva, altura em que a Federação apresentou uma solicitação de cedência de terreno para instalação de Infra-estrutura de Apoio ao Sector de Transporte em Táxi.

Em contacto posterior, em 8 de Agosto, em resposta ao pedido de contextualização do projecto, a CM Lisboa recebeu a apresentação da FPT.

A Federação Portuguesa do Táxi propõe-se, na sequência do projecto apresentado, “promover, com a necessária colaboração da Câmara Municipal de Lisboa, uma iniciativa tendente à disponibilização dos serviços identificados, associando ainda outros de interesse para o sector táxi”.

Este pólo de funcionalidades integraria: um posto de abastecimento de energias auto, incluindo posições de gasolina, gásóleo, GPL, GNL e carregamento eléctrico

de tipo rápido e semi-rápido, e uma estação de pernoita/carregamento, possibilitando a recolha em local resguardado durante o período de carregamento de longa duração (5 a 7 horas).

As instalações projectadas prevêem a criação de locais de intervenções rápidas, incluindo serviços de pneus/direcção, electricidade, electrónica táxi, lubrificação, bem como de área de comércio/serviços, integrando actividades de comercialização de produtos e acessórios automóvel, particularmente táxi, serviços de mediação de seguros, medicina no trabalho e procuradoria.

Na área social, inclui-se a cafetaria, uma zona de repouso (exclusiva para profissionais), salas de formação e, eventualmente, a Sede da FPT.

Para realização deste projecto, a área total necessária seria de 6 a 7 mil metros quadrados (Áreas de implantação previstas pela análise de diversos postos de abastecimento na cidade de Lisboa) dependendo das características do terreno

(dimensões, frentes, topografia) a afectar da seguinte forma:

- Abastecimento de energias, com cerca de 1.500 metros quadrados (dependendo das características do terreno);
- “Boxes” para serviços rápidos, com cerca de mil metros quadrados, incluindo zona de estacionamento/paragem de proximidade imediata;
- Estação de lavagem, com cerca de 400 metros quadrados;
- Edifício para os restantes serviços, com quatro pisos, (incluindo piso enterrado ou semi-enterrado, para instalações técnicas e recolha/carregamento lento de veículos eléctricos), com cerca de 600 metros quadrados de área de implantação;
- Acessos, circulações, estacionamento à superfície, áreas técnicas (entre 2.500 e 3.500 metros quadrados), dependendo das circulações.

A realização do investimento poderia ser concretizada num prazo de dois ou três anos, com uma primeira fase concentrada no pólo de abastecimento de energias, cuja exploração seria objecto de concessão, integrando a realização das infra-estruturas do espaço.

O valor do contrato de concessão, em conjunto com financiamento bancário de médio/longo prazo deverá ser suficiente para execução do restante investimento (“Boxes” para serviços rápidos e edifício de serviços).

## UM PROJECTO QUE URGE DESENVOLVER

“O táxi é, cada vez mais, um veículo de elevado nível de especialização, quer nos seus aspectos mecânicos quer, fundamentalmente, no equipamento específico das viaturas”, considera a FPT, salientando que “esta evolução não teve, no entanto, paralelo na evolução da infra-estrutura de apoio, que se caracteriza pela sua pouca densidade e dispersão”. A existência de poucos postos de abastecimento GPL, na cidade de Lisboa (identificados, no máximo, uma dezena), a ausência de postos de reabastecimento público de GNL, a pequena quanti-

*Continua na pág. 24*

# AUTO BENFICA

# CITROËN C-ELYSEE

PRONTO PARA TUDO  
PRONTO PARA SI

DESDE **12.700€**  
4.000.000 KM DE TESTES  
ANTES DA PRIMEIRA BANDEIRADA



Situados na Rua Professor Reinaldo dos Santos, nº 15 e 17 em Benfica- Lisboa, a Auto Benfica Concessionário da Marca Citroen desde 1987 já entregou desde Março de 2013 mais de 70 unidades C- ELYSÉE Táxi a profissionais do ramo.

Dizem-nos os nossos clientes que este é o automóvel ideal para um dia a dia profissional. É robusto, confortável, moderno, com um motor 1.6 HDI potente, económico e com uma bagageira espaçosa com um volume de 506 litros. É um automóvel que responde às exigências actuais de consumo, segurança e conforto. Disponível para profissionais por um preço atraente, que o destaca na sua classe.

Venha conhecê-lo a partir de 12.700€ no nosso Stand de Vendas em Benfica e saiba o que temos para lhe oferecer.



**AUTO  
BENFICA**

TELEF.: 21 7712070 | FAX: 21 7784724 | EMAIL: DIRECCAO@AUTOBENFICA.PT

VISITE-NOS NO FACEBOOK

dade de locais de carregamento rápido e semi-rápido para veículos eléctricos e a inexistência de facilidades de carregamento/pernoita adequados ao serviço táxi (reduzidos a lugares de estacionamento em parques comerciais), são razões que impõem a criação de novas estruturas como a que a FPT propõe. Também as limitações na oferta de serviços de manutenção de equipamentos digitais táxi (assegurando a manutenção e reparação/substituição dos equipamentos com tempos de imobilização mínimos) são uma questão que urge resolver.

Como a FPT expôs à edilidade, aquando da formalização do pedido de apoio, “o transporte em táxi constitui, actualmente, nas grandes cidades, uma componente essencial da mobilidade urbana” e, em Lisboa, os cerca de 3.500 táxis activos são

responsáveis por 60 a 70 mil deslocações diárias, em complemento ao transporte colectivo e evitando muitas deslocações em transporte privado.

Nos últimos anos o sector tem registado “importantes evoluções”, que permitem um reforço significativo do seu papel na mobilidade urbana e no sistema de transportes, como “instrumento essencial nas deslocações ponto-a-ponto, de carácter particular ou profissional”.

Estas alterações destacam o aumento da importância das centrais rádio na estruturação da oferta, com introdução de tecnologias que possibilitam a sua gestão activa e a disponibilização de novos serviços, praticados a nível de frotas de dimensão razoável.

Nota-se uma crescente digitalização dos equipamentos táxi, com introdução de novos sistemas de comunicação com

a central, de taxímetros integrados, de sistemas de facturação certificada, de sistemas de pagamento por cartão (crédito e débito), sendo previsível a integração nos sistemas de bilhética dos transportes públicos.

A evolução implica a introdução de novas soluções de motorização no sector, menos poluentes e de custo de exploração tendencialmente inferior (motorização eléctrica) e o crescente interesse pela utilização de soluções de motorização a gás, seja GPL, seja, principalmente, GNL.

“Uma nova estrutura que reúna as vantagens apresentadas pela FPT e apoiada pela CM Lisboa, vai contribuir para a melhoria do serviço de transporte em táxi e das condições de trabalho de profissionais e industriais do sector”, remata o presidente da Federação, Carlos Ramos.

## CELEBRAÇÃO DE NOVOS PROTOCOLOS MILLENNIUM BCP E PSITRÁFEGO EM PARCERIA COM FPT



O Banco Comercial Português, SA, e a FPT celebraram, em 15 de Julho, um protocolo para a disponibilização de produtos e serviços financeiros adequados às necessidades dos seus clientes, através de convites a contratar, directamente ou por intermédio das empresas suas participadas. O Protocolo pretende facilitar aos associados da FPT o acesso a soluções que lhes permitam cumprir as alterações legais e fiscais em vigor e dispor ainda de soluções transaccionais (meios de recebimento, pagamento) e seguros em condições preferenciais que integram pacotes comercializados pelo Millennium BCP. O Protocolo destina-se aos industriais de táxis membros da FPT ou das associações representadas pela FPT que, para solicitar as condições previstas, devem identificar-se perante uma das sucursais do Millennium BCP, mediante a apresentação de comprovativo da qualidade de associado directo ou membro de uma associação federada na FPT.

O Millennium BCP coloca a disposição, através de contas abertas em qualquer uma das suas sucursais, três soluções para Terminais de Pagamento Automático de apoio a sua actividade. Em cada uma das soluções, o Terminal de Pagamento Automático

permite a integração com software de facturação PINGWIN BO, que será contratado directamente junto do respectivo fornecedor, não tendo o Millennium BCP qualquer intervenção nem responsabilidade na sua contratação e manutenção.

O Millennium BCP compromete-se a informar os associados dos novos produtos e serviços que venha a disponibilizar e que considere de interesse para satisfazer as suas necessidades. Dispõe-se também a: colaborar em acções de divulgação dos produtos e serviços financeiros que são objecto do Protocolo e de quaisquer outros produtos bancários de interesse.

Para solicitar a aplicação deste Protocolo de Cooperação, os interessados deverão dirigir-se a uma das sucursais do Millennium BCP onde têm a sua conta domiciliada, fazendo referência a este Protocolo e fazendo prova da sua qualidade de Beneficiário.

### FORMAÇÃO PROFISSIONAL

A FPT protocolou com a empresa Psitráfego, de Santarém, durante o mês de Agosto, a realização de acções de formação profissional na área dos táxis, a nível local, regional e nacional. A empresa, credenciada para o efeito, prestará serviços à FPT para o exercício das funções de formador, nos módulos a definir e a integrar nas acções de formação a desenvolver pela Federação.

Nas condições para a realização das acções de formação incluem-se o número mínimo de 15 formandos.

O protocolo é válido por um ano, renovável por igual período. A Federação Portuguesa do Táxi congratula-se por poder acrescentar à carteira de vantagens disponíveis aos seus associados mais estas duas importantes parcerias. As versões integrais dos protocolos podem ser consultadas na FPT.



## GREVE GERAL

A Federação Portuguesa do Táxi tornou público o apoio à greve geral de trabalhadores, convocada para dia 27 de Junho.

A FPT manifestou a sua solidariedade com Portugal e considerou “um dever patriótico contribuir para derrotar as actuais opções do governo que estão a levar à ruína um povo e o seu País”.

A FPT apelou aos associados e empresários do sector que manifestassem a sua indignação, colocando uma fita preta na antena de cada táxi.



## RENOVAÇÃO DA CARTA DE CONDUÇÃO

Os serviços de apoio aos associados (motoristas de táxi ou não) tratam de todo o processo de renovação da carta de condução (de qualquer categoria, alteração de morada, averbamento do grupo 2, etc.).

“Os interessados podem dirigir-se à FPT para o efeito”, informa a Direcção da FPT, que salienta que, para renovar a carta de condução, é necessário fazer um exame psicotécnico e ter um atestado médico. Os associados podem trazer esta documentação previamente e os serviços reúnem todo o processo, fazendo a entrega

no IMT, ou podem fazer o exame psicotécnico nas instalações da FPT em Lisboa, marcando previamente, tratando também do atestado médico (sem marcação prévia).

Nas Delegações também podem ser feitas marcações para exames psicotécnicos e atestados médicos. Todas as delegações fazem a respectiva entrega dos processos no IMT.

Para mais informações, como consulta de preços e outras, os associados interessados devem entrar em contacto com a Sede e as Delegações da FPT.

## SISTEMA DE DETECÇÃO DE MATRÍCULAS EM LISBOA

VEREADOR ATRIBUI ATRASO À COMISSÃO DE DADOS

Em 1 de Julho, o vereador da Mobilidade da Câmara de Lisboa, Fernando Nunes da Silva, afirmou não entender como pode a Comissão Nacional de Protecção de Dados demorar tanto tempo a aprovar o sistema automático de detecção de matrículas para a cidade, já que é igual ao das antigas SCUT.

O sistema de detecção de matrículas tem como objectivo tornar mais eficaz a fiscalização aos veículos quanto ao cumprimento da determinação camarária que impôs a ZER (Zona de Emissões Reduzidas), que estipula que, desde o dia 1 de Abril de 2011, os veículos anteriores a 1992 têm restrições à circulação em Lisboa, no seguimento da implementação da ZER 2, criada pela Câmara com o objectivo de melhorar a qualidade do ar. Também as viaturas anteriores a 1996 estão impedidas de circular

no eixo Baixa/Avenida da Liberdade (ZER 1), onde desde Julho de 2011 a limitação já vigorava para carros sem catalisador. De fora destas restrições ficaram os táxis e os autocarros, que têm um período alargado para fazerem as modificações técnicas que os permitam circular nas zonas de emissões reduzidas.

Em Março, o vereador disse à Lusa que, para a aquisição e instalação desse sistema, a CML estava a aguardar a aprovação da Comissão.

O autarca explicou que 01 de Julho de 2013 foi a data acordada com a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) de Lisboa e Vale do Tejo, com a qual a Câmara Municipal de Lisboa tem um protocolo, firmado no âmbito de directivas comunitárias na área do Ambiente transpostas para Portugal.



“Eu defendo e acho que é absolutamente necessário termos uma Comissão de Protecção de Dados. Agora, é preciso as pessoas terem um bocadinho noção do bom senso e das suas responsabilidades”, disse o vereador, quanto à demora. De acordo com Nunes da Silva, este sistema utiliza “o mesmo tipo de máquinas, o mesmo tipo de protocolos e o mesmo tipo de ligação entre a entidade que implementa o sistema, a polícia e a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, ou o IMT”.

“É exactamente a mesma coisa, não inventámos nada, e isso é extremamente claro no dossiê que entregámos. A partir daqui não consigo entender. Se têm dúvidas, façam favor de as colocar porque nós estamos disponíveis” para esclarecê-las, sublinhou.

**SEAT**



# NOVO SEAT TOLEDO TAXI

## TUDO O QUE PRECISA

ENJOYNEERING

O Novo SEAT Toledo dá-lhe tudo o que precisa. Super equipada de série, económico, espaçoso, com 550 litros de capacidade de carga e com condições de financiamento únicas. Descubra-o no seu Concessionário SEAT.



[YouTube .COM/SEATPORTUGAL](https://www.youtube.com/SEATPORTUGAL)

[f .COM/SEATPORTUGAL](https://www.facebook.com/SEATPORTUGAL)

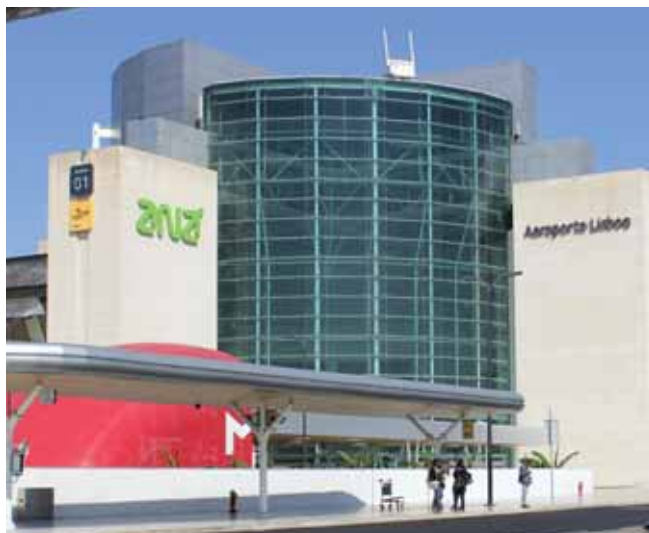
[SEAT.PT](http://SEAT.PT)

SEAT  
recomenda **Castrol**  
**EDGE**

Consumo médio combinado de 3,9l/100km. Emissões de CO<sub>2</sub> de 104g/Km para SEAT Toledo 1.6TDI CR 105Cv Ecotimote. A imagem pode não corresponder à versão comunicada.

# METRO ATÉ AO AEROPORTO PREJUDICA NEGÓCIO DOS TÁXIS

QUEBRA AINDA NÃO ESTÁ QUANTIFICADA



No mês de Julho passou um ano sobre a chegada do Metro ao Aeroporto de Lisboa. Em 17 de Julho de 2012 foi inaugurado o troço que liga o Aeroporto à linha do Metropolitano da capital. Os motoristas de táxi afirmam que o negócio foi prejudicado, salientando embora que o serviço “é bom para os passageiros”. As perdas ainda não estão contabilizadas.

O troço inaugurado em 2012, na linha vermelha, é composto pelas estações do Aeroporto, Encarnação e Moscavide, que

ligam o Metro à Gare do Oriente. Tem uma extensão de cerca de 3,3 quilómetros e implicou um investimento na ordem dos 218 milhões de euros.

Até Maio de 2013, e segundo os dados do Metro de Lisboa, o troço Oriente-Aeroporto, inaugurado a 17 de Julho de 2012, teve quase 10 milhões de passageiros. A estação de metro do Aeroporto de Lisboa já recebeu mais de dois milhões de passageiros.

Fernando Carneiro, assessor da direcção da Federação Portuguesa do Táxi, ouvido pela Lusa, considerou que o negócio foi afectado pela entrada em funcionamento do Metro até ao Aeroporto, embora, tenha confirmado que esta quebra no negócio não esteja quantificada. “Sem dúvida que prejudicou o negócio do táxi”, afirmou, acrescentando, contudo, que “não há um levantamento” feito sobre o impacto que o Metro teve no negócio. Há apenas, disse, “o sentimento”, com base nas reuniões e nas conversas em Assembleia, de que aquele transporte público “levou clientes”.

O responsável contou à Lusa que tem ouvido, sobretudo de profissionais que vivem “do outro lado do rio, em Almada, no Barreiro, na Quinta do Conde, no Lavradio, que, depois de o metro ter chegado à Portela, os três serviços que faziam por semana, em média, ficaram mais espaçados no tempo.

Agora, disse, quem chega de barco da margem sul, seja ao Cais do Sodré, seja ao Terreiro do Paço, apanha o Metro e não um táxi. Mas reconheceu que “o Metro é bom para os cidadãos”.

## Curiosidades e Efemérides

SABIA QUE...

SABIA QUE NO DIA 9 DE AGOSTO DE 2002 COMEÇOU A CIRCULAR O PRIMEIRO TÁXI COM A “LANTERNA ANTIFRAUDE”?

Na altura, a Agência Lusa noticiou que a ANTRAL e a Federação Portuguesa do Táxi consideraram que dificilmente o novo equipamento estaria pronto e colocado nos táxis até ao final do ano.

Na época foram montadas as “primeiras lanternas que identificam a tarifa aplicada no exterior dos táxis e que informam quando o taxista está a ser alvo de ameaças ou tentativas de roubo”. A lanterna que passou a ser usada desde então, com formato rectangular de cor branca ou marfim, indica o concelho a que pertence e está colocada por baixo da palavra “TÁXI”. “O novo aparelho vai ter de um lado uma luz verde, que quando acesa indica que o táxi está livre, e do outro um número que designa a tarifa aplicada”, dizia a notícia, lembrando também as questões de segurança que o novo dispositivo trouxe aos táxis.

Na altura a Lusa avançava que na Grande Lisboa existiam “apenas cinco centros de montagem para equipar os pelos menos cinco mil táxis existentes”. A Agência fazia as contas e apresentava que “50 novas lanternas têm de ser montadas por dia (dez por cada centro)”, e sublinhava que no momento “a média é de cinco por cada centro” o que dificultava o cumprimento da lei.



# SEGUROS DE TÁXIS - NOVIDADES

**A** Luso Atlântica - Corretor de Seguros S.A. assumiu a gestão da carteira de seguros da Zurich Insurance, plc - linha Táxi Seguro – por acordo com esta seguradora.

A Luso Atlântica é o segundo maior corretor de seguros a operar em Portugal de acordo com o ranking publicado pela entidade de supervisão, o I.S.P. – Instituto de Seguros de Portugal.

A Zurich, a Luso Atlântica e a Federação Portuguesa do Táxi juntaram-se para garantir a todos os industriais de táxis uma solução seguradora adequada, equilibrada e duradoura que merecerá a sua preferência.

A Luso Atlântica conta com uma equipa de técnicos qualificados e com larga experiência nas várias vertentes dos seguros da indústria de táxis. É uma equipa única a nível nacional, com mais de 20 anos de dedicação integral às necessidades dos industriais do sector.



**Lisboa:** Rua Silva Albuquerque, 17 A • 1700-360 Lisboa • Tel: Daniel Leal – 211 149 403 | Marco Rafael – 211 149 487 | Silva Tavares – 211 149 488 | Tiago Durão – 211 149 490

**Porto:** Rua Campo Alegre, 1306 C – Edifício Botânico • 4500-174 Porto • Tel: Cláudia Pinto - 220 027 737

**Coimbra:** Aga – Mediação de Seguros, Lda. – Av. Emídio Navarro, 90 – 1.º C • 3000-151 Coimbra • Tel: Diana Carvalho - 239 825 081

**Portimão:** Edifício Eclipse – Rotunda Salgueiro Maia. Lote 53 – Loja D • 8500-347 Portimão Tel: Rui Alves/Paulo Brás - 282 425 560

## DOS CONTRATOS DE TRABALHO... A PRAZO (A TERMO)

**P**reciso de um motorista para fazer face ao excedente de trabalho no Verão. Preciso de um trabalhador para substituir um outro que está de "baixa médica"...

**Posso contratar? Como devo fazê-lo?**

Certamente já teve alguma destas dúvidas ou outras semelhantes. Este texto pretende dar algumas respostas às incertezas que suscitam os contratos a termo certo (o mesmo é dizer os contratos a prazo) e que são correntes no dia-a-dia dos associados. Ou seja estamos a referir os contratos que são celebrados por um determinado tempo e que findo esse prazo, se não houver renovação, caducam (extinguem-se).

Tais contratos constituem uma excepção ao regime geral do contrato de trabalho sem termo (aos chamados trabalhadores efectivos) e a lei exige que os mesmos sejam **escritos**, para expressar e garantir, nomeadamente, os interesses do empregador (por exemplo os deveres do trabalhador, prazo do contrato, horário de trabalho, subsídio de férias, subsídio de alimentação do trabalhador, etc).

Assim, sempre que houver uma **necessidade temporária da empresa** é possível contratar alguém a termo certo ("a prazo"), pelo prazo que durar a necessidade temporária, devendo a mesma ser obrigatoriamente indicada e explicada no contrato, podendo acontecer que tenha que ser provada pela entidade empregadora. Deve haver um especial cuidado na celebração deste tipo de contratos pois a lei como que enumera alguns exemplos de necessidades temporárias, podendo, porém, ser indicados outros motivos, sempre desde que justificados.

É ainda possível contratar alguém a prazo que esteja à procura do primeiro emprego, que seja desempregado de longa duração ou

para, por exemplo, no nosso caso, é a nossa opinião, a introdução de uma viatura adicional na actividade.

O contrato deve indicar a sua duração e **pode ser renovado até três vezes**, desde que à data da renovação se mantenha a mesma justificação ou uma outra considerada válida. De todo o modo, a duração do contrato não pode exceder: os 18 meses, quando se tratar de pessoa à procura de primeiro emprego; os 2 anos, no caso de lançamento de uma nova actividade de duração incerta, bem como o caso da introdução da nova viatura; os 3 anos nos restantes casos.

Refira-se, no entanto que, além dos prazos e renovações acima indicados, os contratos poderão ser objecto de duas renovações extraordinárias, dado o regime temporário em vigor.

Para que o contrato termine, ou seja caduque, tendo havido ou não renovação, é exigido que o empregador comunique, por escrito, tal vontade, ao trabalhador, com 15 dias de antecedência ao seu fim.

Não esquecer que a cessação do contrato de trabalho a termo, por motivo não atribuível ao trabalhador, **impede nova admissão** de um outro trabalhador através de contrato de trabalho a termo ou de contrato de prestação de serviços ("recibos verdes") para o mesmo objectivo. Além disso, até 30 dias após a cessação do contrato, o trabalhador que se encontrava a ocupar o posto de trabalho tem, em igualdade de condições, **preferência** na celebração de contrato sem termo (como efectivo) para o mesmo lugar.

Toda esta informação não dispensa que o associado se informe nos serviços da Federação Portuguesa do Táxi (Sede e Delegações) para obter o contrato de trabalho que melhor se adequa ao seu caso.

*João Cordeiro, FPT Coimbra*

# 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 Modelo 15 do IMT;
2. Certidão do Registo Comercial actualizada;
3. Cópia do B.I. dos gerentes;
4. Cópia do número de contribuinte da empresa;
5. Pagamento de 70 euros;
6. 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 4, 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) cópias do(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.

## FPT AGENDA

### 18 DE JUNHO

Carlos Lima, da Delegação Norte, no Júri Tripartido Exames Protáxiso, Porto.

### 24 DE JUNHO

Retalis celebrou o seu aniversário.

### 27 DE JUNHO

Greve Geral.

### 23 DE JULHO

Audiência na Assembleia da República para apresentação das questões mais urgentes para o sector, nomeadamente, o transporte de doentes não urgentes, a caderneta de horários e o transporte de crianças.

### 27 DE JULHO

Eleições na FPT para os novos Corpos Sociais – Assembleia-Geral Eleitoral.

### 8 DE AGOSTO

Assinatura do Protocolo entre a CM Lisboa, a FPT e a Antral, para apoio à troca de táxis antigos por táxis eléctricos, no Paços do Concelho.

### 12 DE AGOSTO

Reunião na Câmara Municipal de Cabeceiras de Basto com o autarca, sendo ouvidos os industriais e representantes do sector sobre a problemática do transporte em táxi na freguesia e concelho, no que diz respeito aos regimes de estacionamento, alterações ao regulamento do transporte em táxi e reorganização administrativa do território das freguesias do concelho de Cabeceiras de Basto.

### 11 DE SETEMBRO

Cerimónia de Tomada de Posse dos Novos Corpos Sociais da FPT e reunião dos novos Órgãos da Federação.

### 16 A 22 DE SETEMBRO

Semana Europeia da Mobilidade.

### 22 DE SETEMBRO

14º Dia Europeu sem Carros.

### 26 DE SETEMBRO

Radio Táxis Almada celebrou o seu aniversário.

### 29 DE SETEMBRO

Eleições Autárquicas.

### 23 DE OUTUBRO

Politáxis celebra o seu aniversário.

### 26 DE OUTUBRO

Eleições na Autocoope.

### 25 DE NOVEMBRO

Cooperativa Radiotáxis do Porto celebra o seu aniversário.

### 3 DE DEZEMBRO

Aniversário da Federação Portuguesa do Táxi.

## OBITUÁRIO



No dia 16 de Junho de 2013 faleceu o associado Joaquim da Silva Sá, natural de Nogueira da Rejedoura.



No dia 2 de Fevereiro de 2013 faleceu o associado Manuel Ricarte, natural de Aveiro.



No dia 26 de Abril de 2013 faleceu o associado António da Silva Carvalho, natural de Manteigas. Repetimos a publicação do óbito deste associado, com o nosso pedido de desculpas à sua família, pelo lapso publicado na edição anterior quanto à data do seu falecimento.

**ÀS FAMÍLIAS ENLUTADAS,  
A FEDERAÇÃO PORTUGUESA  
DO TÁXI APRESENTA AS SENTIDAS  
CONDOLÊNCIAS.**

### SEDE

Estrada Paço do Lumiar,  
Lote R-2, Loja A  
1600-543 LISBOA  
Tel.: 21 711 28 70  
Fax: 21 711 28 79  
sede@fptaxi.pt

### DELEGAÇÃO NORTE

Rua Júlio Lourenço Pinto,  
N.º 124  
4150-004 PORTO  
Tel.: 223 722 900  
Fax: 223 722 899  
del.norte@fptaxi.pt

### DELEGAÇÃO CENTRO

Avª Fernão de Magalhães,  
N.º 481 – 1º A  
3000-177 COIMBRA  
Tel.: 239 840 057/8  
Fax: 239 840 059  
del.centro@fptaxi.pt

### DELEGAÇÃO SUL

Rua Coronel António Santos Fonseca,  
Lt. 23, R/C Dto.  
8000 Faro  
Tel.: 289 878 102  
Fax: 289 878 104  
del.sul@fptaxi.pt

# 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 de prática simulada

### 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

### 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 por qualquer médico no exercício da sua actividade; 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

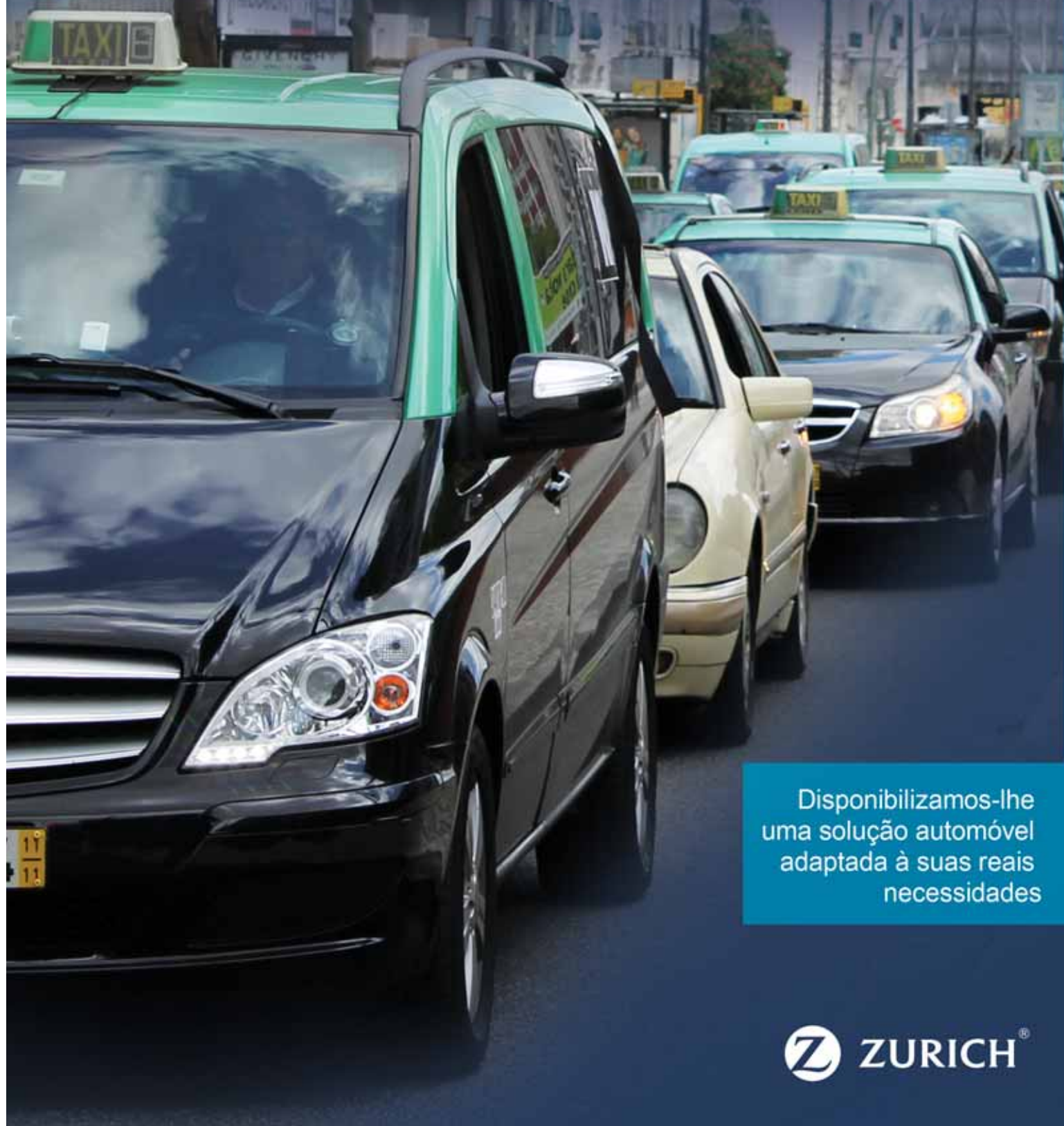
Contactos: Departamento de Formação da FPT || Estrada do Paço do Lumiar, Lote R2 – Loja A, 1600-543 Lisboa,  
Telefone: 217 112 870 – Fax: 217 122 879

## 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 táxi.



Disponibilizamos-lhe  
uma solução automóvel  
adaptada à suas reais  
necessidades

 **ZURICH**<sup>®</sup>