

TÁXI

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

80



**FPT COOL TÁXI
CADA VEZ MELHOR**

A photograph of three young women with long hair, smiling and looking at a smartphone held by the woman on the left. The background is dark, and the lighting is warm, highlighting their faces and the phone.

TAXI

TaxiClick



FUNCIONA 24H/DIA

PROMOÇÕES

VIAGENS A CRÉDITO

SIMULADOR DE PREÇO

**ACOMPANHAMENTO DA
VIAGEM EM TEMPO REAL**

**PAGAMENTO EM DINHEIRO,
CARTÕES DE CRÉDITO E DÉBITO**

AVALIAÇÃO DE QUALIDADE

FATURA CERTIFICADA

www.taxiclick.pt

by **Coop táxis**
coop taxis . pt



Carlos Ramos

ÍNDICE

- 05** ATUALIDADE
- 11** NOTÍCIAS
- 18** VENTO NORTE
- 22** CURIOSIDADE
- 24** INTERNACIONAL
- 26** OPINIÃO
- 32** DESTAQUE
- 36** INSTITUCIONAL
- 39** FICHA TÉCNICA
ESTATUTO EDITORIAL

SERVIR PORTUGAL NUM TEMPO DE MUDANÇA

Nos Transportes, o nosso Serviço Público é trabalhar todos os dias para que o passageiro do Táxi seja transportado de forma moderna e exemplar. Só nesta prática os industriais e profissionais defendem o peso do Táxi na economia nacional.

A relevância do Táxi em Portugal tem como base a tradição de lealdade e unidade entre o Sector e dos profissionais para com os seus passageiros. A grande proximidade em relação às pessoas faz com que o Táxi seja uma referência para os portugueses.

A transparência, a modernidade, a eficiência, a rapidez, a segurança e o conforto são, entre outros, valores dos quais não abdicamos e que são decisivos para a melhor imagem do Táxi perante a Sociedade Portuguesa, numa luta incessante contra o estereótipo maligno, o preconceito manipulador e a calúnia vil daqueles a quem poderá interessar a falência do Táxi e a total desregulação do serviço público de transporte de passageiros em viaturas ligeiras. Estes valores fazem parte do nosso trabalho de cada dia e presidem ao trabalho ininterrupto da FPT para apresentar propostas para modernização e revitalização do Táxi, nomeadamente para simplificar os sistemas de formação e de certificação dos seus profissionais, defendendo também que a emissão do Certificado de Motorista de Táxi possa vir a ser assegurada, com toda a transparência e capacidade, pelas associações representativas do Sector.

Para a Federação Portuguesa do Táxi urge encontrar soluções que modernizem e adequem o sistema tarifário aos desafios que hoje se colocam. É urgente e necessário criar tarifários e contingentes intermunicipais e sazonais, para ajustar procura e oferta num mercado equilibrado. A Tarifa a percurso é outra das propostas da FPT para a renovação do sistema tarifário, especialmente nos centros urbanos com forte fluxo turístico. Outra medida positiva seria a implementação dos contratos digitais, o que permitiria uma evolução para as novas tecnologias, ao serviço dos cidadãos.

Não desistimos de afirmar que é ao Poder Local que compete definir regras e gerir os contingentes TVDE, tendo sempre em linha de conta a atividade que o Táxi exerce há décadas, com total dedicação aos interesses nacionais e aos cidadãos. Para isso contamos com a ajuda de todos os que, com o seu trabalho, promovem e dignificam o Táxi.

Nas últimas eleições europeias nada de concreto vimos ou ouvimos sobre o presente e futuro do Táxi - mérito para o candidato comunista ao Parlamento Europeu, João Ferreira, uma exceção num panorama desolador, de tão eletrónico e impessoal. Preparamo-nos ativamente para o período das eleições legislativas, em cuja campanha político-partidária queremos conhecer a posição clara e inequívoca dos candidatos em relação às propostas que temos apresentado para modernização e revitalização do Sector. Essas propostas são contributos para uma mudança de mentalidades que tarda, numa resistência à evolução mais severa do que aquela de que o Táxi já foi injustamente acusado. Confundir a árvore com a floresta é sempre mais fácil do que procurar a realidade.

A Federação mantém as portas abertas para o diálogo consequente, sem recurso a promessas fáceis e de ocasião. Estamos disponíveis para trabalhar com as entidades oficiais, em todos os patamares da vida nacional, para que a concorrência seja uma realidade não viciada no mercado português.

Juntos, somos Táxi, na força justa das nossas reivindicações. O País precisa do Serviço Público de Transportes e essa mais-valia social só chegará a beneficiar verdadeiramente os cidadãos da República Portuguesa se todos tivermos as mesmas oportunidades, sem discriminações ou preconceitos e sem os modernismos desregulados da dita "real economy". Não transportamos pessoas porque é moda ou porque fica bem oferecer esse serviço com preços que arrasam qualquer Convenção Tarifária.

O Táxi orgulha-se de servir Portugal nas cores preto e verde e na transparência da sua evolução na história dos transportes.

A Federação Portuguesa do Táxi continua empenhada e decidida na afirmação e concretização das propostas justas que os seus industriais e profissionais exigem.



Dacia LOGAN MCV

Oferta Comercial para Táxis

Por

11.391€*

Dacia Logan MCV Blue dCi 95 Comfort

6,34 % TAE | COM FINANCIAMENTO E ABATE

Inclui:

Pintura Metalizada | Pneu sobressalente



*IVA não incluído nos valores apresentados. LOGAN MCV Blue dCi 95 Comfort com ALD Automóvel RCI Banque sujeito a aprovação. PVP 11.391€ . Até 31/08/2019 para Empresas e ENI's, entrega em Portugal Continental. 199€/mês a 48 meses, sem entrada inicial, com pag. final 3.417€ e 11.391€ de financiamento. TAN 4,85%, Montante Total Imputado 16.232€ - Comissão de abertura 244€ e de processamento de Prestação 3,2€/mês incluídas na TAEG. Reservado a concessionários enquanto intermediários de crédito a título acessório da RCI Banque. Informe-se na RCI Banque. Imagem não contratual.

AS NOSSAS OBRIGAÇÕES

LIVRO DE RECLAMAÇÕES ELETRÓNICO

Ministério da Economia dá mais seis meses para registo na plataforma. O Serviço Jurídico da FPT informa que apenas tem de ter livro de reclamações em formato papel quem tem instalações com carácter físico ou permanente e contacto com o público. O livro de reclamações eletrónico é obrigatório para quem tem essas características e atividade por meio digital.

Em comunicado divulgado durante o mês de junho, o Ministério da Economia informou que autorizou uma prorrogação por seis meses para os operadores económicos se registarem na plataforma digital do Livro de Reclamações Eletrónico (LRE). O prazo inicial terminava a dia 1 de Julho e, de acordo com o Decreto-Lei n.º 74/2017, todos os fornecedores de bens e prestadores de serviços, como é o caso dos industriais do Tâxi, seriam obrigados a possuir Livro de Reclamações em formato eletrónico, independentemente do Livro de Reclamações em formato físico, a partir de 1 de julho de 2019. Contam agora com seis meses adicionais para cumprirem com aquela obrigação legal. Segundo o comunicado divulgado pelo Ministério da Economia, “durante os próximos seis meses não terá lugar a instauração de processos de contraordenação aos operadores económicos que ainda não estejam registados na plataforma digital do Livro de Reclamações por parte da ASAE, entidade com atribuições de fiscalização administrativa desta matéria”. Assim e na prática, os operadores económicos poderão continuar a realizar a sua adesão à plataforma digital do Livro de Reclamações até 31 de dezembro deste ano. O Ministério da Economia aconselha, no entanto, os operadores económicos procederem ao re-



Informação anterior da Direção-Geral de Transportes Terrestres e Fluviais dispôs, desde 2006, que:

Assim, no caso dos prestadores de serviços de transporte em táxi, porque não dispõem de instalações fixas, não estão abrangidos pela obrigatoriedade de ter à disposição dos utentes/clientes o livro de reclamações, ou seja, o livro de reclamações não sendo obrigatório a bordo do táxi não é aplicável a este sector

Com os melhores cumprimentos, *Jorge Jacob*

O Director-Geral

Jorge Jacob

gisto na plataforma para disponibilizarem o Livro de Reclamações Eletrónico com a maior brevidade. O Ministério informou ainda que a Direção-Geral do Consumidor (DGC), a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) e a Imprensa Nacional – Casa da Moeda (INCM), o parceiro tecnológico do LRE, estão articuladas para a aplicação de medidas que visam garantir o bom funcionamento da plataforma e a inscrição de todos os operadores económicos, sob a orientação do Governo. O projeto do LRE, medida de desburocratização e simplificação integrada no programa Simplex+ 2016, envolve todas as entidades reguladoras e fiscalizadoras de mercado. O registo de cerca de 100 mil operadores económicos é revelador do seu impacto muito positivo, seja nos operadores económicos, seja nos consumidores. O Governo lançou o programa Comércio Digital no início de 2019, numa iniciativa dinamizada pela ACEPI – Associação da Economia Digital, com o apoio da Confederação do Comércio e Serviços de Portugal. Este programa visa “fomentar a ativação da presença digital, a desmaterialização de processos e a incorporação de tecnologia nos modelos de negócio das micro, pequenas e médias empresas dos sectores do comércio e dos serviços”.

Cumprir a lei

Qualquer fornecedor de bens e prestadores de serviços, tendo já o livro de reclamações em papel, está obrigado a fazer a sua inscrição na Plataforma Digital no endereço www.livroreclamacoes.pt, estando sujeito, se não fizer a inscrição e somente pelo facto da omissão, a coimas mínimas de 250,00 euros para pessoas singulares e 3.500,00 para pessoas colectivas. A inscrição na Plataforma Digital é gratuita para um número de 25 reclamações cujo valor atribuído é de 9,93 euros (Portaria n.º 201-A/2017 de 30 de junho). Se o operador ou prestador de serviços não tiver internet, a obrigação mantém-se. O Ministério da Economia explica que “o desconhecimento não escusa”, ou seja, o facto de se ser o que se chama de “info-excluído da Internet primário”, por analfabetismo, ou info-excluído da internet secundário”, por opção, não livra da obrigação, pelo que está “intimado a ter um endereço de correio eletrónico”. Como dispõe o diploma, “os fornecedores de bens e prestadores de serviços que não disponham de sítios na internet devem ser titulares de endereço de correio eletrónico para efeitos de receção das reclamações submetidas através da Plataforma Digital” (Decreto-lei 74./2017, Anexo II, Capítulo II, artigo 5 B, ponto 3). O número telefónico de apoio ao Livro de Reclamações Eletrónico é 217 810 875.

AS NOSSAS OBRIGAÇÕES

FATURAÇÃO ELETRÓNICA E IUC

Depois de apresentadas algumas dúvidas sobre o cumprimento das disposições legais relativas à faturação eletrónica e ao Imposto de Circulação Automóvel (IUC), a Secretaria de Estado dos Assuntos Fiscais foi contactada pela Federação Portuguesa do Táxi e reiterou que a legislação sobre faturação eletrónica, que entrou em vigor no princípio deste ano, “não vai sofrer nenhuma anulação nem período de exceção a partir de dia 1 de julho”. No entanto, sensível ao apelo da FPT para “maior compreensão no processo de mudança”, o Governo pondera criar novo período de cumprimento da lei sem penalidade, ou seja, uma nova etapa na qual a infração não será passível de sanção.

A Secretaria de Estado dos Assuntos Fiscais confirmou ainda, dando resposta positiva à proposta da FPT, que o processo anual de isenção do IUC “vai passar a ser automático em breve, não sendo necessária a deslocação à Autoridade Tributária para solicitar a devida isenção”. Mais tarde, o secretário de Estado dos Assuntos Fiscais confirmou em Despacho de 27 de junho, que a lei continua em vigor, mantendo o seu cumprimento sem penalidade, ou seja a infração até pode ser detetada mas não há qualquer penalização até ao dia 1 de janeiro de 2020.

Não deixe para amanhã o que pode fazer hoje

Independentemente da legislação sobre a Faturação Eletrónica continuar a ser cumprida sem penalidades até dia 1 de janeiro de 2020, a FPT aconselha o “bom senso aos seus associados”, considerando que devem adquirir e instalar os



equipamentos necessários para o cumprimento da legalidade, inevitável em toda a extensão da Lei, a partir de 1 de janeiro do próximo ano.

Despacho SEAF 254/2019 – XXI, 27JUN2019

Sobre a “prorrogação de prazos para o cumprimento de obrigações relativas ao processamento de faturas e outros documentos fiscalmente relevantes”, o Despacho do secretário de Estado dos Assuntos Fiscais determina, na sua parte final:

“1. As obrigações decorrentes do Decreto-Lei n.º 28/2019, de 15 de fevereiro, a que se referem as alíneas a) e b) do meu Despacho n.º 85/2019-XXI, de 1 de março de 2019, podem ser cumpridas sem penalidades até ao dia 1 de janeiro de 2020.

2. As obrigações de comunicação da in-

formação relativa aos estabelecimentos previstas no artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 28/2019, de 15 de fevereiro, devem ser cumpridas até ao dia 31 de outubro de 2019, pelos sujeitos passivos que já exerçam a atividade ou que a tenham iniciado até 30 de setembro de 2019, sendo as demais situações comunicadas nos 30 dias posteriores ao início da atividade ou à ocorrência das alterações.

3. A AT deverá divulgar, até 1 de outubro de 2019, as orientações administrativas necessárias ao esclarecimento das dúvidas que têm sido suscitadas relativamente a alguns aspetos do Decreto-Lei n.º 28/2019, de 15 de fevereiro.

4. Deve ainda a AT intensificar os trabalhos de modo a que, com a maior brevidade possível, proceda à disponibilização gratuita da aplicação de faturação que cumpra os requisitos legais.”



IMT DIVULGOU AVISOS SOBRE APOIOS AO TÁXI

REUNIÃO COM O IMT

Temas como suspensão, eliminação, reformulação, revogação, emissão on-line e apoio financeiro foram abordados junto dos responsáveis do Instituto da Mobilidade e dos Transportes

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, IP) realizou uma reunião com a Federação portuguesa do Táxi, no dia 26 de junho, em Lisboa, debatendo-se “as necessidades do Táxi para um melhor desempenho da nossa missão pública”.

A FPT considerou a reunião “construtiva” e referiu ter recebido “promessas de resolução rápida”, nomeadamente com a garantia por parte do IMT de que “haverá apoio financeiro para aplicações digitais de âmbito nacional para os táxis, quando comprovados os seus resultados efetivos, e após novo aviso de candidaturas”.

Nesta reunião, a Federação apresentou uma proposta para a “reformulação da carga horária exigida na formação profissional e a possibilidade da formação em módulos, permitindo aos motoristas de outras atividades a obtenção do CMT através de uma formação complementar”.

O transporte de crianças foi igualmente abordado, sendo solicitada pela FPT a revogação da Lei 13/2006, pois para a Federação “é facto que não serve os interesses das famílias e suas crianças”.

Para evitar os atuais atrasos na emissão dos Certificados de Motorista de Táxi (CMT), a FPT defendeu que a sua emissão seja efetuada “on-line”, nas associações representativas dos profissionais. Pelo IMT ficou garantido que os atrasos nas emissões dos CMT referentes ao período 2016/2018 seriam “resolvidos de imediato”.

Foi igualmente pedida pela Federação a eliminação da lei que obriga os profissionais a terem a bordo dos táxis as cadernetas do horário de trabalho, bem como foi lembrada a Lei 3/2019 e sua aplicação, que versa a suspensão do exercício de atividade de transporte em táxi e a localização do taxímetro.



ESTACIONAMENTO E LARGADA E TOMADA DE PASSAGEIROS

ANA CRIA NOVO REGULAMENTO

Já entrou em vigor o novo Regulamento da ANA - Aeroportos de Portugal SA, para os aeroportos sob sua responsabilidade em Lisboa, Porto, Faro, Funchal, Porto Santo, Ponta Delgada, Horta e Santa Maria. O Regulamento n.º 386/2019, de 30 de abril, sobre Funcionamento e Utilização dos Parques de Estacionamento e das Zonas Dedicadas à Largada e Tomada de Passageiros nos Aeroportos da ANA, está em prática desde 1 de junho último e substitui o que foi criado em 2015.

A ANA entendeu redefinir redefinir as normas regulamentares relativas às condições de utilização dos parques de estacionamento e das zonas dedicadas à largada e tomada de utentes, uma vez que, com o aumento do número de passageiros nos aeroportos que gere, urgia tomar medidas eficazes. Como a ANA refere no preâmbulo do Regulamento, “as zonas dedicadas à largada e tomada de utentes têm uma natureza e uso próprios, desde logo, pelo facto de se localizarem em áreas adjacentes aos terminais de passageiros nas quais é especialmente necessário assegurar o rápido acesso e escoamento do público em geral, que exigem que estas zonas sejam gratuitas para o uso comum das pessoas que querem aceder ao aeroporto. Torna-se, deste modo, necessário implementar um regime que desincentive o uso excessivo destas zonas, convidando à rápida circulação e escoamento de veículos, dada a natureza das áreas Kiss and Fly”.

Está ainda prevista a cobrança de uma taxa de estacionamento, nos termos do artigo 40.º do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, devida pela utilização do domínio público aeroportuário, a

qual, no entanto, apenas será devida nos termos e condições do Regulamento da ANA.

A necessidade de assegurar o acesso rápido e dinâmico e o escoamento do público levou à implementação de regulamento. O estacionamento é gratuito nos primeiros dez minutos, e “o utente que, tendo acedido por mais de três vezes, num espaço de 24 horas seguidas, a uma zona dedicada à largada e tomada de utentes, demonstrate que o fez por estrita necessidade e por motivos excecionais não relacionados com algum tipo de atividade comercial, poderá ser reembolsado da taxa de estacionamento paga”, segundo o Regulamento.

A tomada ou largada de pessoas fora dos parques e das zonas dedicadas nos aeroportos ANA é sujeita a multa de 1.500,00 euros.

Entre os 21 novos deveres criados pelo Regulamento, os utilizadores dos parques e das zonas dedicadas à largada e tomada de utentes, não podem apanhar ou largar pessoas nem estacionar veículos fora dos parques e das zonas dedicadas à largada e tomada de utentes.

Também estão consideradas as práticas de “qualquer ato que de alguma forma impossibilite ou dificulte a utilização por parte

dos restantes utentes”, o estacionamento do veículo “para além do espaço reservado a um único veículo automóvel, de acordo com o traçado indelével marcado [no piso]”. O utente deve identificara-se quando interpelado para tal pela ANA, e não pode parar o veículo nos corredores de circulação, rampas de acesso ou em qualquer outro local que constitua parte comum, impedindo ou dificultando a circulação ou manobra dos outros utentes.

O Regulamento é muito claro quanto às infrações: “a violação de qualquer dos deveres previstos [...] constitui infração ao presente regulamento e dá lugar ao pagamento de uma sanção pecuniária no valor de 1.500 euros”. Multa que poderá ser agravada se a violação for reincidente ou repetida, no período de um mês. No período de trinta dias, ao infringir pela segunda vez, paga-se o dobro da sanção aplicável, e numa terceira infração, o valor adicional é de 2.500,00 euros, agravado para mais 5.000,00 euros ou para mais 7.500,00 euros, em novas reincidências acumuladas.

A ANA define e recomenda que as operações de largada e tomada de utentes nos seus aeroportos devem limitar-se “ao tempo indispensável”.





ATIVIDADE PARLAMENTAR

PCP APRESENTA PROPOSTA PARA MODERNIZAÇÃO DO TÁXI

Grupo Parlamentar comunista preparou o Projeto de Lei n.º 1242/XIII – 4ª, propondo assim a nona alteração do DL 251/98 para a modernização do Táxi.



“O diploma proposto pelo Grupo Parlamentar do PCP vai ao encontro das propostas que a FPT tem apresentado a todos os Órgãos de Soberania, Grupos Parlamentares e Entidades Reguladoras”, referiu Carlos Ramos, presidente da Federação Portuguesa do Táxi, referindo-se ao Projeto de Lei n.º 1242/XIII – 4ª, que propõe a nona alteração do DL 251/98, com o objetivo de modernizar o Táxi, por proposta do PCP, em 27 de junho último. A Revista Táxi reproduz, na íntegra, o diploma proposto pelo Grupo Parlamentar comunista:

PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS

GRUPO PARLAMENTAR
Projeto de Lei n.º 1242/XIII/4.ª
Modernização do regime de atividade do sector do Táxi
(9.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto)

Exposição de motivos

Em Portugal, o transporte em veículos de aluguer ligeiros de passageiros, com condutor, segundo itinerário à escolha do utente e mediante retribuição, através do transporte em táxi, tem o seu regime legal estabelecido no Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto.

O referido diploma foi objeto de pontuais alterações, sendo as últimas as introduzidas pela Lei n.º 35/2016 de 21 de novembro (esta na sequência da iniciativa do PCP) e o Decreto-Lei n.º 3/2019 de 11 de janeiro. No entanto, a realidade atual do sector do transporte em táxi exige uma maior profundidade na alteração por forma a adaptar o regime legal à atualidade. Isso mesmo foi aliás sublinhado pelo PCP na sua Apreciação Parlamentar n.º 110/XIII/4. Nesse contexto, a modernização do sector do táxi deve passar também pela atualização do quadro legal.

O presente projeto de lei do PCP visa aprovar designadamente as seguintes alterações:

- A eliminação da possibilidade de colocação do taxímetro na metade superior direita do tablier cingindo-se essa colocação à parte de cima do tablier, ou junto do espelho retrovisor, considerando a obrigação legal de o taxímetro ter o respetivo mostrador sempre visível e a relevância que o taxímetro desempenha no exercício da atividade de transporte em táxi, elemento fundamental para promover a transparência e o respeito dos utentes do táxi.
- A possibilidade de os poderes locais e regionais, em conjunto com as associações representativas do sector, estabelecerem

medidas que permitam uma melhor gestão e distribuição da prestação de serviços a nível local, em cumprimento das iniciativas para a aproximação da oferta e da procura, designadamente, analisando, sem aumentar os contingentes fixados, a possibilidade de estabelecer um regime de contingentes sazonais a serem preenchidos: i) seja com os atuais titulares do concelho respetivo aos quais seria atribuída uma licença sazonal, ii) seja com a possibilidade da deslocalização sazonal de titulares e respetivas viaturas táxi de concelhos limítrofes onde a procura é reduzida.

- A revogação da denominada “tarifa à hora” porquanto, sendo o taxímetro um aparelho de medição de tempo e distância, tal tarifa já se encontra incluída nas várias tarifas determinadas pelo taxímetro, pelo que a sua manutenção nos termos atuais esta desatualizada e deve ser eliminada. Devem ainda ser definidas as regras do serviço a percurso bem como deve ser promovida a simplificação do regime existente deve ser introduzido o denominado “Contrato Digital” eliminando-se a atual exigência dos 30 dias para o serviço a contrato.
- A finalização do processo de criação de regulamentação do acesso e da prestação de serviços nos aeroportos e terminais portuários, com a criação de uma tarifa especial, processo esse que é há muito identificado como uma absoluta necessidade.
- A definição da norma de que devem ser as câmaras municipais a regular, segundo termos e critérios a definir por estas e mediante parecer favorável das associações representativas do sector, a possibilidade da suspensão voluntária da atividade a solicitar, de forma motivada, pelos titulares das licenças de táxi.
- A possibilidade de criação de tarifas sazonais, a implementar nos concelhos ou

regiões onde se verifica uma maior presença turística e pelo período de 15 de junho a 15 de outubro e ainda no mês de dezembro.

- A consagração no sistema tarifário um Serviço Mínimo Noturno através de uma tarifa especial noturna a aplicar nas noites de 24, 25 e 31 de dezembro e 1 de janeiro de cada ano, bem como a denominada "tarifa dupla", a utilizar pelas viaturas com capacidade para mais de quatro lugares em função do efetivo número de passageiros a transportar.
- A correção do problema criado pelo referido Decreto-Lei 3/2009, que confunde as questões de abandono com as de suspensão voluntária, omite a possibilidade, antes expressa, de suspensão pelo exercício de cargos políticos ou sociais, deixa de reconhecer as situações de força maior que podem impedir o exercício temporário da atividade (doença, acidente, etc.), deixa de considerar como condição de não abandono os táxis estarem disponíveis ao público e alarga os prazos para se entrar em abandono da licença de um/dois meses para um ano.

Coloca-se assim a necessidade evidente de atualizar o regime legal em vigor, desde logo face às profundas insuficiências do diploma aprovado e publicado pelo Governo, sendo esta iniciativa do PCP uma oportunidade e um contributo concreto para que, na Assembleia da República, sejam corrigidas proximamente em sede legislativa.

Assim, ao abrigo da alínea b) do artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo-assinados, do Grupo Parlamentar do PCP, apresentam o seguinte Projeto de Lei.

ARTIGO ÚNICO

9.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 1 agosto

Os artigos 11.º, 13.º, 15.º, 16.º, 18.º e 20.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 1 agosto, alterado pelas Leis n.os 156/99, de 19 de setembro, 167/99, de 18 de setembro, e 106/2001, de 31 de agosto, pelos Decretos-Leis n.os 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro, pelas Leis n.os 5/2013, de 22 de janeiro, e 35/2016, de 21 de novembro, e pelo Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro, passam a ter a seguinte redação:



«Artigo 11.º

Taxímetros

1 - (...)

2 - Os taxímetros devem ser colocados, em suporte fixo, em cima e ao centro do tablier, ou no espelho retrovisor, em local bem visível pelos passageiros, não podendo ser sujeitos a controlo metrológico legal os que não respeitem esta condição.

Artigo 13.º

Fixação de contingentes

1 - (...)

2 - Os contingentes são estabelecidos por freguesia, para um conjunto de freguesias ou para as freguesias que constituem a sede do concelho, podendo ainda ser estabelecidos contingentes intermunicipais, abrangendo concelhos limítrofes, nos termos e condições a definir entre as câmaras municipais mediante parecer prévio das associações representativas.

3 - Podem ser definidos contingentes sazonais, quer através da definição de licenças limitadas a um determinado período temporal, quer através da deslocação sazonal de contingentes de um município para outro nos termos e condições a definir entre as câmaras municipais respetivas, mediante parecer prévio das associações representativas.

4 - Os contingentes e respetivos reajustamentos devem ser comunicados ao IMT aquando da sua fixação.

Artigo 15.º

Tipos de serviço

Os serviços de transporte em táxi são prestados:

- a) Em função da distância percorrida e dos tempos de espera;

- b) A percurso, competindo à Câmara Municipal, isolada ou em conjunto com os municípios limítrofes, e mediante parecer prévio das associações representativas do sector, definir os itinerários e respetivos preços;

- c) A contrato, celebrado por acordo reduzido a escrito ou em suporte digital, em sistema eletrónico disponível na viatura que permita o seu acesso e fiscalização, bem como a emissão da respetiva fatura certificada, nos demais termos e condições a definir por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes, dos quais conste obrigatoriamente a identificação das partes, o preço acordado e o respetivo prazo;

- d) A quilómetro, em função da quilometragem a percorrer.

Artigo 16.º

Regimes de estacionamento

1 - (...)

2 - (...)

3- As câmaras municipais podem também definir, mediante parecer prévio das associações representativas do sector, a regulamentação de acesso e funcionamento nos aeroportos e terminais portuários, incluindo a definição de uma tarifa especial exclusiva dessas praças.

Artigo 18.º

Suspensão e abandono do exercício da atividade

1 - Salvo no caso fortuito ou de força maior, bem como de exercício de cargos sociais ou políticos, considera-se que há abandono de exercício da atividade sempre que os táxis não estejam à disposição do público duran-

te 30 dias consecutivos ou 60 interpolados dentro do período de um ano.

2- As câmaras municipais devem regular, mediante parecer prévio das associações representativas do sector, a possibilidade de suspensão voluntária da atividade, sem perda de quaisquer direitos, a solicitar de forma motivada pelos titulares das licenças de táxi.

3 – (anterior n.º 6).

Artigo 20.º

Regime de preços

1 - Os transportes em táxi estão sujeitos ao regime de preços fixado em legislação espe-

cial, com exceção do disposto no número seguinte.

2 - As Câmaras Municipais podem definir tarifas intermunicipais e sazonais, na sequência da implementação de alguma das situações previstas no número 3 do artigo 13.º; bem como na situação a que se refere o número 3 do artigo 16.º, nos termos e condições a propor pelas câmaras municipais envolvidas após acordo entre estas e parecer prévio das associações representativas.

3 - Deve ser introduzido no regime de preços, nos termos da legislação especial a que se reporta o número 1 do presente artigo, a tarifa especial noturna a aplicar nas noites

de 24, 25 e 31 de Dezembro e 1 de Janeiro, bem como, para as viaturas com capacidade para mais de quatro lugares, a possibilidade de aplicarem a tarifa que competir ao efetivo numero de passageiros a transportar.»

Assembleia da República,
27 de junho de 2019

Os Deputados,

Bruno Dias; João Oliveira; António Filipe; Paula Santos; Jerónimo de Sousa; Francisco Lopes; Ana Mesquita; Jorge Machado; Diana Ferreira; Ângela Moreira; Carla Cruz; João Dias; Paulo Sá; Duarte Alves; Rita Rato

MEGAOPERAÇÃO DE FISCALIZAÇÃO ÀS PLATAFORMAS DIGITAIS

Investigação à obtenção “forjada de certificações e formações obrigatórias destinadas a motoristas de veículos descaracterizados de transporte de passageiros, a partir de plataformas eletrónicas”

No dia 28 de maio a comunicação social anunciou a detenção de oito pessoas no âmbito da operação para apanhar esquemas em plataformas digitais de transporte fed passageiros em veículos ligeiros (TVDE).

Na operação da Unidade Nacional Contra à Corrupção (UNCC) da Polícia Judiciária foi efetuada uma investigação à obtenção “forjada de certificações e formações obrigatórias destinadas a motoristas de veículos descaracterizados de transporte de passageiros, a partir de plataformas eletrónicas”, foram detidos dois médicos e um advogado, entre outros alegados prevaricadores.

Os detidos foram indicados como suspeitos dos crimes de associação criminosa, corrupção passiva para ato ilícito, corrupção ativa para ato ilícito, falsidade informática, violação de segredo por funcionário e atestado (médico) falso, relacionados com a obtenção forjada de certificações e formações obrigatórias, destinadas a motoristas de veículos descaracterizados de transporte de passageiros, a partir de plataformas eletrónicas (TVDE).



Segundo a informação divulgada, a megaoperação mobilizou cerca 140 elementos da Polícia Judiciária e dez magistrados judiciais e do Ministério Público, que efetuaram mais de 40 buscas, domiciliárias e não domiciliárias, na zona de Lisboa, Cascais, Sintra, Amadora, Loures, Almada, Pinhal Novo, Lourinhã, Óbidos, Santarém, Torres Vedras e Peniche.

A alegada rede criminosa desmantelada pela megaoperação da PJ incluía “diver-

sos responsáveis de escolas de condução e de centros de formação homologados, dois médicos, um advogado, um funcionário de organismo público e angariadores. A rede ilegal dedicava-se de forma fraudulenta, a ações de formação fictícias para obtenção de certificados de aptidão para motoristas (CAM), de certificados de motoristas de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados (CMTVDE) e de transporte coletivo de crianças (TCC), bem como para obtenção de atestados médicos, de avaliações psicológicas e certificados psicotécnicos forjados, para a revalidação da licença de condução, como a PJ informou em comunicado.

Para as autoridades que realizaram a operação de investigação, aquela atividade criminosa é “fortemente atentatória das condições de segurança rodoviária de passageiros e terceiros, sendo geradora de avultados lucros decorrentes da atribuição da Carta de Qualificação de Motorista com base na obtenção ilícita da certificação respetiva, adulterando-se desta forma todo o sistema de qualificação inicial obrigatória e de formação contínua”.



TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS SOB A MIRA DAS AUTORIDADES

Em 27 de maio, a Guarda Nacional Republicana efetuou uma operação de fiscalização "intensiva" a táxis, TVDE, transferes e tuk-tuks, em todo o continente, com o objetivo de "zelar pelo cumprimento da lei e das regras da concorrência relativas à utilização de veículos afetos ao exercício de transporte individual remunerado de passageiros".

Segundo o comunicado da GNR, a operação, que decorreu entre 27 e 31 de maio, teve lugar "numa época de franca expansão de diferentes formas e conceitos de transporte, impulsionadas por empresas de táxis, agências de viagens e turismo, empresas de animação turística e, fundamentalmente pela atividade de TVDE, atividade que conta com mais de 4.300 operadores e cerca de 11.400 motoristas". Durante a operação foram fiscalizados o licenciamento e a certificação dos motoristas e

dos respetivos veículos, com verificação do cumprimento do Código da Estrada, designadamente quanto à utilização do cinto de segurança, ao uso do telemóvel ao volante, ao excesso de lotação e a condução sob efeito do álcool ou de substâncias psicotrópicas. A GNR informou em comunicado que, no âmbito da operação de fiscalização denominada "Transportes de passageiros", foram fiscalizados mais de 2.500 veículos e detetadas 526 contraordenações rodoviárias, sendo a maioria (347) relacionadas com o Código da Estrada.

A GNR registou 73 infrações relacionadas com agências de viagem e turismo, outras 56 ligadas ao transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados (TVDE), 43 relacionadas com táxis e sete com animações turísticas.



**STAND
E VENDA
DE PEÇAS
MERCÉDES**



Rua Joly Braga Santos
lote H, 1600-123 Lisboa
Tel. 217 220 150 | 217 268 879
E-mail: merclasse.geral@gmail.com



RENAULT
Passion for life

Renault MEGANE GRAND COUPÉ

A escolha do cliente depende da sua.



por apenas

16.999€*

Pneu Sobressalente | Pintura Metalizada | **Oferta Pintura Tejadilho**
Sensores de estacionamento traseiro | Ar condicionado automático bi-zone
R-LINK 2: Bluetooth e Navegação | Regulador e Limitador de velocidade

*Valor sujeito a IVA à taxa legal. Valor calculado para Megane Grand Coupé 1.5 Blue dCi 115cv Limited, com ISV ajustado à atividade TAXI, incluindo desconto promocional, despesas administrativas e transporte, pintura metalizada preta, pintura tejadilho verde-mar e pneu sobressalente. Consumos em ciclo misto (l/100km) de 4,8 a 5,1. Emissões CO2 (g/km) de 127 a 135. Oferta válida para encomendas até 31/10/2019.

IMT DIVULGOU AVISOS SOBRE APOIOS AO TÁXI

FUNDO PARA O SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTES

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes – IMT, referiu, no ano passado que durante 2019 seria apresentado o financiamento de ações de curto e médio prazo para: descarbonização da frota de táxis, renovação de taxímetros, sistemas de transporte flexível, interação e serviço ao público, capacitação das autoridades de transporte, modernização e integração tarifária.

Taxímetros com apoio estatal

Depois de apresentado pelo IMT, em 15 de maio último, o Aviso de abertura de candidaturas ao Fundo do Serviço Público de Transporte, anunciando o Apoio à Modernização dos Serviços de Transporte em Táxi, nomeadamente para aquisição e instalação de taxímetros, a Federação informou os seus associados que disponibiliza apoio à apresentação da candidatura, através do contacto com a colaboradora Rute Oliveira, pelo número 217 112 874.

O Aviso do IMT sobre esta matéria pode ser consultado em <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Paginas/FSPT-Aviso-n6-2019.aspx>.

A modernização dos serviços de transporte em táxi conta desde aquela data com um apoio financeiro para a aquisição e instalação de taxímetros, que possam “contribuir para a prestação de serviços mais ágeis e mais eficazes aos utilizadores, para a desmaterialização dos processos de relacionamento com a autoridade tributária e para uma melhor controlo da operação”.

Fundo público para serviço público

O Fundo para o Serviço Público de Transportes foi aprovado pela Portaria n.º 359-A/2017, de 20 de novembro, e, para além de “contribuir financeiramente para o funcionamento regular das autoridades de transportes”, definidas pela legislação em vigor (Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, e pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30

dezembro), visa “apoiar projetos e ações que contribuam para a capacitação das referidas autoridades de transportes e para a melhoria do sistema de transportes públicos de passageiros”. O Governo, reconhecendo-se o Táxi como sector de “importância estratégica para o ecossistema da mobilidade”, criou um Grupo de Trabalho para a Modernização do Sector do Táxi, sendo consensualizadas diversas medidas como por exemplo o apoio à renovação e à descarbonização das frotas, a uniformização e limitação da idade dos veículos e a suspensão da atividade até um ano. Informou o Governo que para contribuir para o “reforço da competitividade do sector, elevando a qualidade dos serviços prestados e facilitando a utilização deste tipo de transporte público pelos utilizadores”, o Conselho Diretivo do IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., na qualidade de Autoridade de Gestão do Fundo para o Serviço Público de Transportes, deliberou proceder à publicação do Aviso sobre apoio à modernização dos serviços de transporte em táxi - aquisição e instalação de taxímetros. No Aviso são estabelecidas as tipologias de ações elegíveis e as condições de admissibilidade e prazos, no âmbito deste Apoio.

Requisitos legais de homologação, aferição e de instalação são base para aceder ao Apoio à aquisição/instalação de taxímetros que contribuam para “serviços mais ágeis e mais eficazes prestados aos utilizadores, para a desmaterialização dos processos de relacionamento com a autoridade tributária e para uma melhor controlo da operação”. Assim, de acordo com o Aviso, estão incluídos: - Sistemas e aplicações – podendo abranger hardware e software necessário ao funcionamento do sistema – que evidenciem “de forma clara para os utilizadores”, todas as funcionalidades legalmente previstas e permitam a emissão automática ou semiautomática de documento legal de quitação, por impressora integrada ou acoplada ao sistema, em que, designada-



mente, se inclua a seguinte informação: Identificação, morada e NIF do operador; Tarifa ou tarifas aplicadas; Suplementos; Montante total a pagar S/IVA; Montante total a pagar C/IVA; Data e hora de finalização do serviço; Duração do serviço expresso em horas e minutos; Distância de serviço expresso em quilómetros. - Sistemas ou aplicações que permitam proceder à emissão e ao encaminhamento dos documentos de faturação ou de quitação, contendo a informação referida na alínea anterior, para o endereço eletrónico fornecido pelo utilizador, desmaterializando totalmente este processo; - Sistemas ou aplicações que permitam realizar automaticamente a transmissão eletrónica de dados em tempo real à Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), contendo a informação referida na alínea a) e, adicionalmente, a informação necessária para efeitos fiscais.

Quem pode candidatar-se

São elegíveis para atribuição do Apoio as empresas titulares de alvará emitido pelo IMT para a atividade de transporte táxi, devendo cumprir as condições gerais de elegibilidade fixadas no “Regulamento específico para atribuição de apoios do fundo para o serviço público de transportes”, disponível em www.imt-ip.pt e em <https://gtat.pt/>, designadamente, “ter a situação tributária e contributiva regularizada perante a administração fiscal e a segurança social”.

A candidatura deve ser apresentada através do formulário “online”, com as



informações exigidas no Aviso. Se a entidade pretenda incluir na candidatura elementos de informação complementar aos solicitados no formulário, os mesmos devem ser enviados para o endereço referido no ponto 11 do Aviso, devidamente referenciados. O período para a receção de candidaturas, iniciado em 20 de maio último, vigora até ao limite da dotação financeira do Aviso ou até às 18h00 do dia 30 de setembro de 2019. A receção de candidaturas pode ser temporariamente suspensa para verificação da comportabilidade da procura na dotação financeira do Aviso, sempre que necessário.

De acordo com o ponto 10 do Aviso, são os seguintes os documentos que é obrigatório apresentar com a candidatura, em formulário próprio: 1) Identificação da entidade beneficiária; 2) Identificação do elemento de contacto; 3) Principais objetivos da candidatura; 4) Calendário de execução; 5) Custo total do investimento; 6) Programação anual da despesa; 7) Outros documentos que sejam identificados no formulário de candidatura; 8) Declaração de compromisso e pedido de admissão ao procedimento.

Comparticipações em despesas

No âmbito do Aviso, “são elegíveis para participação as despesas incorridas ou pagas entre 1 de janeiro de 2019 e 31 de outubro de 2019, decorrentes da aquisição, instalação e primeira verificação de controlo metrológico de taxímetros” (ver tipologias no Aviso – ponto 3). Só

serão aceites documentos de despesas com a aquisição de bens ou serviços, fornecidos ou executados por entidades com competência reconhecida, atribuída por lei ou certificadas pelo Instituto Português da Qualidade (IPQ), “que visem assegurar a conformidade com todas as disposições legais aplicáveis e que evidenciem corretamente o fim a que se destinam”. O pagamento será efetuado de uma única vez, depois de verificada a conformidade legal e regulamentar dos equipamentos e dos documentos de despesa. Não são elegíveis para efeitos de comparticipação no âmbito do Aviso as seguintes tipologias de despesas: Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA); Custos internos com pessoal, equipamentos que não os estritamente necessários à operação, encargos gerais ou outros não exclusivamente decorrentes da ação.

Os montantes do apoio

O Aviso dispõe de uma dotação financeira prevista de 250 mil euros e a comparticipação financeira atribuída é de natureza não reembolsável. A taxa de comparticipação financeira é de 75% das despesas elegíveis até ao máximo de: - 300,00 euros para sistemas e aplicações que assegurem as funcionalidades previstas na tipologia referida na alínea a), do número 3 do Aviso; - 400,00 euros para sistemas e aplicações que assegurem as funcionalidades previstas na tipologia referida na alínea b), do número 3 do Aviso;

- 750,00 euros para sistemas e aplicações que adicionalmente assegurem a funcionalidade referida na alínea c), do número 3 do Aviso; - Cinco mil euros de montante máximo a conceder por beneficiário.

A cada candidatura é atribuído um número de ordem sequencial, em função da data e hora de submissão, até ao limite da dotação financeira prevista.

O âmbito geográfico do presente Aviso abrange todo o território nacional. Os pedidos de informação, de esclarecimento ou o envio de informação ou documentação complementar, são dirigidos para fundo-detransportes@imt-ip.pt.

Outros avisos

Em 16 de abril passado foram publicados Avisos de abertura de candidaturas para apoio financeiro a ações de curto e médio prazo, da iniciativa das Autoridades de Transportes.

Os Avisos a que, apesar dos respetivos prazos de candidatura terem expirado em 31 de maio, o Táxi e os seus industriais e profissionais devem estar atentos, estabelecem os apoios: à capacitação das Autoridades de Transporte (Aviso n.º 2/2019); à implementação de transporte flexível (Aviso n.º 3/2019); e à aquisição de sistemas e aplicações de informação, interação e serviço ao público (Aviso n.º 4/2019).

Os Avisos podem ser consultados no site do IMT, no endereço <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Paginas/FSPT-avisos-16042019.aspx>.

DIA INTERNACIONAL DAS COOPERATIVAS

No dia 6 de julho comemorou-se o 97.º Dia Internacional das Cooperativas, segundo a Aliança Cooperativa Internacional (ACI), e é o 25.º ano em que este dia, o “CoopsDay”, se celebra de acordo com uma resolução da Assembleia-Geral das Nações Unidas (ONU), que proclamou que, a partir de 1995, aquando no 100.º aniversário da ACI, o primeiro sábado do mês de julho seria o Dia Internacional das Cooperativas.

Para este ano de 2019 foi indicado o tema “Um trabalho digno para promover o crescimento económico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todos”. Em 2018 o tema escolhido havia sido “Os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas”. Segundo dados da ACI, citados na comunicação social, mais de 12% da população mundial é membro dos três milhões de cooperativas existentes. São 279 milhões de pessoas que trabalham em cooperativas, o que significa cerca de 10% da população ativa empregada.

Em Portugal, segundo dados referentes a 2013, havia 2117 cooperativas, apenas 3,5% das organizações da Economia Social, com 24.316 empregos remunerados, o que representa 11,3% da ES, e, com 564,4 milhões de euros de remunerações, representando 14,2% da ES.

A Federação Portuguesa do Táxi tem entre os seus membros onze Cooperativas de Táxi e três Cooperativas de Rádio Táxis. O universo associativo beneficia desta força coletiva e a Federação está empenhada em encontrar soluções para a modernidade do Táxi e da estrutura cooperativa.

Nas cooperativas, de qualquer ramo de atividade, devem promover um trabalho



digno, sem busca de lucro, para benefício comum, com reconhecimento dos direitos laborais e a promoção da educação e formação dos trabalhadores.

Neste Dia Internacional das Cooperativas o Movimento Cooperativo, autónomo e independente do Estado ou de outras organizações, é considerado importante para o desenvolvimento sustentável.

As organizações cooperativas lembraram neste dia o Estado Português sobre o muito que ainda há para fazer, nomeadamente “na diferenciação positiva em matéria fiscal e contributiva, no apoio técnico e financeiro às cooperativas, como dispõe a Constituição da República Portuguesa, a Lei de Bases da Economia Social e o Código Cooperativo”, e na “regulamentação, nos programas de médio prazo e em muitas das suas práticas”.

Este ano, a celebração do Dia Internacional das Cooperativas em Portugal esteve a cargo da Confcoop, Confederação Cooperativa Portuguesa da qual a associada da FPT, a Autocoope é membro dos corpos sociais,

da Confagri, Confederação Nacional das Cooperativas Agrícolas, e do Crédito Agrícola de Portugal, com o apoio da CASES, Cooperativa António Sérgio para a Economia Social, sendo a anfitriã a Cooperativa Plural, em Coimbra.

O Dia Internacional das Cooperativas é uma “jornada de reflexão, de consciencialização e de união, pelo reforço do movimento cooperativo português”, foi referido pelo Partido Comunista Português, na sua edição do jornal “Avante!”.

Portugal comemorou este dia com inaugurações, concursos, exposições, sessões solenes e com colóquios que contaram com a presença de vários cooperadores, dirigentes cooperativos e governantes.

Em Portugal, as cooperativas são associações que podem ter as tipologias de “Primeiro Grau” ou de “Interesse Público”. As principais diferenças entre elas resumem-se a que, do primeiro tipo, fazem parte pessoas singulares ou coletivas, enquanto que no segundo há a participação do Estado.



COOPTÁXIS RELANÇA A APP TAXICLICK

A TaxiClick, aplicação digital da Cooptáxis, marca da Autocoope, CRL, foi remodelada e apresentada durante a 89ª Feira do Livro de Lisboa, no Parque Eduardo VII, entre 29 de maio e 16 de junho.

Com a promoção “TaxiClick: viaje até à Feira do Livro de Lisboa com três euros de desconto”, a aplicação digital da Cooptáxis apresen-

tou-se renovada ao grande público, principalmente aos visitantes do célebre certame de livros em Portugal.

A Cooptáxis foi parceiro da 89ª Feira do Livro de Lisboa e “a adesão à App Taxiclick superou as expectativas”, segundo informação da Direção da Cooperativa.



Dacia LOGAN

Oferta Comercial para Táxis

Por

9.727€*

Dacia Logan Blue dCi 95 Versão TÁXI

6,58% TAE | COM FINANCIAMENTO E ABATE

Inclui:

Pintura Metalizada | Pneu sobressolente



*IVA não incluído nos valores apresentados. LOGAN Blue dCi 95 Versão TAXI com ALD Automóvel RCI Banque sujeito a aprovação. PVP 9.727€ . Até 31/08/2019 para Empresas e ENI's, entrega em Portugal Continental. 170€/mês a 48 meses, sem entrada inicial, com pag. final 2.918€ e 9.727€ de financiamento.TAN 4,85%, Montante Total Imputado 13.926€ - Comissão de abertura 244€ e de processamento de Prestação 3,2€/mês incluídas na TAEG. Reservado a concessionários enquanto intermediários de crédito a título acessório da RCI Banque. Informe-se na RCI Banque. Imagem não contratual.

ATIVIDADES DO PRIMEIRO TRIMESTRE DA DELEGAÇÃO FPT NORTE

Findo o primeiro trimestre de 2019, a Delegação Norte da Federação Portuguesa do Táxi informou que realizou duas ações de formação; uma de renovação do Certificado de Motorista de Táxi e outra um curso inicial para motoristas de táxi, com elevada taxa de sucesso, pois os alunos inscritos passaram com distinção no exame final, coincidindo assim com a marca de êxito dos formandos da FPT a nível nacional. No que diz respeito aos novos associados, a Delegação Norte registou um aumento,

com a entrada de 14 novos sócios na FPT desde do início do trimestre.

A Delegação Norte também se referiu aos serviços prestados aos associados, destacando “a aposta constante no bem servir aqueles que optam por dirigir-se a nós”. Foi implementado o apoio ao Registo Central do Beneficiário Efetivo, conseguindo assim a Delegação Norte servir as necessidades dos associados neste novo processo obrigatório. A preferência pelos serviços de apoio que a FPT presta na Delegação se-

deada no Porto “continua a ser muito visível”, também no que diz respeito à renovação das cartas de condução, “com elevada prontidão e eficácia do processo”.

Devido às várias alterações legislativas que se têm sucedido quanto ao Táxi, a Federação, e muito concretamente a Delegação do Norte, tem realizado um “esforço contínuo para que todos os nossos associados estejam devidamente informados e atualizados, defendendo assim os seus interesses e o bem-estar na nossa profissão”.

43º ANIVERSÁRIO DA TRANSCONOR



Celebrou-se no passado dia 18 de maio o 43º Aniversário da Transconor.

A festa decorreu em são convívio do Táxi, realizando-se no restaurante “Burro Velho”,

na Batalha. O evento organizado para celebrar os anos de serviço da Transconor contou com a presença de Carlos Lima, vice-presidente e responsável da Delega-

ção Norte da Federação Portuguesa do Táxi, saudou mais um aniversário da cooperativa, expressando votos de muito êxito futuro.



PCP PORTO OUVI O TÁXI

Carlos Lima, vice-presidente e responsável da Delegação Norte da Federação Portuguesa do Táxi, representou, no dia 22 de abril, a FPT numa audiência que decorreu no Centro de Trabalho da Boavista do PCP, tendo como tema o Táxi e as propostas de alteração a legislação para o Sector, numa iniciativa promovida pela CDU.



Dacia **LODGY**

Oferta Comercial para Táxis

Por

13.685€*

Dacia LODGY Blue dCi 115 Comfort

6,11% TAE | COM FINANCIAMENTO E ABATE

Inclui:

Pintura Metalizada | Pneu sobressolente



*IVA não incluído nos valores apresentados. LODGY Blue dCi 115 Confort com ALD Automóvel RCI Banque sujeito a aprovação. PVP 13.685€. Até 31/08/2019 para Empresas e ENI's, entrega em Portugal Continental. 238€/mês a 48 meses, sem entrada inicial, com pag. final 4.105€ e 13.685€ de financiamento. TAN 4,85%, Montante Total Imputado 19.409€ - Comissão de abertura 244€ e de processamento de Prestação 3,2€/mês incluídas na TAE. Reservado a concessionários enquanto intermediários de crédito a título acessório da RCI Banque. Informe-se na RCI Banque. Imagem não contratual.

O DESCANSO QUE PRECISA ESTÁ NO CONFORTO DA SUA VIAGEM.

OFERTA DE
MANUTENÇÃO
PREVENTIVA

48 MESES / 80.000KM

ŠKODA Octavia por apenas
€16.750* + IVA.

Apresentamos o TÁXI que combina segurança, conforto, tecnologia e e

*Valor indicado para a versão Octavia 1.6TDI TDI 115cv Active, com Ar Condicionado, Jantes de liga leve 16", Smartlink+ e Sensores de Estacionamento

www.skoda.pt

CISA
TO



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



espaço...muito espaço, num só automóvel.

nto Traseiros, incluindo desconto promocional, despesas de legalização, ISV, pintura metalizada preta, pintura de tejadilho e kit de pneu sobressalente.

Consumos combinados de 4,7/100Km e emissões de CO2 combinadas de 123g/Km (informação disponível à data de impressão).



O PRIMEIRO AUTOMÓVEL QUE CIRCULOU EM PORTUGAL

1895 – O ANO PORTUGUÊS DO PANHARD ET LEVASSOR

Sabia que foi o conde D'Avillez que comprou o primeiro carro que cruzou as estradas portuguesas? E que, aquando da sua importação, ficou decidido, na Alfândega, chamar a viatura de "locomobile"? Vamos lá viajar a vertiginosos 15 quilómetros por hora, a velocidade máxima que este veículo estranho francês atingia.



Em 1895, Portugal tinha atravessado um período de expansão de estruturas rodoviárias, ferroviárias e industriais, com o reinado de D. Maria II e do seu chefe do Governo, o engenheiro militar Fontes Pereira de Melo, num período que, pelas transformações positivas que criou, ficou conhecido como "Regeneração". Foi o tempo da criação do primeiro selo postal português e de muitas outras novidades que viriam a estrear-se no País, mesmo já no final do século XIX, em outubro de 1895, em pleno reinado de D. Carlos I.

É o caso do primeiro automóvel que circulou em Portugal, um Panhard et Levassor comprado por D. Jorge D'Avillez, quarto conde de Avillez, que à altura era um jovem aristocrata visionário, que admirava as inovações tecnológicas estrangeiras. Residia em Santiago do Cacém, cidade do distrito de Setúbal.

A viagem inaugural do primeiro carro em Portugal, depois de desembarcado em Lisboa, foi assim até Santiago do Cacém. A velocidade máxima que podia atingir era uns "estonteantes" 15km/hora. A viagem para Santiago do Cacém durou três dias, entre sustos e de peripécias.

D. Jorge estava impaciente, segundo informação da época, e teve que esperar que

na Alfândega decidissem sobre que tipo de "engenhoca" de Paris seria aquela. E que taxa aduaneira poderia ser-lhe aplicada. Seria uma máquina agrícola ou uma "locomobile", uma máquina movida a vapor? Na dúvida, os serviços decidiram-se a chamar-lhe máquina a vapor para locomoção.

A espera desesperante do jovem aristocrata ainda não findara, pois ainda seria necessário montar todas as peças numa oficina de carruagens para que finalmente tivesse um automóvel ou, mais precisamente, um "locomóvel" para conduzir (e sem carta).

Viagem inaugural atribulada

Com o motor de explosão em marcha, o Panhard et Levassor inicia a sua primeira viagem, com o seu intrépido condutor ao volante. O destino era a casa D'Avillez, em Santiago do Cacém. Para além do jovem D. Jorge D'Avillez, participaram esta aventura Jules Phillipe, um engenheiro, e Hidalgo Vilhena, outro santiagoense, outro homem de inovação, pioneiro na arte fotográfica da época. Arrancaram com o entusiasmo do aristocrata impaciente.

Mas a viagem prometia emoções, e das mais inusitadas e perigosas. O "locomóvel" parecia um "loucomóvel", numa velocidade nunca vista ou sentida em território nacional. Hoje parece uma proeza ridícula, mas para a altura em que a velocidade normal era a da tração animal, bem mais lenta, 15 quilómetros horários eram como um raio barulhento e fumegante.

À entrada da vila de Palmela, eis que surge o perigo, na forma de um burro no meio da estrada, que se recusa a arrear do caminho. O choque foi inevitável e aparatoso e do atropelamento resultou a morte do pobre animal. Mas nada podia parar



o progresso e a modernidade e o jovem D'Avillez recompensa o pesaroso dono do burro com a quantia de dezoito mil réis (18\$000, era assim que se escrevia e mais tarde equivaleria a 18\$00, isso mesmo, dezoito escudos da República), o triplo do valor de um burro naquela época. Nova partida e rasgo por todo o lado por onde rodava o primeiro veículo motorizado no País.

A chegada estrondosa do Panhard et Levassor a Santiago do Cacém causou grande entusiasmo e pasmo entre os habitantes.

Assim foi a primeira viagem do primeiro automóvel em Portugal, fruto do entusiasmo de um nobre que, em companhia de amigos, se distinguiu desta forma para a História do final do século XIX.

O Panhard et Levassor que pela primeira vez circulou em caminhos portugueses pertence hoje ao Automóvel Club de Portugal e ainda pode ser visto em exposições temáticas.

Mas o jovem conde D'Avillez não foi o úni-



co caso de amor automóvel. Algum tempo mais tarde, o próprio irmão de El-Rei D. Carlos I, sua Alteza Real D. Afonso Henriques de Bragança, foi alcunhado de "O Arreda", pois também ele possuiu um carro e, sempre que se deslocava numa velocidade já superior, gritava "Arreda!" para que os transeuntes saíssem do seu caminho. Ficou, entre muitas outras manias, assim conhecida a sua evidente extravagância, própria dos mais ricos de então. Mas isso é outra estória da História.

A marca e os seus criadores

A marca automóvel Panhard et Levassor foi fundada por René Panhard e Émile Levassor, que utilizaram o motor desenvolvido por Daimler e produziram automóveis com motor dianteiro e tração às rodas traseiras. A empresa francesa que foi uma das primeiras a fabricar carros com intuídos comerciais e publicou o primeiro catálogo a cores.

Depois de iniciar a atividade, em Ivry, França, em 1886, com a construção de moto-

res, a empresa faz nascer, em 1889, o primeiro projeto de um carro.

Destacando-se por construir os veículos mais avançados tecnicamente, influenciou outras marcas.

Dos motores de dois cilindros, passa rapidamente para quatro cilindros, aumentando a velocidade possível e integrando a corrida Paris-Marselha-Paris. Durante esta corrida Émile Levassor sofreu um grave acidente, morrendo pouco tempo depois. Desde a sua fundação a marca Panhard et Levassor participou em muitas provas desportivas automobilísticas em França e fora do País.

Em 1906, a Panhard et Levassor muda a sua política comercial e passa a valorizar a construção de carros para turismo e não só para utilização em provas automobilísticas. Nesse ano lança um motor de seis cilindros para equipar carros mais pesados. Em 1910 concretiza novos aperfeiçoamentos técnicos, como o chassis de chapa estampada e a utilização de um motor sem válvulas, que passou a ser produzido em 1913, para equipar os carros de quatro e seis cilindros. A I Guerra Mundial transformou o mundo e a Panhard et Levassor diversificou a sua produção, fabricando armas, munições e veículos bélicos. Já depois do fim da guerra, em 1919, foi retomada a produção de veículos com os modelos 10cv e 16cv. Em 1922, a Panhard et Levassor lança um oito cilindros de 6.355 cc e começa a construir as suas próprias carroçarias. Mais sucessos desportivos na década de 20 com um modelo apelidado de "Lâmina de Navalha", um carro com motor de 1500 cc que, em 1926, elevou o recorde da velocidade por hora para 193,6 km. Novo recorde de velocidade estabelecido em 1932, com uma média de 210,3 km por hora.

O modelo Dynamic, de 1936, com chassis de longarina central, suspensões por barra de torção, travões hidráulicos e direção centralizada prometia novos êxitos mas outra guerra mundial suspendeu essa evolução na empresa. No fim da II Guerra Mundial, a Panhard et Levassor passou a produzir carros pequenos, de baixo consumo e com preços reduzidos, como os modelos Dyna - o DB Panhard e o Monopole Panhard - que participaram nas "24 Horas de Le Mans". Novas versões como o Dynavia e o Dyna 54 surgiram antes de, em 1959, a Citroën passar a ter controle sobre a Panhard et Levassor.

As estradas em Portugal

O País da Monarquia que se findou em 1910 não estava, de todo, preparado para a circulação automóvel. Com o acréscimo de carros em circulação, desde 1895 até 1925, houve que desenvolver novas estruturas que até então não existiam, como por exemplo: oficinas de reparação, garagens, indústria pneumática, iluminação, pontos comerciais de abastecimento de combustível, novas profissões relacionadas com a cada vez maior velocidade praticada e com a gestão do tráfego que, embora limitado, era perturbador, um código de conduta para circulação, um (Real) Automóvel Club de Portugal, e, principalmente, a estrutura viária e a qualidade do pavimento próprios para os automóveis.

Na Regeneração, depois de 1851, em plena metade do século XIX, as estradas consideradas modernas era "macadamizadas" (sistema de pavimento rodoviário inventado por Mac Adam). Após a queda da Monarquia e durante a Primeira República, com grande instabilidade política e financeira, não havia meios para desenvolver a rede viária adequada. Portugal vivia um tempo em que, como na época do Marquês de Pombal, no século XVIII, era preferível, por ser mais rápido, viajar de navio de Lisboa ao Porto do que realizar a deslocação por estrada, em viatura de tração animal.

Antes de 1926, a rede de estradas portuguesas não chegava aos 15 mil quilómetros, em percursos de má qualidade e com um traçado mais próprio para carroças do que para veículos a motor.

A reparação de estradas foi uma constante que atingiu máximos nos períodos de 1926-1930 e de 1931-1940, custando verbas consideráveis ao Orçamento do País. A construção de estradas implicou também a construção de pontes, apresentando-se como exemplos a Ponte da Arrábida, sobre o rio Douro, no Porto, inaugurada em 1963, e a Ponte Salazar, mais tarde 25 de Abril, sobre o rio Tejo, em Lisboa, inaugurada ao tráfego em 1966, como "a maior ponte suspensa da Europa".

A rede viária chega aos 34 mil quilómetros em 1974. A primeira auto-estrada em Portugal, aquela que durante muito tempo foi para os portugueses a única estrutura deste tipo, mundialmente afamada, ligando Lisboa ao Estádio Nacional, havia sido inaugurada na década de 1940, baseada no modelo das auto-estradas alemãs.

REINO UNIDO

O TÁXI LONDRINO DO CASAMENTO DE ISABEL II EM LEILÃO

O Wolseley Oxford Taxicab 1949 integrou a frota do casamento real e tornou-se raro e valioso



Não é invulgar ouvir, ver ou ler sobre artigos leiloados por quantias consideráveis, ainda mais quando há uma boa história a envolver o que será licitado num leilão. Poderá ser este o caso de um táxi inglês com história, disputado em leilão.

Um site de leilões automóveis da Mecum anunciou o leilão de um táxi raro, modelo do qual já só existem três exemplares: o táxi de Londres Wolseley Oxford Taxicab, Série II, de 1949. Mais especial ainda se tornou, pois este tipo de táxi foi requisitado para fornecer a frota e transportar os convidados do casamento da princesa Isabel de Windsor, futura Rainha Isabel II, com o príncipe Filipe Mountbatten da Grécia e Dinamarca, agora príncipe-consorte real e duque de Edimburgo, na Abadia de Westminster, em novembro de 1947.

O londrino Wolseley Oxford Taxicab foi o primeiro táxi britânico introduzido no mercado após a II Guerra Mundial, em 1947. Foi apresentado na Commercial Motor Exhibition desse ano. No entanto, durante seis anos de produção foram construídos menos de duas mil unidades deste táxi tão emblemático, apesar de ter contado com uma segunda série em 1949.

O Oxford Taxicab, com a marca Wolseley,

era produzido pela divisão Morris Commercial, da Organização Nuffield, um dos principais grupos automóveis do Reino Unido entre as duas guerras mundiais. Usava um fiável motor 1.8, 1802cc, de quatro cilindros, desenvolvido para aplicações industriais, evoluído dos propulsores encontrados nos automóveis de passageiros da Morris e nos desportivos da MG. Tinha uma caixa de quatro velocidades, sincronizada em quase todas as relações (exceto a primeira), para maior facilidade de uso no trânsito de Londres. Era montado nas fábricas de Ward End Birmingham, depois em Adderley Park, Birmingham. O design do chassis era de Charles van Eugen, em modelo limusine.

Apesar da sua fiabilidade e de ter integrado a frota do casamento da Rainha Isabel II, a história não lhe deu continuidade comercial, pois, em 1952, a Austin e a Morris, grandes marcas rivais na produção automóvel britânica, fundiram-se para formar a British Motor Corporation (BMC), que se tornou-se uma das maiores construtoras europeias de automóveis. Em 1953 a BMC terminou a produção do versátil Wolseley Oxford e lançou um novo design para o táxi de Londres, partindo do Austin FX3, esse modelo continuou a influenciar todas as gerações de

táxis da capital britânica até ao século XXI.

O espaço na memória que o modelo de táxi londrino Wolseley Oxford ocupa nos amantes do mundo automóvel pode agora ser ampliado através da história que o acompanha a leilão.

Os leilões automóveis, como acontece com outro tipo de encontros deste tipo, são sensibilizados e influenciados pela história, episódios ou personalidades que rodeiam os objetos a leiloar. Os preços a que ascendem estas peças, neste caso carros mais antigos ou clássicos, podem ser muito avultados. E nada como uma boa história, que relaciona a realeza britânica com um velho e raro modelo de Taxicab londrino, para fazer disparar o valor deste célebre táxi londrino quando o pregoeiro levantar o martelo para receber as licitações. O leilão eletrónico está na internet e não se processa pelos modelos tradicionais. Por quanto será rematado? Quem dá mais? Ninguém dá mais? Dou-lhe uma... dou-lhe duas...

O fim deste leilão não é o mais importante na notícia. A memória não tem preço e o antigo e clássico Wolseley Oxford Taxicab (que conta 70 anos) conquistou inequivocamente um lugar privilegiado na história do automobilismo.

ALEMANHA

TÁXIS VOADORES EM 2023

A Bosch promete inovação no Táxi e prevê que o serviço do futuro se faça no ar



O grupo alemão Bosh divulgou, durante o mês de maio, que a revolução tecnológica está quase a chegar, garantindo que, com a tecnologia “baseada em sensores de última geração” que está a desenvolver, os primeiros táxis voadores vão estar no ar em 2023, ou seja, dentro de quatro anos.

A solução barata e fiável da Bosh parece ser o ponto de partida para esta previsão tecnológica, que a marca pretende “baseada em sensores de última geração para tornar estes voos especialmente seguros, confortáveis e eficientes”.

A ser praticável em tão pouco tempo, a antevisão da Bosh assegura menos congestionamentos de trânsito e menos automóveis em circulação nas vias tradicionais, não recorrendo à dispendiosa indústria aeroespacial, demasiado cara para o pretendido. As questões de volume e peso são também relevantes para o desenvolvimento desta tecnologia revo-

lucionária, com um custo muito menor.

“Com recurso a sensores Bosch, já em uso em veículos de produção, a unidade de controlo universal é projetada para garantir a capacidade de determinar a posição dos táxis voadores de forma instantânea e constante, permitindo o seu controlo com precisão e segurança”, informou o grupo alemão.

Ampliar a aviação civil com os táxis voadores da marca alemã poderá, segundo os seus responsáveis, permitir servir melhor os passageiros, melhorando também as condições de trabalho dos profissionais do Táxi, pois, como referiu a marca, “os sensores da Bosch são especialmente pequenos e leves” e os “fabricantes de táxis voadores podem instalar facilmente este componente Bosch nos seus veículos aéreos, utilizando o princípio ‘plug-and-play’”.

A Bosch pretende assumir a liderança na formação deste novo mercado e o Boston Consulting Group prevê que em 2030

sejam efetuados mil milhões de voos em todo o mundo, com recurso a táxis voadores, entre outras soluções. O sistema está pensado também para as operadoras de partilha de automóveis.

A outra inovação, graças aos sensores muito evoluídos que podem ser instalados nos táxis, é que a Bosh prevê que a maioria destes táxis aéreos será capaz de operar sem piloto.

“Embora os primeiros voos ainda recorram a um piloto, estas aeronaves podem começar a voar autonomamente já em 2025, controlados por operadores à distância pessoal”, explica o grupo alemão.

Já estão programados testes, em 2020, no Dubai, em Los Angeles, Dallas e Singapura. A previsão para o início das operações comerciais é para 2023, segundo os especialistas.

A Bosh explicou ainda que, dependendo do conceito e do número de passageiros transportados, um táxi voador custará cerca de 500 mil euros.

Por avaliar estão os impactos que este tipo de tecnologia e novos veículos aéreos podem trazer para os grandes centros urbanos, pois, com o aumento eventual dos trajetos aéreos, questões como o controlo do tráfego e da segurança no espaço aéreo, e principalmente a regulamentação deste tipo de transporte, colocam-se rapidamente.

As nações do mundo conhecem muito bem o perigo de avançar demasiadamente rápido para a modernidade sem acautelar os desequilíbrios ou prejuízos que possa causar.

TÁXI: AS TRANSFORMAÇÕES QUE SE APROXIMAM E AS ESCOLHAS A FAZER

GABINETE DE ANÁLISE E DESENVOLVIMENTO



Apresentados, nos últimos número da Táxi, vários sistemas de prestação de serviços e tarifário táxi em diversos países europeus, iniciamos, neste número, o desenvolvimento do enquadramento do táxi em Portugal, nos seus múltiplos aspetos da inserção no território e na mobilidade populacional, regulamentares, tarifário, etc.

Ao tratar fatores condicionantes da realidade em que se insere a prestação de serviço táxi, temos em conta alterações ocorridas nos últimos dois anos (de que a legalização dos TVDE e plataformas foram uma alteração importante mas não única), salientando-se:

- o As alterações às políticas de transportes, nomeadamente a transferência da sua gestão para as Áreas Metropolitanas (AM) e Comunidades Intermunicipais (CIM).
- o O encargo à Comissão da Descentralização para desenvolver os aspetos inerentes à descentralização da gestão do transporte de passageiros em viaturas ligeiras.
- o Sucessivas propostas de lei (PSD, PCP) propondo alterações à legislação atual, incluindo no sentido de

transferência de competências para as AM, as CIM e os próprios municípios, tendência reforçada (ainda que não explícita no que respeita ao táxi) no que já se conhece dos programas eleitorais dos principais partidos.

O ambiente que se antecipa, para os próximos dois anos, é assim o da tendência para significativas alterações de enquadramento do transporte em táxi.

Esta tendência não significa que venham a ocorrer alterações efetivas, nem que estas, a ocorrerem, sejam favoráveis ao desenvolvimento da atividade táxi.

É com o objetivo de apoiar a preparação do sector para as transformações que se adivinham que publicamos estes artigos.

Num primeiro, intitulado "A Ocupação do Território e a Mobilidade" esboçamos o quadro da evolução da realidade em que opera o serviço táxi, desde 1948 (quando foram definidas as grandes bases regulamentares em que ainda hoje opera), até à atualidade. Num segundo artigo, "Alterações e Opções", abordamos as oportunidades que as alterações prováveis oferecem ao transporte em táxi e as suas prováveis consequências.

A Ocupação do Território e a Mobilidade

Quando, em 1948 o governo de Salazar regulou, de forma sistemática pelo Decreto 37272, o transporte de aluguer em automoveis ligeiros, a situação em que essa atividade económica se integrou era completamente diferente da que se verifica hoje.

Em 1950, Portugal Continental era, ainda, um país predominantemente rural, cuja população de 7.900.000 habitantes se dispersava pelos campos, vilas e aldeias. Se é facto que as cidades de Lisboa e Porto, com um total conjunto de cerca de 1.065.000 habitantes concentravam 13,5% da população, as restantes 16 capitais de distrito reuniam apenas 310.000 habitantes (3,5% da população total).

Demonstra ainda mais a ruralidade dominante o facto de estes 310.000 habitantes representarem, apenas, 34% da população dos respetivos concelhos, que com excepção das capitais Alentejanas, Faro e Setúbal (únicas com mais de 50% dos habitantes dos respetivos concelhos) eram, ainda, municípios predominantemente rurais.

Nos 60 anos decorridos, a paisagem urbana do continente português modificou-se por completo:

- As cidades de Lisboa e Porto perderam população, para um total conjunto de 785.000 habitantes, rodeando-se de manchas urbanas praticamente contínuas, que concentram 2.352.000 e 1.287.000 habitantes, respetivamente (36% da população do continente).
- As outras antigas capitais de distrito viram a sua população aumentar 168%, para 831.000 habitantes - 8,3% da população do continente e, o que é mais importante, para quase 60% da população dos respetivos concelhos (dos quais 14 são agora predominantemente urbanos).

Estas evoluções percebem-se melhor, se focarmos a nossa atenção, por um lado

na área metropolitana de Lisboa, por outro, na cidade de Aveiro (selecionadas por melhor conhecimento dos autores da sua evolução nos últimos 50 anos).

Grande Lisboa¹

Em 1950 nos 85 Km² da cidade de Lisboa viviam 783.226 habitantes. O espaço urbano pouco ultrapassava os limites da cidade, estendendo-se apenas a Oeste à freguesia de Carnaxide (Algés), a Oriente a Moscavide, Sacavém e Camarate, no interior a Amadora, Odivelas, Pontinha e Povoia de Stº Adrião, que em conjunto adicionavam a Lisboa um máximo de 64.445 habitantes, numa área máxima de 25 Km² adicionais (nem todos urbanizados).

A densidade populacional do conjunto de cerca de 110 Km² de espaço urbano seria de 7.700 hab./Km², característica de uma realidade urbana densa.

Em linha reta, a distância entre os pontos extremos e o então centro da cidade não excederia os 10 Km.

Neste contexto os movimentos pendulares, necessariamente limitados, recorriam essencialmente à rede de elétricos, que se estendia até aos limites da cidade e, para ocidente, até ao Dafundo, com algum recurso ao caminho de ferro (com grandes limitações na linha de Sintra, apenas eletrificada no final da década). Os extratos médios da população, necessariamente limitados, habitavam a zona urbana próxima do centro. Como evoluiu esta situação:

Nos 61 anos que decorrem entre os Censos de 1950 e 2011 verificou-se uma expansão significativa do que podemos designar por uma área urbanizada praticamente contínua.

Nessa área, que com pequenas exceções corresponde a um contínuo urbanizado, embora de baixa densidade, viviam, em 2011, 1.898.000 habitantes (praticamente o dobro dos 976.000 habitantes de 1950), dos quais mais de 2/3 habitam fora da cidade de Lisboa (cerca de 1.350.000).

A densidade populacional duplicou, de 2183 habitantes/Km² para 4154 habitantes/Km². A densidade populacional da ci-

dade de Lisboa reduziu-se, de 9.324 hab./Km² para 6.521 hab./Km², enquanto a de algumas localidades periféricas aumentou para valores ainda superiores (Amadora, 7.615 hab./Km², Odivelas, 11.912 hab./Km², Pontinha, 5.120 hab./Km²) Evoluiu-se assim de uma situação em que a quase totalidade da população estava concentrada na cidade e algumas localidades adjacentes, para um quadro em que 70% da população se distribui por uma área mais de três vezes superior. No total, a população das freguesias englobadas nesta expansão da área urbanizada da Grande Lisboa foi multiplicada por 7, com picos em Sintra e Amadora (10 x) e Odivelas (14 x).

Também a população dos concelhos ribeirinhos a Sul do Tejo aumentou significativamente, de 143.000 para 546.000 (quase 4 vezes mais), mas apenas no Seixal essa expansão foi dramática (10 x). No entanto, o Tejo constitui, não obstante as duas pontes entretanto construídas, uma barreira efetiva que constitui obstáculo ao serviço táxi, pelo que não se particularizou a análise.

Esta expansão urbana, a Norte do Tejo, caracteriza-se, no entanto, pela prevalência de muitas zonas de baixa densidade, desenvolvendo-se as ocupações urbanas em muitos casos em bairros periféricos, de construções muitas vezes unifami-

liares, o que justifica uma densidade populacional que, embora crescente, se mantém reduzida, com exceção de alguns núcleos. As distâncias a percorrer aumentaram significativamente, já que, em linha reta, a distância média entre os pontos extremos e a atual zona central mais do que duplicou, para os 23 Km.

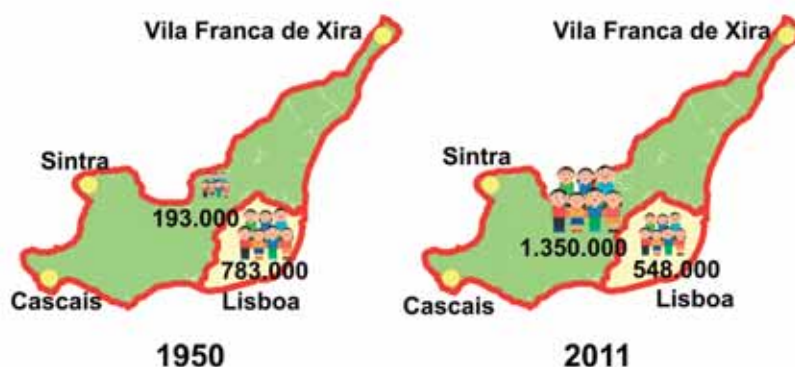
O volume de movimentos pendulares diários neste conjunto populacional implantou-se como realidade dominante do quotidiano, a partir de uma situação inicial em que eram marginais.

Em 2011, o conjunto dos trabalhadores envolvidos nesses movimentos atingiria cerca de 502.000 (1/4 da população total e um pouco mais de metade do conjunto de residentes com emprego), dos quais quase 370.000 residentes nos municípios a Norte do Tejo, 87.000 residentes na margem sul e, ainda, 47.000 residentes fora da área considerada.

Toda esta região é, naturalmente, polarizada pela cidade de Lisboa, para onde se deslocam diariamente, para trabalhar, 350.000 pessoas (que se somam aos 206.000 residentes que aí trabalham²).

Mas também o número de residentes que se deslocam entre concelhos a Norte do Tejo para trabalhar aumentou para 125.000 pessoas (das quais só 27.000 residentes em Lisboa).

GRANDE LISBOA (parcial*) Distribuição da População em 1950 e 2011

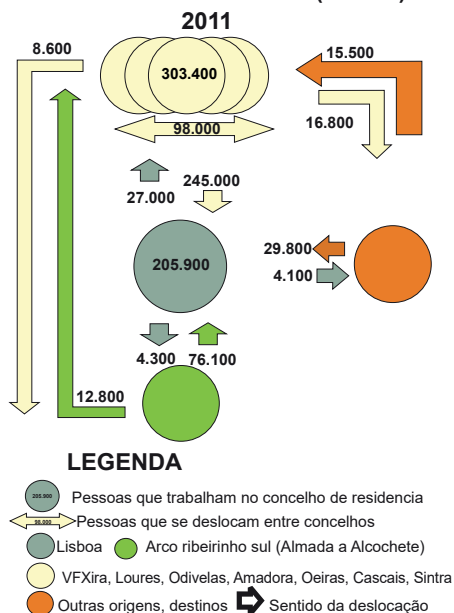


*(Área delimitada pelas A9 e A16, adicionada das vilas de Sintra e Cascais e do prolongamento ribeirinho até Vila Franca de Xira)

¹ A área estudada é delimitada por um lado pelo Rio Tejo e costa marítima adjacente e, por outro lado, pela A9 e A16, englobando as vilas de Sintra e Cascais e o prolongamento ribeirinho até Vila Franca de Xira com uma área total de cerca de 450 Km². Não se inclui o concelho de Mafra, nem as freguesias mais rurais dos concelhos de Loures, Sintra e Vila Franca de Xira.

² O Inquérito "Mobilidade e Funcionalidade do Território." (INE 2017). recentemente publicado indicia um provável agravamento da situação, no período até 2017, na medida em que o concelho de Lisboa perde trabalhadores residentes, redução mais do que compensada por todos os concelhos a Norte, nomeadamente Odivelas e Sintra.

MOVIMENTOS PENDULARES POR MOTIVO DE TRABALHO (Lisboa) 2011



Como se deslocam estas pessoas:

Dominantemente de automóvel e, dentre estas, a esmagadora maioria, como condutores (ou seja sózinhos):

A prevalência das deslocações em automóvel é resultante de um conjunto de fatores, em que avultam:

- o Fatores de natureza cultural, inerentes ao estatuto que confere a condução e a deslocação em automóvel próprio, visto como demonstrador de estatuto social.
- o Atomização das origens/destinos (note-se que os concelhos com menos prevalência de deslocação em automóvel coincidem com os que têm maiores taxas de concentração populacional), frequentemente a níveis que inviabili-

zam o estabelecimento de carreiras de transporte público coletivo.

- o A debilidade das redes de transporte interconcelhias (excepto nas ligações a Lisboa), em que é difícil estabelecer um itinerário com transporte direto entre destinos de dois concelhos, com duração e periodicidade inferior a 1 hora.
- o Diferenciação dos horários de trabalho, com parcelas significativas da população praticando horários que pela sua irregularidade obrigam a deslocações pendulares a horas a que já não há transporte disponível para os locais de residência (ou em que pode não haver, ou em que existe a percepção desse facto, o efeito é idêntico – recorrer ao transporte individual).
- o Aumento do peso das ocupações profissionais que obrigam à realização de deslocações durante o período de trabalho.

O número de deslocações pendulares realizadas é, assim, muito significativo, justificando, sem dúvida, uma avaliação cuidada do papel do táxi na mobilidade desta área do território nacional.

Como se insere, atualmente, o transporte em táxi neste contexto?

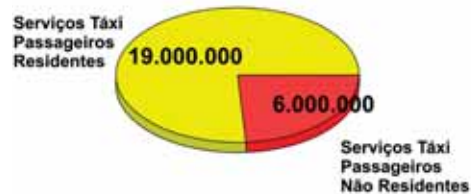
O número total de serviços de táxi prestados anualmente na Área Metropolitana de Lisboa (AML) pode ser estimado em cerca de 25.000.000³.

Se considerarmos que os cerca de 6.000.000 de visitantes anuais utilizam um serviço de táxi por pessoa, então um valor aproximado aos 19.000.000 de serviços são executados para residentes na AML.

Concelho Residência	Deslocação em automóvel como condutor	Deslocação em automóvel como passageiro	Total deslocação em automóvel
Total Grande Lisboa	38,7%	15,5%	54,2%
Lisboa	34,1%	13,6%	47,7%
Amadora	33,6%	12,8%	46,4%
Cascais	45,4%	20,6%	66,0%
Loures	38,8%	14,7%	53,5%
Odivelas	36,8%	13,2%	50,0%
Oeiras	45,1%	17,8%	62,9%
Sintra	38,5%	15,8%	54,3%
Vª Fª Xira	39,6%	14,8%	54,4%

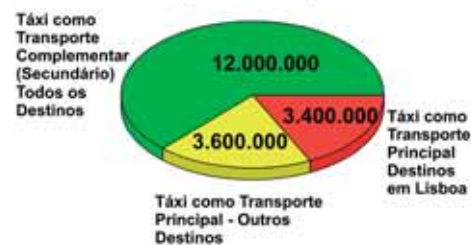
³ Número estimado a partir de dados recolhidos junto de uma central táxi. Corresponde a uma média de 17 serviços diários para um total de cerca de 5.000 táxis ativos, considerando 288 dias/ano por táxi.

PERCURSOS EM TÁXI Grande Lisboa 2017 N° Serviços Estimados



O inquérito "Mobilidade e funcionalidade do território nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa – 2017" (INE) estima um total de 7.000.000 de deslocações anuais em que o táxi é o meio de transporte principal (em 95% destes casos único), o que significa que em cerca de 12.000.000 de deslocações o táxi desempenha um papel complementar secundário (combinado com outro meio de transporte). No total de deslocações em que o táxi é o meio de transporte principal quase 50% ocorrem dentro da cidade de Lisboa, concentrando-se 78% destas deslocações (5.500.000) nos 5 concelhos com maior número de deslocações.

PERCURSOS EM TÁXI Grande Lisboa 2017 (Residentes)



Nestes casos em que o táxi é o meio de transporte principal a distância média percorrida é de 6,5 km, durante cerca de 20 minutos. Um ajustamento da oferta de serviços táxi (em parte dependente de alterações regulamentares) poderia permitir uma melhoria da mobilidade, enfrentando as dificuldades resultantes quer da atomização das origens/destinos, quer da diferenciação dos horários de trabalho.

As próprias deslocações profissionais durante o tempo de trabalho poderiam constituir outro segmento de mercado de forte participação do sector táxi, mediante "simples" ajustamento da política comercial (embora algumas alterações regulamentares pudessem ser úteis).

A segmentação do serviço táxi e dos respetivos contingentes e tarifas deveriam ser repensados, face ao crescimento das interações interconcelhias e não só entre Lisboa e os diferentes concelhos.

Eventuais perdas resultantes desta reestruturação poderiam bem ser compensadas com ganhos obtidos na transferência de deslocações realizadas em automóvel próprio, que só nos percursos casa-trabalho/estudo representam mais de 2 milhões de deslocações anuais, no conjunto dos concelhos analisados.

Aveiro

Já quando observamos a evolução da cidade de Aveiro, verificamos também um crescimento significativo.

Em 1950 a cidade de Aveiro contava cerca de 18.000 habitantes, concentrados entre a Ria e a linha férrea (linha do Norte), numa área que não excederia os 4,0 Km².

Um percurso na maior dimensão não chegaria aos 3 Km e os percursos mais comuns não chegariam a 1 Km. Numa área urbanizada relativamente bem delimitada, a densidade populacional atingia os 4.500 hab./Km².

Ao contrário do ocorrido na área metropolitana de Lisboa, até 1970 pouco crescimento se verificou, quer em superfície, quer em população (cerca de 20.000 Habitantes em 1970). A partir de então verificou-se um crescimento populacional acentuado e uma expansão espacial significativa, para uma população de 60.000 habitantes (INE 2013), numa área total aproximada de 30 Km², como uma densidade populacional próxima dos 2.000 hab./Km².



Neste quadro, distâncias no interior da zona urbana aumentaram significativamente, com dimensões em linha reta de



7 km e distâncias médias ao centro da cidade da ordem dos 5 a 8 Km.

A reduzida densidade populacional resulta de uma expansão que se efetuou na sua maior parte ao longo dos arruamentos e estradas existentes, decalcando a estrutura de propriedade pré-existente. A utilização de transporte público é, neste quadro, muito limitada, verificando-se taxas de utilização de automóvel próprio muito superiores às encontradas na Grande Lisboa.

O concelho de Aveiro exerce uma atração significativa sobre a região envolvente, constituindo uma polaridade com algum significado, embora sem exercer um papel similar ao de Lisboa como polo da sua região.

Para uma população residente empregada total de 35.800 pessoas em 2011, cerca de 9.600 saíam diariamente do concelho, na sua grande maioria por motivos profissionais.

Já as entradas eram em número superior, atingindo as 27.900 pessoas, provavelmente, neste caso, com um peso significativo de população estudantil.

Fruto da dispersão populacional, o meio de transporte dominante é o veículo automóvel próprio, meio de transporte utilizado em 70% das deslocações pendulares (apenas 54% na Grande Lisboa).

Mesmo a deslocação a pé, que se julgaria significativa numa cidade de dimensão relativamente pequena, representa ape-

nas 14% das deslocações (contra 17% na cidade de Lisboa).

Nestas situações de população dispersa, em que o transporte táxi poderia desempenhar um papel importante na aproximação aos destinos, não é provável que tal ocorra, tanto mais que a oferta concelhia está segmentada em 7 zonas, existindo mesmo duas zonas na própria cidade de Aveiro (delimitadas pela linha do Norte), segundo o Plano Municipal de Mobilidade de Aveiro, de 2012, penalizando a utilização do táxi (situação em curso de revisão).

O “Interior”

Paralelamente à evolução destas duas aglomerações urbanas, que provavelmente espelham a evolução, por um lado, da Área Metropolitana do Porto e, por outro, a da maioria das cidades de média dimensão não integradas em áreas metropolitanas, verificou-se uma rarefação populacional do resto do território, nomeadamente no que respeita às populações rurais (de um modo geral, as vilas sedes de concelho não terão perdido muita população).

A dificuldade na recolha de informação, a nível desagregado, torna difícil a análise desta realidade, nos seus impactos no sector táxi. É provável a rarefação da população tenha conduzido a uma redução da procura pelos serviços de táxi, mas, por outro lado, a melhoria de rendimento (nomeadamente monetário) e a difusão das obri-

gações e direitos públicos pelo território (registos, declarações, fiscalidade, saúde, etc.) terão gerado novas necessidades de mobilidade.

É ainda possível que o encerramento de serviços públicos e para-públicos desta última década tenha reforçado a procura de serviços nestes territórios, embora as restrições de rendimento disponível ocorridas em paralelo possam ter dificultado o acesso ao serviço táxi, por via do factor preço (note-se que estes últimos desenvolvimentos foram coincidentes com o aumento de tarifa, em 2013).

Estes territórios, na sua componente de povoamento disperso, dificilmente poderão ser servidos por redes de transporte público coletivo clássico, com a sua estrutura rígida de carreiras, para as quais não haverá, na maioria dos casos o número de passageiros suficientes.

Conclusões

As alterações estruturais do sistema de povoamento do território nos últimos 70 anos resultaram num desfazamento entre a realidade e as necessidades de mobilidade e os princípios em que se estrutura o transporte em táxi.

A generalização de um urbanismo tendente à dispersão, a par da desertificação humana de grandes regiões incentivaram uma mobilidade centrada na utilização do transporte individual, de que depende, nas suas deslocações, grande parte da população.

Nas áreas metropolitanas e nas cidades médias a persistência da compartimentação do serviço táxi nos limites dos territó-



rios concelhios (e até de freguesia), limites esses que por vezes pouco têm a ver com as dinâmicas habitacionais e de atividade económica ou de serviços públicos, dificulta, quer pelo preço, quer pela disponibilidade a opção pelo transporte táxi, seja na construção dos percursos pendulares, seja nas próprias deslocações profissionais.

Também nas regiões de povoamento mais disperso estas limitações se fazem sentir, à medida que as Comunidades Intermunicipais se vão polarizando, seja nas atividades económicas, seja na provisão de serviços públicos, constituindo a rigidez e unicidade da regulamentação táxi um obstáculo a sua utilização no quadro do sistema de mobilidade. Não restam dúvidas que esta situação terá de mudar, adaptando a regulamentação do sector por forma a permitir flexibilizar a oferta, ajustando-a às diferentes necessidades das populações.

Necessariamente, se se pretende integrar o táxi no sistema de mobilidade, a governação da atividade terá de ser descentralizada, para o nível das Áreas Metropolitanas e das Comunidades Inter Municipais, quer no que

respeita à regulamentação, quer no que respeita às tarifas, quer ainda à fixação e gestão dos contingentes.

Dito assim, as soluções parecem evidentes e fáceis. No entanto elas estão longe de ser evidentes, implicam opções que não são fáceis e exigirão um significativo esforço de adaptação.

No próximo artigo “Alterações e Opções” abordaremos algumas das alterações prováveis e procuraremos inventariar algumas das opções possíveis, indicando, tanto quanto possível, as eventuais consequências de umas e outras.

Nota Final: Este texto começou a ser escrito em Fevereiro de 2018, recorrendo a informação estatística disponível, designadamente os Censos de 1950, 1991, 2001 e 2011 (INE) e tratamentos adicionais e informação cartográfica da Direção Geral do Território. Na revisão para publicação foram ainda incorporados dados do inquérito “Mobilidade e funcionalidade do território nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa – 2017” (INE)





TOYOTA

SEMPRE
UM MELHOR
CAMINHO

CORRIDA

ATÉ UM BOM NEGÓCIO HÍBRIDO



OFERTA DO VALOR DO IVA

(MEDIANTE FINANCIAMENTO - TAEG: MÍN. 5,056% MÁX. 5,665%)

Táxi à escuta? Aproveite esta corrida e faça um bom negócio híbrido com a Toyota.

Até 30 de setembro, não perca as condições únicas da campanha **Toyota BusinessPlus para Táxis**, com a oferta do valor do IVA (23%). Oferta válida para os modelos híbridos **Yaris, Prius +, Corolla Touring Sports, Corolla Sedan e Camry**.

Crédito automóvel sujeito à aprovação do Toyota Kreditbank GmbH - Sucursal em Portugal.
Oferta reservada aos concessionários com contrato de vinculação com a Toyota Kreditbank GmbH - Sucursal em Portugal. Campanha válida até 30-09-2019. Imagem não contratual.
Consumo combinado (l/100 km): Mín. 4,5/ Máx. 5,8. Emissões CO₂ (g/ km): Mín. 103/ Máx. 132.

TOYOTA
7
ANOS
GARANTIA

Informe-se das condições de garantia em Toyota.pt.

 **HYBRID**



6ª EDIÇÃO DO FPT "COOL TÁXI"

A FESTA DA NOSSA GENTE ESTÁ CADA VEZ MELHOR

O convívio anual da Federação foi um sucesso. Com seis edições. O FPT "Cool Táxi" deste ano contou com mais participantes do que os anteriores eventos. Um encontro feito de alegria, música, gastronomia, tradição e folclore, convívio em família e amigos. A tradição continua a ser uma boa oportunidade para celebrar o Táxi numa festa inesquecível.

O dia 22 de junho, na Quinta Pinhal dos Frades, Ericeira, foi vivido de forma muito especial pelo Táxi e pelos associados da FPT e suas famílias. O FPT "Cool Táxi" vai já na sua sexta edição e promete continuar a ser o tradicional ponto de encontro estival para os associados e dirigentes, amigos e familiares, vindos de norte a sul do País.

"Voltamos a celebrar os laços profissionais que nos unem, neste dia inesquecível, o que nos motiva para outro ano de trabalho e de luta pelos direitos do Táxi", comentou o presidente da Federação, Carlos Ramos. Ao cruzar a entrada da Quinta, quem chegava ao convívio logo encontrava os sorrisos da Ana Rita Silva e da Rute Oliveira. Para os participantes do evento não podia haver acolhimento melhor e logo no primeiro momento percebiam que a festa iria ser boa. Sol e calor também prometiam um dia em

cheio e, assim que entravam no recinto, os convivas eram brindados com o apetitoso aroma do porco a assar no espeto, uma das muitas delícias gastronómicas que o encontro incluiu.

Passeando pela quinta

Foram cerca de 900 os participantes desta festa tão animada. Entre os primeiros abraços e cumprimentos, um pequeno passeio para conhecer os vários espaços de animação no recinto da festa. Muito bem dividido, o espaço incluía uma área de diversão infantil e juvenil, com saltos no elástico, matraquilhos, insufláveis, piscina, mesas de jogos e pinturas faciais, entre muitas animações e diversões para os mais jovens. Antes de verem o espaço da juventude, os convidados já haviam passado nas barraquinhas dos aperitivos e das bebidas na





“Rua dos Petisco” e pela “Praça das Marcas”, onde estavam os representantes das marcas automóveis, de combustíveis e outras, sempre disponíveis para perguntas e visitas.

Os carros da Toyota, da Renault, da Dacia e da Nissan estavam espalhados numa grande área, para que os participantes pudessem conhecer bem as suas características e modelos. Havia “stands” de venda de peças, de reparação de vidros e outros pontos que motivaram o interesse dos profissionais para quem o automóvel é uma ferramenta do trabalho diário. Na área dos combustíveis, outra secção dedicada ao divertimento, com jogos e roletas de prémios, distribuição de brindes e atendimento simpático e sempre disponível. A Galp, a BP e a Repsol partilharam o relvado com a LusoAtlântica Seguros e Motrium para receber cada pergunta e para testar a perícia dos visitantes, na “caça” ao brinde desejado. Os “test drives” foram realizados em festa, mas na charrete e no pónei que todos adoraram. Já é tradição a presença desse circuito de animação garantida, para miúdos e graúdos. Há sempre pose para a fotografia, num passeio que já rareia na sociedade portuguesa mas que, na tradição da festa da FPT, ainda se mantém bem presente.

Homenagem à cultura saloia

Outro ponto alto do “Cool Táxi” foi a atuação do Rancho Folclórico da Malveira, fundado em 1989. Música tradicional e danças folclóricas da zona saloia, com

o grupo trajado historicamente a rigor. Uma presença que a FPT não dispensa nesta festa.

A União das Freguesias de Malveira e de São Miguel de Alcainça tem apoiado a memória local e materializa-a no folclore que todos puderam ver e ouvir. Durante a atuação do Rancho, foi prestada homenagem à atriz Beatriz Costa, figura emblemática do espetáculo em Portugal, que deixou expressa a sua vontade de ser sepultada na Malveira, tal era o seu carinho pela terra e gentes saloias que ajudou a celebrar no cinema português de outros tempos. A cultura e a tradição saloia não podiam ter tido melhor embaixadora. Entre as modas que constituem o repertório do Rancho estão o Bailarico Saloio, o Verde-gaio, o Namorico Saloio, a Padeirinha, o Paleio Roubado, as Moças da minha Terra, entre outras, que demonstram bem as suas origens culturais e etnográficas.

Boa leitura

A Delegação Norte da FPT trouxe para a festa o novo livro de Olímpio Luzio, romance intitulado “Passou-se assim”. Com edição de junho último, em 180 páginas “Passou-se assim” é um romance onde, como diz a sinopse, “o autor reconstrói, de modo ficcionado, experiências pessoais e de amigos próximos, dando asas ao manifesto fascínio pela escrita e idealização romântica. Texto e contexto entrelaçam-se entre o realismo e a fabulação, páginas que abrem caminho para um enredo re-



pleto de detalhes pitorescos e de personagens cativantes, onde o autor descreve com uma clareza transbordante os lugares e o tempo onde a "surpreendente história podia ter acontecido".

O autor só não pôde estar presente porque estava em convalescença após uma intervenção cirúrgica. Se pudesse ter ido ao "Cool Táxi" haveria certamente sessão de autógrafos.

Olímpio Luzio, quase no final, ainda apanhou a Guerra Colonial, em Angola, de janeiro de 1974 a maio de 1975, e por essa razão relata, "com ênfase", essa sua passagem por lá.

Uma obra que esteve à venda durante o convívio e que pode ser adquirida através da Delegação do Norte da FPT. Ninguém resiste a um bom livro para as férias.

Gastronomia com sabor

Todo o evento foi servido com mestria e com deliciosos petiscos. O almoço foi apresentado em espaço que acomodou confortavelmente associados, dirigentes, familiares e amigos, bem climatizado e com muita luz natural, foi ideal para o convívio, numa refeição de elevada qualidade e sabor.

Os elogios foram unânimes para o aparato gastronómico deste encontro. Todos apreciaram o porco no espeto, os aperitivos e bebidas, o churrasco, e as iguarias servidas durante o almoço.

Logo após a sobremesa, a animação le-

vantava os convivas das mesas. Durante o café e digestivos, as marcas sortearam prémios na tómbola, sempre com a já tradicional locução de Miguel Peixoto, que durante todo o dia, foi a companhia de todos, ao microfone, nas entrevistas, em todos os momentos importantes do evento, numa viagem animada e familiar. Miguel Peixoto já fez história nestes eventos, com a boa disposição que lhe é reconhecida. Entrevistas aos associados e suas famílias, reportagem nos diversos espaços da festa, depoimentos das marcas, tudo o que mexia foi alvo da curiosidade ao microfone, o que também



contou para motivar cada vez mais os participantes.

Prémios e brindes

Nos momentos dedicados às marcas e aos sorteios na tómbola, houve presentes úteis e muito cobiçados. A simpatia dos representantes da Renault/Dacia, Toyota, Nissan, Repsol, BP e Galp encontrou-se com a boa disposição dos participantes, que iam e vinham, em circuito divertido, aplaudindo os prémios e ajudando a encontrar os felizes contemplados. Em depoimentos registados nessa altura, os representantes das marcas fizeram questão de saudar a iniciativa da Federação e de dar os parabéns pela organização de um evento que, a cada ano, cresce em participação e em convívio.

Música Pop/Rock

Pela tarde fora cresceu o número de amigos que se aventurou num pezinho de dança, pois a atuação da Banda CTL abriu

em todos a vontade de cantar e dançar. Os temas de música Pop/Rock encheram o ar de acordes e letras inesquecíveis, numa viagem no tempo que animou a festa e uma pista de dança apinhada e divertida. Os participantes não queriam sair da pista e dançavam animados ao ritmo dos professores de dança, até ao último minuto de uma atuação muito apreciada. Houve mesmo quem cantasse em coro com os músicos da banda. Os temas conhecidos e muito bem interpretados foram um sucesso. As boas vibrações dos acordes e vozes da banda contagiaram todos e a tarde avançou na alegria da música e das diversões "sempre a bombar".

Festa até ao fim

Por entre bandeiras FPT e bonecos insufláveis gigantes coloridos, houve sempre tempo para mais dois dedos de conversa ou para mais uma voltinha a dançar junto à banda. Sair é que não, que a festa estava muito boa.

A FPT e os responsáveis da Quinta Pinhal dos Frades foram muito elogiados pelas boas acessibilidades do espaço e pelas facilidades de estacionamento. No cume do óptimo desempenho tão elogiado, sempre a música da banda, os petiscos e a animação infanto-juvenil.

Numa área de "elevadíssima concentração de táxis por metro quadrado", como alguém lembrou com graça, o FPT "Cool Táxi" chegou, viu e venceu. Um êxito que não surpreende, a cada ano que passa.

A sexta edição do FPT "Cool Táxi" dificilmente será esquecida e ficou no ar a promessa de que para o ano de 2020 ainda será melhor. *Somos Táxi! Boas férias!*

34.º ANIVERSÁRIO DA CPPME 1985 - 2019

A Confederação Portuguesa dos Micro, Pequenos e Médios Empresas (CPPME), comemorou em 16 de junho o seu 34.º Aniversário, com casa cheia, numa Sessão Solene que teve lugar na Sede, no Seixal.

Foram muitos os empresários e entidades parceiras da CPPME, de muitos pontos do País, entre os quais a Federação Portuguesa do Táxi, que participaram no evento que foi presidido por Clementina Henriques, presidente da Assembleia-Geral da CPPME. Usaram da palavra o presidente da Direção, Jorge Pisco, e o presidente da Câmara Municipal do Seixal, Joaquim Santos, anfitrião do conselho onde está sediada a Confederação.

Foram entregues "Placas Alusivas" a funcionários, dirigentes e aos presidentes da Direção e da Assembleia-Geral.

Jorge Pisco, presidente da CPPME, agradeceu a presença dos convidados e informou que também recebeu, entre muitas outras, as saudações do Presidente da República.

Referiu-se à história da CPPME, em 34 anos, marcados por profundas transformações no tecido económico nacional, ao longo dos quais a Confederação foi crescendo e desenvolveu a sua atividade na defesa dos direitos e interesses dos Micro, Pequenos e Médios Empresários.

Lembrou que, "criada em 1985, a CPPME resultou do Movimento dos Pequenos e Médios Comerciantes e Industriais que, sentiram a necessidade, no quadro político de liberdade e democracia saído do 25 de Abril de 1974, de intervir em sua defesa, reclamando medidas políticas tendo em consideração a sua participação na construção de uma sociedade económica e socialmente mais justa ao serviço do povo e do País, na qual os Pequenos e Médios Comerciantes e Industriais fossem tidos em devida consideração".

Referiu que "poucos anos após a sua constituição, a CPPME vê-se confrontada com uma realidade política e económica bem diferente daquela que levava ao seu aparecimento", pois "as políticas governativas promovidas visaram o favorecimento dos grandes grupos da distribuição comercial, facilitando a proliferação da



sua implantação por todo o país, levando à liquidação de muitos milhares de micro e pequenos comerciantes".

Sublinhou ainda que "a evolução tecnológica verificada, foi aproveitada pelas grandes empresas e pelos interesses económicos e financeiros para, através do aparecimento dos novos meios de produção, explorar mais facilmente as Micro e Pequenas Empresas, nomeadamente por via da subcontratação, criando até a muitas destas a ilusão de que o mercado de trabalho lhe seria mais favorável", lamentando que "não têm sido anos fáceis". A CPPME tem, ao longo dos anos apresentado propostas à Assembleia da República, ao Governo, defendendo os seus princípios e "exigindo uma política económica e social, que contribua para

a melhoria das condições de sustentabilidade das Micro e Pequenas Empresas e corresponda aos interesses económicos do País".

No vasto conjunto de reivindicações a fiscalidade é a de maior incidência, reclamando a CPPME por uma reforma fiscal profunda em que "se compilem numa só lei todos os instrumentos de regulação referente ao mesmo assunto sem remeter para várias leis, portarias ou despachos de diferentes anos".

Denunciou que "muitos milhares de micro e pequenos empresários, alguns deles "novos empreendedores", sem qualquer direito de proteção social, indignam-se perante a ausência de políticas que os defendam minimamente".

A Confederação defende políticas dife-

rentes nas áreas da fiscalidade, do crédito, da redução dos custos fixos, entre outras; exige do Governo medidas que promovam e animem o circuito interno nacional, as suas Micro, Pequenas Médias Empresas, em todos sectores, aproveitando os recursos nacionais; e uma boa aplicação dos Fundos Comunitários, garantindo o acesso às MPME e, o aumento do poder de compra dos portugueses. Recordou ainda que, “fruto da nossa persistência, foi gratificante vermos ser reconhecido, ao fim de 20 anos, ser posto fim ao PEC - tributação cega e injusta, um método indiciário e coleta mínima, ao qual desde o princípio nos opusemos”.

O dirigente referiu ainda a importância de fazer crescer a Confederação, angariando novas associadas e associados, “apoiando o desenvolvimento de novas associações que venham a integrar a CPPME e assim alargar, em ação conjunta, o apoio aos associados reforçando simultaneamente a capacidade de intervenção junto dos organismos oficiais, nacionais e regionais”, acrescentando que “as parcerias com muitas autarquias e outras entidades, criam novas sinergias, abrem portas para futuras colaborações”. Indicou como exemplo o projeto “Porta 20”, realizado nos dois últimos anos na região Centro e Alentejo e que se encontra

na reta final, com 27 parceiros, dos quais 20 são Câmaras Municipais.

Terminou explicando a razão de ser da cerimónia na Sede: “ao decidirmos assinalar o aniversário com esta Sessão na nossa Sede, lembrando quem tanto deu a esta Confederação, foi também o modo simples que encontramos de agradecer ao Município do Seixal, na pessoa do senhor presidente da Câmara, as obras de remodelação efetuadas resultantes do contrato de Comodato com o Município”. No final do evento, foi servido um “Moscotel de Honra”, lembrando que a Sede da CPPME se localiza na Península de Setúbal.

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI MAIS ATIVA NA CPPME

A Revista Táxi foi à Sede da CPPME e falou com o presidente da Direção, Jorge Pisco, e com o representante da FPT na Confederação, António Marques

O dirigente António Marques é, desde junho último, o representante da Federação na Confederação Portuguesa dos Micro, Pequenos e Médios Empresários (CPPME).

Em encontro promovido pela FPT entre o presidente da CPPME, Jorge Pisco, e a Revista Táxi, António Marques realçou a importância desta Confederação Empresarial e salientou que a FPT, como membro, também dá o seu contributo associativo, pois muitos dos seus associados são, na sua maioria, micro empresários e, desta forma, através da participação da Federação, podem recolher informações e partilhar experiências que contribuam para a elaboração de cadernos reivindicativos que espelhem a realidade empresarial do País, denunciando medidas e legislação injusta, por exemplo.

Confederação Empresarial

Jorge Pisco apresentou a Confederação, falando um pouco da sua história e de como estão estruturados os seus Corpos Sociais, dos quais a FPT agora também faz parte. Para além da Assembleia-Geral e do Conselho fiscal, a CPPME tem uma Direção constituída por 23 elementos e



a parte do executivo, mais virada para a gestão da organização, é composta por um presidente e por três vice-presidentes e por outros cinco membros. O Conselho Geral é constituído pelos representantes dos associados, reunindo anualmente.

A CPPME agrega federações, associações e núcleos, de acordo com os seus estatutos.

Nas últimas eleições, em maio de 2018, os novos Órgãos Sociais foram mandados para coordenarem a Confederação até 2021. Na lista que foi eleita houve o

cuidado de que haja representação associativa de Bragança ao Funchal (a CPPME ainda não está ativa na Região Autónoma dos Açores).

A CPPME não tem apoios estatais e beneficia de Protocolos celebrados com entidades diversas, como é o caso da autarquia de Seixal, que cedeu o espaço da Sede da Confederação.

“Em todos os mandatos candidatamos ao Conselho Económico e Social mas a adesão é sempre recusada”, lamenta o presidente Jorge Pisco. “A nossa

estrutura vive da quotização dos associados e dos protocolos que celebra e que nos evitam algumas despesas”, continuou.

Como referiu o presidente, “há técnicos que prestam assessoria à Confederação, nomeadamente nas áreas jurídica, fiscal, ou de comunicação, o que nos permite fazer chegar muita informação aos nossos associados e à própria comunicação social”.

A questão da fiscalidade está cada vez mais “em cima da mesa” pelo “excessivo peso da carga fiscal exercida sobre os micro, pequenos e médios empresários”, salientou.

Futuro desafiador

Sobre o futuro, o presidente destaca que “a CPPME tem que crescer com coerência e estabilidade e a questão da sustentabilidade é muito importante”, acrescentando que “não cedemos a tentações na área da Formação e outras, e que, exemplo desta postura, ao avançarmos para o projeto 20/20, foi tudo muito discutido e analisado pelos Órgãos Sociais”.

“Precisamos de melhorar e de abrir-nos a novos desafios”, afirma o presidente, que salienta o “grande trabalho com as autarquias, que melhor conhecem o tecido empresarial dos seus concelhos”, como são exemplos as Câmara Municipais de Seixal e de Sobral de Monte Agraço.

“O que fazemos queremos fazer bem e com conteúdo”, esclareceu, indicando que “as nossas iniciativas são portas abertas para o futuro”.

A CPPME realiza regularmente sessões de esclarecimento e encontros temáticos de grande interesse para os empresários.

Como exemplo do que a persistência e o trabalho empenhado conseguem, o presidente Jorge Pisco realçou “uma vitória”: o fim do Pagamento Especial por Conta (PEC). “Durante 20 anos a luta pela extinção do PEC foi assumida unicamente pela CPPME e só no fim outras organizações empresariais surgiram apoiando essa reivindicação”. Mas. Como referiu o dirigente, “das propostas prioritárias que temos vindo a apresentar, poucas foram integradas”. Jorge Pisco referiu que a Confederação tem boas relações com os poderes e que “há uma outra postura em relação à CPPME no último ano e meio”, lamentando, no entanto, que a Confederação nunca tenha sido recebida pelo primeiro-ministro deste Governo. “Temos sido reencontrados para o ministro da Economia, para o secretário de Estado, para o IAP-MEI”, declara, acrescentando que também já foram recebidos por um assessor da Casa Civil do Presidente da República. “Os partidos políticos receberam-nos e ouviram as nossas reivindicações e propostas estamos disponíveis para contactos com os candidatos à eleições legislativas”, considerou, lembrando que o secretário-geral do PCP, Jerónimo de Sousa, recentemente esteve na Sede da Confederação acompanhado por alguns deputados do Grupo Parlamentar comunista.

Voluntarismo e disponibilidade

A Federação Portuguesa do Táxi já presidiu à Assembleia-Geral da CPPME e tem sempre um representante na sua Direção.

Como referiu Jorge Pisco, “as estruturas associativas funcionaram muito com o voluntarismo e disponibilidade dos seus membros e dirigentes” e como no caso da FPT são mais micro empresários, a disponibilidade nem sempre é possível. O presidente sublinha que a CPPME convidou a Federação para que fosse representada nos seus Órgãos Sociais.

“Precisamos de ter um feed-back das instituições em que os problemas são comuns”, explicou o presidente Jorge Pisco, que realça que temáticas como a faturação eletrónica ou o livro de reclamações são questões transversais a vários tipos de empresa. “São preocupações comuns a todos os empresários, e é nesse sentido que a CPPME reivindica, junto das instâncias do Poder, em nome desses seus membros”.

No encontro que o presidente da CPPME manteve com a Táxi, ficou patente que o Sector tem um papel primordial nos serviços de transporte de pessoas nos municípios e que a Confederação conta com a Federação Portuguesa do Táxi para conhecer a fundo os problemas e as propostas para uma futuro melhor para o Sector.

CPPME REÚNE COM A FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI

A Federação Portuguesa do Táxi esteve reunida com a Confederação Portuguesa dos Micro Pequenos e Médios Empresários (CPPME), no dia 7 de maio, na Sede da FPT, em Lisboa.

O encontro de trabalho teve lugar no âmbito da ação regular da Confederação que se reúne regularmente com as suas associadas, “tendo em vista o reforço do associativismo empresarial, a ajuda e cooperação entre ambas as partes”.

A Delegação da CPPME era constituída pelo seu presidente, Jorge Pisco e pelo

secretário-Geral, José Brinquete, sendo recebida pelo presidente da FPT, Carlos Ramos.

Entre os assuntos em agenda destaca-se a luta que os empresários do táxi (na sua esmagadora maioria micro e pequenos empresários) têm vindo a travar contra as multinacionais de TVDE e outras, luta com a qual a CPPME se tem mostrado “sempre solidária”. Os projetos de modernização que a FPT tem em desenvolvimento e as propostas da Federação para a modernização e revitalização do

Táxi também foram apresentadas e analisadas.

A FPT informou ainda sobre a revisão e reestruturação do sistema de tarifário e dos contingentes e do ordenamento dos transportes nos aeroportos e terminais de cruzeiro.

Tanto a CPPME como a FPT manifestaram “toda a disponibilidade para continuar a analisar em conjunto todos os assuntos de interesse dos micro, pequenos e médios empresários do Táxi”, resumiu Carlos Ramos, presidente da FPT.

FICHA TÉCNICA

DIRETOR 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** dnuc.portimao@fptaxi.pt - **EDITOR** Rafael Vicente **E-MAIL** gabinete.imprensa@fptaxi.pt - **FOTOGRAFIA** Rafael Vicente - **PAGINAÇÃO E GRAFISMO** Ivo Mendes **REVISÃO** Carlos Silva - **COLABORADORES** Isabel Patrício, António Pedro, Carlos Lima, Patrícia Jacobetty, João Cordeiro, Armando Casa Nova, José Romão, Francisco Costa Lopes, Carla Silva, Alzira Lopes. - **PUBLICIDADE** Rute Oliveira - **IMPRESSÃO** SIG - Sociedade Industrial Gráfica **TIRAGEM** 4.000 exemplares - **EMPRESA JORNALÍSTICA** 219182 - **REGISTO DE TÍTULO** 1191183 - **DEPÓSITO LEGAL** 92177/95

ESTATUTO EDITORIAL DA REVISTA TÁXI

1. A Revista *TÁXI*, criada em 1995, é o órgão de informação trimestral da Federação Portuguesa do Táxi (FPT), a sua proprietária, e é gerida pela Direção da Federação. 2. Como órgão institucional deve respeitar os Estatutos da FPT. Como órgão de informação deve respeitar os princípios deontológicos da Imprensa e a ética profissional do Jornalismo. 3. A *TÁXI* privilegia, na sua temática, as questões relacionadas com o Sector do Táxi, no sentido da promoção da defesa dos seus associados e dos industriais e profissionais do Sector, como cidadãos com direitos e deveres, sendo elemento ativo na defesa dos seus direitos na sociedade portuguesa. 4. A *TÁXI* deve ser, também, veículo de toda a problemática do Sector do Táxi, promovendo a defesa dos seus direitos e divulgando as iniciativas das suas organizações representativas. 5. A *TÁXI* poderá incluir temas gerais de carácter informativo, cultural e recreativo. 6. A *TÁXI* deve estar permanentemente atenta ao que se passa na FPT e deve ser um colaborador privilegiado dos seus Órgãos Sociais, na Sede e nas Delegações e Núcleos, na divulgação da imagem e dignificação da Federação, junto dos Órgãos do Estado e das Autarquias, das Autoridades Policiais e de Segurança, das organizações internacionais do Sector do Táxi, das organizações de industriais e de profissionais do Sector do Táxi e da opinião pública em geral. 7. A *TÁXI* deve prestar atenção muito especial às bases da FPT, reservando parte importante do seu espaço para a divulgação das notícias e eventos das Delegações e dos Delegados e para dar voz aos associados, quer publicando as suas cartas, quer indo ao seu encontro para colher os seus testemunhos a publicar em forma de entrevista. 8. Sendo os industriais e profissionais os agentes do Sector dos Transportes, a revista *TÁXI*, em colaboração com a Direção da FPT, deve manter os associados informados sobre o Sector dos Transportes, em especial nos assuntos de interesse comum com o Sector do Táxi. 9. Na seleção do material a publicar, a *TÁXI* deve ter presentes princípios de isenção e pluralismo, devendo a colocação dos textos nas páginas, as ilustrações e outros elementos obedecer a critérios baseados na efetiva importância de cada texto ou foto e não nas convicções ou interesses particulares dos seus autores ou de quem seleciona ou pagina. 10. Em cada edição, a *TÁXI* deve fazer a distinção do que é material noticioso e do que é opinião. As notícias devem ser objetivas e cingir-se à narração e análise dos factos; as opiniões devem ser assinadas por quem as defende e obedecer aos princípios do presente Estatuto. 11. A *TÁXI* deve estar atenta à evolução das novas tecnologias da informação e procurar estar atualizada na sua utilização.

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

LusoAtlântica
Corretor de Seguros, S.A.



Táxi Seguro | Acidentes de Trabalho | Outros Ramos



Exclusivo *Táxis*

Dois dias
de descontos
especiais
já era bom...
imagine três!



10
cent/lt

em combustíveis
Simples

12
cent/lt

em combustíveis
Ultimate
com Tecnologia Active

Com o seu cartão BP Bonus,
tem sempre acesso
a descontos imediatos
em qualquer abastecimento
num posto aderente.

3ª feira - 5ª feira - 6ª feira:

- Combustível Simples – 10 cent/lt
- Combustível Ultimate com Tecnologia Active – 12 cent/lt

Em dias normais:

- Combustível Simples – 6 cent/lt
- Combustível Ultimate com Tecnologia Active – 9 cent/lt



Registe-se agora www.taxisbp.com

Comece a usufruir das vantagens do universo BP Exclusivo Táxis.

PARA MAIS INFORMAÇÕES www.bpplus.pt 808 202 500

