

# TÁXI

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

61

## EXEMPLO CATALÃO

FPT EM ACÇÃO  
NO TERRENO



# ESCOLHA O CAMINHO CERTO! JUNTE-SE À FAMÍLIA COOPTÁXIS

## A MAIOR COOPERATIVA DE TÁXIS DA EUROPA



### TEMPO DE RESPOSTA

Para uma resposta rápida, o nosso sistema permite obter, em todos os momentos, a localização de cada um dos táxis, e o seu estado. Isto só é possível porque possuímos a mais recente tecnologia de comunicação GPRS e de localização GPS, para que possa tirar o máximo de cada uma das soluções.



### TECNOLOGIA AVANÇADA

Disponibilizamos meios automáticos de pedir um táxi (sem necessidade de operadora) através da tecla direta, pelo nosso website, por SMS ou através de smartphones (APP Taxiclick, com mais de 20.000 táxis associados em Portugal e na Europa)



### QUALIDADE DO SERVIÇO

Fazemos uma forte aposta na qualidade e variedade do nosso serviço de modo a proporcionar aos nossos motoristas a maior eficiência, com economia significativa de tempo e de custos aumentado a sua competitividade.



### GESTÃO DE FROTA

O gestão de frotas utiliza 5 programas de software sofisticados, independentes mas complementares. Este sistema permite obter, em todos os momentos, a localização de cada um dos táxis, e o seu estado (livre/ocupado).



### CALL CENTERS

A Cooptaxis fornece serviços de call center a várias centrais de táxis do país que asseguram resposta 24 horas por dia, 365 dias por ano: Lisboa, Loures, Odivelas, Seixal, Almada, Portimão, Faro, Loulé, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António.

[www.cooptaxis.pt](http://www.cooptaxis.pt)



**+ de 2000 profissionais. Todos os dias! O dia todo!**



Carlos Ramos

## O SECTOR DO TÁXI CONTINUA FORTE

Os meses das “férias do Verão” trouxeram à FPT e ao Sector do Táxi algumas novidades que a Federação anunciou no seu site institucional e que agora explica nesta edição da Revista Táxi. A dinâmica informativa da FPT passa a dois tempos, pelo site e pela Revista, porque se completam e levam mais longe, em cada plataforma, as notícias que interessam, não só aos associados como a todo o Sector.

A Revista Táxi viajou até Barcelona com a Federação, para trazer aos associados informações sobre as principais vantagens do sistema tarifário e da escala de paragens semanais que são praticados na capital catalã. No STAC, sindicato do Sector na cidade condal, a Federação trocou novidades e experiências, no âmbito do que tem sido o trabalho conjunto dos vários membros da Confederação Europeia do Táxi, nomeadamente no que diz respeito à actuação do Sector face à Uber e às irregularidades com que tem assolado toda a Europa.

Na imprensa, o Sector do Táxi tem uma imagem a defender.

A par dos artigos publicados sobre os “tuk tuk” e outros operadores de turismo que concorrem ilegalmente com os táxis, o Sector tem sido alvo de notícias, nem sempre pelos melhores motivos. Prevaricadores, há-os em todo o lado, infelizmente. Mas o nosso Sector tem que saber defender a sua imagem, com mais qualidade, com mais formação, com cada vez maior proximidade com os passageiros, numa relação de plena confiança.

São esses valores que definirão a nossa posição no mercado, face à invasão da Uber e à concorrência desleal de tantos operadores turísticos. Continuamos activos e a Federação não desarma na defesa dos direitos dos seus associados e dos profissionais do Sector em geral. Em Lisboa surge bom exemplo de diálogo com a autarquia e com o Poder.

Na CM Lisboa somos ouvidos e a autarquia interessa-se por conhecer a realidade do Sector, como o evidenciou a visita do director municipal de mobilidade e transportes da capital à FPT e às centrais de táxi.

Graças ao diálogo e trabalho que a FPT desenvolveu junto dos Grupos Parlamentares, os partidos políticos com assento parlamentar questionaram o Governo sobre a situação actual.

O Sector e o País exigem rigor e crescente capacidade para mostrar as qualidades do transporte em táxi, que outros operadores e concorrentes não podem e não conseguem apresentar, por não estarem habilitados para tal.

A fasquia eleva-se mas o Sector continua forte. Apostamos no diálogo com as entidades oficiais e no trabalho que deve ser continuado entre nós.

Estamos na primeira linha da recepção aos turistas e visitantes que procuram em Portugal conforto, qualidade, segurança e o serviço personalizado que só os táxis são capazes de oferecer. Somos também, essencialmente, o transporte que evidencia o estado do País inteiro, porque estamos nas localidades mais recônditas, um pouco por todo o lado, junto dos cidadãos. Servimos os portugueses e os visitantes estrangeiros mas não aceitamos que direitos conquistados com tanto esforço sejam servidos de bandeja a concorrentes que não respeitam as regras de equidade do mercado.

Pela força do Sector do Táxi, a nossa luta não pode parar!

### ÍNDICE

- 04** NOTÍCIAS
- 06** LEGISLAÇÃO
- 08** FEDERAÇÃO
- 10** LISBOA
- 12** PAÍS REAL
- 14** ACTUALIDADE
- 22** AR DO SUL
- 23** VENTO NORTE
- 24** AMBIENTE
- 25** OPINIÃO
- 26** REPORTAGEM

### 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 **NÚCLEO DE PORTIMÃO** Urbanização Vista Mar e Serra, Lote 24 1º Esq, 8500-783 Portimão **TELF** 961 939 083 **E-MAIL** dnucc.portimao@fptaxi.pt **EDITOR** Rafael Vicente **FOTOGRAFIA** Rafael Vicente **PAGINAÇÃO E GRAFISMO** Altodesign, Design Gráfico e Webdesign, Ida **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

# FPT RECUSA EXCLUSÃO

## POSIÇÃO SOBRE O ANTEPROJECTO DE REGIME JURÍDICO DO SISTEMA DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

A Federação Portuguesa do Táxi, analisou o Anteprojecto de Regime Jurídico do Sistema de Serviço Público de Transporte de Passageiros, actualmente em consulta pública, e manifesta-se contra o “total afastamento do regime em análise do transporte público efectuado em táxi”.

No “repúdio” em relação ao afastamento do transporte em táxi, a FPT reafirma que “o táxi faz parte integrante do transporte público rodoviário na modalidade de transportes ocasionais, tal como definido na lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres e no DL 251/98, diploma que regula o acesso e organização da actividade de transporte público de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros”.

Para a Federação a exclusão desta modalidade de transporte público da abrangência daquele diploma em apreço, “não se entende”, considera Carlos Ramos, presidente da Direcção da FPT, que rejeita “liminarmente o princípio da exclusão da indústria do táxi do futuro Regime Jurídico do Sistema de Serviço Público de Transporte de Passageiros”, uma vez que considera que “não é aceitável ou sequer compreensível que o Estado actue a pretexto de uma definição de regras de acesso e exercício de actividade com destino público e exclua um dos intervenientes”.

Os industriais do Sector do Táxi também devem e querem fazer parte integrante dessa pretendida melhoria da exploração do serviço público de transporte de passageiros e da melhoria da satisfação das necessidades dos cidadãos. “É, aliás, incontestado que no interior do país o transporte público de passageiros mais eficaz e, em alguns casos, até o único, é o transporte em táxi”, alerta o presidente da FPT, que acrescenta que é “indiscu-



tível que no interior o táxi será decisivo para conseguir obter-se o pretendido equilíbrio na gestão dos serviços com o uso eficiente dos recursos públicos”. Para a FPT, no projecto em análise defende-se o princípio da equidade de oportunidades dos cidadãos no acesso aos sistemas públicos de transporte de passageiros que dele necessitem e “a exclusão do transporte em táxi constitui a primeira violação de tal princípio” e que “não se vislumbra razão para tal exclusão”.

A Federação apoia um sistema de transporte de passageiros flexível como forma de responder às necessidades de mobilidade das populações, sobretudo em zonas de baixa densidade populacional, sustentando que “não existirá forma de pôr em prática essa modalidade e de responder de forma adequada aos objectivos que não seja contando também com o transporte em táxi nesse planeamento”.

O presidente Carlos Ramos acrescenta ainda que “a utilização das centrais rádio, com alcance geográfico nacional, constitui uma mais-valia associada ao transporte em táxi, que torna este tipo de transporte um transporte inteligente e eficiente quer para os industriais, quer para os passageiros”.

“É manifestamente inadmissível a exclusão do transporte em táxi do futuro Regime Jurídico do Sistema de Serviço Público de Transporte de Passageiros”, acusa o Presidente da FPT, considerando que “não foi possível descortinar no texto do anteprojecto, designadamente da exposição, os motivos ou qualquer argumento ou fundamento que justifique a exclusão”.

**Do Anteprojecto de Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros** em análise e sobre o qual a FPT já anunciou a sua posição, enviando para o efeito ofícios ao primeiro-ministro



e ao ministro da Economia, a Revista Táxi destaca os artigos e respectivas alíneas em que está prevista a exclusão dos táxis, que a Federação “repudia”.

**No artigo 2.º, no que respeita ao âmbito, propõe-se:**

“1. O presente diploma aplica-se às autoridades de transportes e aos operadores de serviço público que se dedicam à exploração do serviço público de transporte de passageiros nos modos de transporte a que se refere o artigo 1.º.

2. Ficam excluídos do âmbito de aplicação do presente diploma:

a) O serviço público de transporte de passageiros com carácter histórico e de âmbito turístico;

b) O serviço público de transporte de passageiros abrangidos por legislação específica, designadamente:

i. O transporte em táxi, de acordo com o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto;

ii. O transporte coletivo de crianças, de acordo com a Lei n.º 13/2006, de 17 de abril;

iii. Os serviços de transporte ocasionais e regulares especializados, previstos no Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro.”

**A FPT manifestou a sua total discordância face ao que se propôs, uma vez que defende que o Sector do Táxi não pode ser arreado de tão importante regime jurídico. ●**



## PARTIDO SOCIALISTA QUESTIONA GOVERNO SOBRE ACTIVIDADE DE TRANSPORTES EM TÁXI

O deputado Rui Paulo Figueiredo, Coordenador do Grupo Parlamentar do PS na Comissão de Economia e Obras Públicas, e os deputados socialistas Fernando Serrasqueiro e Paulo Ribeiro de Campos foram os autores de um conjunto de perguntas submetidas ao Governo sobre o actual panorama da actividade profissional de transportes em Táxi.

As questões apresentadas pelo Grupo Parlamentar do PS foram colocadas no dia 6 de Agosto último.

O Governo, através do Ministério da Economia, é assim instado pelo Grupo Parlamentar do Partido Socialista a responder às questões que surgem dos últimos contactos que a Federação Portuguesa do Táxi manteve com os representantes dos vários grupos parlamentares durante este trimestre, nomeadamente com o do Partido Socialista.

A preocupação quanto à oferta e à procura no Sector é um tema fulcral e o PS interroga o Governo sobre que medidas estão a ser preparadas para fazer face às crescentes dificuldades dos profissionais do táxi.

Aquele Grupo Parlamentar questiona sobre se é necessário um reforço à actual legislação, face à concorrência desleal, no que respeita à suspensão da actividade proposta pela FPT. O transporte de crianças e de doentes não urgentes foi outro dos temas abordados, sendo o Governo questionado sobre as alterações à legislação nesta áreas.

A regulamentação das praças de táxi do Aeroporto e do Porto de Lisboa também foi focada quanto à possível intervenção do Governo, assim como, quanto às preocupações ambientais, o PS questiona sobre se está pensada alguma proposta para implementar, em todo o país, um protocolo de adesão a energias limpas, por parte das entidades do Sector.

Leia mais na próxima edição da Revista Táxi! ●

# ALTERAÇÃO AO REGIME LEGAL DA PRESTAÇÃO E CUIDADOS DE SAÚDE NO TRABALHO

ESCLARECIMENTO AOS ASSOCIADOS E PROFISSIONAIS DO SECTOR SOBRE A ALTERAÇÃO AO REGIME LEGAL DA PRESTAÇÃO E CUIDADOS DE SAÚDE NO TRABALHO.



Em finais de Junho de 2014 entrou em vigor a Portaria n.º 112/2014, que veio introduzir alterações no regime legal da Saúde no Trabalho. Gerou-se polémica face à posição negativa da Ordem dos Médicos.

Face ao facto de a generalidade dos associados da Federação Portuguesa do Táxi ser constituída por microempresas (que empregam menos de 10 trabalhadores) e por trabalhadores independentes, que constituem os industriais que exercem a actividade por conta, a FPT, com base numa apreciação do seu Gabinete Jurídico, explica aos associados os contornos práticos sobre o assunto.

Reforça-se a obrigação da entidade patronal de assegurar aos trabalhadores as condições de segurança, higiene e saúde no trabalho, garantindo a organização e funcionamento desses serviços, sendo tal omissão sancionada como contra-ordena-

ção laboral. Estas obrigações também se aplicam ao trabalhador por conta própria, isto é, no caso, ao industrial.

No regime implementado pela Lei n.º 102/2009 e anteriormente pela Lei n.º 35/2004, os serviços de Saúde no Trabalho eram da responsabilidade de um médico do trabalho, sendo constituídos por exames médicos na admissão/início de funções para obtenção da ficha de aptidão e exames periódicos com regularidade em função da idade.

Essas obrigações determinaram a necessidade de obter protocolos com várias entidades para minimizar os custos e maximizar a eficiência.

Com a aprovação e entrada em vigor, permite a lei que esses serviços no âmbito da saúde no trabalho, que denomina de prestação de cuidados de saúde primários do trabalho, sejam agora efectuados através dos Agrupamentos de Centros

de Saúde do Serviço Nacional de saúde, mediante o pagamento das respectivas taxas moderadoras aplicáveis.

Estes serviços de saúde no trabalho estão disponíveis nos centros de saúde para os trabalhadores independentes e empregados de microempresas que não exerçam actividade de risco elevado, o que não é o caso da actividade do transporte em táxi. Para tanto bastará que cada potencial utente (trabalhador independente ou empregador) solicite tal prestação de cuidados através de modelo aprovado, entregando-o no centro de saúde da sua residência ou sede onde o trabalhador esteja inscrito. Essa entrega tanto pode ser efectuada em papel junto dos serviços como pode ser remetida via internet.

A FPT realça ainda que “esta alteração não colide com o regime das obrigações legais na área da Segurança e Higiene no Trabalho, que se mantém”. ●

## RECUSA DO TRABALHADOR EM FREQUENTAR UMA ACÇÃO DE FORMAÇÃO PROFISSIONAL O QUE PREVÊ O CÓDIGO DO TRABALHO



A FPT, respondendo às dúvidas que alguns empresários têm manifestado sobre a obrigatoriedade dos trabalhadores frequentarem acções de formação profissional, destaca que, a recusa pelo trabalhador de frequentar uma acção de formação profissional no âmbito do exercício das suas funções laborais pode ser motivo para a aplicação de sanção disciplinar. A participação em acção de formação faz parte das obrigações do

trabalhador de acordo com a alínea d), do n.º 1, do art.º 128º do Código do Trabalho, como seguidamente se cita, sobre os deveres do trabalhador: “sem prejuízo de outras obrigações, o trabalhador deve: d) Participar de modo diligente em acções de formação profissional que lhe sejam proporcionadas pelo empregador”. O empregador pode, em caso de desrespeito pelo trabalhador das suas obrigações, exercer o seu poder disciplinar através das

seguintes sanções (de acordo com o art.º 328 do Código do Trabalho): a) Repreensão; b) Repreensão registada; c) Sanção pecuniária; d) Perda de dias de férias; e) Suspensão do trabalho com perda de retribuição e de antiguidade; f) Despedimento sem indemnização ou compensação.

A sanção disciplinar aplicada deve ser proporcional à gravidade da infracção. ●

## CONTRATO DE TRABALHO OU CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS?

### ENQUADRAMENTO JURÍDICO PARA AS FUNÇÕES DE MOTORISTA DE TÁXI.



A Federação tem sido questionada pelos seus associados sobre a possibilidade de, para o exercício das funções de motorista de táxi, contratar motorista sob o regime do contrato de prestação de serviços, vulgarmente associado aos “recibos verdes” ou contratar motorista sob o regime do contrato de trabalho. A FPT divulga a sua posição face ao que se encontra em vigor. Segundo sublinha o Gabinete Jurídico da Federação, o contrato prestação de serviços é, na sua definição legal, o contrato pelo qual uma das partes (prestador) se obriga a proporcionar à outra um certo resultado do seu trabalho, com ou sem remuneração.

O contrato de trabalho é, na sua definição legal, o contrato pelo que uma das partes se obriga, mediante retribuição, a prestar a sua actividade no âmbito da organização e sob autoridade da outra parte. É relativamente simples, no plano teórico, a distinção entre contrato de trabalho e prestação de serviços, pois no contrato de trabalho está em causa uma actividade e, na prestação de serviços, a obtenção de determinado resultado. Será assim o relacionamento entre as partes – a subordinação ou a autonomia – que permite atingir aquela distinção.

É antiga a discussão sobre o que, nas situações de facto, distingue a conclusão pela verificação de um contrato de trabalho ou de prestação de serviços.

“Se se pretender do motorista a prestação de uma actividade, que embora desenvolvida com autonomia, é prestada com os meios que lhe são fornecidos pelo empregador e mantendo este o poder de direcção, isto é de poder de ditar ordens e instruções, então teremos um contrato de trabalho”, explica a Federação, que acrescenta que “se, pelo contrário, o que motivar a contratação for a finalidade de obtenção de determinado resultado, a desenvolver pelo motorista, com autonomia técnica e, na maior parte das vezes, autonomia de meios, então teremos um contrato de prestação de serviços”.

No entanto, a realidade actual demonstra “cada vez mais” que coexistem situações híbridas, com elementos dos dois tipos de contrato e em que a distinção e qualificação é muitas vezes difícil, implicando o escrutínio do quotidiano e dos circunstancialismos de facto em que a actividade é desenvolvida no dia-a-dia.

Deverão ser tidos em consideração outros aspectos relevantes da actividade, designadamente a propriedade dos instrumentos de trabalho, por quem corre o risco empresarial e da actividade, o carácter continuado da actividade e o regime de faltas e se existe inserção em estrutura organizativa, entre outros.

Para o caso concreto dos motoristas de táxi, em qualquer situação, quer a viatura, quer o alvará, quer a licença são da propriedade e da titularidade do empregador, pelo que se verifica que um dos elementos de facto - a propriedade dos meios e instrumentos que permitem o desenvolvimento da actividade - está concentrada no empregador.

Este facto conduz também a que o risco do negócio e da actividade esteja totalmente do lado do empregador, que responde directamente pelo negócio e pela actividade, seja ao nível fiscal e de segurança social, civil e até, em muitas situações, ao nível contra-ordenacional.

Nas situações conhecidas verifica-se uma continuidade na prestação, ou seja, não estamos perante a prestação de actividade em apenas meia dúzia de dias ou de forma isolada.

É uma evidência que, em muitas situações conhecidas, o motorista desenvolve a sua actividade com total autonomia, muitas das vezes até em dias, horários e termos que não são previamente conhecidos do empregador mas esse facto por si é “absolutamente insuficiente” para caracterizar ou defender a existência de um contrato de prestação de serviços, pelo que e efectivamente para se considerar a existência de subordinação jurídica - elemento caracterizador do contrato de trabalho - basta que o empregador tenha a possibilidade de intervir ou de dar ordens e/ou instruções e na situação em análise, o empregador tem essa possibilidade, não sendo necessário que o faça mas apenas que possa fazê-lo.

“Face ao circunstancialismo de facto conhecido e mais comum do desenvolvimento das funções de motorista de táxi é de concluir que, nessas circunstâncias, o enquadramento jurídico sustenta um contrato de trabalho”, resume a Federação, sublinhando que, no entanto, “a posição exposta tem carácter genérico e abstracto, não dispensando naturalmente a análise de cada caso e do seu particular, e relevante, circunstancialismo. ●

# FESTIVAL FPT COOLTÁXI - LISBOA

FEDERAÇÃO PROMOVE ENCONTRO EM PINHAL DE FRADES, ERICEIRA



O dia 22 de Junho foi de festa entre os associados da Federação Portuguesa do Táxi e seus familiares, os profissionais do Sector e os representantes das marcas que apoiaram o "Festival FPT CoolTáxi", em Pinhal de Frades, Ericeira.

A iniciativa dinamizada pela Federação contou com a parceria da Renault Portugal e com os patrocínios da BP Portugal, da Taxitronic, da Zurich, da Luso-Atlântica e da Express Glass, bem como da PIE e do Millennium.

O Festival brilhou com o animador Miguel Peixoto (repórter habitual no programa "5 para a Meia Noite" e na Super FM), com música com a banda "Trotil" (grupo que anima as festas de Verão da TVI), com a actuação de um rancho folclórico, com jogos tradicionais (cartas, jogo da malha, puxa a corda, corridas do saco, tiro às latas), com um insuflável gigante para as crianças, e outras acções promocionais dos parceiros desta festa, com sorteios e jogos.

O ambiente do encontro foi sempre alegre e festivo, apesar da chuva que teimava em cair.

A música animou o convívio, que reuniu cerca de duas centenas de participantes. Durante a sobremesa teve lugar o sorteio entre os associados, tendo a organização



contado com o apoio juvenil dos filhos e netos de alguns associados, que ajudaram a anunciar os premiados cujos ingressos foram sendo retirados da tómbola.

A FPT promoveu este encontro-convívio para motivar a troca de experiências entre profissionais e empresários e as marcas que também participaram.

Durante a festa, os associados conheceram as novidades e as viaturas que as marcas expuseram no exterior da quinta onde teve lugar o evento.

Carlos Ramos, presidente da Direcção da Federação, referiu que *"a FPT está junto dos seus associados e dos profissionais e empresários do Sector, em parceria com as marcas, que colaboram para trazer cada vez mais benefícios e vantagens a quem quer fazer parte da Federação"*.

Sobre um evento que reputa de "boa oportunidade" para "avaliar os problemas e equacionar tomadas de posição públicas", o dirigente realçou que "é também muito importante estar em festa, em convívio, para que nos conheçamos cada vez melhor, bem como às dificuldades que vamos sentindo e que poderemos ultrapassar em conjunto".

O presidente da FPT sublinha que a participação crescente dos associados neste tipo de eventos trará "uma nova esperança para o futuro, em diálogo e com a exigência que o nosso trabalho impõe no Sector e junto dos nossos interlocutores, as autoridades oficiais que nos recebem frequente e regularmente".

A FPT considera "muito relevante" a aposta no envolvimento das marcas parceiras neste tipo de eventos, no sentido de também elas poderem evidenciar a forte e dinâmica cooperação que protocolaram com a Federação, em benefício dos associados. ●



# A FEDERAÇÃO RECEBEU ALVARÁ DE LICENCIAMENTO DO IMT

## FORMAÇÃO CAM PARA MOTORISTAS DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS DE MERCADORIAS E DE PASSAGEIROS



O Instituto da Mobilidade e dos Transportes - IMT emitiu, em 16 de Setembro, o Alvará de Licenciamento de entidade formadora de motoristas de veículos rodoviários de mercadorias e de passageiros para que a Federação Portuguesa do Táxi possa ministrar acções de formação CAM (Certificado de Aptidão para Motorista).

O Alvará tem a validade de cinco anos e a Federação aguarda agora a homologação do curso de formação e a autorização de abertura dos centros de formação, tendo já expedido os respectivos requerimentos para o efeito.

As acções de formação podem iniciar-se após a homologação solicitada ao IMT, IP.

*“Há cerca de um ano que a federação aguardava pelo Alvará, tendo já requerido a autorização para os centros de formação e a homologação do curso, que será emitida também pelo IMT”,* refere Carlos Ramos, Presidente da FPT, que salienta que a Federação “está numa nova fase da sua vertente formativa, abrindo assim novos horizontes e abraçando novos desafios”.

Os interessados em inscrever-se nas acções de formação podem contactar os serviços da FPT. ●

## CENTRO DE MEDICINA NA SEDE DA FPT JÁ EM ACTIVIDADE

A Federação Portuguesa do Táxi já inaugurou, durante o mês de Setembro, o Centro de Medicina para atendimento dos associados e outros, que foi preparado em novas instalações durante os últimos meses.

O Centro de Medicina funciona nas instalações que recentemente foram cedidas à FPT, junto à Sede, em Lisboa.

*“Esta nova valência traz mais benefícios aos associados e seus familiares, sendo também uma fonte de financiamento para a Federação”,* referiu Carlos Ramos, presidente da Direcção da FPT, na altura em que pela primeira vez o centro de Medicina foi anunciado na Revista Táxi.

As consultas incluem: Carta Simples; Carta Grupo 2 e Pesados (<50 anos/CAP+Carta Grupo 2 e Pesados <50 anos); Carta Grupo 2 e Pesados (≥50 anos/CAP+Carta Grupo 2 e Pesados ≥50 anos); Consulta de Clínica Geral.

*“A saúde é hoje um valor crescente para a Federação e para os seus associados”,* no âmbito da Medicina do Trabalho e da Medicina Preventiva ou dos cuidados de Enfermagem, acrescenta o dirigente.



A abertura do Centro de Medicina em Lisboa poderá anteceder à criação de espaços semelhantes noutros pontos do País, referiu a Direcção da FPT. ●

# DIRECTOR MUNICIPAL VISITA A FEDERAÇÃO E CENTRAIS TÁXI DE LISBOA



Visita às instalações da FPT



Visita à Teletáxis



Visita à Retalis



Visita à Autocoope

O director municipal de Mobilidade e Transportes da autarquia lisboeta, professor Tiago Farias, a convite da Federação Portuguesa do Táxi, visitou a sua Sede e as instalações da Retális, da Teletáxis e da Autocoope, na manhã de 20 de Agosto.

Durante a visita à Sede da FPT, o director municipal conheceu um pouco da história da Federação, tendo o presidente da Direcção, Carlos Ramos, apresentado também algumas das questões mais prementes para o Sector que afectam os profissionais e empresários na capital. Carlos Ramos falou dos 20 anos de crescimento da Federação, aludindo também à dimensão nacional e regional que abrange a Sede, as três delegações (Norte, Centro e Sul) e o Núcleo de Portimão. A Federação tem um quadro de 14 funcionários administrativos, seis advogados, uma economista, um contabilista, cerca de 50 formadores e outros colaboradores especializados.

O Presidente realçou a importância das cooperativas e das cooperativas de rádio táxi que fazem parte da FPT, referindo

que, a nível nacional, há cerca de 1800 profissionais do Sector que não estão ligados a nenhuma associação.

O presidente da FPT anunciou ainda a criação de um gabinete médico, para atendimento aos associados e para ligação com a própria comunidade da zona da Sede. Para a FPT é importante estreitar a colaboração com a autarquia lisboeta, que poderia gerar estímulos de ligação das cooperativas com o município, em termos de inovação. Os táxis em circulação podem ainda ser úteis na detecção de anomalias nas estruturas camarárias e nas ruas que percorrem, cumprindo assim uma missão que transcende o transporte de passageiros.

A colaboração entre a FPT, os profissionais do Sector e a CM Lisboa naquele âmbito foi uma ideia que o director municipal acolheu bem, considerando até que poderia ser alvo de candidatura a fundos para projectos inovadores.

A Federação reiterou a sua preocupação face a práticas ilegais de captação de clientes por parte de alguns operadores e manifestou a importância que o Sector atribui à criação de uma bolsa de licenças e

à suspensão de licenças por período mais distendidos (um ano). O que poderia levar à alteração da própria legislação.

De uma forma geral, considerou-se que falta fiscalização, um problema que agrava a situação em Lisboa.

Sobre a suspensão das licenças, a CM Lisboa está a trabalhar para uma solução e quanto à situação das praças de táxis do Aeroporto e dos Portos de Cruzeiros de Lisboa já há reuniões marcadas, encontrando-se a questão em fase de consulta às entidades envolvidas.

Jorge Fernandes, presidente da Assembleia-Geral da FPT alertou ainda para a situação de passar o equilíbrio entre a oferta e a procura para outros concelhos, o que seria "empurrar o problema para outros empresários e profissionais sem resolver eficazmente a questão".

A FPT apresentou ainda algumas propostas à autarquia: a criação de um "Livro Branco sobre o Sector do Táxi", com diagnóstico e propostas de soluções e o trabalho a fazer para melhorar a imagem dos táxis em Lisboa, com formação específica para os motoristas da capital credenciada pela edilidade.

O director municipal manifestou sensibilidade para o conjunto de assuntos apresentados, seguindo depois para as centrais de táxis da capital, para visita às instalações. Em cada central, os respectivos dirigentes apresentaram o percurso daquelas instituições e responderam às questões colocadas pelo director municipal, que pretendeu conhecer a realidade dos táxis no terreno, as novas tecnologias em arranque, passando

pelos diversos espaços em que as centrais desenvolvem as suas operações.

Os responsáveis das centrais visitadas salientaram a importância desta visita, saudando a FPT pela organização, “pois desta forma os responsáveis da autarquia lisboeta ficam conhecedores da realidade e dos problemas urgentes do Sector”, como disse o presidente da Retális, Pedro Lopes. “A Federação congratula-se com a dispo-

nibilidade do senhor director municipal para deslocar-se à Sede e às centrais, com o intuito de melhor conhecer os diversos aspectos do Sector”, realça Carlos Ramos, considerando também que “esta visita é muito importante para o Sector e para os associados da FPT, que aumentam a sua expectativa quanto à resolução de problemas urgentes e que a CM Lisboa se dispôs a trabalhar com as associações”. ●

## “A CM LISBOA ASSUME-SE COMO MEDIADOR QUE DEFENDE OS INTERESSES DA CIDADE”

DIR. MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DA CM LISBOA EM ENTREVISTA À REVISTA TÁXI

O director realçou que considera o trabalho desenvolvido com a FPT “muito positivo”, afirmando-se “prudente e realista em relação aos resultados a curto prazo”, uma vez que o Sector do Táxi mexe com muitas e diferentes áreas na cidade de Lisboa, pelo que qualquer decisão ou medida tem que ser bem ponderada com os intervenientes”. Para o director municipal é “fundamental ouvir todos os parceiros e os desafios que têm que ser trabalhados em conjunto”, considerando que os assuntos devem ser tratados ouvindo as associações do Sector, os clientes e habitantes da cidade de Lisboa e os gestores dos espaços. Quanto à proposta de regulamento e código de conduta para as praças de táxi do Aeroporto e Portos de Lisboa, com apresentação prevista para Setembro, o professor Tiago Farias sublinha que é objectivo da CM Lisboa “promover o diálogo conjunto com as entidades que representam aquelas zonas”. O último trimestre será dedicado à realização de reuniões com a ANA, com a Associação do Porto de Lisboa, entre outras, para em Outubro/Novembro tratar de fechar a solução adequada para esta questão. “A CM Lisboa assume-se como mediador que defende os interesses da cidade, considerando também os intervenientes”, resume. No diálogo mantido com as instituições, o director municipal aponta um problema que se traduz muitas vezes na necessidade de conseguir separar todas as matérias relativas ao Sector. “Haverá uma altura do processo em que vamos ter que ser pacientes e tratar cada tópico individualmente”, explica.



Durante a entrevista concedida à Revista Táxi, Tiago Farias falou também da visita realizada à FPT e às centrais táxi de Lisboa - Autocoope, Retális e Teletáxis, referindo que o objectivo destas e de futuras visitas é conhecer melhor o papel das tecnologias de informação e de comunicação nestas centrais. Esta “peça fundamental de qualquer produto de mobilidade urbana”, que é o desenvolvimento de novas tecnologias encontra, para o director, “condições únicas” no seio das centrais de táxi.

O professor confessa-se “francamente bem impressionado com a melhoria tecnológica já disponível ou em vias de desenvolvimento nas centrais. A informação que reúnem permite uma análise mais fina da actividade e do Sector, contribuindo o cruzamento entre oferta e procura para um futuro tratamento mais personalizado, uma vantagem para o Sector”. Estas novas tecnologias já em actividade abrem “um novo conjunto muito vasto de oportunidades para as empresas e para o Sector”, conclui, acrescentando que constata que as centrais estão atentas e actuaes face à evolução tecnológica e social.

Sobre a oferta de transporte de vários operadores em Lisboa e sobre os efeitos que tem no Sector do Táxi, o director municipal destaca que “para lidar com a concorrência é importante garantir que o serviço é melhor, em vez de proibir outros operadores de actuarem no mercado”. No entanto, afirma que as regras devem ser estabelecidas consultando todos para que a sua aceitação seja geral. O director municipal informa que o regulamento que a Câmara anunciou para outros tipos de transportes turísticos terá que ser debatido e discutido em Setembro, para eventual adopção e entrada em vigor na autarquia lisboeta. O objectivo é que garanta que “os operadores não ultrapassem o âmbito para que foram licenciados”. Lisboa é uma cidade de turismo e tem que ter capacidade para albergar todas as soluções de transportes, considera o director municipal. No regulamento em discussão são balizadas áreas e tecnologias e tenta garantir-se que os “operadores cumpram a sua missão turística em zonas turísticas”. “Num futuro próximo, dentro dos meses de Setembro/Outubro vamos ter oportunidade de debater legislação e o que se pretende na acção nos grandes interfaces”, sublinha, realçando constatar que todos os parceiros estão alinhados para um diálogo e que defendem mesmo que “é preciso melhorar”. Este consenso geral sobre a necessidade de fazer cada vez melhor será a base do diálogo e trabalho futuros e da preparação de soluções que envolvam todos os intervenientes no Sector. ●



# PCP APRESENTA REQUERIMENTO À AUTARQUIA DEPOIS DE AUDIÊNCIA COM A FEDERAÇÃO

O presidente da Câmara Municipal de Lisboa, António Costa, recebeu, no dia 25 de Junho, um requerimento do PCP que resulta da recente reunião com a Direcção da Federação Portuguesa do Táxi.

O requerimento foi apresentado pelos vereadores do PCP na sessão de câmara do dia 25 de Junho, aguardando-se resposta para breve. Os vereadores Carlos Moura e João Bernardino depararam-se com “diversas situações preocupantes” para o Sector do Táxi, sobre as quais solicitam:

a) Que medida prevê a CM Lisboa tomar relativamente à utilização gratuita dos sanitários automáticos pelos motoristas de

táxis, conforme protocolo aprovado em 27/07/2013?

b) Qual o critério utilizado na definição dos circuitos efectuados pelos TUK-TUK na cidade?

c) Em que situação se encontra o projecto de regulamento e como se prevê o reordenamento do estacionamento de táxis no Aeroporto da Portela?

Os vereadores do PCP solicitaram assim, nos termos da alínea s) do nº 1 do art.º 35º da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, bem como ao abrigo do disposto no art.º 4º do Decreto-Lei n.º 24/98, de 26 de Maio, informações relativas à postura do executivo face às situações identificadas. ●

## TÁXIS EM PÉ DE GUERRA NA MADEIRA REUNIÕES MARCADAS COM AUTORIDADES E COMPROMISSO DA SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO POSSIBILITARAM NOVO DIÁLOGO.

Os profissionais dos táxis madeirenses suspenderam uma nova manifestação no Funchal, em Agosto, uma vez que foram marcadas reuniões com a Secretaria Regional do Turismo, a PSP e a GNR, em Setembro.

A Associação dos Industriais de Táxi da Região Autónoma da Madeira (AITRAM) suspendeu a terceira manifestação que ocorreria no mês de Agosto, depois de reunir-se, em 18 de Agosto, com a secretária regional da Cultura, Turismo e Transportes, Conceição Estudante, para exigir maior fiscalização às entidades que operam no Sector.

As queixas de concorrência desleal existentes naquela cidade da Região Autónoma da Madeira foram outro dos motivos para as manifestações.

“A razão de estarmos aqui e passarmos nos mesmos locais onde estivemos na semana passada [Câmara do Funchal, Secretaria Regional do Turismo e Transportes da Madeira e presidência do Governo Regional da Madeira] é porque não tivemos nenhuma resposta destas entidades”, disse o presidente da AITRAM, António Loreto, numa das manifestações dos profissionais e seus familiares. A AITRAM entregara à Secretaria Regional um dossiê contendo um conjunto de documentos com as reivindicações e reclamações dos profissionais do Sector



em relação a situações de concorrência desleal alegadamente feita por autocarros e carrinhas de turismo, outros colegas de profissão que venderam as licenças e que continuam a efectuar serviços e também contra a forma como estão a operar os “tuk-tuk”.

António Loreto argumentou na altura que “alguns colegas estão revoltados devido à falta de trabalho, que é levado por outras empresas que ninguém sabe como estão licenciadas e por outros motoristas, pessoas que não pagam os impostos”.

A Secretaria do Turismo e Transportes da Madeira havia referido que “esta Secretaria Regional estranha e repudia, publicamente, a forma e a metodologia escolhidas pela direcção da AITRAM para manifestar o seu descontentamento relativamente a questões já abordadas e esclarecidas

anteriormente, nos locais próprios”, em comunicado, no dia em que os motoristas de táxi realizaram uma das concentrações de protesto. A secretária regional realçou que “a competência para actuar é da Secretaria, mas a fiscalização compete às autoridades policiais”.

Depois da reunião de 18 de Agosto, e perante o que considerou “o compromisso” da secretária regional de realizar reuniões em Setembro com as entidades fiscalizadoras, a direcção da AITRAM suspendeu a manifestação agendada.

Na Madeira existem 800 táxis, 453 dos quais a operar no Funchal, tendo sido divulgado que estes dados da AITRAM não correspondem ao número de profissionais, visto que algumas viaturas circulam conduzidas por mais do que um motorista profissional. ●

# MODERNIZAÇÃO DOS TRANSPORTES E ACESSIBILIDADES PARA O ALGARVE

**D**urante o mês de Julho foi apresentado um estudo que, iniciado em 2012, debruçou-se sobre os concelhos de Albufeira, Faro, Loulé, Olhão, São Brás de Alportel e Tavira, através do projecto "Algarve Central".

A investigação desenvolveu-se e desde então foram apresentadas propostas para aumentar a atractividade dos transportes públicos algarvios, através da sua modernização e reorganização, e para melhorar as acessibilidades e a mobilidade interurbana no Algarve central.

A promoção dos transportes colectivos, com o reforço de competências da Comunidade Intermunicipal do Algarve, em matéria de mobilidade e transportes, poderão permitir a criação de uma equipa responsável pelo planeamento e exploração do sistema de transportes.

Modernizar a linha ferroviária do Algarve e o reforço da oferta de serviços de transportes públicos e de táxis permitirão maior e melhor mobilidade na região. A incrementação de uma política

de estacionamento que desincentive a utilização de transporte individual é outra sugestão apresentada.

*"O nosso estudo está concluído e agora tem de existir, acima de tudo, vontade política para implementa-lo"*, comentou Maria João Silveira, da equipa responsável pelo trabalho apresentado, que sublinhou que "com as alterações legislativas em curso será mais fácil ultrapassar entraves com que os municípios se deparavam".

O diálogo com a Administração Central e com as entidades competentes na área da mobilidade e transportes para a concretização das medidas propostas é considerado vital para uma abrangência que poderá ultrapassar o nível regional, sendo factores decisivos a análise dos fundos comunitários e outras de fontes de financiamento.

A FPT está atenta às mudanças e tem grande expectativa quanto aos estudos e trabalhos de investigação que permitam inovar no Sector dos Transportes e nos Táxis, criando uma consolidada cooperação entre operadores e utilizadores dos transportes públicos. ●

## ANA RECEBE FEDERAÇÃO

**A**NA – Aeroportos de Portugal realizou uma reunião com a FPT no passado dia 24 de Junho, em Lisboa. O encontro teve lugar por solicitação da Federação, no sentido de apresentar algumas propostas sobre a relação daquela empresa com o sector do Táxi.

Os representantes da ANA, da Direcção Comercial Não Aviação - Divisão de Rent-a-Car e Estacionamento, foram os directores Carlos Gutierrez, João Nunes e Filomena Pardal, representando a Federação o presidente da Direcção, Carlos Ramos, acompanhado por António Marques, secretário da Mesa da Assembleia-Geral, e pela jurista Isabel Patrício.

As propostas da FPT foram bem acolhidas pela ANA, que informou também que pretende trabalhar a imagem dos táxis junto aos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro. ●



## FORMAÇÃO PARA RENOVAÇÃO DE CERTIFICADOS DE APTIDÃO PARA MOTORISTA - CAM

PROTOCOLO FPT/STRUP

**A**Federação vai dar formação profissional aos membros do Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos (STRUP), no âmbito do protocolo firmado entre o Sindicato e da FPT em Abril de 2014.

A Federação proporcionará formação profissional para a renovação dos Certificados de Aptidão para Motorista (CAM), colocando também à disposição dos formandos os seus serviços médicos e administrativos, mediante o pagamento dos valores fixados em tabela própria. Os formandos poderão efectuar a avaliação médica, psicotécnicos, a avaliação psicológica nas instalações da FPT, concretamente no Gabinete Médico da Federação, recém-inaugurado para o efeito. ●

# BICICLETAS NAS FAIXAS BUS

## FEDERAÇÃO CONTRA DETERMINAÇÃO MUNICIPAL

A revisão e novas alterações ao Código da Estrada atribuem direitos aos velocípedes, que foram equiparados aos veículos motorizados, ou seja com igual prioridade na circulação. As autarquias passaram a ter competência para decidir que as bicicletas circulem nos corredores BUS.

Várias entidades, entre as quais a Federação Portuguesa do Táxi e a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, já alertaram para os perigos da circulação de bicicletas com as novas regras.

Para a FPT, que sublinhou a sua total discordância quanto à medida, “não queremos a morte ou acidentes com ciclistas cheios de razão, apenas por que têm a lei do seu lado”, uma vez que para a Federação é difícil aceitar que nas faixas em que há espaço livre para a circulação específica dos transportes públicos circulem também veículos não motorizados, mais lentos, mais vulneráveis, com possibilidade de andar aos pares e com seguros que não cobrem os riscos que correm. Esta medida vem, segundo a FPT, complicar a circulação, tornando-a mais lenta e difícil, face às limitações das bicicletas.

Por recomendação submetida à Assembleia Municipal de Lisboa pelo Partido Pelos Animais e Pela Natureza (PAN), os ciclistas passaram a ser autorizados pela autarquia lisboeta a circular nas faixas ou corredores BUS. A Recomendação n.º 6 sobre a “Circulação de Velocípedes nos Corredores BUS” foi votada contra pelo PCP, teve a abstenção do BE e dos Verdes, sendo aprovada pelos partidos PAN, PS, PSD e CDS.

A medida aprovada prevê mesmo a “adequação do seu desenho [dos corredores BUS], sempre que esta se revele necessária”, com a conseqüente divulgação de informação aos motoristas de transportes públicos e com a sinalização vertical dos corredores, por forma “a reforçar a sua presença e legitimidade no corredor”.

A Revista Táxi já noticiou os destaques das alterações ao Código da estrada neste quadrante e alertou para o facto de que “não chega ter razão, não é suficiente gozar da legitimidade da lei, há que prevenir para evitar o acidente”.

Nas novas regras, estes veículos sem motor passam a estar equiparados aos automóveis, com as discrepâncias que daí advêm. Ao mesmo tempo, a lei coloca os ciclistas numa nova categoria agora criada: “os utilizadores vulneráveis” (que também abrange os peões, crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida e portadores de deficiência).

A ANSR apresentou o “Guia do Condutor de Velocípede”, publicação que decorre das alterações ao estatuto dos velocípedes no Código da Estrada, dirigindo-se sobretudo aos ciclistas e utilizadores de bicicleta, mas também aos demais utilizadores da via pública, procurando dar a conhecer os direitos e deveres dos ciclistas para uma convivência pacífica entre todos os utilizadores da via pública.

A Assembleia Municipal de Lisboa aprovou ainda a 16ª Recomendação, do PS, em que se propõe também que os motociclos possam a circular nos corredores BUS. “Por enquanto, naquele fórum autárquico fala-se em estudos”, refere a FPT, que vai insistir no assunto e que afirma que “para as bicicletas é que não tivemos conhecimento dos estudos feitos... Em vez de estudos far-se-á a estatística dos sinistrados”.

### FEDERAÇÃO MANIFESTOU AO PRESIDENTE DA CM LISBOA “O SEU TOTAL E ABSOLUTO REPÚDIO SOBRE TAL PRETENSÃO”

A FPT divulgou no seu site a aprovação daquela recomendação, durante o mês de Junho, avançando nessa altura a sua discordância face àquela matéria. Perante a conjuntura e a geografia da cidade de Lisboa, a FPT considera “é irreal e descabido pretender que seja permitido aos velocípedes circular nas vias reservadas aos transportes públicos, com os evidentes transtornos que tal determinaria”, realçando que a medida, a ser levada à prática, poderá mesmo “eliminar o efeito útil da existência das faixas BUS cujo propósito original é permitir aos transportes públicos uma maior facilidade e rapidez de circulação, no interesse da rápida deslocação do público em geral na capital”.

“Nem será preciso mais do que imaginar a faixa ascendente destinada a BUS que se



localiza na Avenida da Liberdade, no centro de Lisboa, e visualizar um velocípede em marcha lenta (determinada pela subida ou pela pouca força ou vontade do seu condutor) atrás do qual circula um “comboio” de autocarros e táxis, impedidos de o ultrapassar e forçados a circular ao seu ritmo”, ilustra Carlos Ramos, presidente da FPT, que afirma que “idêntico exercício poderá fazer-se noutros locais e com maior impacto, bastando para tanto considerar uma maior dificuldade determinada pela configuração do terreno”.

A Federação alerta também para o facto de os velocípedes não estarem sujeitos a seguro, nem obrigatório nem voluntário, pelo que “pretender a sua equiparação aos demais meios de transporte rodoviários sob pretexto de pugnar pela sua segurança, é desproporcionado e perigoso”. Com a polémica instalada, a FPT acredita que o autarca lisboeta António Costa “não deixará de ter em consideração o retrocesso que seria para a circulação em Lisboa e em particular para os transportes públicos a adopção de qualquer medida no sentido preconizado por aquela recomendação”. ●

# MOÇÃO SOBRE RENOVAÇÃO DE LICENÇAS DE TÁXIS APROVADA POR MAIORIA

A moção apresentada pelo CDS-PP na reunião pública da Câmara Municipal de Lisboa, realizada no dia 23 de Julho, sobre a renovação de licenças de táxis, foi aprovada por maioria.

Segundo informação do gabinete do vereador João Gonçalves Pereira, a que a Revista Táxi teve acesso, a moção centrista apresentada recomenda que:

- Em caso de transferência de licença de táxi de uma viatura para outra, a CML não exceda o prazo de 45 dias seguidos para a respectiva autorização;

- O documento comprovativo da entrega do requerimento para substituição sirva como guia de substituição da licença, aliás como já sucedia quando a competência de emissão de licenças era da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres.

No preâmbulo da moção, o vereador centrista João Gonçalves Pereira, que subscreve o documento, refere que, até agora, "na Área Metropolitana de Lisboa, a média de dias de processo para a transferência de licença de táxi de uma viatura para outra situa-se entre os sete e os 18 dias". No caso da CML, a autorização de transferência "está a demorar aproximadamente quatro meses", havendo, segundo o vereador, "alguns relatos de demoras muito superiores".

Na moção afirma-se que a substituição de viaturas mais antigas por viaturas mais modernas e seguras para o serviço de táxi

deveria ser incentivada pela CML, o que colaboraria na renovação do parque automóvel que serve a capital e contribuiria para um impacto mais positivo em termos ambientais.

Também ao nível da segurança dos utilizadores e da credibilidade dos operadores do sector, esse apoio municipal seria benéfico, uma vez que os carros mais modernos trazem inovações ecológicas e de segurança.

Na moção afirma-se que o "impasse burocrático" resulta numa "penalização objectiva do sector do táxi", com perda de receitas em virtude de as viaturas estarem obrigatoriamente paradas durante o processo de aprovação da substituição na licença, o que, face à actual conjuntura económica, torna esta morosidade processual camarária "particularmente gravosa para o sector".

É ainda referido o exemplo de outras autarquias que adoptaram "procedimentos céleres" como resposta à situação, como também é definido no artigo 57º do Código do procedimento Administrativo, em que se estipula que os órgãos administrativos [Câmaras Municipais] devem providenciar pelo rápido e eficaz andamento do procedimento, devendo promover as medidas necessárias para aumentar a celeridade processual.

A Federação Portuguesa do Táxi congratula-se com a moção aprovada, que considera ter gerado "expectativa" entre os associados e profissionais do sector, esperando que a recomendação seja adoptada rapidamente. ●



## CPPME REUNIU COM IAPMEI

Por solicitação da Confederação Portuguesa das Micro Pequenas e Médias Empresas - CPPME, realizou-se, no passado dia 29 de Julho, uma reunião de trabalho entre a Confederação (de que a FPT é membro) e o IAPMEI, nas instalações da Agência para a Competitividade e Inovação (IAPMEI, I.P.), organismo dependente do Ministério da Economia. Na reunião de trabalho foram reiteradas as preocupações que a Confederação tem vindo a manifestar sobre "o papel e a utilidade do IAPMEI, no apoio que deverá prestar às micro e pequenas empresas, que correspondem a mais de 99 % do tecido empresarial português e são o principal empregador em Portugal". Para a CPPME, "talvez a maior preocupação saída desta reunião de trabalho tem que ver com o facto de os responsáveis do IAPMEI reflectirem o alheamento reinante que os separa da penosa exis-



tência das micro e pequenas empresas que, com as suas fragilidades técnicas e de gestão, se têm visto praticamente arredadas dos apoios existentes, apesar de constituírem o espaço maioritário de emprego privado e do mercado interno nacional”.

A CPPME apresentou cumprimentos à nova Direcção do IAPMEI e solicitou informação “aprofundada e rigorosa” sobre o andamento dos programas em curso e a sua aplicabilidade às micro e pequenas empresas e informação “detalhada e credível” sobre os programas comunitários previstos para o próximo quadro comunitário de apoio.

A CPPME pretende criar comunicação “eficaz” que permita disseminar os meios de apoio disponíveis no IAPMEI para as suas representadas e procura estabelecer parcerias com o IAPMEI para agilizar procedimentos e eficiência dos recursos existentes.

Segundo a Confederação, “o IAPMEI não acrescentou qualquer informação sobre o andamento de programas como o Revitalizar, o Valorizar, a PME Crescimento, o Comércio Investe, o Empreendedorismo, o Portugal Sou Eu, ou por exemplo o Emprego Jovem”. Relativamente ao novo Quadro Comunitário Portugal 20-20 destinado às empresas, foi informado que “ainda não existe nada de concreto”, ficando o “compromisso de que quando

forem conhecidos os programas, o IAPMEI irá convidar a CPPME para as “Sessão de Esclarecimento” que irá realizar pelo País”. Foi equacionada a possibilidade de interação com “o front office” e com a Academia IAPMEI, de modo a capacitar os empresários para um melhor acesso às ferramentas disponíveis em suporte informático.

Sobre a reunião foi enviado ofício ao primeiro-ministro e ao presidente do IAPMEI, com conhecimento dos ministros de Estado e das Finanças, da Economia, da Administração Interna, da Solidariedade, Emprego e Segurança Social e aos secretários de Estado adjunto do primeiro-ministro, do Tesouro, das Finanças, dos Assuntos Fiscais, adjunto e do Orçamento, adjunto e da Economia, adjunto do ministro do Desenvolvimento Regional e do Empreendedorismo, Competitividade e Inovação.

#### CASO BES E REFLEXOS NAS MICRO, PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS

A CPPME acaba de ser alertada para os reflexos “preocupantes, consequentes da gestão danosa do BES e GES, na vida já muito difícil das MPME”.

Dois exemplos paradigmáticos ilustram a estas preocupações: uma micro empresa a quem o BES concedeu, contra garantias, a abertura de uma conta corrente caucionada de 20.000 euros, e uma outra

que sendo pequena tem uma conta corrente caucionada em outro banco, foram, cada uma por si, aliciadas para investirem as verbas disponíveis no aumento de capital a que o BES, então, procedia. “Concluído o aumento de capital do BES, o Banco de Portugal pôde, apressadamente, anunciar que as acções passavam a valer zero, mas a obrigação de pagamento das contas correntes caucionadas, obviamente, se manteria”, resume a Confederação.

Para a CPPME, pequenas e grandes empresas, accionistas das empresas cotadas na bolsa, correm sempre o risco de perder ou ganhar em função da evolução dessas empresas. “Não é, no entanto, lícito que aos investidores accionistas de uma empresa lhes seja dito, sem que exista falência declarada, que perderam tudo o que aplicaram, retirando-lhe o activo e deixando-lhe o passivo. No entender da CPPME eles são accionistas em tudo, ou seja, no passivo e no activo”, acrescentam os dirigentes.

A CPPME exortou, em Agosto último, os MPME “apanhados nesta teia”, a associarem-se para reclamar “contra mais este assalto e para defenderem os seus interesses de classe que não são, de certeza, os mesmos da família Espírito Santo, nem os das políticas económicas e financeiras vigentes”. ●



## REGULAMENTO PARA TUK TUK SERÁ DIVULGADO EM SETEMBRO

### CML ANUNCIA À FEDERAÇÃO

Depois da visita efectuada no dia 20 de Agosto à Sede da Federação Portuguesa do Táxi e às centrais táxi de Lisboa, o director municipal de Mobilidade e Transportes da CM Lisboa, professor Tiago Farias, contactou a Federação para “partilhar com a Direcção e associados da FPT as preocupações da Direcção de Mobilidade e Transportes da CML no que respeita aos serviços turísticos em quadriciclos, vulgarmente conhecidos por Tuk-Tuk”. A CML assume que não tem, de momento, um instrumento de controlo e gestão deste tipo de serviço, uma vez que “o licenciamento da actividade em causa é feito não pela CML mas sim pelo Turismo de Portugal”.

O director municipal referiu que “o conhecimento efectivo do número de empresas em actividade, assim como o número de veículos a operar é, assim, algo que a CML tem alguma dificuldade em conhecer e acompanhar”.

O director assumiu que no entanto, “cientes da importância desta matéria, a CML está desenvolver todos os esforços para apresentar já em Setembro uma proposta de regulamento dos circuitos turísticos que permita garantir a coexistência harmoniosa dos vários instrumentos de mobilidade que a Cidade de Lisboa oferece”.

O director municipal agradeceu “toda a abertura e simpatia com que recebeu a minha equipa na recente visita às vossas instalações”.

A Federação congratula-se com a iniciativa e saúda a autarquia através da Direcção Municipal, esperando que o projecto de regulamento que será divulgado junto das associações representativas do Sector já contenha as propostas da FPT nesta matéria. ●



# IMPREENSA CITA REVISTA TÁXI NO CASO DOS TUK TUK

## COMO FAZER FACE À CONCORRÊNCIA DESLEAL?

A Federação Portuguesa do Táxi tem vindo a ser questionada pelos seus associados sobre as formas de combate à concorrência desleal por parte de outros operadores (turísticos).

Durante o último trimestre, a imprensa foi pródiga em artigos expondo a crescente influência de operadores turísticos como os tuk tuk, no momento em que a divergência face à sua actuação em diversas cidades do país suscitou expressões como “a guerra entre táxis e tuk tuk está a aquecer e não tem fim à vista”.

A imprensa chegou mesmo a citar a Revista Táxi, procurando informar sobre a posição da FPT nesta matéria: o “alargamento de licenciamentos a coberto de uma natureza turística que introduz uma sobre-capacidade instalada no mercado”, diz o documento, fez com que tuk tuk e riquexós se tenham tornado concorrência directa aos táxis, o que originou a “redução da sua rentabilidade e maior dificuldade de rejuvenescimento das frotas e qualificação do pessoal”, foi citado.

A Federação tem dialogado com a Câmara Municipal de Lisboa, no âmbito da Direcção Municipal de Mobilidade e Transportes, e sabe que está a ser preparado um regulamento para os operadores turísticos. A FPT tem sido ouvida em reuniões efectuadas naquela Direcção Municipal e acredita que “o Sector não será esquecido no que respeita ao planeamento urbano e dos circuitos de transporte de passageiros da capital”.

A Federação não está em “guerra aberta” contra os outros operadores de turismo, mas defende frontalmente que o transporte de passageiros deve ser assegurado por quem está habilitado e credenciado para o fazer. A responsabilidade de transportar passageiros passa pela formação adequada, por seguros próprios para a actividade e por diversas normas que regem a actividade, factores a que os tuk tuk e outros operadores não estão sujeitos, o que é impeditivo de concorrerem directamente com os táxis. Para a FPT, esses operadores turísticos devem circunscrever-se a circuitos pré-definidos, com base



no interesse turístico das cidades.

Há também o factor ambiental: “se aos táxis é vedado o acesso a certas zonas da cidade, devido ao barulho ou à poluição que emitem, o que dizer dos algo barulhentos e poluentes tuk tuk?”, questiona Carlos Ramos, presidente da Direcção da Federação.

“Apanhar passageiros e transporta-los de acordo com os seus pedidos é um tipo de transporte que deveria ser exclusivo dos táxis”, afirma. Os riquexós, buggies, tuk tuk e outros devem circular em circuito fechado, de acordo com as licenças que lhes foram atribuídas e não podem apanhar passageiros onde pretenderem.

Os operadores turísticos evidenciam que, ao contrário dos táxis, possuem um serviço que disponibiliza motoristas que falam várias línguas e que possuem formação específica para falar sobre os locais históricos. No entanto, a Federação vem defendendo a evolução da carteira formativa que os motoristas devem possuir, tentando desenvolver cursos que ampliem a sua formação sobre idiomas e sobre conhecimento cultural.

Um táxi tem de ir à inspeção de seis em seis meses, os motoristas de táxi têm de tirar um curso que custa cerca de 800 euros para poderem transportar passageiros e com a sua carta de condução profissional, o limite de álcool é de 0,2 g/l.

São características a que os tuk tuk, por exemplo, não estão obrigados. A Federação manifesta-se contra esta disparidade que desequilibra os factores concorrenciais na área dos transportes.

O município lisboeta, por exemplo, garantiu que o assunto vai ser discutido futuramente pelo executivo camarário e pelos deputados da Assembleia Municipal, apesar de a edilidade não poder confirmar o número de veículos e empresas a operar no sector, porque o licenciamento desta atividade cabe ao Turismo de Portugal. Já passaram alguns meses desde que a FPT e a Antral entregaram à Câmara Municipal de Lisboa um documento em que as organizações classificam a liberdade de trajectos daqueles operadores turísticos como “um claro incentivo à prática de transporte ilegal”.

“A Federação Portuguesa do Táxi aguarda atentamente e com grande expectativa as definições que a autarquia da capital possa verter no regulamento a aprovar e a aplicar, esperando que a justiça e a saudável concorrência imperem depois de ouvidos todos os intervenientes, evitando assim mais um ataque directo ao Sector do Táxi, já tão penalizado pela crise actual”, realça Carlos Ramos.

À hora de fecho desta edição ainda não temos notícias do novo Regulamento da CML para os operadores turísticos. ●



# OFERTA COMERCIAL EXCLUSIVA PARA TÁXIS A AFIRMAÇÃO DO FENÓMENO NA PRAÇA!

Oferta do Contrato de Manutenção  
**24 meses/50 000Km.**



## 13.525€\*

PREÇO ÚNICO, AINDA MAIS COMPETITIVO!

Dacia Lodgy Prestige 7 Lugares 1.5 dCi 110cv FAP

Centrado no essencial o Dacia Lodgy oferece muito espaço a bordo o conjunto de características essenciais adaptadas às necessidades da atividade Táxi. Disponível com 5 e 7 verdadeiros lugares.

**3 ANOS**  
GARANTIA  
ou 100 000km



\*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. Inclui pintura metálica, apoio de braço e kit look. Consumo ciclo misto (L/100Km): 4,4 Emissões CO2 (g/Km): 116 Mediante entrega de veículo para abate com 8 ou mais anos.

**OFERTA COMERCIAL EXCLUSIVA PARA TÁXIS**

# **RENAULT** Fluence

**1.5 dCi 110cv**

**12.000€\***

**ESPAÇO, CONFORTO,  
DESIGN, SEGURANÇA...**



**Oferta de 500 litros de combustível através do Cartão Galp Frota.**

\* 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.

Consumo ciclo misto (L/100Km): 4,6

Emissões CO2 (g/Km): 120



**DRIVE THE CHANGE**



# TÁXIS NA IMPRENSA PREOCUPAM FPT

O ÚLTIMO TRIMESTRE FOI PRÓDIGO EM NOTÍCIAS E ARTIGOS DE OPINIÃO SOBRE O SECTOR DO TÁXI, NEM SEMPRE PELAS MELHORES RAZÕES. “É URGENTE QUE O GOVERNO AGARRE ESTE PROBLEMA”, DEFENDE A FEDERAÇÃO.



Cabeçalhos como “Taxistas burlões”, “taxistas detidos”, “Portugal, o país do táxi”, ou “Defender a imagem do País e dos taxistas”, formaram alguns títulos que surgiram nos órgãos de comunicação social durante os últimos meses. Alguns muito preocupantes para a Federação, que trabalha para que a prática laboral dos motoristas profissionais dos táxis não afecte negativamente a sua imagem no seio da sociedade. “A crise já é preocupação que baste, pelo que devemos estar atentos e activos para que não se agrave com um estigma ou preconceito que possa estar a ser evidenciado”, sublinha o presidente da FPT, Carlos Ramos.

Se alguns artigos publicados avançam na defesa do sector do Táxi, face à avassaladora “invasão” europeia por parte da UBER, outros foram divulgados com críticas bastante duras, sustentadas por evidentes notícias de prevaricação por parte de profissionais menos sérios.

“É uma realidade que haverá, como em qualquer Sector profissional, na nossa sociedade, exemplos de condutas menos

correctas e mesmo práticas ilegais, que devemos a todo o transe combater, mas é também verdade que não pode manchar-se todo um Sector com os actos de uma minoria”, alerta o presidente da FPT.

“É urgente que o Governo agarre este problema”, avança Carlos Ramos, que defende que “bastava a aprovação do regulamento de acesso ao Aeroporto de Lisboa e aos Portos Marítimos e a publicação da portaria que prevê a criação do cadastro do condutor”.

Carlos Ramos alerta ainda para situações onde a situação é “ainda mais grave”: os portos que recebem navios de cruzeiro de Alcântara, da Rocha do Conde de Óbidos e de Santa Apolónia.

Para a Federação, a solução deste problema está na “falta de vontade política”. A FPT acusa mesmo que “o Governo parece interessado em que a situação continue, uma vez que a manutenção deste impasse traduz-se numa fonte de receitas [multas]”.

A Federação aposta na dignificação da profissão, com o investimento necessário para o efeito.

“Agora em que, pela primeira vez, surge um documento trabalhado em conjunto pela FPT e pela Antral, que propõe a regulamentação da actividade em termos de conduta dos seus agentes, é tempo de decidir e colocar em vigor essa disciplina que trará mais credibilidade à imagem dos profissionais do Sector”, salienta o presidente.

À semelhança do que já foi feito, com sucesso, em Madrid e Barcelona, “o nosso país poderia beneficiar com um código de conduta e com um regulamento disciplinar que permitissem otimizar esta actividade no primeiro plano da recepção aos milhares de turistas que visitam Lisboa, considera Carlos Ramos.

Para combater as prevaricações “basta aplicar a lei”, defende a Federação, que indica que “as autoridades policiais conhecem as situações e quem são os burlões”. Carlos Ramos afirma que, “sem a vontade política para assumir uma solução que já tem proposta apresentada e de aceitação geral entre as associações do Sector, o problema continuará a ser uma constante, com evidente prejuízo para os táxis e para os passageiros”. ●

## FORMAÇÃO MOTORISTA DE TÁXI

### PROGRAMA “SEGURANÇA E SAÚDE”

A Federação Portuguesa do Táxi (FPT) em parceria com a CONPLAN – Consultores de Planeamento, Lda vai realizar um conjunto de ações de formação ligadas à Segurança e Saúde do Motorista de Táxi.

PROGRAMA “ Segurança e Saúde” inclui 4 cursos

	Cursos	Total 35h
1	*O Motorista de Táxi: Riscos de Trab. e Prevenção	4
2	Educação para a Saúde – Síndrome Metabólica	15
3	1ºs Socorros e Suporte Básico de Vida	12
4	Combate a Incêndios	4

\* Os motoristas de táxi que já tenham frequentado o curso 1, passam diretamente para os cursos seguintes



### O PROGRAMA

- Esta formação é **destinada** a todos os Motoristas de Táxi
- Este Programa de Formação visa **capacitar o Motorista de Táxi** com competências que lhe permitam **prevenir acidentes e doenças** ligadas à sua actividade profissional, bem como **ser um agente de intervenção em situações de emergência** relacionadas com o cliente e outras pessoas com que interage no dia-a-dia.
- A sua realização está prevista em regime misto com **formação presencial (20h)** e **formação a distância (15h)**, em regime de autoestudo assistido.
- Esta formação é **obrigatória** e enquadra-se no **número mínimo das 35 horas anuais** de formação do trabalhador, fixadas no Código do Trabalho.
- No final de cada curso será emitido um certificado.

Para mais informações e Inscrições consultar o site da Federação ou contactar a Federação.

Estrada Paço do Lumiar, Lote R-2 Loja A  
1600-543 LISBOA

Tel.: 21 711 28 70 Fax: 21 711 28 79  
www.fptaxi.pt sede@fptaxi.pt

## FPT RECEBIDA PELA CM LOULÉ



A Federação Portuguesa do Táxi foi recebida pelo presidente da Câmara Municipal de Loulé, Vítor Aleixo, em audiência realizada em 4 de Setembro, nos Paços daquele Concelho algarvio.

A FPT apresentou ao autarca os problemas do Sector do Táxi no concelho, nomeadamente quanto à concorrência de outros operadores, entre outros, falando-se também sobre as inovações

tecnológicas e sobre as vantagens que essa modernização representa para a região turística do Algarve.

A Federação informou ainda que os táxis estão disponíveis para trabalhar com a autarquia, para melhor servir os munícipes e o próprio concelho.

Acompanharam o presidente da Direcção da FPT Carlos Ramos alguns empresários do Sector e outros dirigentes e colaboradores da Federação.

Carlos Ramos considera muito importante esta ligação às câmaras municipais, uma vez que "é vital que conheçam bem o Sector e os problemas que o afligem". Para o presidente, este diálogo e trabalho permanentes são a base da presente colaboração interinstitucional, que se pretende cada vez mais activa, em prol dos interesses dos munícipes e dos profissionais e empresários do Sector". ●

## ASAE ACTUA NO ALGARVE

### ILEGAIS NA MIRA DA FISCALIZAÇÃO

A Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) realizou uma operação de fiscalização, em Julho, no Algarve, para investigar o número de táxis ilegais em circulação. Na categoria de táxis de turismo incluem-se os "transfers" que alegadamente concorrem ilegalmente com os táxis, foi anunciado na imprensa.

A falta de licenciamento de actividade foi uma das infracções detectadas em alguns casos, mas "em nenhuma destas acções foi detectada qualquer irregularidade quanto à prestação de serviços de transporte de passageiros que prestam serviço de táxi, estando registados como empresas de agências de viagens ou de eventos", referiu a ASAE.

Os profissionais e empresários queixam-se da falta de fiscalização e do "chapéu-de-chuva" legal que as agências de viagens proporcionam a veículos concebidos para transferir passageiros de e para os hotéis, desde que o serviço esteja incluído no pacote de férias contratado.

Aos "transfers" não são exigidos requisitos como a disponibilidade permanente e como os meios de cobrança rigorosos (taxímetros).



Outro tipo de concorrência desleal "ou mesmo ilegal", como referem alguns empresários do Sector no Algarve, é sentido com o preço praticado pelas "minivans", com valores abaixo daqueles que os táxis assumem através da convenção no seio do Ministério da Economia. "Muitos turistas estrangeiros são passageiros que não precisam de comprovativo/factura, pelo que há aqui também ilegalidade", alertam os empresários e os profissionais do Sector.

As entidades oficiais já foram contactadas pela FPT, que denuncia estas "práticas ilegais e de concorrência desleal, que muito agravam uma situação de crise que tem martirizado o Sector". ●

# ACTIVIDADES DA DELEGAÇÃO NORTE

A Delegação Norte informou sobre as actividades do último trimestre. Carlos Lima, responsável pela Delegação da FPT, participou no Júri Tripartido nas instalações da Protáxisó, em Coimbra, em 17 de Junho. Em Viseu, também nas instalações da Protáxisó, no dia 26 de Junho, o representante da FPT fez parte do Júri Tripartido, estando também no dia 30 de Junho na Protáxisó em Braga. No mês de Julho, no dia 9, o Júri Tripartido nas instalações Protáxisó no Porto contou com a presença de Carlos Lima. Em 18 de Agosto, a Delegação Norte da Federação Portuguesa do Táxi, representada pelo presidente, participou numa reunião com o vereador José Pedro Rodrigues, na Câmara Municipal de Matosinhos. ●



# ANIVERSÁRIO DA TRANSCONOR



A Transconor celebrou o seu aniversário e convidou a FPT para o convívio. Na sua última edição, a Revista Táxi publicou uma pequena notícia sobre o evento, que agora tem a sua continuidade com a publicação de novas fotografias da festa. Os dirigentes da Transconor realçaram o serviço de transporte de passageiros em táxi em Moreira-Maia e junto ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, localizado naquele concelho: "Temos como missão proporcionar aos nossos clientes um serviço responsável e eficiente", garantiram, acrescentando que, "ao reservar com a nossa empresa o passageiro tem a garantia que os nossos motoristas lhe prestarão uma assistência e viagem agradável até ao seu destino". Como é divulgado no site da Transconor, no dia 30 de Março de 1976, "um grupo de vinte profissionais de táxi, aventuraram-se na criação uma Cooperativa Operária de produção". A actividade iniciou-se a 16 de Maio de 1977, tendo como objecto social o exercício da actividade dos transportes em automóveis ligeiros de passageiros. Os objectivos são oferecer serviços rápidos e seguros, desejando que o passageiro se sinta sempre apoiado por todos os profissionais e departamentos da cooperativa, numa equipa composta actualmente por 17 viatura e 34 motoristas. A Transconor apresenta aos passageiros, no seu site, uma tabela de preços indicativos fixados para diversas zonas, uma vantagem para quem pretender fazer uma deslocação e necessita de saber a quantia envolvida. A transparência e a clareza são vantagens que a Transconor coloca ao serviço dos seus clientes, num esforço que, em cada aniversário, é celebrado entre amigos, familiares e funcionários. A FPT esteve presente e saúda a empresa por mais um ano de sucesso. ●



# ZONA DE EMISSÕES REDUZIDAS DE LISBOA VAI ALARGAR

VEÍCULOS ANTIGOS PROIBIDOS DE CIRCULAR NA BAIXA A PARTIR DE NOVEMBRO



A Câmara Municipal de Lisboa vai introduzir novas restrições ao trânsito na Zona de Emissões Reduzidas (ZER) em Novembro. A informação da autarquia surge depois da conclusão de que a ZER já permitiu “melhorias significativas” na qualidade do ar.

A Avenida da Liberdade e a Baixa vão passar a ser interditas a veículos anteriores a 2000, excepto se pertencerem a residentes ou sejam táxis. Se a viatura foi construída antes de 1996 também não poderá transitar em toda a área delimitada pela Avenida de Ceuta, Avenida das Forças Armadas e Avenida dos Estados Unidos da América. Os critérios para os táxis, pela sua especificidade, e de acordo com a reunião realizada na Direcção Municipal de Mobilidade e Transportes da CM Lisboa no passado dia 2 de Outubro, ficarão definidos em acordo a assumir

entre as associações e a autarquia. O director municipal de Mobilidade e Transportes da Câmara de Lisboa, Tiago Farias, anunciou a medida em 18 de Setembro, quando divulgou os resultados alcançados com as duas fases da ZER, em termos de qualidade do ar. O director municipal explicou que aquela data terá ainda de ser validada pelo executivo camarário e apontou 2015 como o ano em que deverá ser introduzido um sistema electrónico de leitura de matrículas, para detectar as situações de incumprimento. O estudo que mostra que a qualidade do ar melhorou desde a aplicação das duas fases da ZER foi realizado por uma equipa da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa. O coordenador da equipa que efectuou o estudo, Francisco Ferreira, afirmou à im-

prensa que “a ZER de Lisboa está ainda distante da exigência de casos similares, mas tem em conta circunstâncias específicas, nomeadamente sociais, pelo que é necessário melhorias e está a ter resultados”. O director municipal de Mobilidade e Transportes considerou que “Lisboa está a fazer o seu trabalho de casa, está no bom caminho, mas tem de ir mais longe”. Tiago Farias referiu, no entanto que, ao longo deste processo tem sido sucessivamente adiado o fim do regime de excepção para os táxis, que continuam a poder circular na capital e na ZER mesmo que os seus veículos sejam anteriores a 1992, como os carros dos residentes e os veículos históricos e informou que “isso está a ser trabalhado com eles”, avançando que, em breve, estes profissionais vão começar a ter também restrições, aplicadas de uma forma gradual. ●

USUFRUA DOS SEUS DIREITOS CUMPRINDO OS SEUS DEVERES



MANTENHA A SUA QUOTA FPT ACTUALIZADA



# SEGUROS E HABILITAÇÕES LEGAIS PARA EXERCER A ACTIVIDADE

EXCLUSÃO DE COBERTURA DE SEGURO OU ACÇÃO DE REGRESSO QUANDO O MOTORISTA NÃO CUMpra OS REQUISITOS DAS HABILITAÇÕES LEGAIS PARA EXERCER A ACTIVIDADE

Já anteriormente, e a propósito quer da obrigatoriedade do CAP quer do averbamento do Grupo 2, abordou-se a questão relacionada com a possibilidade de as companhias de seguros poderem decidir excluir a cobertura do seguro automóvel ou satisfazerem a indemnização devida e de seguida reclama-la do condutor quando ocorra a falta de algum requisito dos que a lei actual considera habilitante para o exercício da profissão de motorista de táxi.

Aliás, situação similar já ocorre para os condutores em geral, nos casos em que ocorra condução sob a influência de álcool superior à legalmente admitida ou se acusar consumo de estupefacientes ou outras drogas em que as companhias de seguro ou invocam a exclusão da cobertura ou exercem o direito de regresso contra o condutor reclamando deste o que tenham pago a título de indemnização.

Veio entretanto notícia de que terá ocorrido uma sentença confirmativa da decisão de uma companhia de seguros que exclui a cobertura do seguro automóvel numa dessas situações, pelo que se justifica seja de novo chamada a atenção dos associados para a situação.

Efectivamente, as funções de motorista de táxi apenas podem ser desempenhadas por pessoa devidamente habilitada para o efeito. Actualmente essa habilitação resulta da titularidade, cumulativa, de dois títulos:

- 1) Carta de condução, válida par a categoria B, com o averbamento, também válido, do Grupo 2; e
- 2) Título profissional de motorista de táxi igualmente válido, seja o CAP ou a autorização especial ou o (futuro) CMT e CMT provisório. ●

*Isabel Patrício,  
Jurista da Sede - Lisboa*

**MERCLASSE**  
Peças p/ Mercedes

**MERCEDES 220 CDI  
2010/2011**

**PREÇO  
ESPECIAL TÁXI  
19.000€**



**Venda de peças para Mercedes**

Rua Joly Braga Santos, lote H, 1600-123 Lisboa

Tel.: 217 220 150 – 217 268 879

E-mail: merclasse.geral@gmail.com

SACHS  
ADVANTAGE

Hengst





## O BOM EXEMPLO CATALÃO

A FPT ESTEVE EM BARCELONA NO DIA 19 DE SETEMBRO PARA CONHECER AS NOVIDADES QUE PERMITAM ANALISAR ALTERNATIVAS E ALTERAR A REALIDADE PORTUGUESA DO SECTOR DO TÁXI.

A Federação está a recolher informações sobre o sistema de escala que permite o equilíbrio da oferta e da procura na cidade catalã que tem mais táxis que Portugal inteiro. O Sindicato do Táxi da Catalunha - Sindicat del Taxi de Catalunya – STAC abriu as suas portas à Federação, no âmbito do trabalho conjunto que tem sido desenvolvido no âmbito da Confederação Europeia do Táxi de que a FPT também é membro. A Federação foi representada pelo presidente da Direção, Carlos Ramos.

A situação actual de crise no Sector e no País, bem como a concorrência “desleal e agressiva” da Uber, motivaram as questões da FPT, que conheceu assim as formas de actuação em Barcelona.

### REUNIÃO COM OS DIRIGENTES DO STAC

O presidente do STAC, Luís Berbel Salcedo, e o dirigente José Maria Sanches Baena, receberam a FPT e explicaram o modo de actuação do Sindicato e do Sector em Barcelona. As recentes manifestações contra a actividade da Uber em Barcelona e um pouco por toda a Europa foram também abordadas durante o encontro a que a Revista Táxi assistiu.

O STAC foi fundado, na clandestinidade, no seio do movimento de 1972, em que os motoristas profissionais de táxi, num grupo de 500 pessoas, iniciaram a ruptura com o poder estabelecido, com lutas que resultaram na sua fundação, em 1974.

O STAC assumiu a sua actual nomenclatura - Sindicato dos Táxis da Catalunha – em 4 de abril de 1977, na apresentação dos Estatutos, depois da publicação da lei da liberdade sindical, no seguimento do desaparecimento de Franco e do retorno à Democracia. O STAC é o primeiro sindicato do Sector do Táxi legal em Espanha.

O STAC esteve na génese da Confederação do Táxi de Espanha e na fundação da Confederação Europeia do Táxi (de que a FPT é membro).

O STAC luta pelos direitos do Sector do Táxi e actualmente tem levado a efeito, com outras instituições ligadas ao Sector, manifestações face à actividade da Uber, que reputa de “ilegal”.

O STAC tem um fundo assistencial que completa o Seguro normal, ampliando-o para todos os riscos. O Congresso do STAC reúne a cada quatro anos, sendo o próximo o 10º Congresso. O STAC presta aos seus membros vários serviços: fundo assistencial STAC, fiscalidade e apoio jurídico, assistência na gestão de licenças e orientação financeira/facturação, formação profissional e seguros. Estes serviços são prestados por diferentes órgãos autónomos no seio do STAC, com personalidade jurídica própria.

### A LEGISLAÇÃO

O Regulamento Metropolitano do Táxi emitido pelo Instituto Metropolitano do Táxi, na Região Autónoma da Catalunha, data de 2013, altura em que foram efectuadas grandes alterações à norma anterior. A Lei do Táxi da Catalunha (Lei n.º 19/2003, de 4 de Julho) estabelece os contornos para a actividade dos táxis em toda a Região Autónoma da Catalunha.

Antes vigorava um diploma de 1979, que estava limitado ao modelo “um táxi, um motorista”. Com a nova norma, os titulares (sociedades ou indivíduos) podem deter até 50 licenças, numa quota máxima de 10 por cento do total do efectivo. Desde 2013 que 90 por cento são titulares de licenças individuais e que 10 por cento são detentores de mais do que uma licença, nomeadamente empresas anteriores a 1979, frotas e autónomos com poucas licenças.

A legislação de 2013 abriu a possibilidade aos motoristas de táxi de exercerem outra actividade que lhes traga rendimento. Antes era obrigatória a actividade “plena e exclusiva” em táxi.

“A nova lei combate a especulação”, salienta o presidente, Lluís Berbel Salcedo, que também refere que o turno duplo, em Barcelona, está nos 27 por cento do efectivo.





# 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.

## LOCAIS DE FORMAÇÃO - FPT

### SEDE - LISBOA

Estrada Paço do Lumiar, Lote R2, Loja A  
1600-543 LISBOA  
*Departamento de Formação*  
Tânia Amado  
Telef. 217 112 870  
Fax: 217 112 879  
Email: sede@fptaxi.pt

### Santarém

*Departamento de Formação*  
Maria João  
Telef. 937416295  
Email: sede@fptaxi.pt

### DELEGAÇÃO CENTRO - COIMBRA

Avenida Fernão Magalhães, nº  
481 - 1ªA  
3000 - 177 Coimbra  
*Departamento de Formação*  
Carmen Gamboa  
Telef. 239 840 058  
Fax: 239 840 059  
Email: del.centro@fptaxi.pt

### Guarda

*Departamento de Formação*  
Carmen Gamboa  
Telef. 239 840 058  
Fax: 239 840 059  
Email: del.centro@fptaxi.pt

### Alvaiázere

*Departamento de Formação*  
Carmen Gamboa  
Telef. 239 840 058  
Fax: 239 840 059  
Email: del.centro@fptaxi.pt

### Viseu

*Departamento de Formação*  
Carmen Gamboa  
Telef. 239 840 058  
Fax: 239 840 059  
Email: del.centro@fptaxi.pt

### Covilhã

*Departamento de Formação*  
Carmen Gamboa  
Telef. 239 840 058  
Fax: 239 840 059  
Email: del.centro@fptaxi.pt

### DELEGAÇÃO NORTE - PORTO

Rua Júlio Lourenço Pinto, nº 124  
4150 - 004 Porto  
*Departamento de Formação*  
Elisabete Tavares/Leandro Dias  
Telef. 223 722 900  
Fax: 223 722 899  
Email: del.norte@fptaxi.pt

### Vinhais

*Departamento de Formação*  
Elisabete Tavares/Leandro Dias/  
Alexandre Martins  
Telef. 223 722 900/964 065 287  
Fax: 223 722 899  
Email: del.norte@fptaxi.pt

### DELEGAÇÃO SUL - FARO

Rua Coronel António dos Santos  
Fonseca  
Edifício Batalha, Lote 23 R/C Dtº  
4150 - 004 Porto  
*Departamento de Formação*  
Andreia Vieira  
Telef. 289 878 102  
Fax: 289 878 104  
Email: del.sul@fptaxi.pt

### Albufeira

*Departamento de Formação*  
Andreia Vieira  
Telef. 289 878 102  
Fax: 289 878 104  
Email: del.sul@fptaxi.pt

### Vila Real de Santo António

*Departamento de Formação*  
Dionísio Estevão/Andreia Vieira  
Telef. 289 878 102  
Fax: 289 878 104  
Email: del.sul@fptaxi.pt

### NÚCLEO DE PORTIMÃO

*Departamento de Formação*  
José Romão/Maria Matias  
Telef. 961 939 083  
Email: nuc.portimao@fptaxi.pt



## FORMAÇÃO PROFISSIONAL TIPO II E CONTÍNUA

### HORÁRIO LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 9 às 18 horas
- ▶ 1 dia para exame

### HORÁRIO PÓS-LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 19 às 23 horas
- ▶ 1 dia para exame

### FORMAÇÃO INICIAL (35h)

## FORMAÇÃO DE MOTORISTA DE TRANSP. COLECTIVO DE CRIANÇAS

### HORÁRIO LABORAL:

- ▶ De 2ª a 6ª feira, das 9 às 18 (5 dias úteis)

### HORÁRIO PÓS-LABORAL:

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

## 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.

## O SISTEMA TARIFÁRIO EM BARCELONA (URBANO)

Concepte	Euros
Baixada de bandera T-1	2,10
Baixada de bandera T-2	2,10
Baixada de bandera T-3	2,30
Km Recorregut T-1	1,03
Km Recorregut T-2	1,30
Km Recorregut T-3	1,40
Hora d'espera T-1	21,23
Hora d'espera T-2	21,70
Hora d'espera T-3	21,70
Suplements	Euros
Aeroport (entrada/sortida)	4,20
Estació marítima Moll adossat (entrada/sortida)	4,20
Fira Barcelona Gran Via Montjuïc 2 (l'Hospitalet)	2,10
Estacions de Sants, França i Nord (sortida)	
Vehicles de 7 places amb més de 4 passatgers (incloent tots els passatgers)	2,10
Nits especials (20:00 - 08:00 h)	3,10
23/VI - 24/VI	
24/XII - 25/XII	
31/XII - 1/I	
Altres conceptes	Euros
Percepció mínima carreres origen aeroport incloent tots els suplements	20,00
Taxi emissora fins al lloc d'encotxament, preu màxim T-1	3,40
Taxi emissora fins al lloc d'encotxament, preu màxim T-2	4,20
Taxi emissora fins al lloc d'encotxament, preu màxim T-3	4,50
Percepció mínima carreres servei radioemissora	7,00

O sistema tarifário em Barcelona divide-se em Urbano e Interurbano. As tarifas para percurso inter-urbano são aprovadas pela Comunidade Autónoma da Catalunha. O tarifário aprovado para percurso urbano depende do município de Barcelona. No que respeita aos táxis de maior capacidade (mais de quatro passageiros), o sistema tarifário específico prevê que seja cobrado um suplemento de 2,10 euros quando disponibiliza mais de quatro lugares. Mais concretamente, num táxi com capacidade para transporte de seis passageiros, é cobrado o suplemento de 2,10 euros quer transporte cinco ou seis passageiros. Em Portugal, se um passageiro viajar num táxi de maior capacidade, pagará sempre mais 28 por cento por esse facto. Em Barcelona, quando são ocupados mais de quatro assentos de passageiros, paga-se o suplemento único de 2,10 euros. "É bastante vantajoso, principalmente no serviço do Aeroporto e dos portos marítimos em virtude deste tipo de veículos ter muita procura e os tempos de paragem naquelas praças serem substancialmente reduzidos", defende o dirigente.

## SISTEMA DE EM ESCALA PARA ADEQUAR A OFERTA À PROCURA

Na Catalunha existem cerca de 13 mil licenças emitidas. Barcelona tem cerca de 40 centrais de táxi. Segundo o STAC, "há quatro mil táxis a mais em relação ao número de táxis per capita, num claro desequilíbrio entre oferta e procura. O sistema utilizado para reequilibrar a oferta com a procura de táxis em Barcelona baseia-se numa escala de paragem semanal em que foi atribuído um dia de paragem/folga obrigatória de acordo com o algarismo com o qual termina o número da licença.



As licenças terminadas em 1 e 2 param à segunda-feira, as que terminam em 3 e 4 param à terça e assim por diante.

Nos fins-de-semana os táxis também param 50% ao sábado e os outros 50% ao domingo, de acordo com o dia do mês ser par ou ímpar.

Nos feriados de 2ª a 6ª feira folgam igualmente metade da frota, consoante escala de feriados anual e as licenças que tenham a folga naquele dia da semana. Por exemplo: no 1º de Maio que foi uma quinta-feira, param os ímpares mais a licença terminada em oito.

## DESCANSO SEMANAL

LABORABLES				
LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES
(descansan las licencias acabadas en)				
1 - 2	3 - 4	5 - 6	7 - 8	9 - 0

Si entre el lunes y el viernes hubiera un día festivo, la anterior asignación de los días de descanso seguirá siendo válida.

## FINES DE SEMANA

<b>SÁBADO PAR</b> Descansan: 0, 2, 4, 6, 8 Trabajan: 1, 3, 5, 7, 9	<b>SÁBADO IMPAR</b> Descansan: 1, 3, 5, 7, 9 Trabajan: 0, 2, 4, 6, 8
<b>DOMINGO PAR</b> Descansan: 0, 2, 4, 6, 8 Trabajan: 1, 3, 5, 7, 9	<b>DOMINGO IMPAR</b> Descansan: 1, 3, 5, 7, 9 Trabajan: 0, 2, 4, 6, 8

En caso de coincidir que en un fin de semana, el sábado fuese día 31 y el domingo día 1, ambos ímpares, el turno de descanso se realizará de la manera siguiente:

**Sábado 31:** Descansarán las licencias impares y trabajarán las pares.

**Domingo 1:** Descansarán las licencias pares y trabajarán las impares.

## DISTRIBUCIÓN DE LOS FESTIVOS INTERSEMANALES

18 de abril de 2014	Descansan licencias pares (0,2,4,6,8)		
21 de abril de 2014	Descansan licencias impares (1,3,5,7,9)		
1 de mayo de 2014	Descansan licencias impares (1,3,5,7,9)		
9 de junio de 2014	Descansan licencias impares (1,3,5,7,9)		
24 de junio de 2014	Descansan licencias pares (0,2,4,6,8)		
11 de septiembre de 2014	Descansan licencias impares (1,3,5,7,9)		
24 de septiembre de 2014	Descansan licencias pares (0,2,4,6,8)		
8 de diciembre de 2014	Descansan licencias pares (0,2,4,6,8)		

Desta forma, segundo o STAC, em cada dia útil trabalha 80 por cento do efectivo, com paragem dos restantes 20 por cento. A fiscalização das prevaricações é feita pelos próprios profissionais, em auto-regulação, para além das autoridades oficiais onde se inclui os veículos pintados como táxis do Instituto Metropolitano do Táxi que circulam pela cidade. “Todos temos a ganhar com este sistema”, considera o presidente do STAC. “Sem esta medida, seria muito difícil a nossa actividade na cidade de Barcelona, pois a concorrência dentro do próprio sector seria muito grave”, continua. A paragem obrigatória semanal (em dois dias por semana – um dia útil e um dia do fim-de-semana) descongestionou o serviço e permite servir melhor os passageiros. Os táxis de Barcelona têm pintado, junto ao número da licença, a abreviatura do dia da semana da sua folga.

### GESTÃO DAS LICENÇAS DE SERVIÇO DE TÁXI

Em Barcelona, até há algum tempo, circulavam 11.400 táxis. Foi entretanto decidido alargar a abrangência da área de Barcelona, considerando a contagem dos táxis per capita numa zona que cresceu de 20 para 40 quilómetros. Logo surgiram problemas, com a consequente perda de negócio. Os profissionais de zonas que até à altura não podiam efectuar serviço em Barcelona, passaram a poder fazê-lo, ampliando um problema que já era difícil antes dessa alteração.

Esta realidade trouxe outra bem mais grave: o valor das licenças caiu abruptamente, reduzido pelos efeitos da crise e da concorrência que aumentou.

Para mudar de proprietário ou titular da licença há que pagar ao IMT cerca de quatro mil euros.

Em Barcelona, a suspensão de licença é possível por um período de quatro anos, renovável sem perder a licença, se plenamente justificado, sempre por iniciativa do titular.

No entanto, ao voltar ao activo, depois do período de suspensão de licença, a viatura já não pode ser a mesma. Evita-se a fraude e melhora-se o ambiente, uma vez que a nova viatura conta com melhor e mais limpa tecnologia.

A conjuntura é analisada atentamente pela edilidade e pelas associações do Sector, para estabelecimento dos respectivos limites. A

crise condiciona a actividade, mas a análise feita pelas entidades permite ajustar a actividade nos seus mais diversos sectores. As medidas de contingência de licenças (através do sistema de escala de paragem semanal) estão dependentes do acordo das entidades envolvidas.

### REPRESENTATIVIDADE PLENA EM TODAS AS DIMENSÕES

As entidades coordenadoras do Sector dos transportes em que os táxis estão incluídos são a AMB (Área Metropolitana de Barcelona) e o IMT (Instituto Metropolitano do Táxi). Os centros de decisão de ambas contemplam a proporcionalidade política e partidária da democracia. Assim, no Plenário da AMB e no Conselho de Administração do IMT estão contempladas a diversas forças políticas, em proporcionalidade segundo os resultados das eleições. Apenas há uma excepção: na AMB, o presidente é sempre o presidente da Câmara de Barcelona, mesmo que, como actualmente, a força política que o elegeu para Barcelona tenha menos representação no todo da Região Autónoma da Catalunha. A Área Metropolitana de Barcelona abarca 37 municípios.

### UBER E MEDIDAS DE EMERGÊNCIA

O Sector do Táxi de Barcelona, como o de toda a Espanha, considera que a Europa está a ser alvo de uma “invasão” por parte da aplicação Uber, impossível de travar pois a empresa sediada nos Estados Unidos beneficia das leis europeias da livre concorrência, como aliás foi invocado pela decisão de segunda instância de um tribunal em Berlim, que veio anular as medidas de bloqueio à actividade da empresa naquela cidade alemã. Não podendo rapidamente intentar acções judiciais que impeçam “o descalabro” deste tipo de concorrência, a Confederação Europeia do Táxi e o STAC (bem como a FPT) decidiram encontrar novas formas de denunciar os efeitos da Uber e as práticas de “concorrência desleal” que tem exercido.

“Estamos a trabalhar a lei da concorrência”, informam os dirigentes do STAC, que alertam para o facto de em Portugal também estar iminente aquele perigo, que actualmente apenas se traduz em serviço de transporte de passageiros em viatura topo de >>



gama, mas que em breve poderá ampliar-se a viaturas mais económicas, generalizando aquela prática negativa.

“Fazemos pressão junto das autoridades, mas há outras formas de denunciarmos a Uber”, realçam os dirigentes. Pretendem informar a Segurança Social sobre os contornos ilegais daquela actividade e vão denunciar às Finanças a “fraude fiscal” que está a ser praticada: as facturas dos serviços Uber, que não cobram IVA, são a melhor prova de que até o estado está a ser enganado.

Outra das medidas que estão a ser trabalhadas e que “entrará em vigor em breve” trata-se da imobilização das viaturas clandestinas até pagamento da respectiva coima que é actualmente de 1.250 euros e que se propõe passar para 6 mil euros e, em caso de reincidência, fixar o valor em 18 mil euros. “Há que alterar a lei para que permita a imobilização imediata dos clandestinos, sejam da Uber, sejam outros quaisquer”, rematam os dirigentes do STAC. “Multar e permitir a circulação com nova prevaricação logo a seguir é inútil”, alertam.

A Federação também está a trabalhar pela defesa do sector do Táxi e já colocou questões ao IMT sobre este assunto, tendo ainda solicitado o agendamento de nova reunião para discutir a matéria.

## BYD, O NOVO TÁXI 100% ELÉCTRICO



FONTE: DA

Já chegou a Barcelona, Espanha, o novo carro totalmente eléctrico da marca chinesa BYD. A Revista Táxi sabe que, na primeira semana de Setembro, o motorista Cristian Campos recebeu as chaves do novo táxi que promete revolucionar o Sector.

Foi assim iniciada a comercialização desta viatura amiga do ambiente, com a entrega do táxi pela New Energy Vehicles, do Grupo Bergé, que distribui a marca chinesa especializada em veículos eléctricos BYD.

O modelo entregue é um E6, monovolume com capacidade para cinco passageiros, tem bom espaço na bagageira (470 litros de capacidade) e autonomia para cerca de 300 quilómetros. O motor alimenta-se através das baterias BYD Fe Battery (Ferro Fosfato), garantidas pelos mais de 39 milhões de quilómetros já realizados em serviço de táxi em diferentes cidades do mundo. Segundo o fabricante, em condições reais de utilização (com ar condicionado ou aquecimento) o carro alcança com facilidade os 280 quilómetros, suficientes para a circulação diária em táxi,

como também referiu o motorista de táxi.

O consumo homologado é de 20,5 kWh por 100 quilómetros e a carga pode realizar-se sempre em corrente alternada e num carregador standard europeu (Modo 3 Tipo 2) em duas horas. A BYD assegura que com meia hora de recarga a autonomia cresce em 70 quilómetros.

O preço anunciado pela BYD para este novo táxi é de 33 mil euros para os profissionais, sem incluir os impostos, contando com a máxima subvenção do programa Movele do Ministério da Indústria, Turismo e Energia (que implica 6.500 euros de desconto).

A importadora explicou em comunicado que coloca à disposição da cidade condal de Barcelona um táxi modelo E6 em condições especiais para “desenvolver e impulsionar a mobilidade eléctrica” na capital catalã. A marca salientou ainda que este carro “actualmente é o único capaz de realizar uma jornada completa de trabalho com uma carga apenas”.

O nome da empresa “BYD” é um acrónimo da expressão inglesa “Build Your Dreams”/“Constrói os Teus Sonhos”. A empresa tem em funcionamento 2.194 táxis nas cidades de Shenzhen, Nanjing, Shaoguan, Huizhou e Baoji, Hong Kong, Xi’na, Guangzhou e Changsha, na China, e nas cidades europeias de Roterdão, Bruxelas e Londres, bem como em Bogotá, Colômbia. Prevê-se que brevemente surja em Budapeste, Salzburgo, Varsóvia, Cracóvia, Gdansk, Bona, Bremen, Tel Aviv, Istambul e Los Angeles.

## FORMAÇÃO NA TAXITRONIC

O vice-presidente da Autocoope, Vitor Costa e Nelson Santos, engenheiro informático da Autocoope, participaram na acção de formação que a empresa Taxitronic realizou naquele dia. A nova Gobox denominada TXD70 foi o centro da acção de formação.

O grupo pôde visitar o centro de formação da Taxitronic, os escritórios e administração da empresa e a garagem/oficina que atende os táxis de Barcelona.



A Federação procura, junto da Taxitronic, aperfeiçoar as novas tecnologias que servem o Sector, avaliando custos e negociando vantagens junto da marca. ●

# Proteja o seu negócio!

O seguro automóvel para o seu táxi.

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



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

## Táaxiii...

### Livre para o seu negócio



Soluções de seguros  
para Táxis

Lisboa: 211 149 403  
Porto: 220 027 737  
Portimão: 282 425 560

[www.lusoatlantica.pt](http://www.lusoatlantica.pt)

**LusoAtlântica**   
Corretor de Seguros, S.A.

Táxi Seguro | Acidentes de Trabalho | Outros Ramos



ŠKODA Rapid por apenas €13.440\* + IVA.  
O carro certo para quem escolhe  
sempre o caminho certo.



\*Valor indicado para a versão Active. Incluindo desconto promocional, despesas de legalização, tratamento do processo, pintura metalizada preta e kit de pneu sobressalente. Não inclui pintura de tejadilho.

## ŠKODA Rapid 1.6 TDI 105cv Active TÁXI

Se quer o seu TÁXI com toda a fiabilidade, baixos consumos, a melhor tecnologia e a maior bagageira do segmento (550 L), o novo ŠKODA Rapid oferece-lhe a melhor relação qualidade/preço. Recheado com 19 soluções Simply Clever, garante-lhe uma utilização prática e com todo o conforto.

### SANTOGAL JUMP

Rua Alves Redol, 3A, 1000-029 Lisboa  
Tel. 210 430 120 • Fax 217 117 217  
[www.santogal.pt](http://www.santogal.pt)

 **santogal**  
O mundo automóvel.