

TÁXI

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

83

AÇÃO E EXIGÊNCIA

EM PLENO ESTADO DE CALAMIDADE PÚBLICA, A AÇÃO DA FPT VISA GARANTIR A SEGURANÇA SANITÁRIA DOS PROFISSIONAIS E SEUS PASSAGEIROS E ALERTA PARA A URGÊNCIA DE SOLUÇÕES ECONÓMICAS DE MITIGAÇÃO DA CRISE

- GUIA DE REGRESSO À ATIVIDADE
- COMUNICAÇÃO NACIONAL EM DEFESA DA SAÚDE PÚBLICA
- CRIAÇÃO DE APOIOS FINANCEIROS PELAS AUTARQUIAS E GOVERNO
- APOIOS SOCIAIS AOS SÓCIOS- GERENTES
- PARAGEM ALTERNADA DA FROTA
- REGRESSO DO TRANSPORTE DE DOENTES NÃO URGENTES

#JUNTOSEMTODOSOMOMENTOS



ÁUDIO-TÁXI

A pensar na mobilidade dos cegos e amblíopes, o Áudio-Táxi faz o acompanhamento áudio da viagem de táxi: saúda o passageiro, identifica o número do táxi, identifica a tarifa a aplicar, identifica a necessidade de suplementos, explica o valor a pagar e despede-se com cortesia.



Áudio-Táxi é para quem não vê mas viaja.

Cooptáxis
cooptaxis.pt

+Info: comunicacao@cooptaxis.pt

Parceiros:





Carlos Ramos

CALAMIDADE PÚBLICA

O Sector do Táxi não imaginava como poderia ficar pior quando iniciou o ano e o primeiro trimestre de atividade. Já lutávamos com as dificuldades do dia-a-dia, com a concorrência desleal e desregrada, os clandestinos, as faltas de apoio para a modernização do Táxi, entre outros obstáculos ao equilíbrio do mercado, numa realidade sempre difícil e para a qual os poderes públicos, locais e nacionais, não criaram respostas suficientes.

Da prometida descentralização que permitiria uma gestão efetiva dos contingentes de táxi e de TVDE pelos municípios, nada se vislumbra. E algumas das medidas para equilíbrio entre a oferta e a procura nos concelhos portugueses nunca chegaram a ser postas em prática. As propostas da FPT para revitalização e modernização do Táxi estão naquela enorme gaveta do esquecimento.

Esta realidade tão preocupante foi dramaticamente agravada pela pandemia do novo Coronavírus – COVID-19, que não poupou o País a novas e desgraçadas situações de desemprego, de instabilidade familiar, de falências e até mesmo de fome. A economia informal muito tem prejudicado o Táxi nestes tempos e há que trabalhar e alterar esta realidade.

Pedimos ao Governo a criação de medidas extraordinárias como a paragem alternada da frota, mas não houve resposta por parte do Poder local. Na capital do País, a autarquia transferiu a responsabilidade de gestão da frota de táxis para o Sector, em vez de, como aconteceu em Sintra, assumir as suas capacidades de Poder Local e regular a oferta de táxis e TVDE para fazer face à escassa procura. O Táxi sente-se abandonado por quem em tempos preconizou uma situação melhor, com milhares de turistas em circulação. Mas esta pandemia deu um golpe fatal no Turismo em Portugal. Sem a entrada de visitantes ficou drasticamente reduzida a possibilidade de conseguir “flutuar” até ao fim desta nova crise.

Para o Táxi a nota de esperança tarda em chegar, já com meses passados em confinamento, restrições de prevenção sanitária e outras medidas de contenção. Na situação de calamidade para que entretanto o País passou, a recuperação ainda não começou, pois a tempestade pandémica, com devastadores efeitos económico-financeiros ainda não atingiu o seu auge.

No momento mais crítico desta crise, estimamos que cerca de 20 mil profissionais não estivessem a trabalhar, com mais de 80% da frota de táxis parada em Portugal, e que o Sector do Táxi estivesse a atravessar o mais grave período de falências da sua história. Os industriais do Táxi, micro, pequenos e médios empresários, estão sem apoio que devolva fôlego a essa relevante parcela do tecido empresarial português, pois como sócios-gerentes não podem recorrer ao “lay-off” e ficam assim desprotegidos e sem rendimentos. A doença económico-financeira, a par da COVID-19, pode ser terminal para muitos. A FPT tem conhecimento de que há empresários a entregar as licenças aos Municípios.

Se o Governo tivesse integrado as propostas da FPT, o Táxi conseguiria resistir muito melhor a este embate pandémico.

O nosso País está a mudar, com muito sofrimento, pelo desemprego e até pela fome e com a falência de empresas que têm contribuído para a economia nacional. Alguns gigantes empresariais têm sede fiscal fora das fronteiras de Portugal. Como seria o panorama do País se todas as empresas pudessem sedear-se no estrangeiro, deixando de ser taxadas em Portugal? Como ficariam as contas públicas se não houvesse empresas a pagar impostos no nosso País? A devastação socioeconómica gerada pelo aumento do desemprego e pela quebra na procura leva ao enfraquecimento de um Sector que tanto tem dado à sociedade portuguesa, por ser um transporte que presta serviço público. O Táxi não promove a precariedade laboral nem foge às suas responsabilidades fiscais.

Os táxis são um marco de vida em cada País e em tempos de crise sanitária, os seus industriais e profissionais mantiveram a responsabilidade social e a solidariedade que sempre tem sido pedra angular nesta atividade.

Para o Táxi, o finíssimo fio da confiança está tenso e cada vez mais esticado no semblante de quem trabalha, com uma procura tão reduzida e sem fortes medidas de apoio, e quando o seu olhar cansado poisa numa varanda ou janela, na qual se veja um arco-íris pintado por alguma criança, com a frase “vai ficar tudo bem”.

É momento de fazer uma séria reflexão sobre o que queremos para o futuro da nossa atividade e, sem deitar a toalha ao chão, continuamos a exigir, junto do Governo e das Autarquias, novas medidas que realmente protejam, modernizem e revitalizem o Táxi.

ÍNDICE

04 FEDERAÇÃO

06 ATUALIDADE

22 ENTREVISTA

23 NOTÍCIAS

24 LISBOA

28 PAÍS REAL

34 OPINIÃO

39 FICHA TÉCNICA
ESTATUTO EDITORIAL

TÁXIS SEGUROS, PASSAGEIROS PROTEGIDOS

FPT CRIA O GUIA DE REGRESSO À ATIVIDADE



Em 5 de maio a FPT tornou público o seu *Guia de Regresso à Atividade*, que possibilita que a frota nacional de táxis opere na plena implementação das regras e recomendações da Direção-Geral de Saúde para evitar o contágio com a COVID-19.

O *Guia de Regresso à Atividade*, elaborado pelos serviços da Federação Portuguesa do Táxi, reúne as recomendações e procedimentos que os táxis podem e devem seguir e levar à prática, como por exemplo, a desinfeção das viaturas com um produto certificado que garante proteção de 30 dias, a colocação de separadores sanitários em acrílico no interior dos 400 táxis, a higienização de cada táxi no final de cada viagem (nomeadamente, dos puxadores de portas, dos cintos de segurança e do separador sanitário, ou do terminal multibanco), sem

esquecer que o acesso de passageiros está limitado a 2/3 dos lugares traseiros, sendo proibido o acesso aos lugares dianteiros. O uso de máscara de proteção e gel desinfetante pelos motoristas é outro imperativo que o Guia refere.

O *Guia de Regresso à Atividade* é também uma ferramenta de excelência para os operadores dos call centers e funcionários administrativos, que também ali encontram os procedimentos que garantem a segurança sanitária de todos. Nas garagens de manutenção dos táxis, os mecânicos das oficinas também beneficiam de informação assertiva e prática, que torna fácil a implementação das medidas de prevenção e contenção.

Num trabalho editorial exigente, a Direção da FPT não se poupou a esforços para que a

informação preventiva de boas-práticas sanitárias e de higiene e segurança no trabalho seja o mais transversal possível. No Guia estão também incluídos os refeitórios e as cantinas, a higienização de todo o tipo de instalações ligadas ao táxi, bem como estão disponíveis os procedimentos de sempre acerca da higiene das mãos e as normas de acesso aos espaços de trabalho.

O *Guia de Regresso à Atividade*, dando cumprimento às orientações da DGS e autoridades competentes, é um documento elaborado pelos médicos Dr. João Manuel Cascais (Medicina Geral e Familiar e Medicina do Trabalho FPT) e Dra. Maria Manuela Muralha (Medicina Geral e Familiar) e pela enfermeira Maria Rosa Romão (Enfermeira Especialista em Enfermagem Comunitária), que a TÁXI já entrevistou.

USUFRUA DOS SEUS DIREITOS CUMPRINDO OS SEUS DEVERES



MANTENHA A SUA QUOTA FPT ATUALIZADA

CAMPANHA #CHAMAUMTÁXI



Na sequência da primeira campanha nacional de promoção ao táxi na televisão, rádio, imprensa e redes sociais, em fevereiro a FPT passou a publicitar nas viaturas táxi o apelo #chamaumtáxi.

Nas Delegações e na Sede decorreu a colocação dos autocolantes nos táxis, tendo manifestado interesse na iniciativa muitos profissionais.

“Houve muitos profissionais que quiseram fazer parte deste movimento inédito de valorização do serviço público de transporte em táxi”, informou o presidente da FPT,

Carlos Ramos, que realçou como decorreu a iniciativa.

Após manifestação do interesse dos associados junto das Delegações e da Sede, os autocolantes (para lado esquerdo e lado direito das viaturas foram entregues presencialmente ou enviados por correio, sempre com entrega de um filme demonstrativo do processo de colagem.

A campanha é de âmbito universal e, uma vez que se trata de uma iniciativa pelo Táxi, não se limita aos associados da FPT”, esclareceu Carlos Ramos.

POSSIBILIDADE DE REDUÇÃO DE 50% NO PRÉMIO DE SEGURO CORRESPONDENTE AO PERÍODO DE EMERGÊNCIA

PARCERIAS FPT NO APOIO AOS ASSOCIADOS



A FPT divulga aos associados que está disponível a possibilidade de redução de 50% no prémio correspondente ao período de emergência para apólices automóvel-táxi Tranquilidade/Luso Atlântica.

Esta iniciativa surge da parceria que a Federação mantém com a Tranquilidade/Luso Atlântica e os interessados devem efetuar o pedido respetivo de redução através da minuta disponível em <https://docdro.id/VM-zNkmt> ou contactar, para mais informações: a FPT, pelo número 21 711 28 74, ou a Luso Atlântica, pelos números 211 149 487 ou 211 149 403 ou através dos endereços de correio eletrónico marco.rafael@lusoatlantica.pt ou daniel.leal@lusoatlantica.pt.

PROPOSTAS NOS GABINETES DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA E DO PRIMEIRO-MINISTRO

A Confederação Portuguesa das Micro, Pequenas e Médias Empresa (CPPME), organização da qual a Federação é membro, integrando os seus Órgãos Sociais, entregou as suas propostas aos gabinetes do primeiro-ministro e do Presidente da República. A *Carta Reclamativa* com as 25 propostas da CPPME inclui, no seu ponto cinco, algumas pro-

postas de medidas prioritárias da FPT. A reunião com a Assessoria Económica do primeiro-ministro, teve lugar no passado 31 de janeiro, na residência oficial de São Bento. O Presidente da República Portuguesa, Marcelo Rebelo de Sousa, recebeu a Confederação em audiência no dia 20 de abril, no Palácio de Belém. António Marques, que é elemento da

Assembleia-Geral da Federação Portuguesa do Táxi, assumiu também funções como representante da FPT na CPPME, como diretor executivo. O dirigente e a Federação valorizam a parceria das duas organizações em prol dos micro, pequenos e médios empresários em geral e dos associados da FPT em particular.

MEDIDA DE EXCEÇÃO

PARAGEM INTERCALAR DA FROTA TÁXI DE LISBOA



As associações representativas do Táxi decidiram solicitar a paragem intercalar da frota de táxis de Lisboa ao presidente da autarquia lisboeta e ao ministro do Ambiente e Transição Energética, como medida excecional para mitigar os efeitos da crise provocada pela pandemia. Foi proposto que a paragem intercalar da frota obedeça ao critério do número de licença,

com paragem das viaturas “pares” em dia par e “ímpares” em dia ímpar.

O objetivo desta solicitação é “garantir rentabilidade para os profissionais, que no atual momento de queda acentuada de procura, não conseguem receita face aos custos e para as suas necessidades prementes”.

“De forma temporária, entendem as duas entidades representantes do Táxi ser esta

uma medida de exceção capaz de mitigar uma crise económica nascida de uma emergência sanitária”, esclarece a mensagem que as Associações enviaram.

Ao ministro João Matos Fernandes as Associações referiram que, na sequência do Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março, que determina regras para assegurar o correto funcionamento dos serviços de táxi, concedendo aos presidentes das câmaras municipais a faculdade da definição de condições excepcionais de circulação, e apesar das iniciativas prontamente empreendidas junto do IMT e da autarquia, “nada foi formalmente consagrado, embora por parte da Câmara Municipal de Lisboa tenha sido a definição de um regime para o efeito relegada para as associações”. A FPT e a Antral consideram que “este passar subtil de responsabilidades nem faz sentido do ponto de vista das competências, nem acautela, a jusante, que a fiscalização possa atuar de uma forma limpa e segura”.

Face à mudança de estado de emergência para situação de calamidade, e mantendo as Associações todo o interesse na definição do regime excecional proposto, “pela evidente situação de crise que todo o Setor atravessa”, foi solicitada ao governante “a renovação do despacho, prevendo a restrição de circulação de veículos cuja licença seja par, em dias pares, e aqueles cuja licença seja ímpar, nos dias ímpares, por um período renovável de 30 dias.

REVITALIZAR O TÁXI PARA EVITAR MAIS FALÊNCIAS

O Táxi quer transportar doentes não-urgentes, como forma de recuperar da quebra de 85% no negócio que sofreu durante os últimos meses de pandemia. A FPT estima que mais de 18 mil profissionais não estejam a trabalhar.

A pandemia do novo Coronavírus produziu efeitos dramáticos e, segundo revelaram os dados da Federação Portuguesa do Táxi, mais de 80% da frota de táxis parou em Portugal, estimando-se que mais de 20 mil profissionais não estivessem a trabalhar. Mesmo quem está de serviço, avança na forte possibilidade de não conseguir cobrir os

custos da atividade, nomeadamente com as viagens que consiga realizar.

A FPT sublinha que já “foi noticiado que há motoristas de táxi que recorrem ao Banco Alimentar”.

O pedido para poder de novo realizar o transporte de doentes não-urgentes enviado ao Ministério da Saúde ainda não obteve resposta do Governo. Esta medida permitiria “criar trabalho para os profissionais do táxi, principalmente fora dos grandes centros urbanos”.

Uma das medidas excecionais e temporárias para contenção do surto pandémico de CO-

VID-19, foi publicada no Diário da República, em 5 de maio, e determina que os táxis com cinco lugares só podem transportar no máximo dois passageiros para além do condutor. “O transporte de doentes não-urgentes em tempos já foi assegurada pelo táxi, possibilitando um serviço confortável, seguro e personalizado, para além de barato”, lembra Carlos Ramos, presidente da FPT, que defende que esse serviço de transporte público serve com muito mais comodidade os doentes não-urgentes, pois poderá aproveitar muito melhor a qualidade da frota táxi que há muito se modernizou para o efeito.

NOVO CORONAVÍRUS — COVID-19

TÁXI SOFRE COM REDUÇÃO DA PROCURA

Confrontados com as paragens sem remuneração e com a retração económica a que Portugal ficou sujeito na crise pandémica do novo Coronavírus – COVID-19, os industriais e profissionais do Táxi contaram com a Federação Portuguesa do Táxi para levar as suas angústias aos representantes dos poderes públicos nacionais e regionais.

O alerta para a difícil situação que se gerou com um confinamento profilático determinado pela necessidade de declarar o Estado de Emergência, o que desertificou as ruas dos centros urbanos e esvaziou as possibilidades de fazer frente aos tempos difíceis que chegaram e permanecem.

A FPT prontamente veio a público expor junto das autoridades, poder político e Órgãos de Soberania o apelo de todo um Sector em dificuldade. Não só pelo prejuízo financeiro gerado pela quebra na procura mas também devido à exposição a que ficaram sujeitos milhares de profissionais e industriais, perante uma doença que ainda não conhece vacina que a derrote.

Carlos Ramos, presidente da Federação, em entrevistas concedidas aos órgãos de comunicação social, no dia 28 de março, sublinhou que “há profissionais e industriais que pararam os seus táxis e que, com sacrifício e sem rendimentos, aguardam dias melhores”, acrescentando que as medidas impostas pela declaração do Estado de Emergência, se bem que necessárias, constituem, pela imediata quebra na procura de serviço táxi, uma diminuição drástica de rendimento, o que atira para a incerteza e talvez para a falência milhares de pessoas, num efeito profundamente negativo, que atinge muitas famílias portuguesas”. O presidente referiu que “o Táxi não tem almofada financeira para aguentar o embate desta pandemia, uma vez que a vida de tantos industriais e profissionais já era, antes da proliferação da doença e seus efeitos, muito difícil”.

A Federação pediu aos governantes “liderança, rigor, firmeza e capacidade de

regular apoios e de concretiza-los”, lembrando que “o serviço público de transporte em táxi é vital para a economia nacional e para a vida dos portugueses” e que “os motoristas de táxi são cidadãos como os outros, que sente a falta de trabalho e a doença com grande ansiedade e receio”.

Apoios institucionais

A Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações (Fectrans/CGTP-IN), através de comunicado, alertou para o facto de muitos profissionais do Táxi ficarem de fora das medidas de apoio anunciadas pelo Governo, sendo confrontados com uma paragem da atividade sem qualquer remuneração, uma vez que “o Governo está a anunciar medidas de apoio, mas muitos destes trabalhadores vão ficar excluídos, porque, apesar das denúncias que temos feito, nada foi feito pelas entidades competentes e este é um Sector com muitos problemas estruturais ao nível das relações de trabalho”.

A Confederação Portuguesa das Micro, Pequenas e Médias Empresas (CPPME), organismo de que a FPT é membro, também defendeu o Sector do Táxi nas intervenções que fez nos meios de comunicação e nas missivas enviadas ao Governo e outras entidades. Em audiência com o Presidente da República o apelo foi veemente, para que o tecido empresarial português não fique mais pobre, por falta de meios e apoios estatais aos micro, pequenos e médios empresários, grupo do qual os industriais do Táxi também fazem parte.

“As precárias condições de trabalho, já tão difíceis devido à concorrência muito problemática de outros operadores de transportes que não respeitam as leis do mercado e da concorrência, foram agravadas pela pandemia de Coronavírus”, sublinha Carlos Ramos, referindo que a FPT está no terreno e em diálogo com as entidades públicas, nomeadamente com as Câmaras Municipais.

Primeiras medidas

A Federação Portuguesa do Táxi assumiu a divulgação de todas as medidas que tenham impacto no Sector, dando o exemplo e encerrando a Sede e as Delegações Norte (Porto), Centro (Coimbra) e Sul (Faro), bem como o Núcleo de Portimão, e garantindo o funcionamento dos serviços em regime de teletrabalho.

Quando anunciou o encerramento das instalações FPT, “por motivos de saúde pública e respeitando as medidas excecionais impostas ao abrigo do Estado de Emergência”, o presidente Carlos Ramos afirmou que “apesar de tudo, a vida segue”.

A Federação assegurou então como agora que, “no entanto, em regime de teletrabalho, os nossos funcionários e colaboradores vão dar resposta às necessidades dos associados através de contacto telefónico e e-mail”, apelando à compreensão dos associados. Os contactos da Federação são: Sede FPT: 217 112 870 - sede@fptaxi.pt; Delegação Norte: 223 722 900 - del.norte@fptaxi.pt; Delegação Centro: 239 840 057/8 - del.centro@fptaxi.pt; Delegação Sul: 289 878 102 - del.sul@fptaxi.pt.

Cumprindo os esclarecimentos da Direção-Geral de Saúde (DGS) e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), que foram interpelados pela FPT para o efeito, foi divulgado, em 12 de março, o Plano de Contingência, que determinou que os táxis seriam ocupados pelos passageiros apenas nos lugares traseiros, deixando sempre livre o assento ao lado do condutor, entre outros procedimentos de segurança e proteção sanitária.

No “Esclarecimento sobre opções de Redução de Contacto Social para o Pessoal Afeto ao Transporte Público em Táxi”, o IMT explicou que “para além da restrição do acesso ao banco dianteiro, devem ser acauteladas a renovação do ar no interior das viaturas e a limpeza das superfícies, de modo a garantir a redução dos riscos para a saúde dos trabalhadores e a continuidade desta atividade essencial”.

Para melhor informar os passageiros, haviam sido preparados e produzidos autocolantes esclarecedores, com a mensagem “Viaje nos lugares traseiros”, que, a partir de 18 de março, passou a estar bem visível nas viaturas táxi, aplicado na porta da frente, até agora disponível para a entrada de passageiros.

MEDIDAS DO MINISTÉRIO DO AMBIENTE E DA AÇÃO CLIMÁTICA

No dia 19 de março, no dia seguinte à declaração do Estado de Emergência, foram conhecidos “os apoios imediatos de carácter extraordinário, temporário e transitório, destinados aos trabalhadores e empregadores afetados pelo surto do vírus COVID-19, tendo em vista a manutenção dos postos de trabalho e mitigar situações de crise empresarial”. O Despacho n.º 3547-A/2020, de 18 de março, foi assinado pelo ministro do Ambiente e da Ação Climática, João Pedro Matos Fernandes, para “salvaguardar o funcionamento de serviços essenciais durante o estado de emergência pela pandemia de Covid-19”, e indicava que os táxis e os TVDE continuariam a operar, sublinhando a restrição de acesso ao banco da frente e a necessidade de garantir a “renovação do ar e a limpeza das superfícies”. O Ministério do Ambiente e da Ação Climática informou também que, “para assegurar o correto funcionamento dos serviços de transporte em táxi, os presidentes das câmaras municipais podem definir condições excecionais de circulação”, incluindo restrições da circulação “em dias pares para os veículos com número de matrícula par e em dias ímpares para os veículos com número de matrícula ímpar”.

Com os táxis em circulação condicionada, o Sector logo sofreu os efeitos do confinamento previsto para os cidadãos cuja atividade não exija trabalho fora do seu domicílio.

A medida que prevê a possibilidade de que as Autarquias possam gerir a oferta de serviço em táxis de acordo com os números da matrícula e com os dias da semana, evitando que o número total de viaturas permaneça em atividade diária vem ao encontro de uma das propostas que a Federação Portuguesa do Táxi tem apresentado a governantes e outras entidades e autoridades. No caderno de propostas da FPT, a medida serviria para equilibrar a oferta e a procura de táxi nos concelhos, melhorando o fluxo diário dos serviços.

O Despacho define, para os efeitos previstos, que: um número de matrícula de um veículo, número “par” quando o último grupo de dois algarismos que constituem



o número de matrícula do táxi forma um número par; um número de matrícula de um veículo, um número “ímpar” quando o último grupo de dois algarismos que constituem o número de matrícula do táxi forma um número ímpar; e entende-se como último grupo de dois algarismos, o grupo de algarismo do número de matrícula localizado mais à direita na chapa de matrícula dos veículos afetos aos transportes em táxi. Sabe-se que a Câmara Municipal de Sintra deliberou neste sentido (ver página 28) uma vez que a Federação e a Taxintra, cooperativa que opera no concelho, sensibilizaram o poder municipal para o efeito.

Abastecimento de combustíveis

O Despacho ministerial referia-se igualmente à eventual necessidade da adoção de medidas que garantam o abastecimento de combustíveis, pelo que o Governo pretende assegurar que “os postos de abastecimento de combustíveis que integram

a Rede Estratégica de Postos de Abastecimento se mantêm em funcionamento, contribuindo, assim, para a prontidão do sistema em resposta a uma possível crise energética”. Do mesmo modo, o Governo considerou importante “assegurar que as reservas estratégicas do Estado estão disponíveis e podem ser mobilizadas”.

Para a manutenção e o funcionamento da Rede Estratégica de Postos de Abastecimento (REPA) de combustível e a gestão das reservas de emergência do Estado Português, o Governo deliberou que devem manter-se em laboração e funcionamento: as refinarias de Sines e de Matosinhos; o CLC - Aveiras de Cima (incluindo o oleoduto multiproduto); o ponto de descarga/armazenamento/expedição de granéis líquidos e gasosos; as instalações de armazenamento de produtos petrolíferos (combustíveis líquidos e GPL); os postos de abastecimento em território continental e ilhas da REPA (combustíveis e GPL), devendo os restan-



tes postos de abastecimento funcionar de acordo com a sua disponibilidade, sujeita a acompanhamento pela ENSE - Entidade Nacional para o Sector Energético, EPE, a qual poderá determinar a sua reabertura; os postos de abastecimento de embarcações do continente e ilhas; os parques de armazenamento, enchimento e distribuição de garrafas de GPL; as empresas distribuidoras de combustíveis líquidos e gasosos; as empresas transportadoras de combustíveis líquidos e gasosos; os aeroportos internacionais (Lisboa, Porto e Faro); os centros de abastecimento de combustíveis nos aeroportos - GOC de Lisboa e Faro; e os aeródromos e heliportos (armazenagem de carburantes).

FPT esclarece autoridades policiais

Perante dúvidas levantadas pelas autoridades policiais de que a Federação teve conhecimento pelo alerta dos motoristas de táxi, foi decidido fazer uma comunicação de esclarecimento. A possibilidade de contraordenações por alegadamente desrespeitar uma medida de exceção ao abrigo do Estado de Emergência levou a esclarecer que o Despacho do Ministério do Ambiente e Ação Climática n.º 3547-A/2020 permite às autarquias definir condições excecionais para a circulação dos táxis, nomeadamente a possibilidade da paragem alternada da frota. No entanto, no caso da Câmara Municipal de Lisboa tal permissão não foi concretizada, apoiando a autarquia apenas a autoregulação do Sector Táxi face ao problema do excesso de oferta para a atual procura. A Federação solicitou a divulgação daquela informação a todos os agentes e entidades que entendam relevantes para



o normal funcionamento desta atividade económica.

Inspeção Periódica Obrigatória para táxis

Apesar do Estado de Emergência em vigor, de acordo com a portaria n.º 80-A/2020, de 25 de março, assinada pelo secretário de Estado das Infraestruturas, Jorge Moreno Delgado, a IPO continua válida para os táxis, mas tem de ser feita por marcação em centros de inspeção específicos divulgados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes – IMT.

A Portaria n.º 80-A/2020, de 25 de março, que regula o regime de prestação de serviços essenciais de inspeção de veículos, determinou que as entidades gestoras de centros de inspeção, mantendo -se o atendimento para a prestação dos serviços essenciais, mediante marcação". Foi determinado que "as entidades gestoras informam o IMT, IP, de quais são os centros de inspeção que, até ao dia 30 de junho de 2020, asseguram a prestação dos serviços essenciais". O diploma dispõe ainda que "são serviços essenciais os serviços

de inspeção que têm obrigatoriamente de serem realizados, por marcação", referentes aos seguintes veículos: a) Automóveis pesados de passageiros (M2 e M3); b) Automóveis pesados de mercadorias (N2 e N3); c) Reboques e semirreboques com peso bruto igual ou superior 3500 kg (O3 e O4), com exceção dos reboques agrícolas; d) Automóveis ligeiros licenciados para o transporte público de passageiros e ambulâncias; e) Reinspeções a veículos anteriormente reprovados; f) Inspeções para atribuição de nova matrícula de importados usados; g) Inspeções extraordinárias para reaver documentos; h) Automóveis ligeiros de passageiros (M1), utilizados para transporte internacional, para deslocação autorizada; i) Automóveis utilizados no transporte escolar.

Os centros de inspeção que asseguram a prestação dos serviços essenciais devem cumprir as instruções da Direção -Geral da Saúde, cumprindo as regras de segurança e higiene previstas no artigo 13.º do Decreto n.º 2 -A/2020, de 20 de março, com as devidas adaptações, bem como as regras de higiene e sanitárias definidas pela Direção -Geral da Saúde.

EXIGÊNCIAS PARA A ATIVIDADE TÁXI DECORRENTES DA DECLARAÇÃO DE SITUAÇÃO DE CALAMIDADE



A cessação do estado de emergência eliminou a indisponibilidade de deslocação dos maiores de 70 anos para realização de atividade profissional, pelo que os motoristas de táxi com mais de 70 anos podem retomar a atividade profissional.

O desconfinamento social, a partir de 3 de maio, determina o regresso ao trabalho e a reabertura parcial do comércio a retalho, situações que determinam uma maior circulação de pessoas, pelo que foram tomadas medidas de maior proteção, em particular para os transportes públicos.

O artigo 13º-B do DL n.º 10-A/2020 determina a obrigatoriedade de uso de máscaras ou viseiras para o acesso e

permanência em todos os espaços e estabelecimentos comerciais de prestação de serviços, obrigação que se aplica a cada viatura táxi, enquanto no exercício da atividade, pois, nessas circunstâncias, cada táxi constitui um estabelecimento comercial.

Cabe ao motorista garantir que esta obrigação é cumprida pelos passageiros, podendo impedir o acesso e/ou recusar a prestação e serviços a clientes que não tenham ou se recusem a usar a máscara ou viseira, por estar em causa a violação das regras de proteção de saúde individual ou coletiva dos cidadãos, no caso quer do motorista quer dos demais utentes daquela viatura.

Sendo cada táxi um espaço público fechado, a utilização da máscara e/ou viseira constitui ainda um factor de segurança acrescida para o utente, principalmente quando a viatura não tenha a divisória, devendo assim ser de incrementar e divulgar o cumprimento dessa etiqueta social, seja pelo motorista, seja por cada utente.

Mantêm-se a regras da lotação máxima, ou seja, no transporte em táxi os bancos dianteiros não podem ser utilizados por utentes, não podendo a ocupação máxima dos veículos ultrapassar 2/3 dos restantes bancos, conforme a Portaria n.º 107-A/2020.

Deve ainda ser acautelada a renovação do ar no interior do táxi e a limpeza das superfícies, sendo que a Lei deixa no entanto a possibilidade de virem ainda a ser adotadas outras medidas adicionais no sentido da preservação da saúde pública, como é o caso dos separadores físicos. Mantém-se em vigor a Deliberação n.º 441-A/2020, do Conselho Diretivo do IMT, que permite a instalação de separadores entre o espaço do condutor e o espaço dos passageiros transportados no banco da retaguarda, de material plástico ou equivalente, nem a necessidade de, até 30 de junho, submeter a aprovação ou averbar ao Certificado de Matrícula da viatura. Findo este prazo terá 60 dias para o fazer.

ACORDO DE PARALISAÇÃO APS/FPT 2020

A Federação Portuguesa do Táxi divulgou a tabela do Acordo de Paralisação que firmou com a Associação Portuguesa de Seguros (APS) para o ano de 2020.

Os valores indicados vigoram de 1 de março de 2020 a 28 de fevereiro de 2021.

Categoria	1 Turno	2 Turnos
Táxi	€ 57,08 / dia	€ 96,28 / dia
Letra A	€ 57,08 / dia	€ 96,28 / dia
Táxi (mais de 4 passageiros)	€ 66,01 / dia	€ 110,61 / dia
Isento distintivo e cor padrão	€ 61,34 / dia	€ 100,14 / dia
Turismo	€ 78,51 / dia	€ 116,29 / dia

PRIMEIRA RENOVAÇÃO DO ESTADO DE EMERGÊNCIA

Apoio extraordinário aos sócios-gerentes das sociedades



Com a renovação de Estado de Emergência, em 2 de abril, e com a publicação do Decreto-Lei n.º 12-A/2020, de 6 de abril, foi aprovado um apoio financeiro extraordinário aos sócios-gerentes das sociedades que estejam exclusivamente abrangidos pelo regime da Segurança Social nessa qualidade e não sejam pensionistas. Estarão abrangidos no apoio os sócios-gerentes de empresas que não tenham trabalhadores por conta de outrem, e cujas empresas, no ano anterior, tenham tido faturação comunicada através do E-fatura inferior a 60 mil euros. Verificadas estas duas condições que são cumulativas, podem aceder ao apoio desde que:

- a empresa onde exerce as funções de sócio-gerente se encontra em situação comprovada de paragem total da sua atividade ou da atividade do respetivo sector, em consequência da pandemia da doença COVID-19;

ou

- a empresa se encontre, nos 30 dias anteriores ao do pedido de apoio, em situação de quebra abrupta e acentuada de, pelo menos, 40% da faturação, com referência à média mensal dos dois meses anteriores a esse período, ou

ao período homólogo do ano anterior ou, ainda, para quem tenha iniciado a atividade há menos de 12 meses à media desse período; O enquadramento destas situações tem que ser certificada por declaração do próprio, sob compromisso de honra, ou de certidão de contabilista certificado, no caso de a empresa possuir contabilidade organizada, e no caso específico do n.º 4 (quebra de faturação) a certificação tem que ser conjunta, do próprio e do contabilista certificado.

Este apoio, a pagar no mês seguinte ao do pedido, será:

- o valor da remuneração registada com o limite máximo de um IAS (438,81 euros), quando o valor da remuneração registada for inferior a 1,5 IAS (658,21 euros);

- dois terços da remuneração registada, com o limite máximo do valor de um salário mínimo mensal garantido (635,00 euros), quando o valor da remuneração registada for superior ou igual a 1,5 IAS (658,21 euros).

O apoio tem a duração de um mês, podendo ser prorrogado até ao máximo de seis meses, devendo em cada renovação verificar-se as respetivas condições.

Iniciativas parlamentares

O Grupo Parlamentar do PCP apresentou na Assembleia da República, em 3 de abril, um projeto de lei que visava a proteção social aos sócios-gerentes de micro e pequenas empresas em situação de crise empresarial. O projeto de lei n.º 318/XIV/1.ª foi rejeitado pelo Parlamento e estabeleceria “medidas excecionais e temporárias de proteção social dos sócios-gerentes de micro e pequenas empresas em situação de crise empresarial e altera o regime de apoio social aos trabalhadores independentes previsto no Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março”. Em 8 de abril, aquando da votação na generalidade, o projeto de lei foi rejeitado na Reunião Plenária n.º 45, com os votos contra do PS e do PSD, a abstenção do CDS-PP e do Chega, e votos a favor do BE, do PCP, do PAN, do PEV, do IL e da deputada não inscrita, Joacine Katar Moreira.

Como se referia no preâmbulo do projeto de lei, “a situação que o País enfrenta, ocasionada pelo surto epidémico de SARS-COV-2 e da doença COVID-19, originou uma inesperada e muito significativa desaceleração da economia, com reflexos negativos imediatos e de grande impacto em quase todos os sectores de atividade económica”.

O PCP chamava a atenção para as “camadas e sectores da população particularmente atingidos pelas consequências da situação que se vive, de que se destacam os trabalhadores mas também milhares de micro e pequenas empresas que vivem situações de crise empresarial” e dava eco ao que havia sido denunciado pela Confederação Portuguesa de Micro Pequenas e Médias Empresas (CPPME).

O PCP propunha que fosse aplicado aos sócios-gerentes das micro e pequenas empresas o regime dos trabalhadores independentes, pela similitude das circunstâncias em que desenvolvem a sua atividade, propondo simultaneamente o reforço da proteção social concedida nessas situações e facilitando as condições de acesso.

PERGUNTAS DO GRUPO PARLAMENTAR DO PEV AO GOVERNO



O Grupo Parlamentar do Partido Ecologista “Os Verdes” colocou questões ao Governo, na Assembleia da República, no dia 7 de abril.

O PEV perguntou ao Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social:

1 – Tendo em consideração que o isolamento social tornou as cidades desertas deixando os motoristas de táxi sem trabalho e sem rendimentos, numa situação de total de desespero, o Governo prevê um apoio extraordinário aos trabalhadores do Sector do Táxi enquanto perdurarem as medidas restritivas do combate à COVID-19?

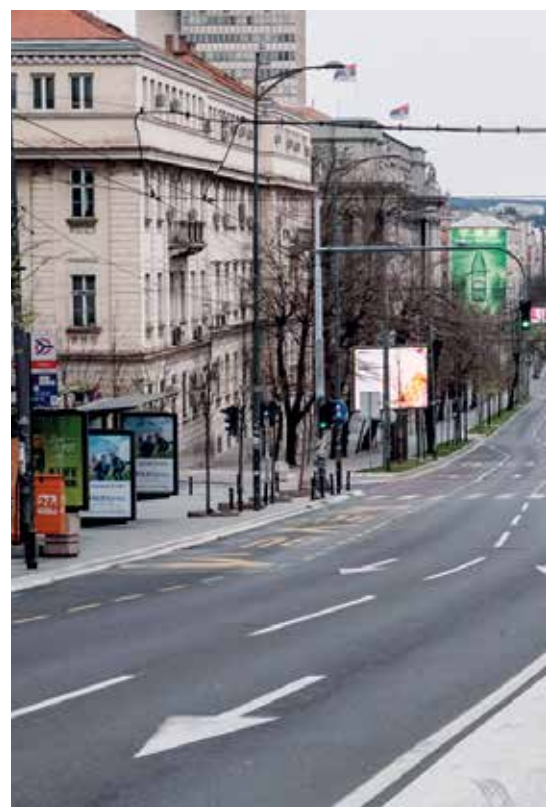
2- Se sim, quando e em que moldes será concedido este apoio?

O PEV considerou que “o Sector de transporte ligeiro de passageiros (táxis) tem passado há vários anos por enormes dificuldades, em particular os seus trabalhadores, situação que se agravou com a entrada no nosso país das plataformas digitais, com as quais o sector tradicional deixou de poder competir, pelo que as viaturas começam a

ficar paradas e os taxistas tradicionais com menos trabalho” e que “a evolução da COVID-19 conduziu a medidas no sentido de isolamento social que tornaram as ruas e cidades desertas, pelo que os trabalhadores do Sector do Táxi deixaram de ter trabalho, ficando em casa por sua conta e risco”.

No preâmbulo das questões colocadas ao Governo, o PEV referia ainda que “os [profissionais do táxi] que se mantêm em serviço, viram as suas receitas baixar mais de 80%”, pelo que “os milhares de trabalhadores do Sector do Táxi encontram-se em total desespero”, uma vez que “as medidas que foram apresentadas no sentido de atenuar os efeitos económicos e rendimentos não estão adequadas aos trabalhadores desta atividade, uma vez que os apoios contemplam apenas as empresas e não os motoristas de táxi”.

O PEV considerou “prioritário que sejam es-tendidas e/ou criadas medidas de apoio aos motoristas de táxi” que, “na sua maioria, já estão em situação de desespero, não tendo dinheiro para fazer face às suas despesas”.



SEGUNDA RENOVAÇÃO DO ESTADO DE EMERGÊNCIA



No dia 17 de abril, foi debatida e aprovada no Parlamento a segunda renovação do estado de emergência por Decreto do Presidente da República. O Governo regulamentou a prorrogação do estado de emergência através do Decreto n.º 2-C/2020, de 17 de abril, revogando o Decreto n.º 2-B/2020, de 2 de abril. Este diploma, que entrou em vigor às 00h00 do dia 18 de abril, inclui, entre outras, normas relativas ao confinamento obrigatório, à circulação de pessoas, à abertura de estabelecimentos comerciais e ao funcionamento dos serviços públicos.

A Táxi transcreve na íntegra o Decreto do Presidente da República n.º 20-A/2020, de 17 de abril:

Decreto do Presidente da República n.º 20-A/2020, de 17 de abril

Na sequência da qualificação pela Organização Mundial de Saúde, da emergência de saúde pública ocasionada pela doença COVID-19, como uma pandemia internacional, constituindo uma calamidade pública, o Presidente da República declarou o estado de emergência no passado dia 18 de março, tendo esta declaração sido renovada no dia 2 de abril.

Os pressupostos da declaração, que se mantiveram na sua renovação, assentavam numa estratégia de combate à disseminação do vírus através do recolhimento geral da população e da prática do distanciamento social. Neste sentido, a declaração do estado de emergência e a sua renovação mereceram o acordo do Governo e a aprovação, por larga maioria, da Assembleia da República, a qual mantém todos os seus poderes constitucionais. As medidas foram executadas pelo Governo através da aprovação, respetivamente, do Decreto n.º 2-A/2020, de 20 de março, e do Decreto n.º 2-B/2020, de 2 de abril, os quais contêm um conjunto de medidas em conformidade com aquela estratégia, sujeitas a um estrito escrutínio de proporcionalidade, com o objetivo último de conter a propagação do vírus.

Como referido no relatório governamental, de 13/4/2020, sobre a aplicação do estado de emergência, "a natureza e a urgência das

medidas exigidas para enfrentar a questão de saúde pública levaram à necessidade de essa alteração ter igualmente expressão a nível constitucional", através da declaração daquele estado.

Estas medidas foram progressivamente surtindo os seus efeitos, tendo sido possível mitigar a transmissão da doença, reduzindo a percentagem diária de crescimento de novos casos de infeção e, conseqüentemente, de internamentos e de óbitos, permitindo reduzir a pressão sobre o Serviço Nacional de Saúde e salvar muitas vidas.

Por estas razões, e tal como reconhecido pelos cientistas consultados, o Presidente da República considera que a realidade demonstra o acerto da estratégia seguida, bem como a indispensabilidade das medidas adotadas para a contenção da doença, reduzindo a perda de vidas humanas. O sucesso da estratégia resultou, decisivamente, da adesão dos Portugueses à declaração do estado de emergência e às medidas que a executaram, bem como do incedível trabalho em particular dos profissionais de saúde, revelando um notável esforço nacional coletivo.

Consciente do carácter absolutamente excepcional da declaração do estado de emergência, mas também da gravidade da pandemia mundial que a todos afeta, o Presidente da República entende ser indispensável renovar mais uma vez esta declaração, em termos largamente idênticos, mas repondo a vigência, com certas condições temporárias, do direito das comissões de trabalhadores, associações sindicais e associações de empregadores à participação na elaboração da legislação do trabalho, com exclusão de novas medidas excecionais quanto a cidadãos privados de liberdade, atenta a suficiência das já tomadas. Tendo em consideração que no final do novo período se comemora o Dia do Trabalhador, as limitações ao direito de deslocação deverão ser aplicadas de modo a permitir tal comemoração, embora com os limites de saúde pública previstos no artigo 4º, alínea e) do presente Decreto.

Por outro lado, em função da evolução dos dados e considerada a experiência noutros países europeus, prevê-se agora a possibili-

dade de futura reativação gradual, faseada, alternada e diferenciada de serviços, empresas e estabelecimentos, com eventuais aberturas com horários de funcionamento adaptados, por sectores de atividade, por dimensão da empresa em termos de emprego, da área do estabelecimento comercial ou da sua localização geográfica, com a adequada monitorização.

Para que tal seja possível, é necessário, nomeadamente, como definido pela União Europeia, que os dados epidemiológicos continuem a demonstrar uma diminuição da propagação do vírus, que a capacidade de resposta do Serviço Nacional de Saúde continue a estar assegurada e que a capacidade de testes seja robusta e a monitorização conveniente.

A execução desta renovação do estado de emergência deve ser adequada ao momento atual e à nova fase da mitigação em curso, sem ignorar os efeitos sociais e económicos que o recolhimento geral necessariamente implica.

Nestes termos, o Presidente da República decreta, nos termos dos artigos 19.º, 134.º, alínea d), e 138.º da Constituição e da Lei n.º 44/86, de 30 de setembro, alterada pela Lei Orgânica n.º 1/2011, de 30 de novembro, e pela Lei Orgânica n.º 1/2012, de 11 de maio, ouvido o Governo e obtida a necessária autorização da Assembleia da República, através da Resolução da Assembleia da República n.º 23-A/2020, de 17 de abril, o seguinte:

1.º É renovada a declaração do estado de emergência, com fundamento na verificação de uma continuada situação de calamidade pública.

2.º A declaração do estado de emergência abrange todo o território nacional.

3.º A renovação do estado de emergência tem a duração de 15 dias, iniciando-se às 0:00 horas do dia 18 de abril de 2020 e cessando às 23:59 horas do dia 2 de maio de 2020.

4.º Fica parcialmente suspenso o exercício dos seguintes direitos:

a) Direito de deslocação e fixação em qualquer parte do território nacional: podem ser impostas pelas autoridades públicas competentes as restrições simétricas ou assimétricas, designadamente em relação a pessoas e grupos etários ou locais de residência, que, sem cariz discriminatório, sejam adequadas à situação epidemiológica e justificadas pela necessidade de reduzir o risco de contágio e executar as medidas de prevenção e combate à epidemia, incluindo

o confinamento compulsivo no domicílio, em estabelecimento de saúde ou noutra local definido pelas autoridades competentes, o estabelecimento de cercas sanitárias, assim como, na medida do estritamente necessário e de forma proporcional, a interdição das deslocações e da permanência na via pública que não sejam justificadas, designadamente pelo desempenho de atividades profissionais, pela obtenção de cuidados de saúde, pela assistência a terceiros, pela produção e pelo abastecimento de bens e serviços e por outras razões ponderosas, cabendo

lizados ou aos respetivos procedimentos e circuitos de distribuição e comercialização, designadamente para efeitos de aquisição centralizada, por ajuste direto, com caráter prioritário ou em exclusivo, de estoques ou da produção nacional de certos bens essenciais, bem como alterações ao regime de funcionamento de empresas, estabelecimentos e unidades produtivas; podem ser adotadas medidas de controlo de preços e combate à especulação ou ao açambarcamento de determinados produtos ou materiais; podem ser temporariamente modificados os termos



ao Governo, nesta eventualidade, especificar as situações e finalidades em que a liberdade de circulação individual, preferencialmente desacompanhada, se mantém;

b) Propriedade e iniciativa económica privada: pode ser requisitada pelas autoridades públicas competentes a prestação de quaisquer serviços e a utilização de bens móveis e imóveis, de unidades de prestação de cuidados de saúde, de estabelecimentos comerciais e industriais, de empresas e outras unidades produtivas, assim como pode ser determinada a obrigatoriedade de abertura, laboração e funcionamento de empresas, serviços, estabelecimentos e meios de produção ou o seu encerramento e impostas outras limitações ou modificações à respetiva atividade, incluindo limitações aos despedimentos, alterações à quantidade, natureza ou preço dos bens produzidos e comercia-

e condições de contratos de execução dura-doura ou dispensada a exigibilidade de determinadas prestações, bem como limitado o direito à reposição do equilíbrio financeiro de concessões ou de prestações de serviços em virtude de uma quebra na utilização dos bens concessionados decorrente das medidas adotadas no quadro do estado de emergência; pode ser reduzida ou diferida, sem penalização, a percepção de rendas, juros, dividendos e outros rendimentos prediais ou de capital; podem ser definidos critérios diferenciados, nomeadamente com eventuais aberturas com horários de funcionamento adaptados, por sectores de atividade, por dimensão da empresa em termos de emprego, da área do estabelecimento ou da sua localização geográfica, para a abertura gradual, faseada ou alternada de serviços, empresas ou estabelecimentos comerciais.

c) Direitos dos trabalhadores: pode ser determinado pelas autoridades públicas competentes que quaisquer colaboradores de entidades públicas, privadas ou do sector social, independentemente do tipo de vínculo, se apresentem ao serviço e, se necessário, passem a desempenhar funções em local diverso, em entidade diversa e em condições e horários de trabalho diversos dos que correspondem ao vínculo existente, designadamente no caso de trabalhadores dos sectores da saúde, proteção civil, segurança e defesa e ainda de outras atividades necessárias ao



tratamento de doentes, ao apoio a populações vulneráveis, pessoas idosas, pessoas com deficiência, crianças e jovens em risco, em estruturas residenciais, apoio domiciliário ou de rua, à prevenção e combate à propagação da epidemia, à produção, distribuição e abastecimento de bens e serviços essenciais, ao funcionamento de sectores vitais da economia, à operacionalidade de redes e infraestruturas críticas e à manutenção da ordem pública e do Estado de Direito democrático, podendo ser limitada a possibilidade de cessação das respetivas relações laborais ou de cumulação de funções entre o sector público e o sector privado. Pode ser alargado e simplificado o regime de redução temporária do período normal de trabalho ou suspensão do contrato de trabalho por facto respeitante ao empregador. O direito das comissões de trabalhadores, associações sindicais e associações de empre-

gadores de participação na elaboração da legislação do trabalho, na medida em que o exercício de tal direito possa representar demora na entrada em vigor de medidas legislativas urgentes para os efeitos previstos neste Decreto, pode ser limitada nos prazos e condições de consulta. Fica suspenso o exercício do direito à greve na medida em que possa comprometer o funcionamento de infraestruturas críticas, de unidades de prestação de cuidados de saúde e de serviços públicos essenciais, bem como em sectores económicos vitais para a produção, abastecimento e fornecimento de bens e serviços essenciais à população;

d) Circulação internacional: podem ser estabelecidos pelas autoridades públicas competentes, em articulação com as autoridades europeias e em estrito respeito pelos Tratados da União Europeia, controlos fronteiriços de pessoas e bens, incluindo controlos sanitários e fitossanitários em portos e aeroportos, com a finalidade de impedir a entrada em território nacional ou de condicionar essa entrada à observância das condições necessárias a evitar o risco de propagação da epidemia ou de sobrecarga dos recursos afetos ao seu combate, designadamente impondo o confinamento compulsivo de pessoas em local definido pelas autoridades competentes. Podem igualmente ser tomadas as medidas necessárias a assegurar a circulação internacional de bens e serviços essenciais;

e) Direito de reunião e de manifestação: podem ser impostas pelas autoridades públicas competentes, com base na posição da Autoridade de Saúde Nacional, as restrições necessárias para reduzir o risco de contágio e executar as medidas de prevenção e combate à epidemia, incluindo a limitação ou proibição de realização de reuniões ou manifestações que, pelo número de pessoas envolvidas, potenciem a transmissão do novo coronavírus;

f) Liberdade de culto, na sua dimensão coletiva: podem ser impostas pelas autoridades públicas competentes as restrições necessárias para reduzir o risco de contágio e executar as medidas de prevenção e combate à epidemia, incluindo a limitação ou proibição de realização de celebrações de cariz religioso e de outros eventos de culto que impliquem uma aglomeração de pessoas;

g) Liberdade de aprender e ensinar: podem ser impostas pelas autoridades públicas competentes as restrições necessárias para reduzir o risco de contágio e executar as medidas de prevenção e combate à epidemia, incluindo a proibição ou limitação de aulas presenciais,

a imposição do ensino à distância por meios telemáticos (com recurso à internet ou à televisão), o adiamento ou prolongamento de períodos letivos, o ajustamento de métodos de avaliação e a suspensão ou recalendrarização de provas de exame ou da abertura do ano letivo, bem como eventuais ajustes ao modelo de acesso ao ensino superior;

h) Direito à proteção de dados pessoais: as autoridades públicas competentes podem determinar que os operadores de telecomunicações enviem aos respetivos clientes mensagens escritas (SMS) com alertas da Direção-Geral da Saúde ou outras relacionadas com o combate à epidemia.

5.º Fica impedido todo e qualquer ato de resistência ativa ou passiva exclusivamente dirigido às ordens legítimas emanadas pelas autoridades públicas competentes em execução do presente estado de emergência, podendo incorrer os seus autores, nos termos da lei, em crime de desobediência.

6.º 1 - Os efeitos da presente declaração não afetam, em caso algum, os direitos à vida, à integridade pessoal, à identidade pessoal, à capacidade civil e à cidadania, à não retroatividade da lei criminal, à defesa dos arguidos e à liberdade de consciência e religião.

2 - Os efeitos da presente declaração não afetam igualmente, em caso algum, as liberdades de expressão e de informação.

3 - Em caso algum pode ser posto em causa o princípio do Estado unitário ou a continuidade territorial do Estado.

4 - Nos termos da lei, a Procuradoria-Geral da República e a Provedoria de Justiça mantêm-se em sessão permanente.

7.º Os órgãos responsáveis, nos termos da Lei n.º 44/86, de 30 de setembro, pela execução da declaração do estado de emergência devem manter permanentemente informados o Presidente da República e a Assembleia da República dos atos em que consista essa execução.

8.º Mantêm-se em vigor, se não expressa ou tacitamente revogadas, bem como são ratificadas, todas as medidas legislativas e administrativas adotadas no contexto da presente crise, as quais dependam da declaração do estado de emergência.

9.º O presente Decreto entra imediatamente em vigor, produzindo efeitos nos termos definidos no artigo 3.º.

Assinado em 16 de abril de 2020.

Publique-se.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA
Referendado em 16 de abril de 2020.

O PRIMEIRO-MINISTRO

MEDIDAS DO GOVERNO NO TERCEIRO PERÍODO EM ESTADO DE EMERGÊNCIA

O Governo estima que o regresso à “normalidade” começará em maio e apresentou um plano de regresso ao trabalho nas empresas e organizações, à vez, uns de manhã outros de tarde ou noutro esquema de rotatividade em serviço. O Executivo anunciou que haverá mais transportes públicos, as creches retomam o seu funcionamento e o uso de máscaras e de álcool gel desinfetante será generalizado, mantendo o apelo ao cumprimento rigoroso das normas sanitárias divulgadas pela Direção-Geral de Saúde.

Os transportes públicos, cuja oferta será aumentada, serão alvo de medidas de higiene apertadas. Foi decidido regular os preços dos produtos e meios de proteção individual contra a COVID-19, como máscaras e o álcool gel.

No debate no Parlamento, o primeiro-ministro António Costa afirmou que pretende preparar nas duas semanas do terceiro período em estado de emergência (de 17 de abril a 2 de maio) aquilo que será a vida da sociedade portuguesa no próximo ano e meio - período estimado para descoberta, produção e acessibilidade a vacina. Para o chefe do Executivo essa preparação tem de começar agora, para vigorar em pleno a partir de maio, pois, como referiu, “teremos de aprender a conviver com o vírus”, com as regras necessárias “podermos retomar a capacidade de poder viver em condições de maior normalidade com a garantia de que a pandemia se mantém controlada”.

“Temos de começar a reanimar a economia sem descontrolar a pandemia”, afirmou o primeiro-ministro no debate parlamentar sobre o estado de emergência,



acrescentando que que “não poderemos viver mais um ano e meio confinados”, sendo preciso criar as condições necessárias para os portugueses “começarem a sair à rua com confiança”.

A massificação de máscaras e de álcool gel, a preços controlados e em quantidades suficientes é condição essencial para a reabertura dos serviços, afirmou o governante. Outra das medidas será aumentar a oferta dos transportes públicos, para evitar as sobrelotações, aplicando rigorosamente as normas de higiene, tanto nos espaços de trabalho e nos espaços públicos, como nos transportes públicos. Este é tido pelo primeiro-ministro como “o maior desafio”. As sobrelotações nos transportes estão intimamente ligadas com os horários laborais. António Costa disse que “temos de encontrar formas de ter horários desconstruídos, uma nova forma de organização do trabalho que não crie ondas de ponta fortes, mas também temos de criar capacidade para que voltemos a circular em segurança nos transportes públicos em Portugal”.

Outra forma de regular os fluxos de trabalhadores é manter o teletrabalho, com alternância entre trabalhadores ou equipas de trabalho.

O que está ser sugerido às empresas é que se organizem de forma a garantir que uns trabalhadores compareçam no local de trabalho, uns de manhã outros à tarde, ou noutro esquema de rotatividade semelhante, aliviando o confinamento mas assegurando também que não haja um número excessivo de pessoas a trabalhar no mesmo edifício ou espaço.

Para contribuir para este retorno aos locais de trabalho, o Governo pretende que as creches possam reabrir em maio, sempre com vista à evolução da curva epidemiológica de Portugal. O mesmo se passará com as aulas presenciais dos 11.º e 12.º anos.

O Governo está decidido que o Serviço Nacional de Saúde robusto tenha “sempre capacidade de resposta robusta” para tratar os doentes com Covid-19 e dos que sofrem de outras patologias, uma vez que é estimado que com o levantamento das medidas mais restritivas haverá um au-

mento do risco de contágio, que o Executivo pretende “controlado”, para não provocar uma rutura nos hospitais.

A Administração Pública e os seus serviços vão ser restabelecidos para transmitir a “confiança necessária aos cidadãos para que possamos retomar a vida normal”, referiu o chefe do Governo, que também quer abrir a Cultura e os eventos ao ar livre, mantendo as medidas sanitárias de segurança necessárias.

Um ponto que muito diz aos industriais e profissionais do Táxi respeita ao Turismo. A retração do mercado devido à COVID-19 fez com que este Sector e os que com ele funcionam fossem dos mais afetados pela crise pandémica. Tendo o relançamento da economia como prioridade para a crise não se agravar, o Governo recomenda que as férias de verão sejam passadas dentro do País.

FORMAÇÃO DE CONDUÇÃO E DE CERTIFICAÇÃO PROFSSIONAL EM TEMPO DE PANDEMIA

No âmbito das medidas excecionais e temporárias de combate à situação epidemiológica do novo Coronavírus, o Gabinete do secretário de Estado das Infraestruturas divulgou o Despacho n.º 4756-A/2020, que estabelece a suspensão excecional e temporária do ensino da condução, dos exames e da atividade de formação presencial de certificação de profissionais.

Mantendo-se as condições que levaram à suspensão do ensino da condução,

dos exames e da atividade de formação presencial de certificação de profissionais nos primeiros períodos de estado de emergência, o secretário de Estado das Infraestruturas, Jorge Moreno Delgado, determinou a prorrogação dessa suspensão até 2 de maio, para reavaliação da sua manutenção ou cessação.

A FPT cumpre com as normas e diretivas emanadas pelo Governo e autoridades oficiais, pelo que mantém suspensa toda a sua atividade formativa.

IMT AUTORIZA A INSTALAÇÃO DE SEPARADORES SANITÁRIOS NOS TÁXIS

Por solicitação da FPT, o Conselho Diretivo do IMT, IP, deliberou autorizar a instalação em táxis de separadores sanitários entre o espaço do condutor e o dos passageiros transportados no banco da retaguarda, no âmbito das medidas de contingência e contenção do novo Coronavírus - COVID-19 e da necessidade da proteção dos motoristas de táxis.

Os separadores devem ser de material transparente e incolor, podendo ser de material plástico ou equivalente, rígido ou flexível, de fixação permanente ou amovível, devendo, no entanto, a sua instalação assegurar a possibilidade de comunicação entre o condutor e os passageiros transportados no banco da retaguarda.

É da responsabilidade dos titulares do Certificado de Matrícula dos veículos nos quais sejam instalados separadores no âmbito da presente deliberação, bem como das entidades que procedam à sua instalação, assegurar que os materiais utilizados, assim como a sua instalação e fixação, não constituem risco para os passageiros.



A instalação de separadores no âmbito da presente deliberação foi autorizada pelo IMT e não carece de aprovação nem de averbamento no Certificado de Matrícula.

A medida tem carácter excecional e vigora até 30 de junho de 2020. Findo esse prazo, os titulares do Certificado de Matrícula dos veículos que pretendam manter os separadores no âmbito

da presente deliberação, dispõem de 60 dias para regularizar a aprovação e o correspondente averbamento no Certificado de Matrícula.

A deliberação entrou em vigor no dia 06 de abril passado.

Em 9 de abril já haviam começado a ser instalados os primeiros 100 separadores sanitários na frota da cooperativa membro da Federação, a Cooptáxis, em Lisboa.



FIM DO ESTADO DE EMERGÊNCIA

GOVERNO DECRETOU SITUAÇÃO DE CALAMIDADE PÚBLICA

O estado de emergência que vigorou até 2 de maio deu lugar à declaração, por parte do Governo, da situação de calamidade pública, um nível abaixo no que respeita às medidas de contenção da COVID-19. As normas são para cumprir, para que todos possam estar protegidos nesta fase de desconfinamento gradual que foi apresentada pelo Governo. Depois de reunir no Infarmed, em Lisboa, para a quinta sessão de apresentação sobre a "Situação epidemiológica da COVID-19 em Portugal", em que participaram o Presidente da República, o primeiro-ministro e os líderes dos partidos com assento parlamentar, bem como os parceiros sociais, entre outras entidades, foi decidido abrir mais o País, desconfinando a própria economia e o funcionamento das empresas.

A situação de calamidade pública é regulada pela Lei de Bases da Proteção Civil e pela Lei de Bases da Saúde, uma vez que as autoridades do Serviço nacional de Saúde têm legitimidade legal para ordenar "a suspensão de atividade ou o encerramento dos serviços, estabelecimentos e locais referidos [...] quando funcionem em condições de grave risco para a saúde pública", para "desencadear, de acordo com a Constituição e a lei, o internamento ou a prestação compulsiva

de cuidados de saúde a indivíduos em situação de prejudicarem a saúde pública", para "exercer a vigilância sanitária das fronteiras" e para "proceder à requisição de serviços, estabelecimentos e profissionais de saúde em casos de epidemias graves e outras situações semelhantes". O Governo pode "requisitar, pelo tempo absolutamente indispensável, os profissionais e estabelecimentos de saúde em atividade privada", se tal for necessário. Como é o caso da pandemia do novo Coronavírus, o País está confrontado com uma situação de "catástrofe", por definição legal "o acidente grave ou a série de acidentes graves suscetíveis de

provocarem elevados prejuízos materiais e, eventualmente, vítimas, afetando intensamente as condições de vida e o tecido socioeconómico em áreas ou na totalidade do território nacional".

Ao decretar "calamidade pública", o Estado reconhece "a necessidade de adotar medidas de carácter excepcional destinadas a prevenir, reagir ou repor a normalidade das condições de vida nas áreas atingidas pelos seus efeitos".

Se o estado de emergência resulta de um decreto do Presidente da República, com parecer favorável do Governo e depois aprovado no Parlamento, a declaração da situação de calamidade pública é

	Estado de Emergência	Situação de Calamidade
Quem Declara	Presidente da República	Governo ou Municípios, em casos de menor abrangência geográfica
Motivos e âmbito	Casos de calamidade pública ou que afrontem a segurança nacional	Casos de acidente grave ou mesmo catástrofe que exijam a adoção de medidas excepcionais para repor a normalidade
Principais Restrições	Suspensão parcial do exercício de direitos, liberdades e garantias	Todas as que estão devidamente especificadas na Lei de Bases da Proteção Civil
Operações no terreno	As Forças Armadas ficam em prontidão	As forças de proteção civil lideram as operações.
Enquadramento legal	Lei n.º 44/86	Lei n.º 27 de 2006 da Lei de Bases da Proteção Civil
Prazo legal de revogação	15 dias	Não tem. Embora possa coincidir com os 15 dias do estado de emergência



e o estado de calamidade pública, em que Portugal se encontra atualmente. A situação de calamidade pública pode implicar limites sobretudo ao direito de liberdade de circulação e ao direito à propriedade privada, mantendo-se a possibilidade do recurso a “limites ou condicionamentos à circulação ou permanência de pessoas, outros seres vivos ou veículos, nomeadamente através da sujeição a controlos coletivos para evitar a propagação de surtos epidémicos” e da fixação de “cercas sanitárias e de segurança”. Também permite “a racionalização da utilização dos serviços públicos de transportes, comunicações e abastecimento de água e energia, bem como do consumo de bens de primeira necessidade”.

Na lei vigente está disposto que “a declaração da situação de calamidade é condição suficiente para legitimar o livre acesso dos agentes de proteção civil à propriedade privada, na área abrangida, bem como a utilização de recursos naturais ou energéticos privados, na medida do estritamente necessário para a realização das ações destinadas a repor a normalidade das condições de vida”. Deixam de estar suspensos direitos como o direito à resistência ou direito à greve, assim como outras limitações aos direitos dos trabalhadores. O estado de calamidade poderá manter-se enquanto se mantiver o que lhe deu origem, mas o primeiro-ministro já assegurou que a situação continuará a ser avaliada a cada 15 dias.

da competência do Governo, através de resolução do Conselho de Ministros. Não carece nem de aprovação parlamentar nem de promulgação presidencial. O Parlamento e o Chefe do Estado só intervêm depois, aprovando e promulgando diplomas sobre a nova situação.

O estado de calamidade pública não permite a suspensão do direito à greve, nem a proibição das missas nem as medidas de confinamento obrigatório de doentes.

No estado de calamidade pública é ativado o Plano Nacional de Emergência de Proteção Civil (PNEC), cujo diretor é o primeiro-ministro, que pode ser substituído, em faltas ou impedimentos, pelo ministro da Administração Interna.

Como refere a resolução do Conselho de Ministros n.º 33-A/2020, de 30 de Abril, que pode ser consultada na íntegra em <https://data.dre.pt/eli/resolconsmin/33-A/2020/04/30/p/dre>, a situação de calamidade, no âmbito da pandemia da doença COVID-19, estará em vigor em todo o território nacional até às 23h59 do dia 17 de Maio, “sem prejuízo de prorrogação ou modificação na medida em que a evolução da situação epidemiológica o justificar”. Cabe ao Governo decidir para esse efeito.

A Lei de Bases da Proteção Civil prevê, por ordem crescente de gravidade, o estado de alerta, o estado de contingência

Covid-19 Plano de desconfinamento



	Data	Medidas	Condições
Regras Gerais	4/05	Confinamento obrigatório para pessoas doentes e em vigilância ativa Dever cívico de recolhimento domiciliário Proibição de eventos ou ajuntamentos com mais de 10 pessoas Lotação máxima de 5 pessoas/100m2 em espaços fechados Funerais: com a presença de familiares	
	30-31 /05	Cerimónias religiosas: celebrações comunitárias de acordo com regras a definir entre DG5 e confissões religiosas	
Transportes Públicos	4/05	Lotação de 2/3	Uso obrigatório de máscara / Higienização e limpeza
Trabalho	4/05	Exercício profissional contínua em regime de teletrabalho, sempre que as funções o permitam	
	1/06	Teletrabalho parcial, com horários desfasados ou equipas em espelho	
Serviços Públicos	4/05	Balcões desconcentrados de atendimento ao público (repartições de finanças, conservatórias, etc.)	Uso obrigatório de máscara / Atendimento por marcação prévia
	1/06	Lojas de cidadão	
Comércio e restauração	4/05	Comércio local: lojas com porta aberta para a rua até 200m2 Cabeleireiros, manicures e similares Livrarias e comércio automóvel, independentemente da área	- Lojas: Uso obrigatório de máscara / funcionamento a partir das 10h para as lojas que reabrem - Cabeleireiros e similares: Por marcação prévia e condições específicas - Restaurantes: Lotação a 50%, funcionamento até às 23h e condições específicas
	18/05	Lojas com porta aberta para a rua até 400m2 ou partes de lojas até 400 m2 (ou maiores por decisão da autarquia) Restaurantes, cafés e pastelarias/ Esplanadas	
	1/06	Lojas com área superior a 400m2 ou inseridas em centros comerciais	
Escolas e Equipamentos Sociais	18/05	11º e 12º anos ou 2º e 3º anos de outras ofertas formativas (10h-17h) Equipamentos sociais na área da deficiência Creches (com opção de apoio à família)	Escolas: Uso obrigatório de máscaras (exceto crianças em creches e jardins de infância)
	1/06	Creches / Pré-escolar / ATLS	
Cultura	4/05	Bibliotecas e arquivos	
	18/05	Museus, monumentos e palácios, galerias de arte e similares	
Desporto	1/06	Cinemas, teatros, auditórios, salas de espetáculos	Com lugares marcados, lotação reduzida e distanciamento físico
	4/05	Prática de desportos individuais ao ar livre	Sem utilização de balneários nem piscinas
	30-31 /05	Futebol: competições oficiais da 1.ª Liga de Futebol e Taça de Portugal	

Condições gerais:
Disponibilidade no mercado de máscaras e gel desinfetante/ Higienização regular dos espaços/ Lotação máxima reduzida/ Higiene das mãos e etiqueta respiratória / Distanciamento físico (2m).
Decisões reavaliadas a cada 15 dias.

não podemos
ESTAMOS ON
covid19estamoson.gov.pt

TÁXI QUER MAIS APOIO DO GOVERNO DURANTE A PANDEMIA



Ainda não tinha terminado o período de estado de emergência e as notícias relatavam como os motoristas de táxi sentiam com angústia as grandes quebras de receitas.

A Federação Portuguesa do Táxi, representada por Carlos Ramos, presidente da

Direção, criticou a ausência de medidas que apoiem o Sector, explicando que "não há procura, mas sim dificuldade para pagar salários".

O presidente referiu que "pedimos à ministra da Saúde que os táxis pudessem transportar pessoas com mais dificulda-

des para a fisioterapia e para as sessões de hemodiálise, sobretudo no interior do País; era uma forma de ajudar o Sector".

A FPT, que é associação-membro da Confederação Portuguesa das Micro, Pequenas e Médias Empresas (CPPME), tem sublinhado o pedido de apoio que a Confederação tem endereçado aos poderes públicos, para que se criem apoios efetivos para os sócios-gerentes das micro, pequenas e médias empresas. O Táxi é um Sector que tem base nos pequenos empresários, industriais que não têm beneficiado de medidas de proteção económico-financeira para os efeitos da crise gerada pela pandemia. Ao contrário dos motoristas contratados e dos funcionários das empresas, não podem ser incluídos no "lay off" nem são assistidos de formas que evitassem as falências.



STAND E VENDA DE PEÇAS MERCÉDES



FUNDO DISPÕE DE 240 MIL EUROS PARA 2020

APOIO À DESCARBONIZAÇÃO DA FROTA COM NOVAS REGRAS

A reconversão da frota táxi para viaturas elétricas, com ajuda do Estado, tem novas regras e foi estipulado um montante total de 240 mil euros para aplicar durante o ano de 2020.

Em 4 de maio foi anunciado que estão abertas as candidaturas ao Fundo para o Serviço Público de Transportes. O aviso de abertura de candidaturas n.º 1/2020 - apoio à descarbonização da frota de táxis “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 Fundo disponibiliza um total de 240 mil euros (na versão anterior eram 200 mil euros), podendo cada beneficiário usufruir de apoio para três viaturas (antes, era apenas para uma). Foram reduzidos os critérios para o abate, bem como o financiamento para equipamento de carregamento foi separado do apoio para aquisição de posto de carregamento.

Se o limite da dotação financeira não terminar antes, as candidaturas podem ser entregues até 30 de setembro.

O apoio à descarbonização da frota de táxis considera que, no âmbito do presente aviso, são elegíveis as seguintes tipologias de ação:

- Aquisição de veículos elétricos ligeiros de passageiros novos, 100% elétricos, licenciados para a atividade de transporte público de passageiros em táxi, homologados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes - IMT, na categoria M1;
- Abate de veículos antigos em fim de vida útil, com licença para transporte em táxi nos últimos três anos, se efetuado em simultâneo com a aquisição de veículos ligeiros novos, 100% elétricos, para transporte em táxi;
- Aquisição de equipamentos para carregamento de veículos 100% elétricos, com licença para transporte em táxi;
- Instalação de postos de carregamento de veículos 100% elétricos com licença para transporte em táxi.

Quanto à idade do veículo a abater, o apoio será de 5.000 euros para viaturas com mais de 12 anos e de 2.500 euros para veículos com mais de 10 anos.

Os equipamentos para carregamento elétrico para veículos de táxi são comparticipados em 100% da despesa efetivamente suportada até ao máximo de 1.000 euros por beneficiário. O apoio à instalação de postos de carregamento elétrico para veículos de táxi é comparticipado em 100% da despesa efetivamente suportada até ao máximo de 5.000 euros por beneficiário.

As entidades beneficiárias elegíveis são as empresas habilitadas com alvará para o exercício da atividade de transportes em táxi. Para o apoio à instalação de postos de carregamento são elegíveis os municípios e as associações empresariais do Sector do Táxi.

A Sede e as Delegações da FPT estão disponíveis para informar sobre os pormenores deste Aviso de abertura de candidaturas n.º 1/2020 - apoio à descarbonização da frota de táxis.

JORGE GONÇALVES - CARDS SALES MANAGER

BP SOLIDÁRIA COM TÁXI

Num tempo em que todas as ajudas e apoios são bem-vindos ao Táxi, a BP contribuiu com um apoio financeiro que a Federação aplicou imediatamente na aquisição de meios de proteção individual dos seus profissionais. Um exemplo de solidariedade institucional, revelador da política de responsabilidade social que faz parte da gestão da marca BP. O Táxi agradece o apoio solidário desta marca parceira.



TÁXI - A Federação Portuguesa do Táxi (FPT) gostaria de dar a conhecer aos leitores da Revista Táxi a iniciativa solidária da BP, marca parceira no dia-a-dia do Sector. Como surgiu esta iniciativa?

Jorge Gonçalves (JG) - Esta iniciativa surgiu a partir de um primeiro contacto da Federação Portuguesa do Táxi, que recebeu, de imediato, um bom acolhimento da BP. A relação da BP com este sector é já de longa data e temos tido sempre um sentido de responsabilidade, tanto nos bons momentos como nos mais difíceis. A BP tinha já outras ações de apoio a decorrer e esta iniciativa inseriu-se, sem dúvida, em todo o plano que ativámos para dar apoio as organizações mais expostas no contacto social.

TÁXI - Considera que os meios de proteção individual face ao Novo Coronavírus disponíveis no momento são suficientes para defender os profissionais no ativo?

JG - A situação está a evoluir e todos estamos a aprender quais as melhores medi-

das e equipamentos para proteger todos aqueles que estão mais expostos ao contacto social. A natureza da atividade do Táxi, que consiste no transporte de pessoas num espaço confinado, exige contacto social, pelo que os profissionais do Táxi devem acolher com toda a celeridade a boa higienização dos veículos e a sua própria proteção pessoal.

**TÁXI - O apoio financeiro que a BP ce-
deu ao Táxi é isolado ou integra um
conjunto de outros tipos de apoio
neste esforço de combate à COVID-19?**

JG -O apoio financeiro da BP integra um conjunto de iniciativas e programas de mobilização e apoio social.

**TÁXI - Que outros exemplos de res-
ponsabilidade social em relação ao
Táxi pode a BP apresentar?**

JG -A BP apoiou o programa de transporte de profissionais de saúde no Hospital de Santa Maria e Hospital de São José.

**TÁXI - Num momento em que há uma
clara retração da procura de combus-**

**tíveis, com efeitos sobre os preços pra-
ticados, como vai a BP evidenciar-se
como marca no futuro próximo?**

JG - A retração no consumo de combustíveis é uma consequência natural da situação de estado de emergência que o País atravessou e da fase atual em que se está a implementar a alternativa à política de confinamento. Naturalmente, a quebra de volumes foi significativa. Ainda assim, é de realçar e enaltecer todas as empresas que mantiveram a sua atividade e, nomeadamente, o sector do Táxi que, atravessando um período tão difícil, manteve muitos profissionais na linha da frente.

A BP continuou a ser uma marca de referência e que esteve ao lado dos portugueses. As nossas lojas mantiveram-se em funcionamento, implementámos rapidamente soluções para proteger os nossos clientes e os colaboradores dos Postos e assegurámos o fornecimento de combustíveis a todas as empresas que necessitaram de abastecer.

**TÁXI - A marca tem recebido mensa-
gens de agradecimento dos profissio-
nais do Táxi?**

JG - A BP tem recebido, através dos seus canais de comunicação, diversas manifestações de apoio de clientes e de outras entidades que felicitam a forma como a BP foi capaz de responder e apoiar iniciativas na linha da frente no combate à pandemia.

**TÁXI - O que recomendaria aos moto-
ristas de táxi neste momento em que
o País avança no desconfinamento?**

JG - É fundamental garantir a proteção, tanto dos profissionais do Táxi como a dos seus clientes, com as medidas indicadas pelas autoridades de saúde. O sector do Táxi é fundamental no quadro da mobilidade em Portugal e é fundamental garantir a confiança dos clientes no serviço.

DÍSTICO DO LIVRO DE RECLAMAÇÕES ELETRÓNICO



A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), por solicitação da FPT, e para terminar definitivamente com alguma desinformação que tanta dúvida tem criado junto dos profissionais, confirma a não obrigatoriedade de afixar na viatura o autocolante de Livro de Reclamações Eletrónico. No entanto, a FPT relembra que "...existe a obrigatoriedade de disponibilização de

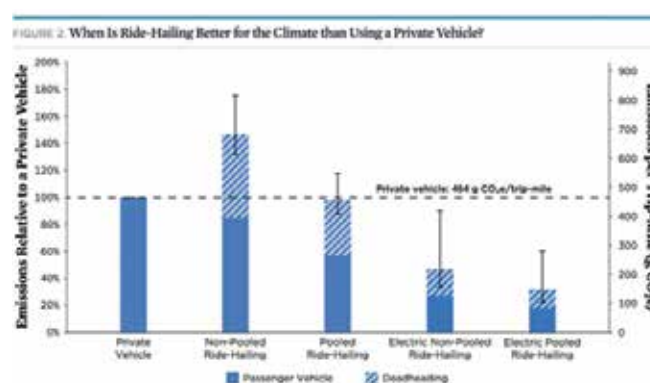
livro de reclamações eletrónico, sempre que o relacionamento entre um prestador de serviços e o consumidor/utilizador se efetue por quaisquer meios digitais diretamente ou através de outra entidade".

Para cumprimento desta obrigação, de forma gratuita, ou para mais informações, contacte a Sede ou Delegações da FPT.

Nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual, que institui a obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações, nos formatos físico e eletrónico, a entidade competente para rececionar e tratar as reclamações registadas, em ambos os casos, no que concerne ao ecossistema da mobilidade e dos transportes, é a AMT.

TVDE SÃO MAIS POLUENTES QUE OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE

Uma pesquisa da Union of Concerned Scientists (UCS) divulgada em 25 de fevereiro informa que a poluição que os veículos TVDE emitem liberta, em média, 69% mais gases nocivos do que os outros meios de transporte, como autocarros, sendo também consideradas 47% piores para o ambiente que os carros particulares, segundo os cientistas. Este estudo junta-se a outros que já apontavam que os TVDE contribuem para piorar o trânsito das cidades, indicando que as viagens dos TVDE "não substituem apenas viagens de carros particulares; em vez disso, aumentam o número total de viagens de carro", segundo dizem os investigadores. Os estudos também abrangem os táxis mas a grande diferença é que como o contingente do Táxi é regulado pelas autarquias há muitos anos, os seus efeitos negativos são minimizados devido ao limite do número de carros e aos incentivos para a renovação da frota para veículos elétricos ou híbridos.



Tendo como base as sete maiores áreas metropolitanas dos Estados Unidos, uma viagem TVDE gera aproximadamente 47% mais poluição que um carro particular.

AUDIÊNCIA COM INICIATIVA LIBERAL

"O Iniciativa Liberal defende a maior liberdade económica possível, dentro da legalidade, com efetiva fiscalização", afirmou o deputado João Cotrim de Figueiredo, na reunião com a FPT, no dia 17 de fevereiro, na Assembleia da República, em Lisboa. A Federação apresentou as suas propostas para revitalização e modernização do Táxi, denunciando ainda as más práticas ligadas às TVDE. Sobre as plataformas

TVDE, o deputado referiu conhecer que as queixas incidem mais sobre os motoristas das plataformas.

"A postura responsável da FPT sobre as coisas merece o nosso respeito e apoia", referiu o presidente do Iniciativa Liberal, na reunião em que também participaram a assessora jurídica Leonor Dargent e o assessor político Bernardo Blanco.

Carlos Ramos, presidente da FPT, subli-

nhou que "defendemos a concorrência mas com regras que todos cumpram", considerando que "é importante criar condições de identificação das viaturas TVDE que permitam efetiva fiscalização". A Federação esteve representada pelo presidente Carlos Ramos, pela vice-presidente Ana Rita Silva e pelos dirigentes António Marques e Rodolfo Melo.

COOPTÁXIS INOVA E REFORMULA O SERVIÇO PRESTADO

PRODUTOS DO COMÉRCIO LOCAL EM CASA DOS CLIENTES



A Cooptaxis, marca da Autocoop, cooperativa associada da Federação Portuguesa do Táxi, está a promover uma campanha de apoio ao comércio local, disponibilizando-se para levar os produtos dessas superfícies comerciais a casa dos seus clientes. “Em Estado de Emergência, sendo pedido aos cidadãos que se recolham em suas casas, e para evitar a paragem da economia, consideramos oportuno este nosso

contributo que a todos traz vantagens: ao comerciante local que viabiliza a sua atividade, ao cliente que, protegido em casa, pode continuar a consumir produtos das lojas de que é cliente, e ao motorista de táxi, que pode assim rentabilizar o seu serviço público”, explicam os responsáveis da cooperativa.

O funcionamento desta iniciativa passa por, em cada entrega, a Cooptaxis cobrar

um valor de 4,00 euros para um raio de três quilómetros adicionando 0,50 euros fora deste raio, até vinte quilómetros. Para outras localidades, além deste perímetro acresce 0,80 euros/Km.

“São valores mínimos encontrados e que praticamente só fazem carência aos custos de recolha, deslocação e entrega”, refere a organização.

A iniciativa Serviço de Entregas Cooptaxis tem crescido e tem congregado cada vez mais parceiros junto do comércio local nas várias cidades e concelhos em que a Cooptaxis opera. “De norte a sul, do litoral ao interior, a Cooptaxis acompanha o Estado de Emergência que levou ao confinamento de milhares de portugueses e transporta esperança no relançamento da economia nacional”.

A iniciativa já tem um spot televisivo “#JuntosVenceremos” disponível na SIC Notícias, Spot na rádio TSF e espaços publicitários publicados na imprensa regional. É sabido que “a necessidade aguça o engenho” e a reinvenção da sua relação com a comunidade, criando um serviço de entregas ao domicílio, 24 horas por dia, a Cooptaxis espera contribuir positivamente para servir a comunidade e o relançamento da economia nacional.

APOIO AO TÁXI

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA APRESENTA RECOMENDAÇÕES

Por iniciativa do Grupo Municipal do PCP, em sessão realizada no dia 14 de abril, a Assembleia Municipal de Lisboa recomendou à Câmara Municipal de Lisboa que:

1. Avalie a possibilidade de promover o apoio à desinfeção dos táxis da Cidade de Lisboa;

2. Avalie a possibilidade da compra organizada de serviços de táxi de Lisboa para entregas diversas das redes de apoio social de forma articulada com as juntas de freguesia da cidade;

3. Diligencie junto do Governo no sentido do apoio ao Sector do Táxi através da distribuição de máscaras, desinfetantes e de

apoios financeiros que possam servir, por exemplo, para a colocação dos necessários vidros de segurança [acrílicos separadores sanitários amovíveis e aprovados pelo IMT].

As recomendações do PCP foram aprovadas por maioria nas votações.

No Ponto 1, a maioria favorável foi consti-

tuída pelos representantes do PSD, CDS-PP, PCP, BE, PAN, PEV, MPT, PPM, e seis deputados municipais independentes. Votou contra o PS e abstiveram-se os deputados independentes Miguel Graça e Joana Alegre e o deputado municipal Raúl Santos. No Ponto 2, a maioria favorável foi consti-

tuída pelos representantes do PS, PSD, PCP, BE, PAN, PEV e seis deputados municipais independentes. Votaram contra os deputados municipais Rui Costa e Raúl Santos, abstenendo-se os representantes do CDS-PP, MPT, PPM, e os deputados municipais Rodrigo Mello Gonçalves e Miguel Graça.

No Ponto 3, a maioria favorável foi constituída pelos representantes do PSD, CDS-PP, PCP, BE, PAN, PEV, MPT, PPM e sete deputados municipais independentes. Sem votos contra, abstiveram-se os deputados municipais Ana Gaspar, Miguel Graça e Miguel Santos.

MEDIDAS PARA COMBATE À COVID-19

CM DE LISBOA NÃO DEFINE CONDIÇÕES EXCECIONAIS DE CIRCULAÇÃO AOS TÁXIS



Interpelada pela FPT sobre as medidas excepcionais ao abrigo do Estado de Emergência, face à pandemia de COVID-19, a Câmara Municipal de Lisboa fez saber que não vai definir condições excepcionais de circulação aos táxis mas que “nada tem a opor a uma medida de contenção que, relativamente ao contingente de Lisboa, permita que nos dias ímpares do mês apenas circulem as licenças com número ímpar e nos dias pares do mês apenas circulem as licenças com número par”.

A Federação considera que, “com esta tomada de posição, na prática, a Câmara Municipal de Lisboa não toma uma decisão mas apoia a possibilidade de autorregulação do Sector face ao problema de demasiada oferta para a atual procura”.

O Gabinete do vereador Miguel Gaspar informou a FPT de que a posição da Autarquia tem por base o Despacho n.º 3547-A/2020, de 22 de março, do Minis-

tério do Ambiente e da Ação Climática, através do qual se regulamenta a declaração do estado de emergência e as condições de funcionamento em que os serviços públicos essenciais devem operar, nos quais se inclui o transporte em táxi, ouvidas as associações do Sector.

“Nesta altura de contingência, o Município está empenhado em encontrar resposta às necessidades de transporte de pessoas e bens na cidade, e agilizar as oportunidades existentes entre os diferentes agentes”, referiu o Gabinete do vereador dos Transportes e da Mobilidade, dando como exemplo “a disseminação de ofertas comerciais de operadores de táxi para o transporte de bens no apoio ao comércio local”.

O Município pretende, segundo aquela informação prestada à Federação, ser um “agente positivo na busca de novas oportunidades, que faremos chegar ao

Sector sempre que possível, permitindo que os profissionais que tenham acesso a negócios os possam executar mitigando o impacto na atividade”.

A edilidade referiu ainda que pretende “desonerar qualquer profissional que entenda, nesta fase, suspender total ou parcialmente a atividade”, afirmando que “nada tem a opor” e autorizando que as organizações do Sector “possam, nomeadamente, propor medidas que permitam assegurar a continuidade do serviço público de transporte de passageiros em táxi, em articulação com os restantes serviços de transporte público, através da circulação alternada dos mesmos”.

A CM Lisboa indica ainda que a circulação alternada poderia processar-se da seguinte forma:

- nos dias ímpares do mês apenas circulariam as licenças com número ímpar.
- nos dias pares do mês apenas circulariam as licenças com número par.

O Gabinete do vereador adiantou ainda que “o Município continuará a monitorizar a atividade nos próximos dias e semanas, em estreita articulação com as associações representativas do Sector, ajustando as medidas agora enunciadas sempre que necessário”.

A Câmara Municipal de Lisboa deixou um “reconhecido agradecimento aos profissionais do Sector que, nesta fase crítica para a Cidade de Lisboa e para o País, continuam a desempenhar um importante papel na economia da cidade, oferecendo soluções de mobilidade a quem não pode ficar em casa”.

TÁXIS NUMA CAPITAL DESERTA



Com a pandemia do novo Coronavírus - Covid-19 e com a declaração de três períodos de estado de emergência, nas ruas desertas da capital portuguesa, os táxis arriscam e anseiam por uma oferta que foi sendo cada vez mais reduzida, fruto das medidas restritivas necessária no combate à doença que obrigam os lisboetas e os habitantes de todos os centros urbanos do País ao confinamento no domicílio. Em ruas e praças vazias é muito difícil encontrar passageiros. Difícilmente se encontra quem pretenda deslocar-se e ainda assim, sempre sob o risco da quebra da distância social que separadores sanitários acrílicos e meios de proteção individual - máscaras, luvas e álcool gel - tentam impor. Aos riscos profissionais a que os motoristas dos táxis estão sujeitos, juntam-se os problemas que já existiam antes do Coronavírus iniciar a sua progressão fatal entre a população. "A concorrência desleal das TVDE, a falta de fiscalização e de medidas de regulação pelo Poder Local e a ausência de aplicação de re-

formas no Sector do Táxi por parte das entidades reguladoras e poderes públicos empurraram milhares de industriais e profissionais do Táxi para um futuro incerto e amargo", explica Carlos Ramos, presidente da Federação Portuguesa do Táxi, que dirige também uma cooperativa de táxis nacional com sede em Lisboa. "Nas praças de táxi onde habitualmente se verifica maior fluxo de passageiros, como as da Gare do Oriente ou da estação de Santa Apolónia, entre muitas outras, estão estacionados os táxis que esperam muitas horas para realizar dois ou três serviços diários", explica o dirigente, acrescentando que 20 ou 30 euros por dia para um profissional não permitem a continuidade do serviço de transporte em táxi e "a situação atual poderá levar à falência muitos industriais, que são pequenos empresários".

As dificuldades são também de ordem prática no exercício da profissão. A quantidade de instalações de WC disponíveis nas ruas de Lisboa "é insuficiente" e agora está agravada

pelo encerramento dos estabelecimentos como cafés e outros, que tantas vezes são plataforma técnica para as necessidades mais básicas.

A desolação de uma cidade deserta, ainda mais a capital de Portugal, é uma marca do dia-a-dia dos profissionais que, em serviço público de transportes, se arriscam a não desistir, fazendo frente à ameaça invisível do novo Coronavírus.

A Federação Portuguesa do Táxi tem apoiado os industriais e profissionais em regime de teletrabalho e tratando presencialmente, na Sede e Delegações, os assuntos mais urgentes. A edilidade deixou à autorregulação a possibilidade de aplicar as medidas que o Governo sugeriu durante o estado de emergência, endereçando palavras de reconhecimento ao Táxi. A Federação regista que na Assembleia Municipal de Lisboa há quem se preocupe e aja propondo e votando recomendações ao executivo camarário.

O panorama não é positivo mas o Táxi já tem muitas décadas de serviço público de transporte de passageiros e já atravessou inúmeras situações complexas, como as instabilidades do fim da monarquia e do decurso da Primeira República, o fechamento no regime do Estado Novo e a abertura democrática da Revolução de Abril, bem como, já em pleno século XXI, as crises que a modernidade trouxe do estrangeiro e que atingiram Portugal em cheio por várias vezes.

O que ocorrer na capital vai ser exemplo para o resto do País. Lisboa não se esquecerá daqueles que percorrem as suas artérias nos táxis, renovando a esperança na revitalização da economia nacional depois desta crise pandémica que arrasta consigo efeitos económico-financeiros imprevisíveis.

ALTERAÇÕES À CIRCULAÇÃO DO TRÂNSITO EM LISBOA

O presidente da Federação Portuguesa do Táxi, Carlos Ramos, referiu à comunicação social, em fevereiro último, que a criação de uma zona de emissões reduzidas na Baixa lisboeta poderá beneficiar os táxis, uma vez que os TVDE só podem ali circular se forem elétricos.

A FPT continua a reivindicar um contingente para os veículos geridos pelas plataformas eletrónicas (TVDE) e, em declarações à agência Lusa, o presiden-

te Carlos Ramos afirmou que a medida anunciada pela Câmara Municipal de Lisboa em 31 de janeiro, com a criação de uma Zona de Emissões Reduzidas de acesso restrito, "favorece os táxis numa fase inicial pela questão de os carros das plataformas só poderem circular naquela zona desde que sejam elétricos", o que faz com que os TVDE tenham a entrada muito condicionada.

Mas para a FPT, sem a criação de um

contingente TVDE, a atividade dos táxis poderá ser prejudicada numa segunda fase, uma vez que, "podem circular seis ou sete mil TVDE, enquanto os táxis têm um contingente de cerca de três mil viaturas".

A partir de julho ou agosto será necessário um dístico para aceder à nova Zona de Emissões Reduzidas (ZER) Avenidas/Baixa-Chiado e, no caso dos residentes, para estacionar à superfície.



Dacia **LOGAN MCV**

Oferta Comercial para Táxis

DACIA Logan MCV Comfort Blue dCi95

Por **199€/MÊS** | **48 MESES***

Sem Entrada Inicial | 11.269€ Financiamento

6,53% TAE | 3.262€ Última Prestação

Inclui:

Pintura Metálica



*IVA não incluído nos valores apresentados. DACIA Logan MCV Comfort Blue dCi95 com ISV ajustado à atividade Táxi | 11.269€ PVP com ALD Automóvel RCI Banque sujeito a aprovação. Válido para matrículas até 29/02/2020 para Empresas e ENI's, entrega em Portugal Continental. TAN 4,85%, Montante Total Imputado 13.119€ - Comissão de abertura 285€ e de processamento de prestação 3,25€/mês, incluídas na TAE. Preço promocional reservado a concessionários aderentes e também enquanto intermediários de crédito a título acessório da RCI Banque. Informe-se na RCI Banque. Imagem não contratual. Preço contemplado inclui apoio à retoma, apoio ECO Abate - para retomas com idade superior a 12 anos - e apoio ao financiamento. Consumos em ciclo misto WLTP (l/100km): 4,7 a 6,2. Emissões em ciclo misto (g/km): 120 a 145



SINTRA

MEDIDAS DA AUTARQUIA PARA OS TÁXIS DURANTE A PANDEMIA

A Câmara Municipal de Sintra, em sessão realizada em 24 de março, deliberou sobre a atividade dos táxis durante a pandemia de COVID-19 e tomou medidas para prevenção e segurança dos profissionais e passageiros do serviço público de transporte em táxi.

As novas regras de circulação de transporte em táxis e TVDE, no âmbito da prevenção e contenção do novo Coronavírus foram aprovadas pela unanimidade da Câmara. Passam a circular nos dias pares os táxis cuja licença for par e nos dias ímpares aqueles cuja licença for ímpar. A medida difere um pouco da recomendação feita pelo Governo, que aludia aos números pares ou ímpares das matrículas das viaturas, sendo este modelo apenas aplicado aos TVDE.

A medida surge de um contacto com Autarquia sintrense feito pela Taxintra, Cooperativa de Táxis de Sintra que agrega todos os táxis licenciados para aquele concelho, que é associada da Federação e cujo presidente, Jorge Fernandes, desempenha também funções como presidente da Assembleia-Geral da FPT. Pedia-se que, perante os riscos de infeção e a redução

drástica da procura, a Câmara deliberasse alternar os dias da prestação de serviços, “solicitação a que o Executivo Camarário foi muito sensível”, como explicou o dirigente Jorge Fernandes.

“Todos ganhamos com esta medida”, referiu o presidente da Taxintra, que acrescentou que “assim há mais tempo para cuidarmos da nossa e da saúde pública, dos nossos passageiros, da manutenção do táxi e da nossa organização”.

Trata-se de uma medida transitória. “Em Sintra a crise é grande e os serviços são cada vez menos”, relatou Jorge Fernandes, e lamenta que “já era difícil mas agora ficou muito pior e talvez esta medida ajude a equilibrar um pouco a oferta com a procura”.

A FPT incentivou a iniciativa da Taxintra, já que quem está no terreno tem dimensão real das dificuldades que o confinamento agravou. Quem está em serviço nos táxis assume também a missão de fornecer informação e propostas sobre a atividade no Município.

“A Autarquia permanece ao lado do Táxi e está sensível às nossas propostas. Esta

é uma evidência clara de como o diálogo permanente favorece a todos”, sublinhou o presidente da Taxintra.

Segurança e conforto

A medida vem completar as outras que entretanto a nível nacional têm sido aplicadas, como a restrição do uso do assento ao lado do condutor por passageiros e os critérios rigorosos de higienização e de desinfeção dos táxis.

A edilidade anunciou que, desde 2 de abril, está a proceder à lavagem e desinfeção de viaturas das forças de segurança e táxis do concelho de Sintra, medida incluída nas estratégias definidas pela Autarquia para reduzir o risco de contágio e combater o surto de Covid-19.

Estas intervenções decorrem da implementação do Plano Contingência no Município de Sintra para combate à COVID-19, que tem como principal objetivo acompanhar a evolução da propagação do Coronavírus, antecipando e atuando com medidas preventivas, e garantindo as atividades essenciais e prioritárias, bem como apoiar as populações.

ÉVORA

ALTERAÇÕES NAS CONDIÇÕES DE CIRCULAÇÃO DE TÁXIS



A posição da Câmara Municipal de Évora sobre as medidas excepcionais, ao abrigo do Estado de Emergência, foi conhecida no Despacho assinado pelo presidente do Município, Carlos Pinto de Sá, no dia 26 de março, no qual ficou expressa a decisão da “manutenção das condições atuais de circulação dos serviços de transporte em táxi”. A Autarquia deu conhecimento desta decisão aos profissionais e industriais de táxi da região e também a comunicou às associações representativas do Táxi.

A decisão teve em conta a “redução substancial da oferta de transportes públicos urbanos” no concelho, o “contexto local marcado por uma baixa densidade de viaturas” e as “orientações genéricas em matéria de autoproteção”.

VILA NOVA DE GAIA

AUTARQUIA APOIA O TÁXI

O Município de Vila Nova de Gaia decidiu pela “isenção total” dos operadores de táxis de todas as contribuições, taxas e tarifas municipais até 30 de junho de 2020.

Esta medida da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia entrou em vigor no dia 27 de março e enquadra-se no contexto marcado pela pandemia COVID-19, “que tantos prejuízos económicos tem causado”, referiu a Autarquia.

No pacote de medidas sociais aprovadas pela Edilidade inclui-se a “isenção de pagamento das taxas aplicáveis aos taxistas do concelho”.

As medidas de apoio social e socioeconómico, no quadro das competências municipais, também incluem, por exemplo, a “implementação de um Gabinete de Apoio aos empresários - comerciantes e industriais”.

CASCAIS

MUNICÍPIO CASCALENSE NO COMBATE AO COVID-19

Para o presidente da Câmara Municipal de Cascais, Carlos Carreiras, as questões que se colocam face aos condicionalismos que resultam da situação de emergência nacional têm de ser analisadas num todo e, por isso, “definida que foi a principal prioridade de medidas de urgência de prevenção e combate à pandemia, estão a ser analisadas todas as medidas de ação social, de apoio às famílias, às empresas, nomeadamente as pequenas e micro empresas vão ser incluídas num pacote social, que abrange a totalidade das situações geradas pela atual crise”. O Município de Cascais informou que vários espaços públicos como “os Mercados de Cascais, Tires e Carcavelos já foram desinfetados e os trabalhos continuam com a limpeza de veículos dos serviços essenciais”. Depois dos autocarros, viaturas da GNR, da Polícia de Segurança Pública e Polícia Municipal, seguiram-se os veículos dos Bombeiros e táxis do concelho. Carlos Carreiras exemplificou as medidas tomadas em relação à prevenção da COVID-19 com a “desinfecção de todo material circulante, incluindo táxis e veículos das forças de segurança e bombeiros com produtos cuja eficácia se prolonga por 10 dias, embora o município vá encurtar esse período para cada oito dias”.

ATRIBUIÇÃO DE LICENÇAS DE TRANSPORTE DE PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA EM TÁXI

Por aprovação em Reunião de Câmara, a Edilidade de Cascais deliberou atribuir três licenças para transporte em táxi adaptado de pessoas com mobilidade reduzida. O processo passa pela alteração das atuais licenças de táxi de três operadores que se candidatem à atribuição de licenças de mobilidade reduzida.

“A necessidade de adaptar o atual parque de táxis do concelho às necessidades de pessoas com mobilidade reduzida vem dar resposta ao pedido de vários munícipes junto do atual Executivo”, foi referido pela Autarquia.

As licenças atribuídas implicam adaptações nas viaturas, de forma a permitir a utilização destes novos serviços, pelo que será necessário algum investimento por parte dos interessados.

Os táxis adaptados são equipados com plataformas de embarque, cintos de segurança adaptados, dispositivos de fixação cadeiras de rodas ou uma porta com ângulo de abertura superior.

MAIA

TÁXIS COM NOVA REGULAMENTAÇÃO

A Câmara Municipal da Maia colocou em consulta pública o projeto de alteração ao Regulamento do Transporte Público de Aluguer em Veículos Automóveis Ligeiros de Passageiros – Transportes em Táxi, que foi aprovado em sessão camarária, por unanimidade, em reunião realizada no dia 21 de outubro de 2019.

A proposta de alteração teve origem na ideia de que “aqueles que exercem ou aspiram exercer a atividade de transporte em táxi” disponham “de um instrumento jurídico atual, mais flexível e que melhor se adequa à procura, ou seja, às novas necessidades e interesses do público a que se destina”.

O documento prevê o alargamento do contingente de 74 para 90 viaturas, mediante abertura de um concurso público tendo em vista a atribuição da totalidade ou de parte das licenças do contingente.

A maior flexibilidade no estacionamento é outra das medidas previstas, nomeadamente na área do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, onde ficará estabelecido apenas o regime de estacionamento de escala rotativa, que implica que os táxis cumpram um regime sequencial de prestação de serviço, sendo eliminado o regime de estacionamento fixo.

Com a exceção para a zona do aeroporto, no novo regulamento é ainda estabelecido, em toda a área do Município, o regime de estacionamento livre condicionado, podendo os táxis circular livremente e estacionar em qualquer um dos locais destinados para o efeito, desde que não excedam a respetiva lotação.

A flexibilidade que o novo regulamento trará quanto ao regime de estacionamento para táxis deve-se à “nova procura e nova realidade existente neste âmbito”, e resulta “da aplicação combinada dos diversos regimes que a Lei permite aos municípios fixar por regulamento”. Também as normas para a atribuição de licenças de contingente e os critérios aplicáveis à hierarquização dos concorrentes vão sofrer alterações.

FARO

TÁXIS PRESTAM SERVIÇO DE ENTREGAS



A Câmara Municipal de Faro, em parceria com a Cooperativa de Táxis de Faro - Rotáxi e a Associação de Comércio e Serviços da Região do Algarve (ACRAL), criou um sistema de entrega de bens de primeira necessidade aos munícipes e apelou às frutarias, minimercados, supermercados ou farmácias do concelho para aderirem à iniciativa, denominada *#FaroemCasa*.

O sistema permite a “entrega de bens alimentares não confeccionados e produtos farmacêuticos” nos domicílios de munícipes, para que possam manter-se em confinamento, explicou a edilidade algarvia.

“Este serviço insere-se num conjunto de medidas implementadas pelo município, que está a procurar trabalhar ativamente na procura de soluções que, por um lado, minimizem as dificuldades por que todos estão a passar, e, por outro, facilitem a permanência dos cidadãos nos seus lares, para que contribuam ativamente na contenção da Covid-19 no concelho e no País”, como foi comunicado pela Câmara Municipal de Faro.

O transporte dos bens básicos para os domicílios será assegurado por motoristas da Rotáxi “sem qualquer transação de dinheiro em numerário”, mediante as encomendas por telefone ou pela internet, com pagamento por transferência bancária ou pelo sistema de pagamento eletrónico MBWay. O valor a cobrar é o “correspon-

dente aos dos produtos adquiridos”, acrescido de “uma taxa predefinida de acordo com a localização da morada de entrega, para cobrir o valor da deslocação do táxi da cooperativa local”.

O Município pretende promover desta forma uma ajuda aos munícipes que têm de se manter em casa, numa iniciativa de distribuição de produtos básicos que também contribui para “revitalizar a economia do concelho”, possibilitando aos estabelecimentos aderentes “manterem, nesta fase, a sua atividade comercial”.

A Câmara Municipal de Faro sublinhou que o sistema deve assegurar “a maior proteção possível a proprietários, funcionários e clientes, bem como à população em geral”. No âmbito da iniciativa *#FaroemCasa*, a Autarquia lançou uma campanha de formação, em cooperação com empresas de gestão de condomínio que operam no concelho, no sentido de “estimular a solidariedade entre os vizinhos de cada prédio” e para que os cidadãos menos vulneráveis à doença possam ajudar os que pertencem a grupos de risco.

“A medida visa acima de tudo minimizar as dificuldades por que todos estão a passar e que, por outro lado, facilitem o mais possível a permanência dos nossos cidadãos, em particular os mais idosos, nos respetivos lares”, explicou a municipalidade de Faro.

MADEIRA

FPT E CPPME EM REUNIÃO COM GOVERNO REGIONAL



A FPT, integrando uma comitiva da Confederação das Micro, Pequenas e Médias Empresas (CPPME), organismo de que é associada, defendeu, na reunião realizada em 5 de março, com o vice-presidente do Governo Regional da Madeira, Pedro Calado, e com a diretora dos Portos, Paula Cabaço, no Funchal, a proporção de “um TVDE por cada 15 táxis”.

Esta posição tem por base um Parecer já entregue à Assembleia Regional da Madeira, que visa “adaptar à Região Autónoma a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, que estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas”.

Após a reunião foi promovido um encontro com mais de 120 profissionais do táxi, na Junta de Freguesia de Santo António, para relatar a reunião acontecida, ouvir as preocupações do Sector e perspetivar o trabalho futuro na defesa das empresas de táxi e suas famílias. A FPT foi representada pelo seu presidente, Carlos Ramos, e a CPPME pelo seu presidente, Jorge Pisco.

A TÁXI publica o teor integral da proposta

Exmo. Senhor presidente da 2.ª Comissão Especializada Permanente de Economia, Finanças e Turismo
Funchal, 28 de Fevereiro de 2020
Excelência,

Na sequência da receção do vosso ofício datado de 20/02/2020, pelo qual é solicitado à Confederação Portuguesa das Micro, Pequenas e Médias Empresas, através do seu Núcleo Regional da Madeira e Porto Santo, pronúncia sobre a proposta de Decreto Legislativo Regional que Adapta à Região Autónoma da Madeira a Lei 45/2018, de 10 de Agosto, que estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, somos a expor sumariamente a nossa posição sobre o diploma proposto:

1) *Como questão prévia, manifestar a V. Exas. desde logo a nossa discordância com a Lei 45/2018, porquanto no nosso entendimento a mesma não acautela devidamente os interesses do sector do transporte em viaturas ligeiras, em particular permite, e promove, a injustiça e desigualdade injustificada que conduzem à concorrência desleal com o sector tradicional do táxi, que assim fica exponencialmente penalizado;*
2) *Não obstante tal entendimento o com satisfação que verificamos que a Proposta em análise introduz algumas medidas que ajudam a colmatar essa deslealdade face ao sector do táxi, é o caso do artigo 11.º, da proposta em análise, que prevê a fixação de um contingente para o número de licenças ou averbamentos emitidos pela DRETT. Cremos ainda assim que essa fixação de*

contingente deve abranger além das licenças/avermamentos a emitir seja aos operadores de plataformas eletrónicas seja aos operadores de TVDE deve também ser fixado, a título de contingente, também para o número de veículos a utilizar na prestação de serviços de TVDE. Assim propomos que a medida de contingente a fixar abranja também os veículos a afetar a tal atividade, devendo, para o efeito, o critério de fixação ter em conta os contingentes municipais de viaturas táxi licenciadas e limitar o número de viaturas TVDE à proporção de uma por cada quinze viaturas táxi licenciadas, devendo ainda prever-se que o contingente possa ser preenchido, preferencialmente, com viaturas já licenciadas, sejam veículos de aluguer para serviços turísticos (T), sejam veículos táxi, devendo para o efeito os respetivos titulares entregarem, em depósito e sem perda dos respetivos direitos, as respetivas licenças, e proceder à respetiva descaracterização;
3) *Outro dos fatores que acentuam a concorrência desleal face ao transporte em táxi é a pouca ou nenhuma visibilidade do dístico que cada viatura em prestação de serviços TVDE deve exhibir. Na verdade a vigência da Lei 45/2018 já permitiu verificar que a dimensão dos dísticos atuais, nas medidas e termos definidos pelo IMT, IP, são manifestamente insuficientes para garantir, e permitir, a necessária fiscalização de tais viaturas e motoristas.*

Assim, propomos como medida adicional que os dísticos sejam em modelo e tamanho visível e, além da afixação interior, seja também afixado no exterior das portas da frente através de material amovível, por forma a cumprir a sua função, qual seja de identificação, em circulação, de que aquele veículo é um TVDE;

4) Ainda como factor de desigualdade e concorrência desleal com o sector tradicional do táxi, está a formação prevista para os motoristas de veículos TVDE. Efetivamente, entendemos que sendo em ambos os casos uma prestação de serviços de transporte e considerando que a segurança do público utente e consumidor da prestação de serviços em veículos TVDE deve merecer igual proteção face ao público utente e consumidor do transporte em veículos táxi, pelo

que, cremos essencial, que a formação dos motoristas para obtenção de certificado regional de motorista de TVDE deve ser igual à formação exigida para a obtenção de certificado de motorista de táxi na Região, devendo ainda ser realçado que para os motoristas de veículos TVDE se aplicam, em igualdade de condições, as regras e tempos de trabalho definidos para os trabalhadores em geral, e em particular para os motoristas de táxi, sejam esses motoristas trabalhadores por conta de outrem ou independentes;

5) Por outro lado, o impacto nos serviços da administração regional e nas infraestruturas da região, bem como a transitoriedade natural da prestação de serviços de TVDE, justificam seja aumentada a percentagem de cálculo da contribuição a pagar pelos operadores de plataforma eletrónica, para

uma percentagem de 5%, conforme aliás a Lei 45/2018 prevê, por se tratar de percentagem mais ajustada a enquadramento desta atividade, a qual reveste natureza exclusivamente privada e como tal não deve beneficiar dos serviços públicos assumidos pela contribuição direta dos contribuintes;

6) Finalmente, deverá também ser evidenciado, no projeto em análise, que os veículos TVDE não têm acesso às praças de taças nem às vias e faixas de rodagem reservadas a transportes públicos, pois, efetivamente, tal atividade não se enquadra no transporte e serviço público que os justificam.

Ficamos ao dispor de V. Exa. para as demais questões que entenda úteis ou necessárias.

O presidente da CPPME,
Jorge Pisco

PCP MADEIRA APOIA MODERNIZAÇÃO DO TÁXI



A Direção Regional da Confederação Portuguesa das Micro Pequenas e Médias Empresas (CPPME) esteve reunida, n. dia 11 de fevereiro, na Assembleia Legislativa da Madeira, com o PCP, para debater a concorrência desleal das TVDE e a modernização do Táxi.

No final da reunião, o dirigente e porta-voz da CPPME, Paulo Ricardo Azevedo, manifestou à imprensa regional "satis-

fação perante o interesse manifestado pelo PCP, relativamente ao momento difícil por que estão a passar os taxistas madeirenses face à entrada na Região, da UBER e da Bolt, com regras que consideram desleais", pois, como também referiu, "isto não é só um problema dos táxis".

Para a Direção Regional da Confederação, "os problemas também se colocam

ao nível dos transportes coletivos de passageiros, o que está a afetar o sector público e os taxistas, que sentem mais pois está causa a única forma de subsistência que têm e não recebem apoios do Estado, pagam os seus impostos, os seguros e cada vez mais lhes são colocadas responsabilidades".

O deputado comunista Ricardo Lume assumiu o compromisso de lutar em prol dos profissionais do sector dos transportes, nomeadamente do táxi, em sede de discussão parlamentar regional. "O PCP continuará a intervir, a par da luta dos profissionais do Sector, para impedir a existência de dois regimes com regras diferentes para um mesmo serviço e uma mesma profissão, um com preço fixo, outro com preços desregulados, um exigindo determinada formação profissional, outro dispensando-a, um com contingentes, outro sem contingentes", procurando "reforçar um regime laboral que imponha a existência de contratos de trabalho e adote mecanismos que travem o agravamento da exploração".

O deputado Ricardo Lume afirmou também que o PCP está "empenhado em apoiar a modernização do Sector dos Táxi".

LINHAS DE CRÉDITO INACESSÍVEIS

CPPME denuncia que empresas estão “em coma”



A Confederação Portuguesa das Micro, Pequenas e Médias Empresas (CPPME) criticou o Executivo por alegada passividade, perante a forma como os bancos estão a gerir o crédito ao relançamento da atividade económica, nomeadamente quanto às micro, pequenas e médias empresas. A posição de denúncia foi tornada pública em 20 de abril, uma vez que

aquele organismo de que a FPT também é membro alerta que, junto da banca, os empresários não estão a conseguir as verbas imprescindíveis à manutenção da atividade económica, estando em causa a sobrevivência de parte do tecido empresarial português. A denúncia foi trazida a público por Jorge Pisco, presidente da CPPME.

“O Governo deveria criar um modelo regulatório que assegurasse às instituições bancárias emprestar rapidamente e a custo zero, na medida em que o executivo dispõe de mecanismos de regulação económica para criar um quadro que permita aos empresários ter acesso às linhas de crédito em condições favoráveis para manter as empresas em atividade”, disse Jorge Pisco.

A denúncia foi feita horas antes da audiência da CPPME no Palácio de Belém,

com o Presidente da República Marcelo Rebelo de Sousa.

Para a CPPME, o comportamento dos bancos é questionável, pois, “aquilo que dizem é que primeiro analisam de acordo com o banco e depois é que podem ter em conta a linha Covid”, considerando que “os micro, pequenos e médios empresários merecem mais respeito por parte do Poder”.

O presidente Jorge Pisco referiu que “há empresas que foram para «lay-off» sem liquidar os salários de março” e que o Governo “não resolveu problema dos sócios-gerentes”.

A CPPME levou ao Presidente da República “a angústia de vários sectores da sociedade económica portuguesa que vivem problemas terríveis que não vêm como resolver” e que “algumas empresas estão já em coma”.

SEM DIREITO AO “LAY OFF”

MICRO E PEQUENOS EMPRESÁRIOS DO TÁXI EXIGEM MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

No dia 3 abril a FPT informou publicamente que acompanha a exigência da Confederação das Micro, Pequenas e Médias Empresas (CPPME), defendendo que “os sócios-gerentes são trabalhadores como os outros, que dependem do fruto do seu trabalho” e que “quando este trabalho falta, devem, tal como os restantes trabalhadores, ter enquadramento nas normas do «lay off», para garante da subsistência de milhares de famílias portuguesas”. Ao verificar que esse enquadramento não existe, a Federação pretende a implementação de medidas compensatórias, no quadro do que a Confederação apresentou à comunicação social e às entidades oficiais com as quais tem efetuado reuniões.

Representados pela CCPME, os sócios-

-gerentes das micro e pequenas empresas, com carreira contributiva para a Segurança Social, a descontar 34,75% por mês (11% tal como o assalariado, acrescido de mais 23,75% pela empresa), exigem do Governo medidas compensatórias para a sua sobrevivência face à grave situação que o País atravessa.

O ministro da Economia referiu que “têm de estar preparados para perder empresas e empregos”, o que deixou “apreensivos” muitos empresários que através da CPPME lamentaram aquela posição do Governo.

“Estas empresas não têm recursos de tesouraria para fazer face à situação grave que enfrentam, não por sua responsabilidade, antes pela grave crise de saúde pública que o País está a atravessar. Estão

fechadas sem faturar. Como vão sobreviver? Em causa, estão centenas de milhares de microempresas, de sociedades unipessoais e de sociedades por quotas”, alertou o presidente da CPPME, Jorge Pisco.

“A CPPME, certa de interpretar o sentimento de cerca de um milhão e cem mil micro e pequenos empresários, que estão a viver dias de grande angústia, sem saberem como poderão pagar os salários, as rendas, a água, a energia e dezenas de encargos fiscais”, propôs medidas que entretanto apresentou ao Presidente da República e ao Governo (ver página 5), apelando também ao grupos parlamentares para que “sejam sensíveis à realidade empresarial das micro e pequenas empresas”.



NA IMPRENSA

UM REGRESSO AO SÉCULO XVIII AS NOVAS FORMAS DE ESCRAVATURA EM PORTUGAL

Por António Garcia Pereira (Advogado)
In "Noticias Online", em 07/11/2019

O conceito de escravatura moderna

O fenómeno do trabalho escravo, que justificou a aprovação de duas Convenções pela Organização Internacional do Trabalho (OIT)¹ visando a sua erradicação, tinha geralmente a ele associado o conceito de privação da liberdade.

Tal forma, digamos "clássica", de trabalho escravo ainda hoje existe em diversos países do mundo, e não apenas em África e na Ásia, mas também, por exemplo, na América do Sul, designadamente no Brasil, e também na Europa, especificamente na própria Alemanha onde, em 2009, foram descobertas escravas etíopes no sector da alimentação.

Em Portugal, a escravatura foi formalmente abolida em 1761² na metrópole e na Índia, e (apenas) em 25 de Fevereiro de 1869 em todo o império³, mas a verdade é que temos notícias desse fenómeno, ainda em meados dos anos 50 e 60 do século XX, nas colónias portuguesas, designadamente em S. Tomé e Príncipe, com relatos absolutamente brutais de trabalhadores nativos acorrentados pelo pescoço, trabalhando nas roças de sol a sol e em condições de total desumanidade⁴.

Certo, porém, é que, com o decurso dos tempos, esse conceito de trabalho escravo teve de evoluir para passar a abranger também as formas mais modernas e subtis de escravatura, ou seja, todos os casos de trabalho forçado (através de coacção física ou psicológica), bem como de trabalho prestado em condições gravemente desumanizadas e atentatórias da dignidade da pessoa humana.

Dentro deste conceito de escravatura moderna, deve então entender-se que nele cabem não apenas as situações mais próximas do conceito tradicional (trabalho for-

çado sob coerção, trabalhador considerado propriedade do empregador, servidão por dívida, etc.), mas também todos os casos de restrição à liberdade de circulação, de retenção de salários ou de documentos de identidade, de ameaças e intimações, de violências físicas ou sexuais e ainda de imposição de condições de vida e de trabalho particularmente degradantes e penosas.

A situação da escravatura a nível mundial

Importa referir que os últimos estudos, designadamente da Organização Mundial de Saúde (OMS), apontam para uma estimativa, a nível mundial, de cerca de 40,3 milhões de pessoas vítimas de alguma forma de escravatura moderna, sendo que 24,9 milhões o são sob a forma de trabalho forçado, 16 milhões dos quais no sector privado.

As mulheres e as meninas são as mais afectadas, representando mesmo 71% do total. E as crianças constituem 25% do total dos escravos modernos, ou seja, 10 milhões em todo o Mundo, tendo entre nós sido conhecido – após ter sido denunciado pela Associação Filhos do Coração, fundada pela Jornalista Alexandra Borges – o caso dos meninos do Gana, escravizados para servirem na pesca no Lago Volta. Todos estes números mostram que, em 2019, há mais pessoas escravizadas do que em qualquer outro momento da História, sucedendo que, segundo o activista social e especialista em escravidão moderna e tráfico de seres humanos, Siddharth Kara, os modernos esclavagistas ganham hoje 30 vezes mais do que os seus antepassados dos séculos XVIII e XIX. Conforme assinala a organização não-governamental Anti-Slavery International, as pessoas mais vulneráveis a situações de

escravatura moderna são, compreensivelmente, as que vivem em contextos de particular pobreza e sem perspectivas de emprego, e também os imigrantes, sejam eles voluntários ou vítimas directas de tráfico de pessoas.

Poderia pensar-se, até pela lógica do processo de globalização capitalista e da consequente concentração da produção no topo (com as 10 maiores multinacionais do mundo a terem ganhos superiores à soma do PIB de todos os países da América Latina) e da sua fragmentação na base (com a exteriorização e sub-contratação de grande parte dos processos produtivos), que o fenómeno da escravatura moderna seria um exclusivo dos países menos desenvolvidos, mas tal não corresponde à verdade porquanto se estima que haja, pelo menos, 1,5 milhões de escravos modernos nos países ditos desenvolvidos.

Não são, assim, apenas as mulheres da cidade fronteiriça mexicana de Juarez que, sob a permanente ameaça não só do despedimento, mas também da violação e do homicídio, são obrigadas a trabalhar em condições absolutamente indignas e desumanas nas fábricas ali estrategicamente instaladas pelas grandes multinacionais dos sectores da electrónica e das telecomunicações. Nem é apenas (embora o seja também) em processos produtivos e organizações empresariais caracterizadas pela lógica da utilização intensiva e até violenta de mão-de-obra muito barata e relativamente pouco qualificada que o fenómeno da escravatura moderna se verifica.

Empresas de "sucesso" e escravatura moderna

Esse é, de facto, o caso de empresas como a Walmart. Como evidencia Pietro Basso⁵, a Walmart é a primeira grande empresa,

na história do capitalismo, a arrogante-mente alertar os seus trabalhadores (quase todos trabalhadores mais vulneráveis como imigrantes, jovens, mulheres, deficientes, etc.) para que o salário que lhes será pago é tão baixo que seguramente não será suficiente para conseguirem subsistir e que, por isso, eles devem procurar um segundo emprego. E as chefias e gerentes desta multinacional, global por excelência, recebem instruções específicas para evitar a todo o custo que os seus trabalhadores criem ou se filiem num Sindicato!

A Walmart utiliza – na já supra referenciada lógica da “fragmentação na base” – um autêntico arquipélago de dezenas de milhares de micro, pequenas e médias unidades de produção, localizadas nos países de maior desregulação social e laboral, que trabalham em regime de sub-contratação e que são obrigadas a operar sob o tristemente célebre princípio do “plus one principle” (princípio do mais um). Tal princípio consiste em que cada unidade produtiva deve praticar, em cada ano, uma redução no custo unitário dos bens ou serviços fornecidos para, deste modo, garantir um aumento constante dos fabulosos lucros da multinacional. E, assim, nessas unidades de produção, sobretudo em períodos de “ponta”, as jornadas de trabalho são quase sempre de 7 dias por semana (e apenas um dia de descanso por mês) e, nalguns desses dias, de 18 e até 20 horas. Os salários chegam

a ser inferiores a 1€ por dia, não há quaisquer condições de segurança e saúde no trabalho e os castigos, inclusive corporais, e até as violências sexuais, são frequentes. Em muitos casos, os trabalhadores “moram” no interior das próprias fábricas sem qualquer respeito pela sua intimidade e sem nenhuma fronteira entre a vida profissional e a vida pessoal, sendo igualmente usual a utilização indiscriminada de crianças, inclusive desde a sua mais tenra idade. É, aliás, por isso mesmo que Richard Freeman, economista e professor da prestigiada Universidade de Harvard, chama a esta organização da produção a nível mundial um verdadeiro “campo de concentração para o trabalho escravo”.

A famosa Zara, do Grupo empresarial Ortega & Mara, é outro dos exemplos ditos de “sucesso”, mas de intensa utilização de escravatura moderna. E não é só na Turquia, onde clientes das lojas encontraram, nos bolsos das peças de vestuário que haviam adquirido, lancinantes pedidos de ajuda dos trabalhadores para a situação dramática de não pagamento de salários. Nem só no Bangladesh, onde uma reportagem do programa televisivo Le Iene, do canal Italia 1, denunciou há poucos anos a existência de uma fábrica fornecedora da Zara que usava/explorava, durante horas e horas a fio, crianças, usando maquinaria antiquada e perigosa sem quaisquer equipamentos de protecção e ganhando menos de 1€ por dia.

É também em São Paulo, no Brasil, onde

há bem pouco tempo atrás foram descobertas várias oficinas de produção da Zara empregando imigrantes, sobretudo peruanos e bolivianos, inclusive menores de 14 anos, obrigados a trabalhar 12 horas por dia, 7 dias por semana, a troco de 400 reais por mês, ou seja, menos de metade do salário mínimo brasileiro.

Mas para aqueles que pensam que tudo isto se passa apenas com unidades produtivas situadas nos chamados países do terceiro mundo, veja-se então o caso da tão afamada Amazon. É que, desmontando a imagem de sucesso continuamente construída e repetida através dos meios de comunicação e pelos ideólogos do sistema capitalista de produção, uma reportagem do New York Times, de 15 de Agosto de 2015, pôs a nu as brutais práticas laborais executadas na Amazon dos Estados Unidos da América: jornadas de 80 horas semanais, constante e grave assédio moral sobre trabalhadores, desigualmente para os forçar a trabalharem à noite ou a denunciarem colegas, e violações contínuas das mais elementares regras de segurança e saúde no trabalho, ao ponto de a Amazon ter mesmo passado a integrar a “dirty dozen” (a chamada “dúzia suja”) dos locais de trabalho mais perigosos, em termos de acidentes e doenças profissionais, de todo o território dos Estados Unidos da América.

E este tipo de métodos brutais – executados, aliás, em linha com a política quer da contratação de militares para ocuparem postos de chefia, quer do permanente combate a todo e qualquer vislumbre de acção sindical – é, tal como denuncia o Professor Pietro Basso, também executado pela Amazon na Europa, por exemplo, em Swansea, no País de Gales e em Piacenza, em Itália.

Novas tecnologias e novas formas de sobre-exploração

Porém, com as novas tecnologias, nomeadamente da comunicação e, em particular, com as chamadas plataformas digitais, nós assistimos a novas, mais sofisticadas e, por vezes, mais duras ainda, modalidades de sobre-exploração do trabalho. Na verdade – como sucede, por exemplo, no caso paradigmático da Uber – temos uma gigantesca multinacional privada que, disfarçada de mera e neutral intermediária, e tratando os trabalhado-



res como “independentes” prestadores de serviços, consegue apropriar-se da maior parcela dos ganhos da actividade daqueles, sem responsabilidades nem custos laborais (da formação à protecção contra acidentes e doenças profissionais, dos subsídios de férias e de Natal às contribuições patronais para a Segurança Social), ao mesmo tempo que impõe a lógica de que os trabalhadores têm que estar sem horários, local de trabalho ou salário definidos, e permanentemente disponíveis para trabalhar a qualquer hora de qualquer dia, em qualquer local.

E procurando aproveitar-se quer do vazio de legislação em que o nosso país teimosamente se mantém (seja quanto à consagração do direito à desconexão, uma vez terminada a jornada de trabalho, seja relativamente à definição legal de novos indícios da subordinação jurídica, designadamente no tocante à definição, pela entidade beneficiária da actividade, de regras como as de vestuário, de condições de prestação do trabalho e do próprio instrumento de trabalho, e de submissão de prestador de trabalho a sistemas ditos de controle de qualidade), quer enfim da ausência da definição doutrinária e jurisprudencial desses mesmos novos indícios, como vem assinalando, entre outros, o Professor e Juiz Conselheiro Doutor Júlio Gomes, estas novas formas de sobre-exploração laboral, também entre nós, se vão expandindo cada vez mais, e de forma marcadamente impune.

A situação em Portugal

Chegados enfim à realidade do nosso país, também não é mais aceitável pretender continuar a desconhecer-la, muito em particular em matéria de escravatura moderna.

Desde logo, relembro aqui que a parcela de toda a nossa actividade económica constituída pelo trabalho “informal, “atípico” ou “não declarado”, representa 25% do total, constituindo assim uma gigantesca área onde a lei, os serviços de fiscalização e as sanções jurídicas, civis, penais ou contra-ordenacionais, pura e simplesmente não entram e não existem e, logo, onde todos os abusos são possíveis.

Tal como recordo também que, ainda recentemente, conhecemos vivas e angustiantes denúncias de trabalhadores portugueses supostamente contratados para



irem trabalhar num hotel do Luxemburgo a troco de 1.800€ mensais, acrescidos de alimentação gratuita e viagens pagas a Portugal de 6 em 6 semanas, e que, afinal, acabaram a trabalhar 90 horas semanais, a não receberem salário, a comerem mal e a dormir num sótão sem quaisquer condições.

Contudo, para aqueles que ainda assim sustentam que isso se passará no estrangeiro – inclusive no país da União Europeia apresentado como mais produtivo... –, mas que em Portugal a realidade seria outra, deve então recordar-se que a fundação australiana Walk Free fez questão de sublinhar, ao apresentar o chamado Índice de Escravatura Global 2018, não apenas que, em Portugal, não obstante as medidas de combate ao fenómeno entretanto adoptadas, foram assinalados 26.000 trabalhadores vítimas de escravatura moderna, como também que, tal como assinalado igualmente pela Consultora Verisk Maplecroft, Portugal é dos países onde mais se tem acentuado o risco de agravamento dessa mesma situação.

Têm-se sucedido as denúncias e até as evidências de centenas e até milhares de trabalhadores, a maior parte deles imigrantes, empilhados a dormir em barracões e a trabalhar em condições

absolutamente indignas e desumanas. E, como reconhece Carlos Graça, inspector da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT), que coordena uma equipa nacional de combate ao trabalho não declarado, estamos a falar de pessoas verdadeiramente escravizadas, sejam as oriundas da Europa de Leste utilizados na apanha de bivalves na cala do Samouco, junto à Ponte Vasco da Gama, sejam as oriundas da Roménia, por exemplo, ou do Bangladesh, Índia, Paquistão e Nepal, empregues quer na construção civil ou na restauração (designadamente na área da Grande Lisboa), quer nas colheitas (designadamente de azeitona), nas vindimas ou nas culturas do Alqueva, tal como o presidente da Câmara Municipal da Vidiqueira, Manuel Narra, tem insistentemente denunciado.

Estes trabalhadores, a maior parte das vezes trazidos para Portugal por empresas tão especializadas na contratação de mão-de-obra estrangeira como na drilagem da legislação e fiscalização portuguesas, são colocados em condições absolutamente degradantes e veem com frequência serem descontadas, dos seus já miseráveis salários, grossas parcelas a título de alojamento e alimentação. E, no final de cada campanha, designadamente de apanha de azeitona, tornou-se cada



vez mais frequente – tal como a própria Caritas de Beja tem igualmente denunciado – ver trabalhadores destes sem emprego, sem sustento, sem habitação e completamente abandonados à sua sorte.

“A cereja no topo do bolo”: o encaixotamento dos trabalhadores agrícolas do Alentejo

Mas eis que para tais trabalhadores chega, e por via do próprio Governo, a verdadeira “cereja no topo do bolo”.

É sabido que muitos destes trabalhadores, quase todos imigrantes, precários, mal pagos e sujeitos a condições degradantes, se encontram instalados em cerca de 270 alojamentos mais que deficientes, situados no chamado Perímetro de Rega do Mira (PRM)[7], nos municípios de Odemira e Aljezur.

Ora, perante o autêntico escândalo e a completa indignidade que representa a situação desses trabalhadores, o que fez então o Executivo de António Costa? Dotar os serviços inspectivos de suficientes meios humanos, técnicos e materiais? Desenvolver um ataque cerrado aos escravagistas modernos e adoptar e aplicar-lhes sérias medidas punitivas? Denunciar publicamente os prevaricadores e impor-

-lhes restrições ou até inibições do exercício de actividade? Não, nada disso!

O que o Governo fez foi simplesmente isto: depois de, com as recentes alterações ao Código do Trabalho, entradas em vigor no mês passado, já ter alargado para 35 dias a duração dos contratos de trabalho de muito curta duração, eis que, pela Resolução do Conselho de Ministros nº 179/2019^[8], tratou antes de legalizar a construção de contentores minúsculos (com área de quarto ou dormitório de 3,43m² por pessoa!), atribuindo-lhes a natureza de “estrutura complementar à actividade agrícola pelo período de 10 anos”, para assim permitir aos respectivos patrões encaixotarem “legalmente” aqueles mesmos trabalhadores agrícolas!

Não, não há aqui qualquer sombra de exagero ou falta de rigor pois é isso mesmo que a citada Resolução contém, especificando bem no ponto 3 (Unidade de Alojamento – Modelo) do respectivo Anexo que a área total por unidade de alojamento, para 16 pessoas, é de 121,55 m², que a área de quarto (dormitório) para 4 pessoas é de 13,70 m² por unidade e, consequentemente, que a área de referência por pessoa, no total do contentor (abrangendo tudo, isto é, e para além do quarto, também os pátios exterior e interior, a sala/cozinha e as instalações sanitá-

rias) é de... 7,60m² por pessoa e, no referido quarto, de... 3,43m² (qualquer coisa como 1,70m por 2,40m, ou seja, o tamanho de um catre ou de um colchão)!!?

Vergonha

Legalizar desta forma o encaixotar de trabalhadores em contentores onde se lhes destina um espaço minúsculo como este para dormirem, fazerem a sua higiene, tratarem da sua roupa, fazerem e tomarem as suas refeições e descansarem e conviverem, como é seu elementar direito, constitui um verdadeiro e até mesmo provocatório atentado à dignidade da pessoa humana, cometido com a prosápia do governante todo poderoso ao arrepio de todos os gongóricos e hipócritas discursos oficiais e contra precisamente quem é mais fraco e vulnerável.

Só há, assim, uma palavra adequada para tudo isto: Vergonha!

E só há um caminho a seguir: combater, e combater com toda a firmeza e em todas as frentes, não apenas a tremenda violação de direitos fundamentais que estas situações de escravatura moderna representam, mas também a indignidade da sua impunidade e, até, da sua “legalização” por parte das próprias entidades oficiais.

Notas

^[1] A n.º 29, em 1930, que admitiu várias excepções, e a n.º 105, em 1957.

^[2] Por decreto do Marquês de Pombal de 12 de Fevereiro de 1761.

^[3] Por Lei de D. Luís I, publicada no Diário do Governo a 27 de Fevereiro de 1869.

^[4] Já Pedro Monteiro, na sua obra *Portugal e a questão do trabalho forçado. Um império sob escrutínio*, relata este facto bem como a circunstância de o inspector superior dos Serviços Judiciais ter argumentado contra tal prática “não por uma razão humanitária, antes diplomática” por poder levar a censura internacional.

^[5] Surgiram, assim, diversas normas internacionais proibindo quer a escravidão, quer a servidão, quer ainda o trabalho forçado ou obrigatório como é o caso do art.º 4º da Convenção Europeia dos Direitos Humanos, de 1950, do art.º 8º do Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos, aprovado no seio da ONU em 1966 e do art.º 5º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, proclamada em Lisboa, no ano de 2000.

^[6] Professor associado da Università Ca’Foscari, de Veneza, e autor, entre outras, da conhecida obra: *Tempos modernos, Jornadas antigas. Vidas de Trabalho no início do século XXI*.

^[7] Oficialmente denominado Aproveitamento Hidroagrícola do Mira (AHM) e que abrange, no total, uma área de 12.000 hectares.

^[8] Publicada no *Diário da República* n.º 205/2019, de 24/10.



Dacia **LOGAN**

Oferta Comercial para Táxis

DACIA Logan Comfort Blue dCi95

Por **169€/MÊS** | 48 MESES*

Sem Entrada Inicial | 9.605€ Financiamento

6,81% TAE | 2.835€ Última Prestação

Inclui:

Pintura Metalizada



*IVA não incluído nos valores apresentados. DACIA Logan Comfort Blue dCi95 com ISV ajustado à atividade Táxi | 9.605€ PVP com ALD Automóvel RCI Banque sujeito a aprovação. Válido para matrículas até 29/02/2020 para atividade Táxi, entrega em Portugal Continental. TAN 4,85%, Montante Total Imputado 11.252€ - Comissão de abertura 285€ e de processamento de prestação 3,25€/mês, incluídas na TAE. Preço promocional reservado a concessionários aderentes e também enquanto intermediários de crédito a título acessório da RCI Banque. Informe-se na RCI Banque. Imagem não contratual. Preço contemplado inclui apoio à retoma, apoio ECO Abate - para retomas com idade superior a 12 anos - e apoio ao financiamento. Consumos em ciclo misto WLTP (l/100km): 4,3 a 5,6. Emissões em ciclo misto (g/km): 116 a 135.

FICHA TÉCNICA

DIRETOR Carlos Ramos; **PROPRIEDADE** Federação Portuguesa do Táxi - FPT **NIF** 503404730 **REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO** Estr. Paço do Lumiar R2, 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** Av. 25 de Abril, Lote 120 Edifício Cedipraia - Loja 33 | 8500-511 Portimão **TELF** 961 939 083 **E-MAIL** dnuc.portimao@fptaxi.pt - **EDITOR** Rafael Vicente - Estr. Paço do Lumiar R2, 1600-543 Lisboa **E-MAIL** gabinete.imprensa@fptaxi.pt - **FOTOGRAFIA** Rafael Vicente - **PAGINAÇÃO E GRAFISMO** Ivo Mendes **REVISÃO** Carlos Silva - **COLABORADORES** Ana Rita Silva, Isabel Patrício, António Pedro, Carlos Lima, Patrícia Jacobetty, João Cordeiro, Armando Casa Nova, José Romão, Andreia Bárrios - **PUBLICIDADE** Rute Oliveira - **IMPRESSÃO** SIG - Sociedade Industrial Gráfica - Rua Pedro Escobar, 21 - Bairro de S. Francisco 2685-574 CAMARATE **TIRAGEM** 4.000 exemplares - **EMPRESA JORNALÍSTICA** 219182 - **Nº REGISTO ERC** 119183 - **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

