

TÁXI

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

87

PARQUE DESPORTIVO CARLO

CENTRO DE
VACINAÇÃO
SEIRAS



PODER LOCAL E TÁXIS
UNIDOS NA
PANDEMIA
JUNTOS EM TODOS OS MOMENTOS

QUIOSQUES DIGITAIS PARA PEDIR TÁXI



Mais info: marketing@cooptaxis.pt

cooptaxis.pt [facebook.com/cooptaxis](https://www.facebook.com/cooptaxis) [instagram.com/cooptaxisportugal/](https://www.instagram.com/cooptaxisportugal/)

O serviço em caixas é único e exclusivamente prestado pela Autocoop - Cooperativa de Táxi de Lisboa, CRL ("Cooptaxis"), não sendo a entidade onde este quiosque está instalado qualquer intervenção e responsabilidade no âmbito do mesmo.

Em caso de avaria, por favor entre em contacto através de 211 571 388



Carlos Ramos

INOVAR NA AÇÃO

O ano de 2021 iniciou-se na expectativa gerada em torno do Grupo de Trabalho para a Modernização do Sector do Táxi criado pelo Governo. A FPT preparou e apresentou propostas e documentação contextualizadora decisivas para esse trabalho junto do Poder. Os eixos que orientaram este Grupo de Trabalho foram três:

- A intermunicipalização - partindo da regra-base da competência municipal nas matérias relativas à organização do mercado do transporte de passageiros em veículos ligeiros, foi possível obter um largo consenso sobre a possibilidade de introdução de uma alteração ao atual paradigma (municipal), transitando para um modelo de organização intermunicipal, utilizando a figura dos acordos interadministrativos de partilha e/ou delegação de competências. Neste ponto foram incluídas reflexões sobre "organização geográfica" e "contingentes".
- A digitalização do Táxi - possibilitando, designadamente, a celebração de contratos digitais.
- A revisão do modelo tarifário - cujo desenvolvimento terá que ser efetuado em conformidade com as novas possibilidades de organização territorial e digitalização do sector.

ÍNDICE

04 ATUALIDADE

12 NOTÍCIAS

18 FEDERAÇÃO

28 PAÍS REAL

39 INSTITUCIONAL

43 ÓBITUÁRIO
FICHA TÉCNICA
ESTATUTO EDITORIAL

Durante o primeiro trimestre, a pandemia continuava a pesar na vida dos industriais e profissionais do Táxi e novos tempos de confinamento obrigaram a continuar um trabalho junto das Autarquias, com novos tipos de serviço à população, nos táxis de sempre.

A FPT fez um esforço para encontrar apoios para os seus associados e para o Táxi, efetuando deslocações e contactos com as Autarquias de todo o País e na candidatura a apoios específicos concedidos ao Táxi por diversos Municípios, como foi o caso dos concelhos de Albufeira, Lisboa, Loures, Montemor-o-Novo, Porto, Sintra, Portimão, Câmara de Lobos, Vila do Conde, Loulé, Faro, Castelo Branco, Vila Velha de Ródão, Viseu, Viana do Castelo, Penafiel e Pampilhosa da Serra, entre outros.

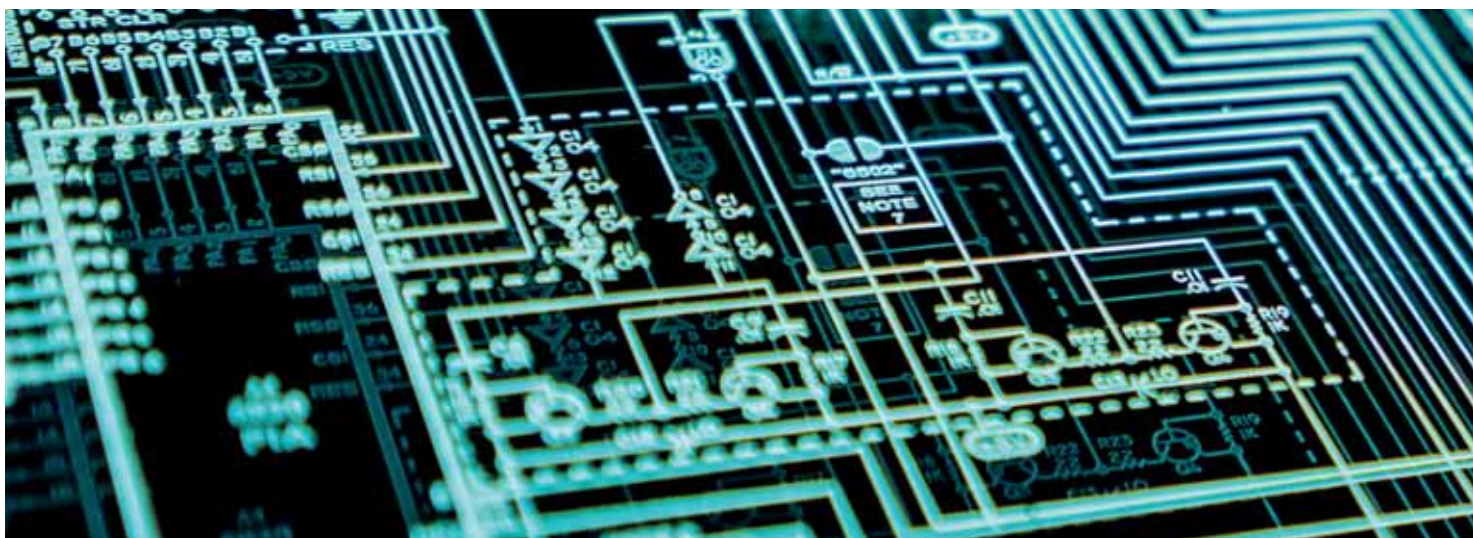
A FPT salvaguardou, durante os períodos de confinamento e teletrabalho a que a pandemia obrigou, todos os postos de trabalho dos seus funcionários e colaboradores, garantindo o bom funcionamento de toda a sua estrutura de apoio aos associados. Com a dinâmica laboral sem sofrer abrandamentos, a vertente representativa da Federação também foi garantida, com contactos regulares com as Entidades Oficiais. O Poder Local assumiu, nesta pandemia e no esforço coletivo para vencer a crise económica e social que se instalou, um papel cada vez mais relevante e interventivo. Pode mesmo dizer-se que a crise pandémica acelerou a nossa sociedade para a digitalização e para a descentralização.

A Federação tem feito um trabalho de auto-análise, avaliando desafios e oportunidades, abrindo novos horizontes na sua missão em prol da defesa do Táxi. É o caso da Região Autónoma da Madeira, onde os industriais do Táxi decidiram intervir junto do Governo Regional e reclamar em relação aos desequilíbrios que as TVDE provocam na Madeira. Durante o último trimestre do ano será constituído o núcleo regional de empresários do Táxi, que integrará a estrutura associativa da FPT. O contacto cada vez mais intenso com os industriais do Táxi naquela Região Autónoma motiva a iniciativa de agregar uma nova estrutura da Federação no Portugal insular. A cooperação com a Confederação Portuguesa de Micro, Pequenas e Médias Empresas (CPPME) tem sido muito relevante nesta fase inicial, com ação concertada com a FPT no contacto com o Governo Regional e com as Instituições madeirenses.

O ato eleitoral do próximo dia 10 de julho vai trazer novo fôlego à FPT. Apostamos na renovação dos Órgãos Sociais da Federação, com a apresentação da lista candidata e de um programa de ação que lança as bases de uma transformação necessária para a FPT e para o Táxi.

A participação dos associados é decisiva para reforçar a dinâmica associativa, na defesa dos direitos do Sector.

Não basta saber que estamos ao lado do Táxi. É importante mostrar a nossa força e inovar na ação.



APOIO À DIGITALIZAÇÃO DO SECTOR DO TÁXI

AVISO N.º 2/2021 - CANDIDATURAS ATÉ AO LIMITE DA DOTAÇÃO FINANCEIRA OU 30 DE SETEMBRO

“A digitalização dos sistemas de transportes, ao permitir a integração de fluxos de dados em tempo real e uma melhor adaptabilidade dos serviços às necessidades dos utilizadores, constitui um importante fator de elevação da qualidade dos sistemas de transportes, incluindo o Sector do Táxi”, afirma-se na notícia relativa ao Aviso n.º 2/2021 - Apoio à Digitalização do Sector do Táxi, no site do IMT desde 15 de abril último.

As candidaturas serão aceites até ao limite da dotação financeira de 500 mil euros ou até ao próximo dia 30 de setembro. *“Este montante pode alterado por decisão do membro do Governo responsável pela supervisão do Fundo de Transportes, tendo em conta a procura verificada e as disponibilidades orçamentais do Fundo de Transportes”, informa-se.*

O Fundo para o Serviço Público de Transportes, além de contribuir financeiramente para o funcionamento regular das autoridades de transportes, *“visa apoiar projetos e ações que contribuam para a capacitação das referidas autoridades de transportes e para a melhoria do sistema de transportes públicos de passageiros”.*

No âmbito deste Apoio são elegíveis as tipologias de ação:

a. aquisição e instalação de taxímetros em veículos de transporte em táxi, que cumpram todos os requisitos legais de homologação, aferição e de instalação

e possam contribuir para a prestação de serviços mais ágeis e mais eficazes aos utilizadores;

- b. Equipamentos, dispositivos ou aplicações que permitam a emissão de documento legal de quitação por impressora integrada ou acoplada ao taxímetro, em que se possa incluir, designadamente, a seguinte informação: identificação, morada e NIF do operador; tarifa e suplementos aplicados; montante total a pagar com e sem IVA; distância percorrida (km) e duração do serviço (hhmm); data e hora de finalização do serviço.
- c. Equipamentos, dispositivos ou aplicações que permitam a desmonetização dos processos de pagamento;
- d. Equipamentos, dispositivos ou aplicações que permitam proceder à emissão e envio do documento de quitação, para endereço de correio eletrónico fornecido pelo utilizador, desmaterializando totalmente este processo;
- e. Equipamentos, dispositivos ou aplicações que permitam realizar automaticamente a transmissão eletrónica de dados em tempo real à Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), contendo toda a informação necessária para efeitos fiscais;
- f. Desenvolvimento de plataforma(s) eletrónica(s) ou de aplicações para dispositivos móveis, que permitam a procura de transporte em táxi com base na lo-

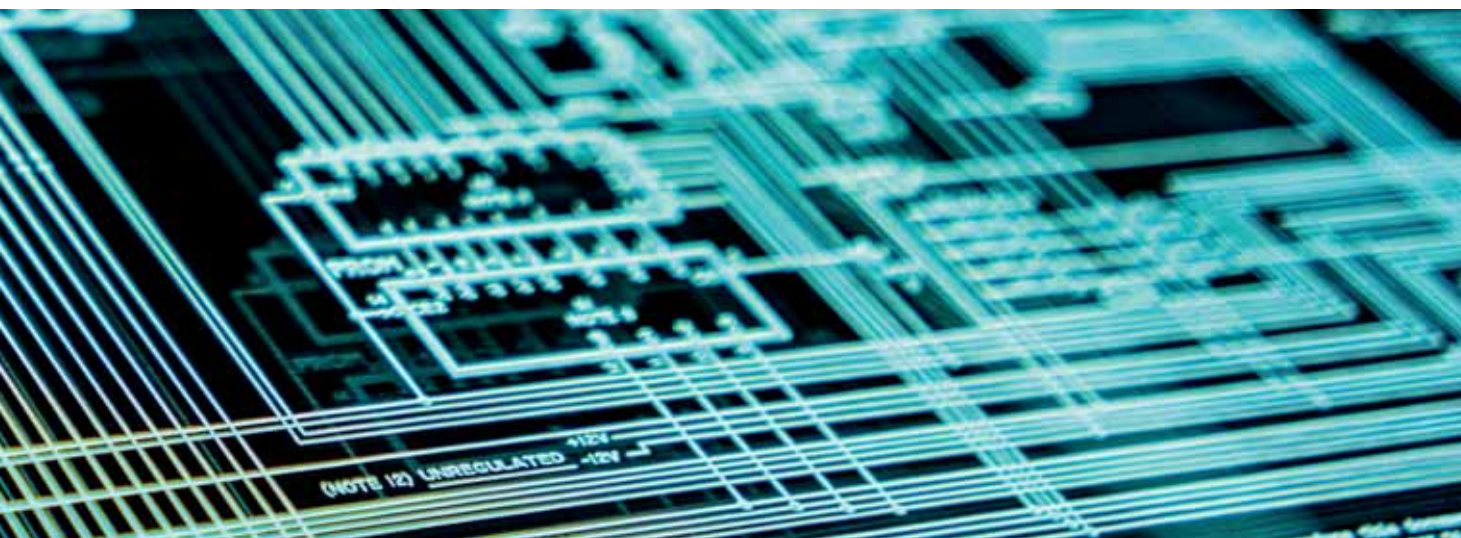
calização de veículos e de utilizadores, podendo incluir estudos de previsão da procura e da oferta, ações de promoção ou de divulgação e ações de formação dirigidas aos profissionais do sector, estritamente no âmbito da implementação de novos serviços digitais;

g. Desenvolvimento de soluções tecnológicas que visem especificamente a integração do serviço de táxi em cadeias de transporte público e de *“MaaS – Mobility as a Service”*.

CANDIDATURAS

Apenas são admissíveis candidaturas que se enquadrem nas tipologias de ação indicadas e que, na totalidade, se contenham no espaço ou território de intervenção da entidade beneficiária. Não são admitidas candidaturas que não forem formalizadas nos termos e prazos indicados. A entidade gestora do Fundo para o Serviço Público de Transportes pode deliberar a não admissão das candidaturas, caso considere que não estão devidamente instruídas ou que a viabilidade e eficácia das soluções previstas não está demonstrada. Podem submeter candidaturas as seguintes entidades:

- Operadores de serviços de transporte em táxi, devidamente habilitados com alvará para o exercício da atividade, para ações enquadradas nas tipologias A, B, C, D e E;



- Associações de operadores ou empresas de transporte em táxi de âmbito regional ou nacional, para ações enquadradas na tipologia F e G.

Os beneficiários devem cumprir todas as condições gerais e específicas de elegibilidade, designadamente ter a situação tributária e contributiva regularizada perante a administração fiscal e a segurança social. O âmbito geográfico de elegibilidade é o território nacional do continente.

O prazo para a receção de candidaturas vigora até ao limite da dotação financeira ou até às 18h00 horas do dia 30 de setembro de 2021.

As candidaturas são submetidas através do formulário de candidatura especificamente disponibilizado para o efeito, são acompanhadas dos documentos e enviadas para o endereço fundodetransportes@imt-ip.pt, nos termos referidos no formulário de candidatura.

A informação a prestar, relativa ao beneficiário, é a seguinte: Certidão de Registo Comercial ou código de acesso à certidão permanente; Identificação dos representantes da sociedade, operador ou associação, com poderes para a obrigar; Certidão de não dívida do beneficiário perante a Autoridade Tributária e Aduaneira válida; Certidão de não dívida do beneficiário perante a Segurança Social válida; Alvará emitido pelo IMT para atividade de transporte de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros, quando aplicável.

A informação a prestar, relativa **à ação**, é a seguinte: Memória Descritiva e Justificativa, para ações enquadradas nas tipologias F e G; Condicionamentos existentes; Des-

pesas já realizadas e custos totais previstos; Estado à data da candidatura; Comparticipação solicitada ao Fundo de Transportes; Prazos de execução, física e financeira.

O formulário de candidatura pode especificar outros documentos ou informações que se mostrem necessários à plena confirmação das condições de elegibilidade.

ATRIBUIÇÃO DO INCENTIVO

Para as ações das tipologias **A, B, C, D e E**, o reconhecimento do direito ao incentivo é efetuado por deliberação da entidade gestora do Fundo, em função da ordem de submissão da candidatura, sendo o beneficiário notificado por correio eletrónico.

Para as ações das tipologias **F e G**, o reconhecimento do direito ao incentivo é efetuado por deliberação da entidade gestora do Fundo na sequência de avaliação efetuada com base nos seguintes critérios de avaliação: Pertinência e utilidade; Mérito Sectorial; Mérito socioeconómico. A memória descritiva e justificativa da ação, solicitada no formulário de candidatura, deverá fornecer todos os elementos necessários à avaliação.

"O reconhecimento do direito ao incentivo é sempre condicionado à verificação física e documental do cumprimento das condições de elegibilidade e admissibilidade" e "caso a dotação atribuída se esgote, não é efetuado o reconhecimento do direito ao incentivo", sendo o valor do incentivo fixado (taxa de comparticipação máxima) em 50% das despesas elegíveis, e, por entidade beneficiária, num máximo de 100 mil euros.

Caso a dotação financeira atribuída ao Aviso se esgote não é efetuado o reconhecimento do direito ao incentivo.

DESPESAS ELEGÍVEIS

Para a fixação do valor do incentivo apenas são elegíveis as despesas incorridas ou pagas com data posterior a 1 de janeiro de 2021, respeitantes ao desenvolvimento de ações enquadradas nas tipologias definidas, realizadas até 30 de novembro de 2021. No âmbito do presente Aviso não são elegíveis as seguintes despesas: Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA); Custos internos com pessoal, equipamentos e encargos gerais ou outros; Que não sejam exclusivamente decorrentes da ação aprovada.

PAGAMENTO AO BENEFICIÁRIO

O pagamento do incentivo é efetuado por transferência bancária para conta do beneficiário, em conformidade com os procedimentos de execução de despesas públicas. A autorização de pagamento será efetuada depois de verificada, *in loco*, a conformidade física e documental das condições fixadas no Aviso, no Formulário de Candidatura e na Deliberação de Aprovação de Financiamento, bem como a operacionalidade dos equipamentos.

ESCLARECIMENTOS

Os pedidos de informação, de esclarecimento ou o envio de informação ou documentação complementar, são dirigidos para fundodetransportes@imt-ip.pt.

A Federação reuniu internamente, entre os seus Órgãos Sociais e os empresários do Táxi, para analisar e avaliar as características e requisitos deste Apoio e encontra-se disponível para ajudar os seus associados nas suas Delegações no Porto, Coimbra e Faro e na Sede, em Lisboa.

A PARTIR DE 14 DE JUNHO

PERMITIDA OCUPAÇÃO MÁXIMA DOS BANCOS TRASEIROS DE TÁXIS

A partir de 14 de junho a lotação dos táxis passará a ficar limitada aos bancos traseiros, que podem ser ocupados na totalidade.

Na conferência de imprensa realizada após a reunião semanal do Conselho de Ministros, no dia de 2 de junho, em Lisboa, o primeiro-ministro António Costa, havia anunciado, no âmbito do novo plano de desconfinamento, que os transportes públicos do continente só com lugares sentados deixariam de ter limitações de ocupação a partir do dia 14 e os restantes em 28 de junho.

No comunicado do Conselho de Ministros foi referido que, a partir daquela data, nos táxis, a lotação “será limitada aos bancos traseiros”, com os bancos dianteiros reservados para o motorista. Até junho, os táxis apenas podiam circular com a ocupação máxima de dois terços da lotação.

Na segunda fase do desconfinamento, a partir de 28 de junho e até ao final de agosto, os transportes públicos irão operar sem restrições de lotação, exceto as normais previstas para o seu funcionamento.

Mantém-se a obrigatoriedade para os passageiros de usar máscaras ou viseiras, prevendo-se coimas entre 120 e 350 euros em caso de incumprimento. A distância de segurança sanitária é também recomendada.



USUFRUA DOS SEUS DIREITOS CUMPRINDO OS SEUS DEVERES

MANTENHA A SUA QUOTA FPT ATUALIZADA

CANDIDATURAS DECORRERAM ENTRE 19 E 31 DE MAIO

APOIOS E INCENTIVOS ÀS EMPRESAS



Com a publicação da Portaria n.º 102-A/2021, de 14 de maio, foram disponibilizados apoios ou incentivos para suceder ao *lay-off* simplificado e ao apoio à retoma progressiva e cujos beneficiários foram as entidades empregadoras com sede no território continente. Estes apoios só tiveram aplicação após cessado o *lay-off* simplificado ou a retoma progressiva ou o *lay-off* do Código do Trabalho. Os dois apoios disponibilizados não eram cumulativos, simultânea ou sequencialmente, entre si, nem com o *lay-off* simplificado, nem com o apoio à retoma progressiva, nem com o *lay-off* do Código Trabalho. As candidaturas puderam ser apresentadas na plataforma do IEF, IP entre os dias 19 e 31 de maio último.

INCENTIVO À NORMALIZAÇÃO DA ATIVIDADE EMPRESARIAL

No incentivo à normalização da atividade empresarial, beneficiaram os empregadores que durante o primeiro trimestre de 2021 tenham recorrido ao *lay-off* simplificado, ou ao apoio à retoma progressiva, tendo direito a um incentivo extraordinário à normalização da atividade empresaria-

rial, concedido por trabalhador abrangido, e no seguinte valor:

1) se requerido até 31 de maio de 2021, no valor de 2x RMMG (2 x € 665 = 1.330,00), pago em duas prestações, ao longo de seis meses, a primeira prestação no prazo de 10 dias úteis após a comunicação da data de aprovação e a segunda no prazo de seis meses a contar da data de comunicação da aprovação do pedido;

2) se requerido em data posterior a 31 de maio 2021 e até 31 de agosto de 2021, no valor de 1RMMG, pago de uma só vez, correspondente ao período de três meses, no prazo de 10 dias úteis após a comunicação da data de aprovação do pedido.

O número de trabalhadores abrangidos foi aferido por referência ao mês civil anterior ao da apresentação do requerimento e teve como limite o número máximo de trabalhadores abrangidos por aqueles apoios (*lay-off* ou retoma progressiva) nos últimos 30 dias consecutivos da sua aplicação, e desde que estes trabalhadores tivessem estado abrangidos em 2021, até 14 de maio, por esses apoios, por período igual ou superior a 30 dias.

Ao incentivo das 2xRMMG acresceu o di-

reito à dispensa parcial de 50% do pagamento das contribuições para a Segurança Social a cargo da entidade empregadora relativamente aos trabalhadores abrangidos, durante os primeiros dois meses do período da concessão do incentivo a contar do mês seguinte à data do pagamento da primeira prestação.

Este apoio impôs ao empregador o dever de, entre outros:

- Não fazer cessar, nem iniciar os procedimentos, por extinção de posto de trabalho, despedimento coletivo ou por inadaptação, contratos de trabalho, fosse durante o período de concessão do apoio (seis meses ou três meses), fosse nos 90 dias seguintes;
- Manter o nível de emprego observado no mês anterior ao da candidatura durante o período de concessão do apoio (seis meses ou três meses) e nos 90 dias seguintes, não contando para este efeito as cessações por caducidade, despedimento com justa causa e denúncia pelo trabalhador, ou a transmissão de estabelecimento com assunção pelo adquirente dos contratos de trabalho;
- Manter as situações contributiva e tri-

butária regularizadas perante a SS e a AT durante todo o período de concessão (seis meses ou três meses).

Os empregadores que beneficiaram deste incentivo não puderam requerer, sequencialmente, o apoio à retoma progressiva exceto por desistência, até ao final de três meses, do incentivo, requerendo subsequentemente o apoio da retoma progressiva, sem necessidade de devolver os montantes já recebidos, mas tendo, neste caso, apenas direito ao valor máximo de 1 RMMG por trabalhador e à dispensa parcial de 50% das contribuições da SS durante os primeiros dois meses do incentivo.

APOIO SIMPLIFICADO PARA MICRO-EMPRESAS À MANUTENÇÃO DOS POSTOS DE TRABALHO

Este apoio aplicou-se exclusivamente às micro-empresas (menos de 10 trabalhadores) que:

- i. se encontrassem em situação de crise empresarial (quebra de faturação igual ou superior a 25% no mês anterior ao

do pedido, por referência ao mês homólogo do ano anterior, de 2019 ou à média mensal dos seis meses);

- ii. tivessem beneficiado em 2020 de um dos apoios, *lay-off* simplificado ou do apoio da retoma progressiva;
- iii. não tivessem beneficiado do *lay-off* simplificado nem da retoma progressiva, no primeiro trimestre de 2021, tendo direito a um apoio financeiro à manutenção dos postos de trabalho no valor de duas RMMG ($2 \times \text{€ } 665 = 1.330,00$) por trabalhador abrangido por aqueles apoios, pago de forma faseada ao longo de seis meses.

O número de trabalhadores abrangidos foi aferido por referência ao mês civil anterior ao da apresentação do requerimento e teve como limite o número de trabalhadores abrangidos por aqueles apoios nos últimos 30 dias consecutivos da sua aplicação. Este apoio simplificado impôs aos empregadores os deveres de, entre outros: não fazer cessar, por extinção de posto de trabalho, despedimento coletivo ou por

inadaptação, contratos de trabalho, durante o período de seis meses de aplicação da medida ou nos 90 dias seguintes; a manter o nível de emprego observado no mês da candidatura durante o período de concessão do apoio (seis meses) e nos 90 dias seguintes; e a manter a situação contributiva e tributária regularizadas perante a SS e a AT.

As micro-empresas que:

- 1) durante o primeiro semestre de 2021 tenham beneficiado do apoio simplificado;
- 2) que no mês de junho de 2021 se mantenham em situação de crise empresarial;
- e que 3) em 2021 não tenham beneficiado do apoio extraordinário à manutenção do contrato de trabalho – *lay-off* simplificado – ou do apoio à retoma progressiva, podem requerer, mediante formulário acompanhado de declaração da empresa e do contabilista certificado que ateste a situação de crise empresarial a essa data, autorização de consulta ou certidão da AT e SS de não dívida, bem como de aditamento ao termo de aceitação, segundo modelo disponibilizado, uma RMNG adicional entre julho e setembro de 2021, pago de uma só vez.

OE 2021

TRIBUTAÇÃO DE VEÍCULOS HÍBRIDOS E DE VEÍCULOS USADOS



O Orçamento do Estado para 2021, no âmbito da tributação automóvel, inclui alterações relativamente à tributação autónoma de veículos híbridos, ao ISV que lhes é aplicável, e ainda à tributação de veículos usados, caso em que a componente ambiental que integra a fórmula de cálculo do ISV

passa a aplicar-se no respetivo cálculo para importados da União Europeia.

TRIBUTAÇÃO AUTÓNOMA DE VEÍCULOS HÍBRIDOS

Por proposta de alteração ao OE 2021, da autoria do PAN, estabeleceu-se que, no

caso de viaturas ligeiras de passageiros híbridas *plug-in*, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 quilómetros e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km, as taxas de tributação autónoma em IRC sejam as seguintes:

- 5% no caso de viaturas com custo de aquisição inferior a 27.500,00 euros;
- 10% no caso de viaturas com custo de aquisição entre 27.500,00 euros e 35.000,00 euros;
- 17,5% no caso de viaturas com custo de aquisição superior a 35.000,00 euros;

A versão em vigor em 2020 da norma aplica-se a todas as viaturas ligeiras de passageiros híbridas *plug-in*.

TRIBUTAÇÃO AUTOMÓVEL DE HÍBRIDOS

Foi também aprovada uma alteração à norma relativa às taxas intermédias de ISV. Estabelece então que se aplica a taxa intermédia:

- de 60%., aos automóveis ligeiros de passageiros que se apresentem equipados com motores híbridos, preparados para o consumo, no seu sistema de propulsão, quer de energia elétrica ou solar, quer de gasolina ou de gasóleo, desde que apresentem uma autonomia em modo elétrico superior a 50 quilómetros e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km;
- de 25%., aos automóveis ligeiros de passageiros equipados com motores híbridos

dos *plug-in*, cuja bateria possa ser carregada através de ligação à rede elétrica e que tenham uma autonomia mínima, no modo elétrico, de 50 quilómetros e emissões oficiais inferiores a 50 gCO₂/km.

TRIBUTAÇÃO AUTOMÓVEL DE VEÍCULOS IMPORTADOS

Aprovada foi também a proposta de alteração do PS quanto à norma do CISV, que estabelece as taxas aplicáveis a veículos usados. A componente ambiental que integra a fórmula de cálculo do ISV passa assim a integrar o cálculo do imposto a aplicar aos veículos usados importados da União Europeia, significando que o imposto aplicável a estes veículos vai baixar. A

medida poderá resolver o diferendo entre Portugal e a Comissão Europeia, que deu origem a vários processos nos tribunais e no Centro de Arbitragem Administrativa (CAAD), em que a Administração Tributária e Aduaneira perdeu várias vezes.

A legislação em vigor em 2020 estabeleceu que apenas a componente cilindrada é desvalorizada em função da idade do veículo, no cálculo do ISV dos carros usados importados.

A proposta de alteração ao CISV estabeleceu ainda que é dispensada a fixação anual da média de idades dos veículos abatidos nos últimos três anos, por despacho do membro do Governo responsável pela área das Finanças, a qual passa a ser divulgada oficiosamente pela AT.

A PARTIR DE 2022

SISTEMAS DE SEGURANÇA OBRIGATÓRIOS

De acordo com uma decisão da Comissão Europeia, no âmbito da estratégia para a redução da sinistralidade rodoviária, dentro de um ano, todos os modelos novos têm de fornecer, de série, os dispositivos de última geração que compõem o sistema de assistência à condução ADAS (*Advanced Driver Assistance Systems*). Serão oito os sistemas de segurança que vão passar a integrar a lista de equipamentos de série nos automóveis na Europa, a partir de 2022.

O Parlamento Europeu realizou um estudo em que se salienta que a introdução destes sistemas poderá permitir evitar até 25 mil mortes nas estradas e mais de 140 mil feridos graves, vítimas de acidentes de viação, na Europa. Estima-se, por exemplo, que o sistema de travagem automática de emergência, necessário para ter cinco estrelas nos testes de segurança do EuroNCAP, deverá reduzir as colisões em 38 por cento.

Os equipamentos de segurança, que já estão disponíveis em vários modelos atualmente comercializados, de série ou como extras pagos, passam assim a ser obrigatórios.

Em 2022, durante a primeira etapa deste plano, entram faseadamente os oito sistemas:

- Controlo de Velocidade Adaptativo (ACC), que permite regular e fixar uma



velocidade de cruzeiro, circulando sem que o condutor precise usar o acelerador. O sistema trava assim que deteta um obstáculo e retoma, de forma autónoma, a velocidade programada.

- Câmara traseira, com deteção de trânsito cruzado, que avisa para a aproximação de veículos durante a manobra de marcha-atrás, sem visibilidade para um dos sentidos da estrada.
- Pré-instalação de alcoolímetro bloqueador de ignição, que não permite o arranque do veículo se o condutor

apresentar elevada taxa de álcool no sangue.

- Sistema de Deteção de Fadiga e de Distração, que, consoante o tempo de viagem, emite um alerta ao condutor para este realizar um intervalo na condução.
- Sistema de travagem de emergência (AEB), que reduz a velocidade ou trava por completo, imobilizando a viatura, caso o falhe o abrandamento em relação ao carro da frente.
- Alerta de saída da Faixa de Rodagem (LDW), que dispara um alerta sonoro,

luminoso ou vibratório, que alerta que o veículo está a sair da faixa de rodagem.

- Caixa negra, que regista dados do automóvel e da estrada para consulta em caso de acidente.
- Alerta de cinto de segurança nos lugares traseiros.

Com a disponibilização de série destes dispositivos e sistemas inovadores, a segurança rodoviária poderá assim deixar de ser um extra pago nos automóveis.

ACORDO DE PARALISAÇÃO APS/FPT 2021

A Federação Portuguesa do Táxi divulga a tabela do Acordo de Paralisação que firmou com Associação Portuguesa de Seguros (APS) para o ano de 2021.

Os valores indicados vigoram de 1 de março de 2021 a 28 de fevereiro de 2022.

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)	€ 65,01 / dia	€ 110,61 / dia
Isento distintivo e cor padrão	€ 61,34 / dia	€ 110,14 / dia
Turismo	€ 78,51 / dia	€ 116,29 / dia



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

**STAND
 E VENDA
 DE PEÇAS
 MERCEDES**



RENAULT
Passion for life

Renault MEGANE GRAND COUPÉ

A escolha do cliente depende da sua.



Consumos em ciclo misto, WLTP (l/100km): 4,8 a 5,1. Emissões CO2 (g/km): 127 a 135.

FUNDO PARA O SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTES

AVISO PARA APOIO

À DESCARBONIZAÇÃO DA FROTA DE TÁXIS

Em 31 de março último, foi publicado o aviso para apoio à descarbonização da frota de táxis. O prazo de submissão de candidaturas decorre até ao limite da dotação financeira ou até 30 de setembro de 2021.

O Aviso n.º 1/2021 – Apoio à descarbonização do Sector do Táxi e respetivo Formulário de Candidatura foram publicados em 31 de março deste ano, no âmbito do Fundo para o Serviço Público de Transportes, aprovado pela Portaria n.º 359-A/2017, de 20 de novembro.

O Fundo, “além de contribuir financeiramente para o funcionamento regular das autoridades de transportes - definidas pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho com as alterações introduzidas pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, e pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, apoia 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 objetivo do Aviso prende-se com o estabelecimento das “tipologias de ação elegíveis e as condições de admissibilidade, prazos e método de seleção, a aplicar” naquele procedimento de apoio.

As ações elegíveis são das seguintes tipologias:

- Aquisição de veículos 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, I. P. (IMT, I. P.), 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, afetos à utilização de serviços de transporte em táxi.

REGRAS GERAIS

Das regras gerais consta que o apoio financeiro pela aquisição de veículos novos 100% elétricos, com primeiro registo realizado após 1 de janeiro de 2021 (sem nome do beneficiário, sem prejuízo do disposto no ponto 8.2.a) é de 5.000,00 euros. No âmbito do aviso apenas pode ser concedido apoio ao máximo de 10 táxis por beneficiário.

O beneficiário de apoio pela aquisição de um veículo elétrico para serviço de táxi, que proceda simultaneamente ao abate de um veículo com licença para serviço de táxi nos últimos três anos e que tenha percorrido pelo menos 20 mil quilómetros no último ano (distância a apurar pelo IMT I.P.), pode beneficiar de um apoio adicional atribuído de acordo com o quadro seguinte: se a idade do veículo a abater for superior a 10 anos, o apoio é de

2.500,00 euros; se for superior a 12 anos, o apoio é de 5.000,00 euros.

O apoio à aquisição de equipamentos para carregamento elétrico para veículos de táxi é participado em 100% da despesa efetivamente suportada até ao máximo de 1.000,00 euros por beneficiário.

O apoio à instalação de postos de carregamento elétrico para veículos de táxi é participado em 100% da despesa efetivamente suportada até ao máximo de 5.000,00 euros por beneficiário.

O âmbito geográfico de elegibilidade deste apoio é o território nacional do continente.

ENTIDADES BENEFICIÁRIAS

Para a aquisição de um veículo elétrico para serviço de táxi, para abate de um veículo com licença para serviço de táxi e para aquisição de equipamentos para carregamento elétrico, são elegíveis as empresas habilitadas com alvará para o exercício da atividade de transportes em táxi.

Para a instalação de postos de carregamento elétrico, são elegíveis os municípios e as associações empresariais do Sector do Táxi.



APRESENTAÇÃO DE CANDIDATURAS

A apresentação de candidaturas é efetuada através do Formulário que também foi publicado no site do IMT.

O período para a receção de candidaturas vigora até ao limite da dotação financeira ou até às 18h00 horas do dia 30 de setembro de 2021. A dotação financeira do apoio é de 200 mil euros e é referido que *“este montante pode alterado por decisão do membro do Governo responsável pela supervisão do Fundo de Transportes, tendo em conta a procura verificada e as disponibilidades orçamentais do Fundo de Transportes”*.

As candidaturas devem ser remetidas para o endereço fundodetransportes@imt-ip.pt e não serão admitidas as candidaturas que não forem formalizadas em conformidade com os termos e prazos indicados neste Aviso e no formulário de candidatura.

DOCUMENTOS A APRESENTAR

Os documentos a apresentar, relativos ao beneficiário, são: Certidão de Registo Comercial ou código de acesso à certidão permanente; Identificação dos representantes

da sociedade com poderes para a obrigar; Certidão de não dívida do beneficiário perante a Autoridade Tributária e Aduaneira válida; Certidão de não dívida do beneficiário perante a Segurança Social válida; Alvará emitido pelo IMT para atividade de transporte de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros (transporte em táxi).

Os documentos a apresentar, relativos ao veículo elétrico, são: Fatura de aquisição do veículo 100% elétrico, em que conste o número de chassis, com data posterior a 1 de janeiro de 2021 (exceto se respeitar a uma das seguintes situações: candidatura devidamente instruída submetida em 2020, em que o pagamento do incentivo não se realizou por causas sanadas no corrente ano; fatura de aquisição posterior a 1 de outubro de 2020, desde que não candidatada no Aviso de 2020); Comprovativo de primeira matrícula a favor do beneficiário; Licença emitida pelo município para a atividade de táxi com averbamento do veículo em questão.

Os documentos a apresentar, relativos ao veículo a abater, são: Comprovativo de matrícula a favor do beneficiário (DUC); Licen-

ça municipal para a atividade de táxi com averbamento do veículo a abater há mais de três anos; Relatórios das três últimas inspeções técnicas periódicas realizadas com o veículo a abater; Comprovativo de abate do veículo por centro autorizado; Comprovativo de matrícula cancelada junto do IMT. Os documentos a apresentar, relativos aos postos ou equipamentos de carregamento, são: Faturas de aquisição e de instalação do posto ou equipamentos de carregamento, em nome do beneficiário e com data posterior a 1 de janeiro de 2021, exceto se respeitarem a uma das seguintes situações: candidatura devidamente instruída submetida em 2020, em que o pagamento do incentivo não se realizou por causas sanadas no corrente ano; faturas de aquisição posteriores a 1 de outubro de 2020, desde que não candidatas no Aviso de 2020.

O Formulário de Candidatura pode especificar outros documentos que se mostrem necessários à plena confirmação das condições de elegibilidade.

DECISÃO E ATRIBUIÇÃO

O reconhecimento do direito ao incentivo é efetuado por deliberação da entidade gestora do Fundo para o Serviço Público de Transportes (IMT, IP), em função da ordem de submissão do formulário de candidatura. As deliberações de reconhecimento do direito ao incentivo são notificadas aos beneficiários por correio eletrónico. Caso a dotação atribuída se esgote, não é efetuado o reconhecimento do direito ao incentivo.

O pagamento do incentivo é efetuado por transferência bancária para conta do beneficiário, em conformidade com os procedimentos de execução de despesas públicas, depois de realizada a verificação física e documental de todas as condições fixadas no Aviso e no Formulário de Candidatura.

Outros esclarecimentos, pedidos de informação, ou o envio de informação ou documentação complementar, devem ser dirigidos para fundodetransportes@imt-ip.pt.

ENTENDIMENTO DA AUTORIDADE PARA AS CONDIÇÕES DO TRABALHO

MOTORISTAS TVDE “MUITO DIFICILMENTE” SÃO TRABALHADORES INDEPENDENTES



A Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) entende que “muito dificilmente” os motoristas das plataformas Uber, Bolt e Free Now podem ser considerados como trabalhadores independentes, assim como a sua atividade de empresário em nome individual, à luz das leis laborais. A posição foi afirmada pela inspectora-geral da ACT, Fernanda Campos, durante uma audição parlamentar realizada em 11 de maio.

A responsável máxima da ACT foi chamada pelo Bloco de Esquerda ao Parlamento para abordar a fiscalização que é feita ao cumprimento da chamada Lei Uber, o regime da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE).

“Muito dificilmente a atividade de trabalho de motorista TVDE pode ser titulada por um contrato de prestação de serviços, dada a sua integração numa organização determinada por outrem, à qual, clarifica-se, são aplicadas as regras de presunção de laboralidade previstas no Código do Trabalho”, considerou Fernanda Campos.

Salientando que o regime TVDE não regula matérias laborais, a responsável referiu que, para a entidade que fiscaliza, o que é válido é o conjunto das regras do Código do Trabalho, que determinam quando deve presumir-se que há uma relação de trabalho subordinada, admitindo dificuldades em

fazer cumprir plenamente a lei. *“Sem dúvidas que para estes trabalhadores e para as entidades administrativas há aqui um acréscimo de dificuldade inicial própria de uma certa desmaterialização da entidade empregadora, e da sua dificuldade em localizar os próprios trabalhadores”,* acrescentou.

“A ACT não dispõe de dados desagregados por sector de atividade, pelo que os dados divulgados incluem também a atividade da ACT no sector de TVDE, mas não só”, esclareceu a Autoridade, uma vez que não possui dados relativos apenas às ações de fiscalização no sector TVDE.

A ACT é uma das entidades responsáveis por fiscalizar as TVDE e o seu regime, que está em vigor desde final de 2018, e que deverá ser avaliado e revisto ainda este ano, enquanto o Governo fala em regular o trabalho das plataformas digitais. O Executivo pretende, após terminada a discussão com os parceiros sociais, e já no final de 2022, entregar propostas legislativas no Parlamento, segundo o calendário de reformas inscritas no Plano de Recuperação e Resiliência que foi entregue à Comissão Europeia.

A discussão decorre numa fase em que se sucedem decisões judiciais que reconhecem vínculos de trabalho entre motoristas e plataformas de transportes, como ocorreu recentemente no Reino Unido, por exemplo. O regime de TVDE não prevê a relação direta de trabalho entre os motoristas TVDE

e as plataformas, criando a figura do operador de TVDE, para efeitos da presunção da relação de trabalho, tentando assim escapar às responsabilidades sociais para com quem assegura a execução dos serviços de transporte TVDE.

Em casos remetidos ao Ministério Público pela ACT e que incluem situações de motoristas de TVDE, como indicou Fernanda Campos, ainda não há notícia de decisões. A responsável esclarece que *“daquilo que foi comunicado aos tribunais, não temos ainda decisões que nos possam dar com maior fiabilidade feedback sobre a nossa própria atuação”.*

Segundo a Inspetora-geral, a existência de falsas prestações de serviços e também o incumprimento dos tempos de trabalho e períodos de descanso constituem as duas principais situações fiscalizadas pela ACT.

Na audição, Fernanda Campos aludiu também ao problema das tarifas, cujos limites mínimos e máximos são determinados pelas plataformas digitais, com a chamada *“tarifa dinâmica”.*

Na audição, a inspectora-geral da ACT reconheceu a necessidade de *“uma maior clarificação e densificação”* da lei, tendo em conta as decisões tomadas noutros Estados-membros da União Europeia, e acompanhando a evolução tecnológica, independentemente do *“ritmo das plataformas”.*

DOCUMENTO ÚNICO AUTOMÓVEL

Apesar de não ser obrigatório, o Livrete antigo pode ser substituído pelo novo Documento Único Automóvel (DUA), que tem as dimensões de um cartão multibanco ou do Cartão de Cidadão.

O Documento Único Automóvel foi alvo de renovação no ano passado, tornando-se mais portátil e resistente, pois cabe nas carteiras mais pequenas e é feito de material menos perecível e deteriorável.

O Livrete, que antes acompanhava o Título de Registo de Propriedade, ambos com as mesmas dimensões, e a antiga versão do DUA eram anteriormente documentos em papel que se dobravam em três partes.

O novo formato do DUA integra um elemento de leitura ótica, o código “UniQode”. Há três formas de substituir o Documento Único Automóvel.

A primeira modalidade, considerada mais simples, é através da internet, no site “Automóvel Online”. Após acesso ao site, é ne-



cessário autenticar com o Cartão de Cidadão e fazer o pedido, não sendo necessário preencher o Requerimento de Registo Automóvel.

Outra modalidade possível é o pedido de substituição ou segunda via do DUA através do correio, enviando o pedido para qualquer Registo Automóvel.

A terceira possibilidade é pedir a substituição do DUA presencialmente, num balcão do Instituto dos Registos e do Notariado, I. P. (IRN, IP) ou numa Loja do Cidadão.

O custo a pagar pela substituição ou segunda via do DUA, pela internet ou presencialmente num balcão do IRN ou numa Loja de Cidadão, é de 30,00 euros.

ESCLARECIMENTO SOBRE EMISSÃO DE FATURAS

A FPT, através do seu Gabinete Jurídico, sublinha que a emissão de faturas no termo do serviço de transporte em táxi é obrigatória. Mesmo quando o passageiro prescinde da impressão da fatura em papel, a mesma é emitida e deve prontamente ser remetida à Autoridade Tributária.

A emissão da fatura pode dispensar a impressão em formato físico, pois este documento é sempre emitido em formato digital para ser integrado na contabilidade de cada empresário.



Segundo o Gabinete Jurídico da FPT, efetivamente é obrigatório manter em suporte documental e em papel, as faturas emitidas na prestação de serviços, ao abrigo da obrigação da conservação dos documentos contabilísticos e fiscais, sendo as faturas emitidas esse tipo de documentos.

Não sendo a fatura impressa de imediato, tem que ser garantido que, em caso de fiscalização, será possível comprovar a emissão das faturas anteriores, ainda que não impressas.

DÍSTICO “PROIBIDO FUMAR”

Na sequência de abordagem das autoridades aos táxis sobre o dístico autocolante “Proibido Fumar”, referindo que, por alteração legislativa, o dito autocolante está desatualizado, a Federação informa, após consulta do seu Gabinete Jurídico que “o autocolante está correto, corresponde ao modelo

Anexo A da lei, inclui o traço, a legenda e a cruz a branco, identifica a lei em vigor e contém o montante da coima máxima aplicável. A lei em vigor é a Lei 37/2007, apesar de já ter tido alterações pela Lei 109/2015 e Lei 63/2017, sendo a lei base a mesma.”

O parecer jurídico vai ser encaminhado pela



FPT para as autoridades competentes para esclarecimento e sensibilização

IMT LEVANTOU 574 AUTOS DE NOTÍCIA A TVDE



O Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) levantou 574 autos às plataformas eletrónicas de TVDE, nos últimos dois anos e meio de vigência da lei que as regula.

As “tipologias muito diferenciadas” das infrações que estiveram na origem dos autos relacionam-se com a prestação fora de serviço da plataforma eletrónica, condução por motoristas estranhos à plataforma e utilização de veículos não inscritos na plataforma eletrónica.

A informação foi divulgada pelo presidente do IMT, Eduardo Feio, numa audição na Comissão Parlamentar de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação, através de videoconferência, por requerimento do Bloco de Esquerda, a propósito da falta de fiscalização da Lei n.º 45/2018, que regula o sector

do Transporte Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados (TVDE).

Segundo o presidente do IMT, foram ainda detetadas faltas de inspeção periódica daqueles veículos (que deve ser anual, como prevê a Lei 45/2018), assim como alguns veículos que circulam sem a identificação TVDE ou mesmo com publicidade no interior, o que é proibido. Segundo Eduardo Feio, os autos “estão a decorrer, alguns com primeiras notificações, outros em contencioso”.

Ainda de acordo com o presidente, a fiscalização, da qual o organismo é também co-responsável, “é uma dimensão importante para a manutenção do sector, para funcionar como um mercado”. Para Eduardo Feio, é essencial a fiscalização à formação e certificação dos profissionais “não só para a

prestação de serviço, mas também para a segurança rodoviária”, adiantando que o organismo recebeu “algumas reclamações” e fez “algumas fiscalizações com consequências”. “Originaram participações ao Ministério Público em algumas situações”, frisou.

Foi também explicado aos deputados que o IMT já está a preparar a avaliação da implementação do regime TVDE, obrigatória durante os três anos de vigência da Lei, acrescentando-se que o relatório deverá ser entregue, “no final de Novembro, à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes”.

O IMT está atento à escala global, nomeadamente quanto à atividade das TVDE nos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento (OCDE) que já têm a respetiva legislação.

O Instituto licenciou nove operadores de plataformas TVDE, em dois anos e meio, tendo sido certificados 197 motoristas em 2018; 21.909 em 2019; 6.528 em 2020 e 630 em 2021. Em atividade estão 59 entidades formadoras, tendo desenvolvido 40 iniciativas de formação em 2018; 1.293 em 2019; 561 em 2020 e 48 em 2021. Foi referido ainda que em 2018 foram licenciados 932 operadores; 5.893 em 2019; 1.374 em 2020 e 109 este ano.

Ainda segundo o presidente do IMT, de um universo total de 28.876 motoristas certificados de TVDE, 2.105 eram igualmente detentores da licença de motorista de táxi.

TÁXI ELÉTRICO AUTÓNOMO ATÉ 2025

O futuro tecnológico avança na área da condução autónoma e várias marcas, como a Volkswagen, pretendem produzir carros elétricos com esse inovador sistema de condução autónoma. A marca tem planos para produzir táxis elétricos totalmente autónomos até 2025, destinados aos grandes centros urbanos.

A velhinha carrinha “pão de forma” ainda ocupa um lugar nobre nas memórias do Mundo e a marca revelou estar a testar o

sistema de condução autónoma da Argo AI, num protótipo de carrinhas *ID.Buzz* elétricas. A fabricante anunciou ainda, mais tarde, que está a preparar essas carrinhas para um Nível 4 de autonomia.

O objetivo é que, com este elevado nível de autonomia, a viatura possa circular sem intervenção do condutor que, no entanto, não pode descurar a atenção, pronto para assumir o controlo, se necessário, numa condução completamente autó-

noma limitada a determinados locais.

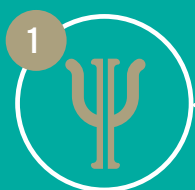
A Volkswagen já começou a testar o sistema da Argo AI em seis locais dos Estados Unidos da América, podendo eventualmente alargar a experiência para Munique e Pensilvânia, mais para o final do ano.

Como o sistema de condução autónoma está a ser desenvolvido para circular em áreas urbanas densamente povoadas, de complexa navegação, a marca está à procura de soluções deste futuro que já é quase presente.

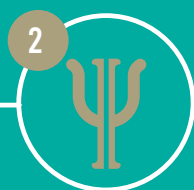
GAPA

GABINETE DE APOIO PSICOLÓGICO AO ASSOCIADO

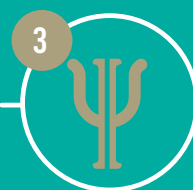
A Federação Portuguesa do Táxi disponibiliza um Gabinete de Apoio Psicológico ao Associado que presta serviços de aconselhamento psicológico e promoção de saúde individual.



Identifique se existe alguma situação que causa sofrimento e desconforto psicológicos.



Marque uma sessão, ainda que esteja inseguro e com dúvidas, dê pelo menos oportunidade a si mesmo para experimentar.



Tenha consciência que este é um caminho em conjunto, que implica envolvimento e compromisso no seu processo.

Por vezes, em alguns momentos da vida deparamo-nos com situações exigentes do ponto de vista pessoal, social/profissional que implicam também uma adaptação a novas realidades. Estas situações podem ser avaliadas como potenciadoras de contextos de stresse, insegurança e incerteza, sobretudo quando falha o apoio encontrado na rede de suporte social. Para fazer face a estas situações pode ser fundamental procurar apoio, com o objetivo de identificar problemáticas possibilitar mudanças de comportamento e promover desenvolvimento psicossocial e bem-estar geral.

Valências:

Apoio individualizado | Apoio a situações de crise | Orientação e aconselhamento psicológico | Ações de promoção da saúde e de hábitos e estilos de vida saudáveis.

A quem se destina?

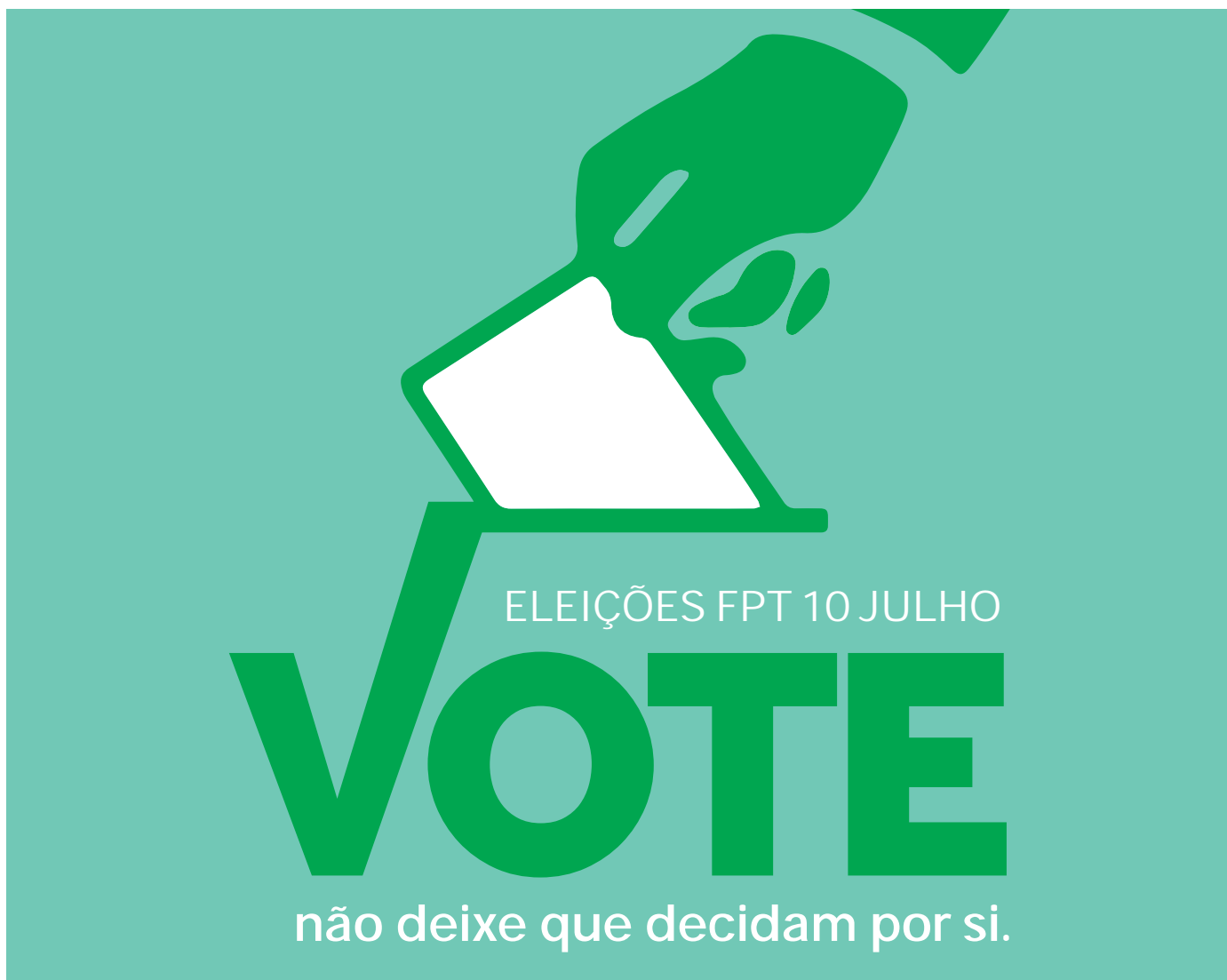
O GAPA destina-se a todos os associados afetos a FPT. Estando devidamente assegurada a confidencialidade em todos os processos.

O GAPA funciona nas instalações da FPT

Estrada Paço do Lumiar, Lote R-2, Loja A 1600-543 LISBOA
Telef.: 21 711 28 75 | Email: gapa@fptaxi.pt

EM 10 DE JULHO

ELEIÇÕES NA FPT — O TEU VOTO CONTA!



A Mesa da Assembleia-Geral da FPT, ao abrigo do disposto no artigo 13.º, n.º1, alínea c) dos Estatutos, divulgou a Convocatória para a Assembleia-Geral Eleitoral, a realizar no próximo dia 10 de julho, com início às 9h00 e termo às 18h00. Esta Assembleia-Geral Eleitoral tem como objetivo a eleição da Direção, do Conselho Fiscal e da Mesa da Assembleia-Geral e respetivos suplentes, para o quadriénio de 27 de julho de 2021 a 26 de julho de 2025.

A Secção de Voto funcionará na Sede, sita na Estrada do Paço do Lumiar, Lote R2 - Loja A, em Lisboa, entre as 9h00 e as 18h00.

Terminado, no dia 31 de maio, o prazo estipulado pelo Regulamento Eleitoral da FPT para apresentação de candidaturas às elei-

ções de 10 de julho, foi tornado público que apenas uma candidatura se apresentou junto do presidente da Mesa da Assembleia-Geral, ficando denominada como "Lista A", com o lema "*Juntar força, inovar na ação*" e tendo como mandatário Fernando Carneiro.

A FPT precisa da participação ativa dos seus associados no período eleitoral que se avizinha, para reforçar a sua ação junto de todos os Órgãos de Soberania e dos Organismos e Entidades Públicas e Privadas que regulam, fiscalizam e interagem com o Táxi.

O período de campanha eleitoral decorreu entre as 9h00 do dia 7 de junho e as 24h00 do dia 16 de junho de 2021.

Foram remetidas por correio a todos os associados, até ao dia 7 de junho, os docu-

mentos relativos à lista admitida e respetivo programa eleitoral, bem como o boletim de voto e o respetivo envelope destinado à votação por correspondência e ainda uma carta explicativa quanto à forma de votação. A cerimónia de Tomada de Posse dos novos Órgãos Sociais para o mandato do quadriénio 2021-2025 ocorrerá no próximo dia 5 de agosto, às 12h00, na Sede da Federação, em Lisboa.

De acordo com o Regulamento Eleitoral, a Táxi divulga a candidatura e o respetivo programa de ação, que é um documento orientador em permanente evolução, pelo que devem ser aditados todos os contributos que acrescentem valor e boa governança à FPT.

LISTA A

“JUNTAR FORÇA, INOVAR NA AÇÃO”

Mesa da Assembleia Geral

PRESIDENTE



Sócio 1829 - Lusangola - Táxis, Lda.
A pessoa designada:
Jorge Manuel Ramos Fernandes

4º VICE-PRESIDENTE



Sócio 2617 - Táxis Armando Ferreira, Lda.
A pessoa designada:
António Maria Graça Marques

VICE-PRESIDENTE



Sócio 1935 - Auto Táxis Ventura e Ventura, Lda.
A pessoa designada:
António Manuel Correia Ventura

1º SUPLENTE



Sócio 3 - Autocoope – Cooperativa de Táxis de Lisboa, CRL
A pessoa designada:
Andreia Filipa Pereira Bárrios

SECRETÁRIO



Sócio 3- Autocoope – Cooperativa de Táxis de Lisboa, CRL
A pessoa designada:
Manuel Paulo Almeida Rodrigues

2º SUPLENTE



Sócio 3691
A pessoa designada:
Licínio Teixeira da Silva

Direção

PRESIDENTE



Sócio 1935 - Auto Táxis Ventura e Ventura, Lda.
A pessoa designada:
Carlos Alberto Simões Ramos

Conselho Fiscal

PRESIDENTE



Sócio 21 - Volancoop, CRL.
A pessoa designada:
Jorge Humberto Parraça Espada

1º VICE-PRESIDENTE



Sócio 1893- Sociedade de Transportes em Táxis Abelheira, Lda.
A pessoa designada:
Ana Rita Marques da Silva

VOGAL



Sócio 1 - ATUG - Associação de Taxistas Unidos de Guimarães
A pessoa designada:
Domingos Garcia Peixoto de Freitas

2º VICE-PRESIDENTE



Sócio 1825
A pessoa designada:
Carlos Alberto Rodrigues Lima

VOGAL



Sócio 4010 - Faustitur - Táxis de Turismo, Lda
A pessoa designada:
Nuno Filipe Carrilho Cordas

3º VICE-PRESIDENTE



Sócio 3805- Romão Alves & Jorge Rodrigues, Lda.
A pessoa designada:
José Manuel Águas Romão Alves

SUPLENTE



Sócio 3788 - Maré da Vida- Transportes, Lda
A pessoa designada:
Nuno Filipe Amaral Seixas

PROGRAMA DE AÇÃO

Compromissos da Lista A para a transformação necessária, em três eixos de atuação



URGÊNCIAS PARA A RECUPERAÇÃO PÓS PANDEMIA

- Reforçar e prolongar os apoios financeiros: Dilatar no tempo os programas de ajuda Apoioar.pt, Retoma Progressiva de Atividade e Lay-off. Reforçar as suas dotações e desbloquear entraves burocráticos.
- Criar apoio específico à economia do táxi; Exigir resposta do Estado às especificidades da atividade com ajuda financeira por licença, a fundo perdido, e apoio de caixa à tesouraria das empresas com juros bonificados e dois anos de carência.
- Poder local: Apelar à manutenção e reforço dos apoios municipais para mitigar as dificuldades inerentes à pandemia.

QUALIFICAÇÃO E MODERNIZAÇÃO

- Formar para a qualidade: Qualidade e modernização do modelo de negócio fazem a distinção do serviço público. É urgente apostar na formação profissional em larga escala e em todas as funções hierárquicas.
- Qualificar a formação profissional: Reversão da estrutura dos cursos, redistribuir a carga horária pelos respetivos módulos. Reduzir a carga horária na formação contínua/renovação.

- Implementar a formação profissional; E-Learning Transmissão de conhecimento à distância, facilita a flexibilização de horários, fortalece a proximidade.
- Criação de contrato de trabalho específico para o táxi: Resposta para a desejada eliminação da informalidade laboral.
- Táxi na rede pública de transportes: Ser operador complementar dos transportes coletivos em determinados períodos e locais específicos.
- Integração tecnológica na rede de transportes públicos: Aceitar e disponibilizar tecnologia facilitadora de mobilidade. Expressão técnica: *"MaaS - Mobility as a Service"*.
- Descarbonizar a frota: Defender um plano nacional integrado e estruturado de investimento público, coordenado pelo governo, com tempos de aplicação definidos e apoios financeiros mobilizadores. Juntar vontades institucionais e parceiros comerciais que concretizem este desígnio: reduz custos de produção, aumenta receitas, reforça a imagem de responsabilidade social do táxi, é um contributo valioso no combate às alterações climáticas.
- Digitalizar os serviços prestados às comunidades: Promover a universalidade

de meios de pagamento eletrónico (cartões de débito e crédito ou através de aplicações). Aliada à transparência, a rapidez da comunicação digital reduz custos e possibilita melhor monitorização da frota.

- Reestruturação do sistema tarifário: Mais simples para o motorista. Mais atraente e transparente para o passageiro. Dar resposta concorrencial às exigências do mercado, sempre respeitando a regra: custo justo/trabalho digno.
- Adaptar a oferta à procura através de novos conceitos de contingênciação: Resposta de maior mobilidade às comunidades. Reduz custos, aumenta ganhos e anula uma desnecessária emissão de carbono.
- Desmaterialização da licença: Através de dispositivo eletrónico, substituir o papel por suporte digital, facilitar a substituição de viatura e anular a burocracia.
- Livrete Individual de Controlo: Exigir a publicação das alterações à lei que anulam diferentes interpretações promovendo elevado número de contra-ordenações.
- Transporte de doentes não acamados: Defender a eliminação das injustificadas restrições que canalizaram este rendimento para terceiros.
- Transporte de crianças: Exigir a publicação das alterações à lei que regula o transporte contratualizado de crianças em táxi.
- Alterar a lei da animação turística: Impedir que a legislação promova concorrência desleal com o serviço público de transporte táxi. Clarificar atividades como os Tuk Tuk e os chamados veículos de animação.
- Fiscalidade: Desburocratizar o reconhecimento da isenção do táxi em sede de IUC.
- Exigir a regulação e fiscalização municipal dos TVDE: Persistir na transferência de competências para que os municípios possam travar uma concorrência sem contingênciação, desleal, devastadora das economias locais. Cumprimento integral da Lei 35/2016.

- Aeroportos e Portos Marítimos: Regularizar os acessos e definir competências para prestação do serviço.
 - Promoção do serviço público de táxi: Envolver as instituições públicas para valorização do táxi, sua proximidade, elemento de coesão junto das comunidades.
 - Campanha "Traz um amigo": Objetivo do quadriénio, mais 400 sócios FPT. Mobilizar cada sócio para recrutar um novo sócio.
- REORGANIZAÇÃO INTERNA**
- Reforçar a comunicação com os sócios: Manter o envio de informação útil via SMS. Apostar na revista Táxi e nas redes sociais. Abrir uma área reservada no novo site FPT para comunicação personalizada dos calendários oficiais e dos tempos de validade dos documentos necessários para o desenvolvimento da atividade.
 - Dinamizar sessões de debate e esclarecimento sobre a cultura de serviço público que prestamos: Mobilizar profissionais. Convidar tecido empresarial, parceiros comerciais e autarcas. Reflexões que se quer em locais ou regionais e realizados de forma regular. Estimular o networking e relações de proximidade.
 - Reforço institucional da FPT: Seguindo a tendência para a municipalização ou regionalização, eleger e ou nomear delegados e criar núcleos de empresários concelhios ou regionais. Garantir respostas de proximidade às necessidades dos sócios.
 - Criação do Regulamento Interno, Manual de Estrutura e Referencial de Funções: Desenhar o perfil organizativo da Federação: estrutura hierárquica, unidades orgânicas e suas competências, vasos comunicantes.
 - Meios e recursos: Garantir melhores condições para resposta dos serviços administrativos, fiscais e jurídicos.
 - Plano de recuperação da quotização em atraso: Facilitar o acerto das quotas que ficaram em atraso por razões inerentes à pandemia.
 - Aprofundar a relação com a Confederação Europeia do Táxi: Deve a FPT sublinhar o seu posicionamento e visão europeus na tomada de decisões da CET.
 - Digitalizar procedimentos administrativos: Promover uma transição digital inclusiva que permita mais rapidez na execução de processos e uma maior sustentabilidade com a redução do consumo de papel.
 - CPPME: Participar nos Órgãos Sociais da Confederação das Micro Pequenas e Médias Empresas.

MENSAGEM DO MANDATÁRIO

Caros Sócios e Amigos da FPT,

É com enorme satisfação e justificado orgulho que aceito ser Mandatário da Lista A, candidata às Eleições da FPT de 10 de Julho de 2021. Sinto-me muito honrado, pois sei que a Lista A continuará a lutar pelos interesses e pelas justas reivindicações dos Industriais de Táxi. Vivemos tempos difíceis, agora mais agravados pela pandemia que nos tocou à porta, aumentando, assim, as enormes dificuldades que o Sector do Táxi já sentia. Enquanto isto, o Poder Político, ou seja o Estado, encarou o Sector do Táxi com alguma sobrançeria e indiferença, fazendo orelhas moucas aos apelos que o nosso Sector vem fazendo. Os últimos Governos, ao abrirem as portas às multinacionais TVDE, desferiram uma machadada no Sector, causando gravíssimos prejuízos aos seus industriais e profissionais e suas famílias, ou seja, a todos nós, os que (sobre)vivemos desta nobre profissão. Não contente com isto, o mesmo Poder Político, tem sido demasiado brando com as multinacionais... Um escândalo!

Com a alegria de participar num novo ciclo da vida da nossa Federação, saúdo a Lista A, por tudo o que representa para o Táxi e por integrar jovens mulheres nos Órgãos Sociais da FPT.

Acredito na capacidade e no empenho desta Equipa para coordenar a nobre missão da Federação em prol da defesa dos direitos dos seus Associados e de todo o Sector do Táxi.

Agradecido por poder continuar a levantar a minha voz pelo Táxi, como Mandatário da candidatura da Lista A, afirmo a dinâmica do seu Programa "Juntar força, inovar na ação" neste Projeto que é de todos e para todos nós.

Força, Lista A!

Um Abraço fraterno para todos!
O mandatário, *Fernando Carneiro*

LISTA A
Eleições FPT
Quadriénio 2021/2025

**JUNTAR
FORÇA,
INOVAR
NA ACÇÃO.**

**VOTA A
10 JULHO 2021**

Fernando Carneiro
O Mandatário

ESCOLHA O SEU NOVO TÁXI

OCTAVIA

2.0 TDI 116cv Ambition



por apenas
€19.675^{a)} + IVA

OCTAVIA BREAK

2.0 TDI 116cv Ambition



€

SUPERB

2.0 TDI 150cv Ambition



por apenas
€23.570^{c)} + IVA

SUPERB BREAK

2.0 TDI 150cv Ambition



por apenas
€24.600^{d)} + IVA

Campanha válida até 31-07-2021. Inclui desconto promocional, despesas de legalização, ISV, pintura metalizada preta, pintura de tejadilho e

a) Valor recomendado para a versão OCTAVIA 2.0 TDI 116cv Ambition. Consumos combinados de 4,1 l/100km e emissões de CO₂ combinadas de 109 g/km.

b) Valor recomendado para a versão OCTAVIA BREAK 2.0 TDI 116cv Ambition. Consumos combinados de 4,3 l/100km e emissões de CO₂ combinadas de 113 g/km.

c) Valor recomendado para a versão SUPERB 2.0 TDI 150cv Ambition. Consumos combinados de 4,7 l/100km e emissões de CO₂ combinadas de 124 g/km.

d) Valor recomendado para a versão SUPERB BREAK 2.0 TDI 150cv Ambition. Consumos combinados de 4,9 l/100km e emissões de CO₂ combinadas de 128 g/km.

e) Valor recomendado para a versão KODIAQ 2.0 TDI 150cv DSG Ambition. Consumos combinados de 5,5 l/100km e emissões de CO₂ combinadas de 146 g/km.

OTAVIA BREAK

DI 116cv Ambition



por apenas
19.990^{b)} + IVA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

KODIAQ

2.0 TDI 150cv DSG Ambition



por apenas
€28.450^{e)} + IVA

caixa
DSG

Classe 1
Via Verde


7 Lugares

onheu sobressalente. Imagens meramente ilustrativas.

las de 109g/km.
ombinadas de 111g/km.
es de 124g/km.
mbinadas de 128g/km.
binadas de 144g/km.

**OFERTA DE
MANUTENÇÃO
PREVENTIVA**

48 MESES / 80.000KM

NOVO CÓDIGO DE CONDUTA

Em abril deste ano a Federação publicou o seu novo Código de Conduta. O documento orientador contém os sete princípios éticos pelos quais a FPT desenvolve a sua atividade interna e externa. Estes parâmetros de ação têm por objetivo distinguir a Federação e os seus associados, numa cultura de exigência e de qualidade, no zelo pelo serviço público que é a base do Sector do Táxi.

“A exigência coloca-se hoje nos patamares da inovação e excelência de desempenho, bem longe da reação automática, burocrática e sem escrutínio”, é referido pela FPT, acrescentando-se que “é com os comportamentos e as atitudes que a FPT e os seus sócios devem diariamente justificar a sua existência e a sua necessidade”.

Este documento cita Laura Jane Addams, que afirmou que “a ação é o único meio de expressão para a ética”.

Os associados, dirigentes, funcionários e colaboradores da Federação devem respeitar e acompanhar os valores universais, as regras legais e os bons costumes, que são resposta obrigatória à sociedade contemporânea.

SETE PRINCÍPIOS ÉTICOS

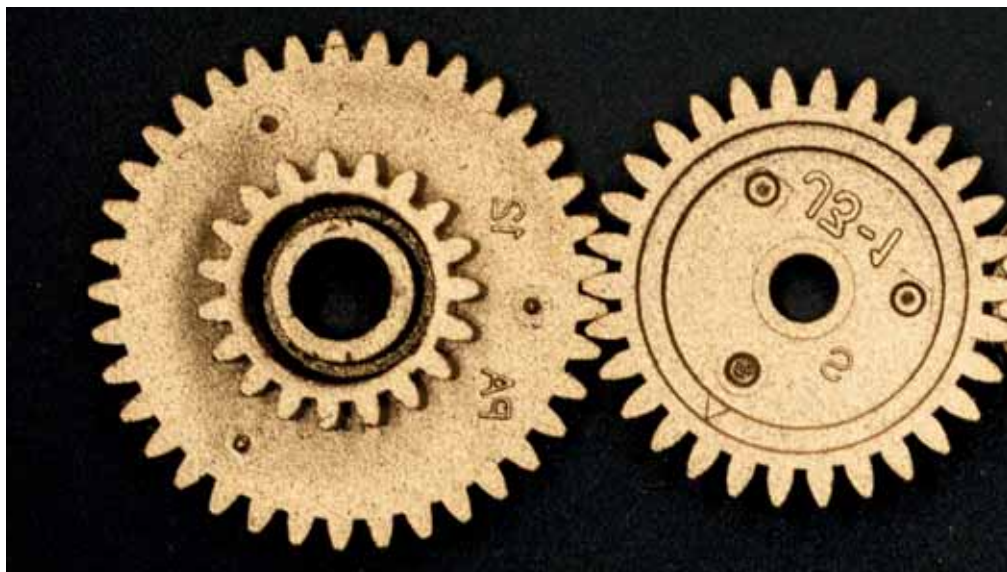
- Missão Pública;
- Competência e Responsabilidade;
- Informação e qualidade;
- Lealdade;
- Igualdade;
- Justiça;
- Integridade.

Missão Pública - Os sócios e trabalhadores da FPT encontram-se ao serviço da comunidade e dos cidadãos, prevalecendo sempre o interesse daqueles a quem prestam serviços, sobre os interesses particulares ou de grupo.

Integridade - Os sócios e trabalhadores da FPT regem-se por critérios de honestidade e de integridade pessoal e profissional.

Justiça - Os sócios e trabalhadores da FPT devem tratar de forma justa e imparcial todos os cidadãos, garantindo que atuam de acordo com a lei em vigor.

Igualdade - Os sócios e trabalhadores da



FPT não podem beneficiar ou prejudicar qualquer cidadão em função da sua ascendência, sexo, raça, língua, convicções políticas, ideológicas ou religiosas, situação económica ou condição social.

Lealdade - Os sócios e trabalhadores da FPT devem agir de forma leal, solidária e cooperante.

Informação e Qualidade - Os sócios e trabalhadores da FPT devem prestar informações e/ou esclarecimentos de forma clara, simples, cortês e rápida, garantindo a prestação de um serviço de qualidade.

Competência e Responsabilidade - Os sócios e trabalhadores da FPT agem de forma responsável e competente, dedicada e crítica, empenhando-se na sua valorização profissional.

CÓDIGO DE CONDUTA

Normas Internas

Deve a FPT:

- Respeitar e fazer respeitar os direitos e liberdades consagrados na Constituição da República Portuguesa;
- Promover um saudável ambiente de trabalho, com higiene e segurança, desenvolver espírito de equipa e entreajuda, partilhar conhecimentos e experiências;
- Apostar no desenvolvimento de competências individuais e coletivas através de formação profissional;
- Promover regulares encontros de debate, esclarecimento e reflexão dos diferentes níveis de desempenho da Federação;
- Garantir o normal funcionamento da operação desenvolvida pela Federação.

Normas com a Comunidade

Deve a FPT:

- Respeitar e fazer respeitar os direitos e liberdades consagrados na Constituição da República Portuguesa;
- Procurar resposta às necessidades de mobilidade da comunidade;
- Dar o melhor acolhimento às sugestões e reclamações que surjam;
- Acarinhando as iniciativas sociais que visam o bem comum.

Deve o sócio FPT, de acordo com a Lei 6/2013, Artigo 2.º - Deveres do motorista de táxi:

- Prestar os serviços de transporte que lhe forem solicitados, desde que abrangidos pela regulamentação aplicável ao exercício da atividade;
- Obedecer ao sinal de paragem de qualquer potencial utente quando se encontre na situação de livre;
- Usar de correção e de urbanidade no trato com os passageiros e terceiros;
- Auxiliar os passageiros que apresentem mobilidade reduzida na entrada e saída do veículo;
- Acionar o taxímetro no início da prestação do serviço de acordo com as regras estabelecidas e manter o respetivo mostrador sempre visível;
- Colocar o Certificado de Motorista de Táxi (CMT), o CMT Provisório ou o Comprovativo da Entrega da Declaração Prévia referida no n.º 2 do artigo 8.º no lado superior direito do para-brisas, de forma bem visível para os passageiros;
- Cumprir o regime de preços estabelecido nos termos legais;
- Observar as orientações que o passa-



geiro fornecer quanto ao itinerário e à velocidade, dentro dos limites em vigor, devendo, na falta de orientações expressas, adotar o percurso mais curto;

- Cumprir as condições do serviço de transporte contratado, salvo causa justificativa;
- Transportar bagagens pessoais, nos termos estabelecidos, e proceder à respetiva carga e descarga, incluindo cadeiras de rodas de passageiros deficientes, podendo solicitar aos passageiros a colaboração que estes possam disponibilizar e apenas nos casos em que se justifique, nomeadamente em razão do peso ou do volume das bagagens;
- Transportar cães de assistência de passageiros com deficiência, a título gratuito;
- Transportar, salvo motivo atendível, designadamente a perigosidade e o estado de saúde ou de higiene, animais de companhia devidamente acompanhados e acondicionados;
- Emitir e assinar o recibo comprovativo do valor total do serviço prestado, no momento do pagamento do serviço respetivo e nos termos da lei, do qual deve constar a identificação, o endereço e o número de contribuinte da empresa e a matrícula do veículo e, quando solicitado pelo passageiro, a hora, a origem e o destino do serviço e os suplementos pagos;
- Não instar os transeuntes para a aceitação dos seus serviços;
- Facilitar o pagamento do serviço prestado, devendo para o efeito dispor de numerário que permita realizar qualquer troca até ao montante mínimo de € 20;

- Proceder diligentemente à entrega na autoridade policial de objetos deixados no veículo, podendo também fazê-la ao passageiro, de que por este solicitado e mediante pagamento do respetivo serviço, se o motorista de táxi entender que deve haver lugar a este pagamento;
- Cuidar da sua apresentação pessoal;
- Diligenciar pelo asseio interior e exterior do veículo;
- Não se fazer acompanhar por pessoas estranhas ao serviço;
- Informar o passageiro da alteração de tarifa, em trajetos que envolvam várias tarifas.

Normas com os Parceiros

Deve a FPT:

- Assumir um comportamento de cooperação institucional e/ou comercial;
- Desenvolver uma relação cordial e promover o respeito mútuo;
- Garantir a confidencialidade da informação.

Normas com os Fornecedores

Deve a FPT:

- Selecionar os fornecedores de forma rigorosa e com base em critérios imparciais, justos, transparentes e sem concessão de privilégios ou favoritismos;
- Honrar os compromissos assumidos;
- Garantir a confidencialidade da informação.

Normas com as Entidades Reguladoras

Deve a FPT:

- Respeitar e cumprir, escrupulosamente, com a legislação e normas aplicáveis em vigor;
- Prestar, de forma rigorosa e objetiva, colaboração e toda a informação e/ou

esclarecimentos solicitados;

- Implementar (sempre que possível) as recomendações indicadas.

Normas com o Mercado

Deve a FPT:

- Promover a prática dos princípios legais que regulam o mercado;
- Promover uma concorrência leal, denunciando a prática de atos ilegais;
- Assegurar uma saudável e cordial relação com os operadores da economia do Táxi;
- Recorrer às entidades competentes em caso de conflito/litígio.

Normas com o Ambiente

Deve a FPT:

- Implementar o uso responsável e racional dos seus recursos, procurando os melhores comportamentos que garantam crescimento sustentável.

Normas com a Comunicação Social

Deve a FPT:

- Assegurar que as informações são prestadas por pessoa autorizada para o efeito;
- Garantir que as informações são relevantes e contribuem para a boa imagem da Federação.

Normas com Sistemas Informáticos

Deve a FPT:

- Zelar pela proteção das suas bases de dados;
- Defender as regras da integridade, confidencialidade e autenticidade nas comunicações;
- Alertar para a não propagação de conteúdos discriminatórios, difamatórios, de matriz xenófoba ou racista.

ASSEMBLEIA-GERAL DE SÓCIOS

Aprovados Relatório e Contas 2019 e Plano de Atividades e Orçamento 2021

Os associados da Federação Portuguesa do Táxi aprovaram o Relatório e Contas de 2019 e o Plano de Atividades e Orçamento para 2021, na Assembleia-Geral realizada no dia 17 de abril, em sessão ordinária presencial e por via telemática, na plataforma "Teams", em Lisboa.

Antes de serem iniciados os trabalhos, os participantes cumpriram um minuto de silêncio em homenagem aos associados falecidos no último ano.

O Relatório e Contas do Exercício de 2019 foi aprovado, por unanimidade e aclamação, com 49 votos. O Plano de Atividades e Orçamento para 2021 foi igualmente aprovado por unanimidade e aclamação, com 52 votos.

O presidente da Direção, Carlos Ramos, informou os presentes sobre a atualidade do Táxi e da Federação, no último ponto da



ordem dos trabalhos, deixando um apelo à mobilização e à participação na Assembleia-Geral Eleitoral de 10 de julho, para a eleição dos Órgãos Sociais da FPT para o mandato do quadriénio 2022-2025.

"As eleições para os Órgãos Sociais da nossa Federação são o momento de mostrar a nossa força, para enfrentar um novo mandato numa época em que nada é fácil e em que todos precisamos de apoio. Só unidos na FPT e no Sector do Táxi alcançaremos as metas

a que nos propomos e ultrapassaremos esta crise pandémica e de concorrência desleal", sublinhou o presidente, num apelo à participação massiva no ato eleitoral.

A Assembleia-Geral da FPT decorreu no cumprimento rigoroso das recomendações da Direção-Geral da Saúde, nomeadamente quanto ao uso obrigatório de máscara, desinfetante das mãos e distanciamento social, havendo também participação dos associados e dirigentes por videoconferência.

FEDERAÇÃO RENOVA SITE INSTITUCIONAL

Nova imagem, mais funcional, com o habitual serviço aos associados

Já está online o novo site da FPT remodelado. Com uma imagem mais atual, as funcionalidades são agora mais intuitivas, permitindo procedimentos administrativos totalmente digitais.

Em www.fptaxi.pt estão as notícias que marcam os dias do táxi, os calendários das ações de Formação Profissional, a agenda, os documentos oficiais, com destaque para os protocolos comerciais que dão descontos exclusivos e outros benefícios aos sócios da FPT.

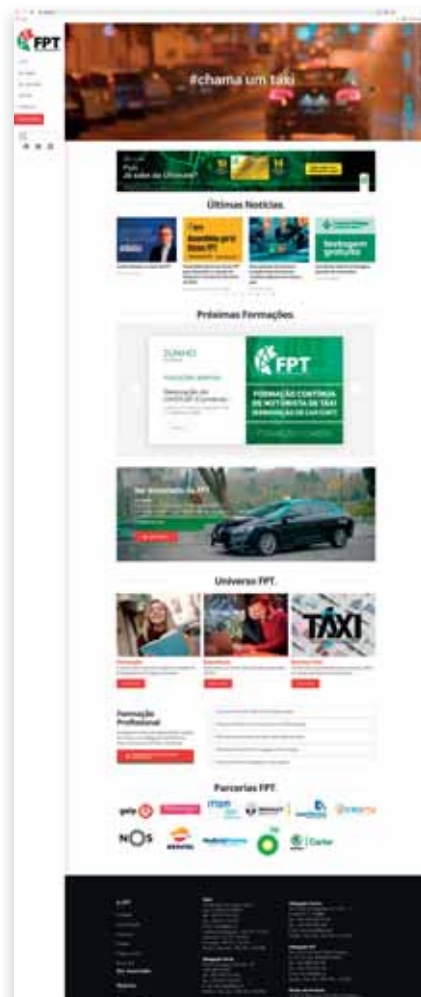
O site remodelado promove o contacto digital com os serviços de apoio FPT, para sugestão ou esclarecimento de qualquer dúvida.

Nesta nova fase da comunicação na FPT, que inclui a remodelação e renovação do site institucional há uma maior interligação com as Redes Sociais – Facebook, Instagram e You Tube – sempre com o lema *#JuntosEmTodosOsMomentos*.

O menu de navegação do site inclui itens como: A FPT; Formação; Ser Associado; Notícias; e Contactos. Logo na homepage o visitante pode ler as últimas notícias e novidades quanto às iniciativas de Formação Profissional. Quem não é associado pode ali encontrar as informações necessárias para enviar a sua candidatura, bem como conhecer as vantagens e benefícios de se tornar associado da FPT. O Universo FPT abre-se também na homepage, graças às hiperligações com a Formação, os Benefícios e a Revista Táxi.

Tudo à distância de um click, com destaque para as entidades parceiras da Federação, no que respeita aos protocolos de cooperação e de benefícios.

Cada vez mais próxima de cada associado, a Federação continua a apostar na melhoria contínua dos conteúdos informativos e associativos do seu sítio na internet e da forte ligação com as redes sociais.



NOVO PROTOCOLO FPT/NOS AO SEU SERVIÇO



Internet Móvel NOS Kanguru

Condições exclusivas Federação Portuguesa do Táxi

Opção I

Kanguru Ilimitado*

Inclui equipamento HOTSPOT

Ativação: oferta

Mensalidade: 11 €

Período de Fidelização 24 meses

Opção II

Kanguru Ilimitado de 30GB*

Inclui equipamento HOTSPOT

Ativação: 25€

Mensalidade: 6.90 €

Período de Fidelização 36 meses

Opção III

Kanguru Ilimitado de 30GB*

Sem equipamento

Ativação: oferta

Mensalidade: 5.30 €

Período de Fidelização 24 meses



+ INFO:

Tel.: +351 217 112 874

E-mail: rute.oliveira@fptaxi.pt

*PUR - Política de Utilização responsável
Aos valores apresentados acresce IVA à taxa em vigor de 23%.

LISBOA

SERVIÇO GRATUITO APOIADO PELA CM LISBOA

TÁXIS LEVAM CIDADÃOS À VACINA



Em 15 de abril último foi divulgado que os táxis têm sido uma peça chave no processo de vacinação contra a COVID-19. Várias câmaras municipais do País têm assegurado o transporte de táxi para que os utentes possam ir aos centros de vacinação, o que tem ajudado o Sector, e a Autarquia da capital não foi exceção. O serviço disponibilizado pela Autarquia de Lisboa não estão disponíveis apenas para idosos, pois há pessoas mais jovens com dificuldades de mobilidade ou de deslocação que também usam os táxis para irem vacinar-se.

Em Lisboa, como no resto do País, os critérios são definidos por cada Município, e, na maioria dos casos, basta ligar para uma central ou cooperativa de táxis que faça parte do Protocolo estabelecido com a Câmara ou para os Serviços Camarários ou da Junta de Freguesia respetiva. O transporte é assegurado, gratuitamente, da residência do utente até ao ponto de vacinação, estando também garantido o regresso ao domicílio.

A iniciativa está a ajudar o Táxi e os seus profissionais prestam, muitas vezes, ser-

viço de *“assistentes sociais”*, ouvindo os desabafos dos seus passageiros e ajudando-os à saída e à chegada a casa.

A CM Lisboa vai garantir o transporte de táxi para os centros de vacinação em todas as fases do processo. Em fevereiro, o município decidiu assegurar o transporte de táxi dos munícipes de Lisboa com idade superior a 65 anos, convocados para a vacinação contra a COVID-19, *“desde a sua residência até ao ponto de vacinação indicado e regresso ao domicílio, transporte esse a ser garantido através da articulação com as Juntas de Freguesia e de protocolos a estabelecer com as organizações representativas do Sector do Táxi”*.

Com o reforço geral da capacidade de vacinação e com a abertura de novos centros de vacinação em Lisboa, *“é importante assegurar que esta iniciativa possa ser prolongada para as fases posteriores de vacinação e, em função das necessidades verificadas, ajustada à correspondente realidade que se verifique em cada momento”*, defendeu a Câmara da capital.

A proposta para que assim fosse foi assinada pelo vereador Miguel Gaspar e

refere que as principais organizações representativas do Sector do Táxi na capital manifestaram disponibilidade para *“operacionalizar o transporte para vacinação, em articulação com a Câmara Municipal de Lisboa, os Centros de Vacinação, as Juntas de Freguesia e as Centrais que efetuam despacho de veículos de transporte em táxi licenciados pelo município de Lisboa”*.

A Câmara Municipal de Lisboa deliberou então aprovar a atribuição de apoios financeiros, no valor global de 60 mil euros, *“para garantirem o transporte em táxi de munícipes de Lisboa, no âmbito da campanha de vacinação contra a COVID-19”*, assegurando as Associações do Táxi que *“a totalidade da verba recebida é afeta exclusivamente à aquisição dos referidos serviços de transporte, sem remuneração adicional das centrais de despacho ou das organizações parceiras”*.

A proposta estabelecia também que, *“em função das necessidades verificadas, a presente iniciativa possa ser prolongada a fases posteriores de vacinação”*, contemplando os *“reforços financeiros que se venham a revelar necessários”*.

LISBOA

NOVA FASE DO “LISBOA PROTEGE” QUE APOIA RETOMA DO COMÉRCIO

“Aprovaremos nas próximas semanas [...] uma terceira tranche do Programa Lisboa Protege. Uma tranche que, de forma simples e desburocratizada, chegue às empresas, às entidades”, disse o presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Fernando Medina, em 28 de abril, salientando que muitas empresas estão atualmente perante uma situação em que a procura “significativamente abaixo” da habitual antes da pandemia pode “pôr mesmo em risco a vida da empresa”. O edil falava na sessão plenária da Assembleia Municipal de Lisboa.

Fazendo um balanço das duas fases anteriores do Programa Lisboa Protege, Fernando Medina indicou que os apoios



a fundo perdido abrangeram “4.098 entidades, que já receberam o valor da primeira tranche”, e “3.581 que já receberam o valor da segunda tranche, no valor total de pagamentos já efetuados de 22 milhões de euros”. Quanto ao transporte dos cidadãos para os centros de vacinação através de táxi, garantido pelo Município, indicou que o serviço foi utilizado “por mais de 10 mil pessoas”.

Sobre o programa de testagem massiva à COVID-19 na cidade, o presidente do Município contabilizou a realização, nas farmácias da capital, de “mais de sete mil testes”.

Sobre a vacinação contra a COVID-19, referiu que estão a funcionar oito centros de administração de vacinas, que asseguram que o processo decorre “de forma eficaz” e que têm “dado a resposta que se exige”.

No seu perfil do Facebook, a Câmara Municipal de Lisboa divulgou que durante o mês de março foram realizadas 7.500 viagens de táxi para os centros de vacinação de através do programa lançado pela Câmara Municipal, que assegura os custos do transporte.

LISBOA

PREVENÇÃO COVID-19

FPT APELA À MOBILIZAÇÃO DO SECTOR PARA TESTAGEM

A testagem gratuita à Covid-19 em motoristas de táxi arrancou em Lisboa no dia 28 de maio. A testagem realizou-se no Parque das Nações, no âmbito do apoio da edilidade ao Sector e os profissionais e empresários tiveram prioridade no atendimento, sem ser necessário sair da viatura para a realização do teste. As associações representativas do Táxi consideram que a iniciativa é tardia mas sublinham a importância da medida na retoma da atividade na capital. Em declarações à Agência Lusa, o presidente da FPT, Carlos Ramos, saudando o reforço de testagem à COVID-19 no Sector do Táxi, apelou aos motoristas para que se mobilizem nesta iniciativa e lembrou que “nós [FPT] até já colaborámos numa iniciativa parecida a Norte e correu bem”.

“A Federação está empenhada. Vamos falar com colegas nas praças para se organizarem em grupo para a testagem. Independentemen-

te desta medida ter chegado tarde, é bom para o Sector e é urgente. Temos de estar muito sensibilizados para isso”, afirmou.

A Federação há muito tinha pedido ao Governo que considerasse o Táxi como sector prioritário, não para a testagem, mas para a vacinação, e nunca obteve resposta. No dia 25 de maio, o coordenador da ‘task-force’ criada pelo Governo para a promoção do plano de testagem no âmbito da pandemia de COVID-19 explicou que seria desenvolvendo “um programa de sensibilização e de testagem” junto dos prestadores dos serviços de entregas, táxis e TVDE. *“Isto é bom para todos. Fazemos um apelo. O Sector tem de aceitar esta iniciativa de peito aberto porque todas as iniciativas que possam aparecer, que levem a que a pandemia passe o mais depressa possível, são importantes. [...] É importante que sejam criadas condições para voltarmos a ter a procura de serviços que havia antes da pande-*



mia”, destacou o presidente Carlos Ramos. Na ocasião, Carlos Ramos estimou que, em Lisboa, o Táxi conta com pouco mais de cinco mil empresários e trabalhadores, e referiu que a situação do Táxi melhorou um pouco após o desconfinamento: “nota-se que há uma pequena recuperação. Há mais táxis a circular na cidade de Lisboa e no País em geral. Em Lisboa e nos grandes centros urbanos vai melhorar ainda mais. O turismo é que dá animação à economia e aos táxis também. É preciso que aterrem mais aviões”. Disse ainda que a procura aumentou, mas ainda não está ao nível anterior à pandemia de COVID-19.

Carlos Ramos acrescentou que *“sem o turismo de massas isto não vai lá. Sem os níveis do turismo que tínhamos antes da pandemia, é difícil. Há muita oferta e não são só os táxis, há também os TVDE que já nos estavam a prejudicar antes e agora ainda pior”.*

LISBOA

ENTREVISTA COM O VEREADOR DA MOBILIDADE, SEGURANÇA, ECONOMIA E INOVAÇÃO DE LISBOA, MIGUEL GASPAR

“FUTURO DE MODERNIDADE E DE INTEGRAÇÃO NO ECOSISTEMA DE MOBILIDADE URBANA”

A Revista Táxi entrevistou o vereador Miguel Gaspar e, sempre com o tema “Mobilidade” em vista, neste encontro ficou sublinhada a ideia de que o futuro do Táxi em Lisboa passa pela modernidade e pela integração no sistema de transportes públicos da capital. Apresentam-se novos desafios para o Táxi que, como disse o vereador, terá que sair da sua zona de conforto para, com a parceria da Autarquia, “evoluirmos na prestação do serviço público de transportes na cidade”.



TÁXI - Sobre a política de Mobilidade e Transportes para a cidade de Lisboa, no que respeita ao Táxi, que novas medidas estão previstas para o futuro próximo?

Miguel Gaspar (MG) - O ano de 2019 revestiu-se de um conjunto de desafios inesperados e obrigaram a rever o calendário de implementação de algumas das medidas planeadas e a adoção de outras.

Está em fase de finalização as conclusões do Grupo de Trabalho para a Modernização do Sector do Táxi, que aborda matérias tão importantes como os tarifários, os contingentes e a digitalização.

As conclusões a que se chegar e o consenso que for possível alcançar, permitirão, progressivamente, contribuir para a modernização do Sector do Táxi e para a sua crescente integração no ecossistema de mobilidade urbana.

Não se pode falar de futuro próximo, sem fazer referência ao passado recente. A pandemia que atingiu o mundo trouxe grandes

dificuldades a toda a sociedade, e em particular aos agentes económicos, onde se inclui o Sector do Táxi.

Nessa medida, no âmbito do Pacote de Apoio à Economia ‘Lisboa Protege+’, foi aprovado em reunião de Câmara, um apoio de 500,00 euros aos motoristas de táxi que conduzam um veículo com licença emitida pelo Município de Lisboa.

Está também previsto que, no âmbito do processo de vacinação, em articulação com as Juntas de Freguesia, os táxis possam vir a complementar os meios que já estão no terreno para estruturas a logística de transporte de idosos que deles precisam, o que representa também um apoio ao Sector.

Estas medidas juntas significam uma disponibilidade de mais de dois milhões de euros da Autarquia para apoiar o Sector, que na prática é o maior apoio ao Sector no País. Neste contexto, o Município volta a manifestar agradecimento aos profissionais do Táxi que, num período económico tão

sensível como o que atravessamos, continuam empenhados em disponibilizar, em condições de segurança, uma opção de mobilidade a todos os que precisam de se deslocar.

Porém continuamos a ter que pôr os olhos no futuro, e aí, a digitalização do Sector, a descarbonização da frota, e ainda a reflexão sobre as condições do serviço ao Aeroporto de Lisboa continuarão a ser temas relevantes no diálogo com as organizações representativas do Sector do Táxi.

TÁXI - Que impacto poderão ter no Sector do Táxi as alterações a implementar às Zonas de Emissões Reduzidas? Que vantagens para a frota Táxi, a circulação condicionada na Baixa Lisboeta?

MG - A ZER ABC pretende dar resposta a um conjunto de compromissos nacionais e internacionais, de uma necessidade inadiável, de promoção de numa estratégia de descarbonização, de combate ao desafio

das alterações climáticas, de promoção de uma mobilidade sustentável, da qualidade de vida nas cidades e também da qualificação e devolução do espaço público às pessoas.

A ZER ABC irá implicar uma alteração da vivência do espaço público no interior e na envolvente imediata e, portanto, também da gestão dos acessos e dos fluxos de trânsito. Nesse contexto, a circulação pedonal e os transportes públicos, sem prejuízo do acesso a serviços essenciais e de emergência, terão privilégios relativamente aos demais serviços e modos de transporte, onde se inclui naturalmente o táxi.

Porém, quando pensamos onde poderíamos colocar a nossa ambição, uma ambição compatível com a Capital Verde Europeia, a existência de praças exclusivas para táxis elétricos no interior da ZER é algo que acho que deve estar em cima da mesa. De que forma, deve ser discutido com o Sector. Devo em todo o caso informar que a ZER se encontra neste momento adiada em função da crise pandémica e o seu enquadramento será revisto em função da retoma da atividade económica na Baixa de Lisboa e com a crescente pressão sobre o sistema de mobilidade.

TÁXI - Quanto ao funcionamento das praças de táxi do Aeroporto Humberto Delgado e dos Portos de Navios de Cruzeiros, que ponto de situação pode fazer e que novidades pode divulgar?

MG - Por diversas vezes o Município manifestou vontade de promover a reorganização das praças de táxis do Aeroporto Humberto Delgado e dos Portos de Navios de Cruzeiros, mas, sem prejuízo da vontade das várias partes envolvidas, ainda não foi possível reunir o adequado enquadramento para que tal ocorresse, designadamente na vertente jurídica.

Com a aprovação de novo enquadramento legal, resultante do Grupo de Trabalho criado, certamente ficarão reunidas todas as condições para dar passos seguros na concretização de novas praças, mais modernas e adequadas às necessidades daquelas que são as principais portas de entrada na cidade, bem como a primeira imagem dos turistas que visitam Lisboa chegados de avião ou barco.

A posição da Câmara Municipal é que deve ser simplificado tarifário, dando previsibilidade a quem chega ao nosso país e nada

conhece, e por isso trabalhar no sentido da possibilidade de uma tarifa única para a cidade, a par de um grau de exigência elevado, a nível da qualidade do serviço prestado, seja na qualidade do veículo, seja na competência do profissional.

TÁXI - Sobre TVDE, quantos são em Lisboa? Concorda que a criação de um contingente TVDE para Lisboa passe a ser da responsabilidade autárquica, assegurando a sua gestão e fiscalização, à semelhança do que acontece com o Táxi?

MG - A Lei 45/2018, de 10 de Agosto, que aprovou o Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE), veio alterar significativamente a atividade de transporte individual e colocar novos desafios aos agentes que já operavam no mercado.

Havendo certamente ajustamentos a fazer, o primeiro balanço é positivo, mesmo para o Sector do Táxi, que foi dinamizado e, assim, pode corresponder sempre melhor às expectativas dos seus utilizadores. Recordemos que antes de existirem operadores de TVDE, muitas das soluções que existem hoje no Sector do Táxi não existiam.

A contingentação em si mesma não resolve qualquer problema. Privilegio sim, a melhoria da gestão do tráfego e da informação a que a Câmara tem acesso (que neste momento é nenhuma), o que nos permitirá trabalhar em regras de gestão dos veículos minimizando viagens em vazio, disciplinar a tomada e largada de passageiros, o estacionamento abusivo, e com tudo isto, melhorar também as condições de trabalho destes profissionais.

A Lei prevê que, decorridos três anos sobre a respetiva entrada em vigor da lei atrás mencionada, seja feita uma avaliação do regime. Nesse âmbito, o Município de Lisboa procurará participar ativamente com as entidades relevantes, por forma a promover os ajustamentos à Lei, que passa, sem dúvida, por conhecer melhor a atividade exercida.

TÁXI - Que formas de Mobilidade podem ser desenvolvidas em Lisboa? Como podem os novos modelos ser trabalhados e com quem?

MG - A cidade de Lisboa, nos últimos anos, percorreu um importante caminho de integração e aprendizagem com os novos modos e serviços de transporte que foram

sendo disponibilizados em Lisboa nos anos mais recentes.

É agora claro que todos os modos e serviços de transporte têm um papel a desempenhar, servindo o seu público-alvo e que a Câmara Municipal de Lisboa deve intervir como gestor dessa mobilidade, fomentando uma política de partilha de dados no contexto do ecossistema de mobilidade.

Está demonstrado que Lisboa pode e deve mesmo ser uma cidade amiga da bicicleta e que pode alcançar a visão zero mortes na estrada. O transporte público, incluindo o táxi, deve ser o elemento estruturante da mobilidade na cidade, mas a micromobilidade e a mobilidade partilhada, vieram certamente para ficar, ainda que a digitalização e as plataformas eletrónicas possam alterar significativamente a forma como se apresentam ao mercado. Estas formas de mobilidade podem ser inclusive um importante complemento do transporte em táxi, porque uma vez apeados, os seus utilizadores são sempre um potencial cliente.

Um dos principais desafios com que é preciso lidar, é mesmo a regulação e partilha do espaço público, respeitando todos quantos dele querem usufruir, sem prejudicar a qualidade do ar e o meio envolvente, sempre com o cidadão no centro da decisão.

O outro desafio é a integração. Uma pessoa devia conseguir apanhar um táxi, um autocarro, uma bicicleta partilhada, um carro de aluguer, o que quiser, e a conta simplesmente aparecer no fim do mês tal como acontece com a nossa conta de telefone e televisão. Estamos muito mais perto desta realidade do que possa parecer.

TÁXI - O que pode informar a CM Lisboa sobre a quantidade de Tuk Tuk existente e que novas medidas haverá para regular a atividade destes operadores turísticos?

MG - Como é sabido, o licenciamento da atividade de Tuk Tuk não é uma competência municipal.

Sem prejuízo, o Município de Lisboa está a preparar um Regulamento Municipal, que se pretende venha disciplinar, entre outras matérias, a circulação, o estacionamento e a ocupação do espaço público no que respeita aos veículos afetos à realização de circuitos turísticos e à atividade de animação turística.

TÁXI - A FPT apresentou propostas para a Formação Certificada de Motoristas de Táxi na área do Turismo, considerando

vertentes como a gastronomia, o património cultural monumental e imaterial, a história da capital, as tradições e os locais de maior atração turística. Que perspetivas tem a CM Lisboa sobre esta possibilidade de melhoria no acolhimento dos visitantes nacionais e estrangeiros?

MG - A formação de motoristas é entendida como um processo de enriquecimento contínuo de competências e, portanto, parte integrante da qualificação e modernização do Sector do Táxi, dentro daquilo que é o seu âmbito de atividade.

O período de confinamento e as restrições à realização de atividades presenciais, vieram atrasar a concretização no terreno da proposta anteriormente analisada. Logo que as restrições sejam levantadas, a CML está em condições de dar o apoio necessário à concretização das ações de formação, assegurando alguns dos módulos do conteúdo formativo, designadamente os de relacionamento Interpessoal e comportamentos ao volante.

No âmbito das suas competências e da legislação em vigor, a CML poderá emitir Certificado de Formação Profissional na plataforma SIGO, aos formandos que obtiverem avaliação positiva e tenham assegurado a assiduidade mínima de 90 % do total de horas de formação.

TÁXI - Qual é a disponibilidade da CM Lisboa para apoiar a descarbonização e a renovação da frota Táxi da capital?

MG - A CML está empenhada, não só em apoiar, mas em promover a rápida descarbonização da renovação da frota táxi da capital. Sempre o defendeu, tendo aprovado contratos-programa para esse efeito em 2013.

A descarbonização das cidades é um pilar essencial da nossa intervenção e estamos a promover uma estratégia de disseminação de pontos de carregamento de veículos elétricos. Existem hoje mais de 700 tomadas de acesso público na cidade de Lisboa, 75 dos quais de carregamento rápido. Prevê-se que este número se multiplique várias vezes nos próximos anos. Estimulamos também o surgimento de “hubs”, garagens, para uso profissional onde estas infraestruturas sejam disponibilizadas de forma abundante.

A Câmara Municipal de Lisboa tem em fase de aprovação um novo contrato-programa que irá dinamizar os apoios à renovação da



frota de táxis, por viaturas elétricas, cujos apoios serão cumulativos com outros existentes, designadamente através do Fundo Ambiental.

Outra forma de incentivo poderá ser a criação de praças exclusivas para táxis elétricos ou mesmo a hidrogénio, se entretanto a tecnologia estiver disponível nas zonas mais sensíveis da cidade, sendo esta uma discriminação positiva para os industriais que investirem neste tipo de veículos.

TÁXI - Quais são as principais dificuldades que a Autarquia sente na regulação e gestão da Mobilidade em Lisboa?

MG - A mobilidade está em profunda transformação, mas há um aspeto que não muda, só o transporte público coletivo tem capacidade para dar resposta a um fluxo significativo de pessoas, sem colocar em causa a sustentabilidade das cidades que queremos para o futuro. Por isso a aposta feita na Carris e no reforço a nível metropolitano.

Mas vejo as dificuldades como desafios. E os principais desafios são os da gestão integrada dos vários serviços e a partilha do espaço público, que é hoje reconhecido como um bem escasso que urge valorizar e preservar. Cada vez mais seremos gestores de mobilidade e não de infraestruturas. Assim, faz sentido trabalhar para a existência de uma regulamentação que permita uma gestão de todo o tráfego profissional da cidade em tempo real, seja um táxi, um autocarro turístico, um camião de entregas, um TVDE. No fundo, imaginem a cidade como um aeroporto. Temos que ter mais informação na torre de controlo, e a capacidade de ordenar quem circula, onde e a que horas, de forma que todos caibam num espaço que é cada vez mais escasso à medida que a cidade cresce, e

atividade económica se desenvolve.

TÁXI - Que ponto de situação pode fazer sobre o funcionamento da Comissão de Promoção do Transporte Público do Departamento de Gestão da Mobilidade, que tem suscitado algumas críticas?

MG - A Comissão de Promoção do Transporte Público do Departamento de Gestão da Mobilidade desempenhou um papel importante na articulação entre os vários *stakeholders* da mobilidade na cidade, num momento em que a Carris não era municipal.

Com a pandemia, as reuniões presenciais foram suspensas. Parece ser o momento de reequacionar os seus objetivos e reinventar a forma como a articulação é feita, que se pretende manter ágil e um fórum de partilha.

Mais do que uma Comissão formal, o importante é que as entidades operadoras de transportes, de pessoas e bens, tenham um canal para falar com a Cidade, e juntos podermos endereçar os problemas reais do dia-a-dia, melhorando a cidade para todos.

TÁXI - Para a CM Lisboa, que futuro para o Táxi na capital?

MG - Um futuro de modernidade e de integração no ecossistema de mobilidade urbana.

O Município posicionar-se-á sempre como um parceiro dos que queiram fazer este caminho, encontrado os instrumentos adequados para a sua concretização, tendo presente os desafios societários relativos à qualidade de vida, inclusão e sustentabilidade.

Iremos sempre tão longe quanto seja a ambição das partes, e para isso contamos também com o Sector [do Táxi] para sair da zona de conforto e juntos, evoluirmos na prestação do serviço público de transportes na cidade.

SINTRA

PEDRO VENTURA, VEREADOR E CANDIDATO DA CDU À PRESIDÊNCIA DA CM SINTRA

“O TÁXI PRESTA UM SERVIÇO PÚBLICO DE QUE NÃO PODEMOS ABDICAR NESTE CONCELHO”

O candidato é atualmente vereador sem pelouros na Câmara Municipal de Sintra. É militante do Partido Comunista Português, membro da Direção Regional de Lisboa, do Executivo e da Comissão Concelhia de Sintra do PCP.

TÁXI – Revê-se nos apoios que a Câmara Municipal de Sintra tem prestado ao Táxi neste período de pandemia?

Pedro Ventura (PV) – A Câmara Municipal de Sintra disponibilizou apoio financeiro e outras medidas como a higienização das viaturas ao Sector do Táxi. Realço a importância que o Táxi tem, num Concelho com uma área de cerca de 320 quilómetros quadrados, no qual há necessidade de deslocação das pessoas dos terminais rodoviários para as suas habitações. O Sector é fundamental na ligação que faz entre as áreas urbanas e rurais do Concelho. O que defendemos foi um apoio que permitisse ao Táxi continuar em atividade, em segurança. A oferta de equipamento sanitário e a colocação de divisórias nos táxis foram medidas também decisivas para o bom e seguro desempenho.

Também me revejo no apoio financeiro às micro, pequenas e médias empresas do Concelho, nas quais se inclui o Táxi e os seus empresários ou industriais.

Houve medidas que já haviam sido decididas anteriormente e que foi importante manter e continuar: o “táxi social” e a alocação deste serviço à fase da vacinação.

Entre as medidas tomadas antes, destaco o fim do zonamento do Concelho, com impacto positivo, pois regularizou o Sector.

TÁXI – Que balanço faz destes tempos tão difíceis?

PV – O balanço é claramente positivo, apesar das grandes dificuldades que as populações sentiram durante os períodos de confinamento geral e as empresas e sectores de atividade sentiram uma quebra severa nos seus rendimentos. No entanto, o Município esteve e está ao lado dos seus municípios, dos empresários e dos sectores



afetados pela crise pandémica. Há muito mais a fazer. O Concelho de Sintra está numa dinâmica evolutiva permanente.

TÁXI – Que outras medidas podem ser implementadas pela Autarquia?

PV – Há mais medidas a tomar, nomeadamente quanto às praças de táxi do Concelho. Considero que essas medidas são fundamentais e que deveriam ser imediatas. A praça de táxis tem que ser mais do que um estacionamento, aumentando o conforto, tanto para os passageiros como para os motoristas.

É necessário criar mais instalações sanitárias e estruturas de apoio às refeições dos profissionais. Queremos mudar e ainda temos que avançar muito. O que existe está já desadequado à atividade atual. Tome-mos como exemplo as praças de táxi localizadas junto das estações ferroviárias e as que estão disponíveis no Centro Histórico de Sintra. Todas necessitam de remodelação e de modernização, pois há sempre uma grande pressão no interface com o comboio e com o fluxo de turistas.

Continuaremos a manter os apoios municipais ao Sector, pois a pandemia ainda não terminou. A fase da recuperação é vital para evitar mais falências e outros dramas que a crise trouxe. A crise económica e social afeta não só os industriais e profissionais do Táxi mas também as suas famílias e a Autarquia está consciente de que é preciso manter os apoios.

O Táxi está ligado ao crescimento económico do Concelho e os apoios como a isenção de pagamento de taxas municipais devem continuar. O serviço do Táxi é um serviço público de que não podemos abdicar neste Concelho.

TÁXI – Quantos TVDE operam em Sintra?

PV – Não conhecemos quantos TVDE existem no nosso Concelho, visto que a própria legislação permite que migrem livremente entre os centros urbanos. É difícil de monitorizar. A pandemia veio revelar este problema, pois muitos apareceram numa altura de grande falta de procura. Perceberam que este regime anárquico só beneficia as empresas multinacionais e não os profissionais e os seus clientes.

TÁXI – A FPT tem propostas para que as Autarquias criem contingentes de TVDE. É favorável a que a gestão e mo-

nitorização das TVDE seja uma responsabilidade do Município?

PV – A criação de um contingente TVDE é fundamental. O contingente de táxis em Sintra é o adequado. A atividade das TVDE sem contingentação e monitorização prejudica toda a gente.

TÁXI – Através da Associação Nacional de Municípios e da Área Metropolitana de Lisboa, a CM Sintra esteve representada no Grupo de Trabalho para a Modernização do Táxi criado pelo Governo. Que medidas espera ver ali consensualizadas?

PV – É necessário pressionar o Governo quanto à modernização e regulamentação do Sector do Táxi. Essa vertente também concorre para que a descentralização de competências para o Poder Local se torne uma realidade que seja efetiva e eficaz.

A FPT tem apresentado propostas e poucas delas têm sido integradas, infelizmente. Isso tem que mudar.

Queremos também avançar para os contingentes sazonais e intermunicipais, aliás como já tem sido proposto pela Federação. Apoiamos a criação de uma tarifa específica para serviços nos aeroportos e terminais portuários de cruzeiros. Todos beneficiariam com a implementação destas medidas, pois tudo seria mais transparente e fácil para todos.

O serviço mínimo noturno em táxi, nos dias 24,25 e 31 de dezembro e 1 de janeiro, é outra medida que nos parece positiva e que possibilitaria estimular mais oferta de transporte em táxi nesses dias especiais, compensando devidamente os industriais e profissionais por esse esforço de aproximação às necessidades da população.

A modernização do Sector do Táxi é muito importante e a área da Formação Profissional é basilar nessa intervenção de fundo tão necessária.

TÁXI – Que disponibilidade terá a Autarquia para apoiar a descarbonização da frota de Táxi do Concelho?

PV – Esse processo terá que ser baseado em proposta concreta do Sector. Há benefícios fiscais já bastante elevados. Tem que surgir uma proposta para aprofundar e fundamentar o que se pretende na prática. A descarbonização no Concelho só tem lógica no alinhamento da modernização das praças de táxi. O Município pode dar

um contributo decisivo neste sentido. Para criar uma rede de carregamento de táxis elétricos, que poderia incluir a instalação de postos de abastecimento nas próprias praças de táxi remodeladas, por exemplo, é necessário estudar com os intervenientes e utilizadores.

Para mim, faria sentido que o Governo lançasse um concurso público nacional para a reconversão da frota de táxis, mais estimulante e com a intervenção das marcas automóveis que apresentam soluções nesta área.

TÁXI – Quais serão as prioridades para a regulação e gestão da mobilidade em Sintra?

PV – As nossas prioridades para a mobilidade passam por resolver a questão da criação de um regulamento para as animações turísticas. A providência cautelar interposta por uma associação impossibilitou a Câmara Municipal de agir neste sentido. É preciso clarificar a atividade das animações turísticas.

O Plano de Mobilidade de Sintra, elaborado por uma entidade externa, está pronto e deverá entrar em discussão pública no início do próximo mandato. Comtempla a mobilidade elétrica, o estacionamento, a deslocalização do estacionamento pago nos principais centros urbanos, o investimento na renovação dos terminais rodoviários e a criação de vias circulares exteriores, que sirvam os maiores núcleos populacionais, considerando também a ligação com o IC16.

É também prioritário o acompanhamento da articulação das alterações que propomos no âmbito da Área Metropolitana de Lisboa e na relação com os Concelhos vizinhos.

A integração do Táxi na rede de transportes públicos tem sentido em termos de complementaridade. Os pesados de passageiros, autocarros e comboios, preenchem um tipo de necessidades de deslocação de pessoas. O Táxi e a mobilidade suave são transportes ligeiros que garantem deslocações mais curtas mas não menos importantes, pois podem avançar por onde tal não é possível para os pesados. Devemos apostar na especificidade de cada meio de transporte, possibilitando mais eficácia em cada um.

No futuro da mobilidade em Sintra, o Táxi deve sempre ser considerado.

OEIRAS

TÁXI EM ENTREVISTA AO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE OEIRAS, ISALTINO MORAIS

“O TÁXI EM OEIRAS É MUITO IMPORTANTE”

O autarca de Oeiras falou dos apoios à população e aos sectores empresariais e de transportes que o Município tem prestado durante a pandemia e realçou o papel relevante do Táxi para os munícipes, na perspetiva futura para a mobilidade e dos transportes públicos.

TÁXI - Durante a situação pandémica de COVID-19, que apoios tem concedido a Autarquia de Oeiras ao Sector do Táxi?

Isaltino Morais (IM) - Dentro das respostas às necessidades provocadas pela pandemia, tentámos chegar a todos os sectores. As pessoas são o mais importante e por isso apostámos na higienização das viaturas e dos espaços públicos e na distribuição de máscaras gratuitas à população, por exemplo. Também adquirimos ventiladores e outro equipamento médico, que distribuímos pelos hospitais e procurámos garantir o apoio às famílias mais carenciadas, em isolamento social ou económico. Servimos até agora [abril de 2021] cerca de 500 mil refeições, muitas levadas a casa dos mais idosos.

O primeiro período de confinamento geral foi o mais difícil, pelo que fizemos um elevado investimento, de cerca de 12,5 milhões de euros.

Avançámos para a testagem gratuita de toda a população do concelho e, em parceria com os táxis, apoiamos as deslocações dos munícipes à vacinação.

TÁXI - Que balanço faz das iniciativas em curso, nomeadamente do serviço de transporte em táxi para a vacinação contra a COVID-19?

IM - Esta medida revelou-se muito útil para os munícipes e também para o Sector do Táxi e tem vindo a ser elogiada, representando já 150 mil a 200 mil euros o que foi aplicado no transporte para a vacinação em táxi. O transporte para o Centro de Vacinação e dali para o domicílio dos munícipes fica assim garantido, apoiando também um importante Sector da nossa economia.

A par disso, o Táxi presta um excelente serviço, pois garante muito mais segu-



rança e operacionalidade. Apesar de algumas críticas aos táxis, quero sublinhar que, no transporte à vacinação, o Sector tem deixado emergir o que o ser humano tem de melhor: a solidariedade, a empatia, a dedicação e o esforço para fazer mais e melhor. Temos recebido cartas elogiosas sobre a sensibilidade dos profissionais dos táxis.

TÁXI - E, em período de desconfinamento, como vai proceder a Câmara Municipal para reforçar o regresso à atividade plena do Táxi? Que outras medidas de apoio poderão ser equacionadas a curto prazo?

IM - Aprovámos há dias a elaboração de um regulamento em que vamos afetar, a partir de maio, cerca de três milhões de euros às pequenas e médias empresas do Concelho, o que inclui os empresários do

Táxi. Isto tendo em atenção o volume de negócios de 2019/2020.

Não queremos que falte nada à população deste Concelho e aos profissionais e empresas que aqui prestam serviço. Apoiamos as Juntas de Freguesia, a Misericórdia, a PSP e a GNR e as IPSS, entre outros. Na rede de lares de idosos, esses munícipes foram os primeiros a ser vacinados. Temos uma rede social muito forte, que estamos a agilizar para a aumentar.

TÁXI - A FPT tem apresentado propostas para o reforço das competências do Poder Autárquico para a gestão da atividade do Transporte de Passageiros em Viatura Ligeira. Que perspetivas tem o Município de Oeiras sobre a criação de um contingente TVDE para o Concelho, assegurando a sua gestão e fiscalização, à semelhança do que acontece com o Táxi?

IM – A pandemia veio demonstrar como é importante a descentralização, se realizada de forma transparente. As competências também devem ser descentralizadas. Há coisas que podemos fazer melhor, com menos morosidade. Com a pandemia, o Poder Local também se assumiu na vertente logística, criando ou adaptando instalações, como por exemplo, o Centro de Vacinação, no Pavilhão Carlos Queiroz, em Carnaxide.

Os Municípios têm capacidade para essa gestão na área dos transportes, desde que essa transferência de competências ocorra com clareza e transparência. Não vemos qualquer inconveniente quanto ao reforço das competências do Poder Autárquico para a gestão da atividade do Transporte de Passageiros em Viatura Ligeira.

Quanto às TVDE, a nossa posição é que, desde que a atividade seja devidamente regulamentada, de forma clara, os Municípios conseguem criar um contingente e geri-lo. E sou defensor dos impostos progressivos – para lucro maior, impostos maiores. Na Europa, o peso das multinacionais é grande e também é grande a dificuldade de controlo. Precisamos, na União Europeia, de mais união e coerência e, assim, o País e os seus Municípios poderão agir na defesa da economia nacional.

TÁXI – Como analisa a atual situação das TVDE?

IM - As TVDE tiveram sucesso pela rapidez da resposta, pelo conforto, pela mudança de mentalidades, com atendimento jovem e com modos educados.

TÁXI – E quanto ao Táxi?

IM - O táxi em Oeiras é muito importante. O táxi teve que adaptar-se, pois está em atividade há muitos anos. A cultura dos táxis é de segurança e conforto, com possibilidade de seguir viagem numa conversa animada. Vou com frequência a Lisboa e normalmente viajo de táxi, pois tenho uma praça de táxis em frente da minha casa.

O táxi é o embaixador do Concelho, tem um papel relevante na divulgação do Concelho. Os seus profissionais conhecem muito bem o Concelho e são uma espécie de “agentes turísticos”, uma vertente que um autarca não pode esquecer. Acho que, apesar das circunstâncias da pandemia, os táxis de Oeiras estão satis-



feitos, já que a área empresarial cresceu ao longo dos últimos anos. Tem havido pressão para aumentar o contingente e isso está em estudo.

TÁXI - Nas prioridades da Autarquia na regulação e gestão da Mobilidade em Oeiras, qual é a disponibilidade para apoiar a descarbonização e a renovação da frota Táxi do Concelho?

IM – Quanto às novas energias e à conversão da frota, temos o maior número de carregadores rápidos ao nível nacional. A conversão da frota do táxi para viaturas elétricas é importante.

TÁXI - Que formas de Mobilidade podem ser desenvolvidas em Oeiras? Como podem os novos modelos de integração de transportes públicos ser trabalhados e com que organizações?

IM – A Mobilidade não são apenas os vários tipos de transporte. No nosso Concelho e na área da Mobilidade todos os parceiros são ouvidos. Em Portugal, houve, no entanto, desinvestimento no transporte público. Este é um problema da Área Metropolitana de Lisboa e do próprio País. Em Oeiras estamos a investir na criação de mais lugares de estacionamento, numa ciclovia empresarial e numa via longitudinal estruturante para o fluxo do tráfego dentro do Município. Temos uma rede de transportes que é dinâmica, evolui com a população e as suas necessidades. Há sempre mais para fazer.

O Táxi deve integrar a rede de transportes públicos e pensar o transporte público em Oeiras passa por pensar na articulação com os outros concelhos, uma vez

que este município tem um superavit em termos de emprego – há muitas pessoas que trabalham diariamente em Oeiras. Uma rede integrada de transportes públicos é a melhor resposta para o crescimento populacional na Área Metropolitana de Lisboa nas últimas quatro décadas.

A integração do Táxi na rede de transportes públicos é uma questão tecnológica e o problema surge na repartição da receita, com a diferenciação de transporte para transporte. Há estudos para realizar, há que aprofundar esta matéria. Admito que, com o tempo, o digital vai resolver estas questões. Temos que ter a mente aberta para acelerar e para cumprir novos desafios. Afinal, a pandemia acelerou a transição da sociedade portuguesa para o digital. Desde que estudemos esses assuntos, poderá haver outras novidades e evolução para todos os sectores.

A atual falta de estacionamento em garagens, nos domicílios, e a explosão de viaturas nas famílias desde a década de 70 constituem um problema que exige resposta. Assim como devemos fazer um investimento muito forte na construção de novas vias, para que a circulação dessas e de outras viaturas se processe com normalidade.

Estamos a desenvolver um programa para a instalação de WC que os motoristas possam utilizar durante o serviço e estamos atentos às necessidades do Sector, que ouvimos regularmente.

Não recebemos reclamações sobre o Táxi; tenho muito boa referência sobre os táxis do Concelho. Para evoluir e vencer o que está para vir temos que antecipar a qualidade de vida para as pessoas.

OEIRAS

AUTARQUIA ASSEGURA TRANSPORTE EM TÁXI PARA A VACINAÇÃO

“O TÁXI ESTÁ GRATO AO MUNICÍPIO DE OEIRAS”

Os industriais e profissionais do Táxi em Oeiras continuam em plena atividade, nas viagens de ida e volta dos munícipes ao Centro de Vacinação, em Carnaxide. O Pavilhão Carlos Queiroz ferve com o movimento de chegada e de saída dos que foram chamados a vacinar-se contra a COVID-19. Um panorama que há um ano ainda não era possível.

A Câmara Municipal de Oeiras assume os custos dos transportes em táxi dos seus munícipes para a vacinação. É um apoio que funciona para os dois lados. Quem não tem meios para deslocar-se, vai de táxi, em segurança e comodidade. Os profissionais dos táxis atravessaram uma situação dramática, desde que a pandemia chegou, com cada vez menos serviço, pois a procura sofreu uma quebra muitíssimo acentuada no último ano.

A grande afluência de pessoas e táxis ao Centro de Vacinação evidencia o contraste do movimento organizado de munícipes e viaturas com o quase deserto que se viveu em 2020. Os agentes da autoridade não intervêm nos movimentos dos táxis e das pessoas, exceto para prestar alguma indicação ou dar uma orientação. Tudo está coordenado e assinalado de forma a que não se sucedam aglomerações ou bloqueios no fluxo permanente junto do Pavilhão.

Nuno Loureiro, motorista profissional em serviço, aguarda na fila de táxis, na praça fronteiriça ao Pavilhão Carlos Queiroz. “A possibilidade de trabalhar com este objetivo é uma ajuda fantástica e ajuda-nos a recuperar de um tempo muito difícil”, refere, lembrando as dificuldades que assaltaram o Táxi nos primeiros meses da pandemia. “Ficámos sem trabalho, as pessoas estavam confinadas e a nossa segurança sanitária também nos preocupava”, acrescenta.

“Os empresários e profissionais do Táxi do Concelho de Oeiras estão muito gratos à Câmara Municipal pelo apoio financeiro que estes serviços constituem”, realça Jorge Máximo, também no seu táxi, aguardando a próxima viagem para levar a casa alguém acabado de vacinar.



“Queremos evidenciar que esta medida de apoio é da maior importância para o Táxi e que estamos profundamente agradecidos ao senhor presidente Isaltino Morais e à senhora vereadora Joana Baptista pela atenção que têm dedicado ao Sector”, realça Jorge Máximo.

Nuno Loureiro recorda que o movimento de e para o Pavilhão Carlos Queiroz dura até às 22h00, pois tem vindo a aumentar o número de pessoas que se deslocam de táxi para a vacinação. Dá como exemplo o número de chamadas desse dia: mais de 300, a que a Central dá resposta durante o dia todo.

O serviço prestado pelos táxis é seguro, pois cumpre-se rigorosamente as normas sanitárias da Direção-Geral da Saúde. A edilidade assumiu também a higienização das viaturas. Os munícipes

gostam de ser transportados nos táxis, pois o apoio é personalizado e dedicado. “Ainda outro dia, um senhor que havia sofrido um AVC e que mora num prédio sem elevador agradeceu a minha ajuda, quando o levei a casa, pela escada acima, até que entrasse em casa, em segurança”, conta Nuno Loureiro, que lhe disse, no início da viagem: “o senhor vai ficar com uma imagem diferente do táxi”. E assim foi. Há casos relatados de cartas de munícipes que agradecem à edilidade a possibilidade de irem de táxi para o Centro de Vacinação. Para Nuno Loureiro, servir a população num táxi passa por apresentar uma viatura impecavelmente limpa, confortável e segura. E é importante também salientar o serviço personalizado e profissional, “pois nós também vamos ser idosos um dia”.

MADEIRA

FPT VAI CRIAR NOVO NÚCLEO REGIONAL

JÁ CHEGAMOS À MADEIRA



A Federação Portuguesa do Táxi tem estado a acompanhar a situação do Táxi (e das TVDE) na Região Autónoma da Madeira, através de contactos com empresários em atividade na ilha.

O programa de Ação da lista candidata às eleições na FPT inclui a criação de um núcleo regional de empresários do Táxi madeirenses, integrado na estrutura associativa da Federação. *“É um novo passo no apoio ao Sector, desta vez numa região insular que goza de autonomia administrativa e governativa”*, salienta Carlos Ramos, presidente da FPT. Segundo a Direção da FPT, *“o núcleo regional vai iniciar a sua atividade durante o último trimestre deste ano”*.

Paulo Ricardo Azevedo, porta-voz do núcleo da Madeira da Confederação Portuguesa das Micro, Pequenas e Médias Empresas (CPPME), é o interlocutor da Federação na Madeira. Destaca a relação institucional entre a FPT e a CPPME, *“que conta já com 25 anos de cooperação”*. Tem participado nas principais reuniões internas que a Federação promove, para análise e debate dos apoios que o Governo tem tornado públicos e em 15 de junho avançou ao jornal madeirense *“Diário”*

que vai ser criado um núcleo regional da FPT na ilha da Madeira.

Paulo Azevedo participou na reunião realizada no dia 15 de junho entre a CPPME e a Direção Regional de Economia e Transportes Terrestres (DRETT), em que pretendeu apurar-se *“qual o passo que a DRETT está a dar em resposta à providência cautelar que os TVDE interpuseram”*, esclarecendo que *“a CPPME defende todos os micro-empresários, entre os quais os do Sector do Táxi”*.

Segundo Paulo Azevedo, a meta é *“fazer na Madeira o mesmo que estamos a fazer no Continente”*, isto é, *“a CPPME fica a defender o restante comércio e a Federação Portuguesa do Táxi defende o seu Sector”*.

O industrial referiu ainda que, para além da criação do Núcleo da Madeira da FPT, *“vai ser também criado um Grupo de Trabalho”*, que desenvolverá, ao nível regional, *“um novo regime jurídico para o Táxi, com melhores condições e qualidade de trabalho para os trabalhadores do Sector”* na Região Autónoma da Madeira.

Providência cautelar

Depois da situação originada pela adaptação à Região Autónoma da Madeira do regime jurídico do transporte individual

em veículos descaracterizados baseado em plataformas eletrónicas (TVDE), *“a empresa com a maior frota de TVDE na região interpôs uma providência cautelar, que foi aceite no Tribunal Administrativo e Fiscal do Funchal”*, explicou à agência Lusa Paulo Azevedo, após uma reunião na Direção Regional de Economia e Transportes Terrestres, no Funchal.

O novo regime jurídico entrou em vigor em 6 de maio último e fixou o número de viaturas TVDE no arquipélago em 40. Cada operador, num total de 16 licenças, só pode operar um máximo de três automóveis.

Para Paulo Azevedo, *“a forma como o Governo conduziu este processo pôs empresas fora do contingente, empresas que tinham licença nacional de 10 anos para operar em território nacional, já com sede fiscal na Madeira, e essas empresas ficaram de fora e foram favorecidas empresas criadas na hora”*, sendo *“também por isso que a providência cautelar foi interposta”*.

Receia-se que o Tribunal Administrativo e Fiscal decida a favor das TVDE e que o novo regime seja suspenso, o que poderia provocar uma eventual crise no Sector do Táxi.

ENTREVISTA COM O RESPONSÁVEL DE VENDAS DA CARLAR — SKODA, NUNO LOURENÇO

“A SKODA É A MARCA MAIS VENDIDA PARA O TÁXI NA EUROPA”



A FPT assinou um Protocolo com a Soauto – Volkswagen Group Retail Portugal e apresenta os benefícios e vantagens aos seus associados na entrevista realizada a Nuno Lourenço, 49 anos, responsável de vendas da Carlar – SKODA.

TÁXI - Como se apresenta a Soauto – Volkswagen Group Retail Portugal aos associados da Federação Portuguesa do Táxi?

Nuno Lourenço (NL) - A Soauto – Volkswagen Group Retail Portugal, é a empresa concessionária, pertencente ao Grupo Porsche Holding Salzburg, que representa as Marcas Volkswagen, Volkswagen Veículos Comerciais, Audi e SKODA. Estamos presentes na Grande Lisboa e no Grande Porto, com Concessões na Expo, Loures, Carnaxide, Paço de Arcos, Barreiro, Laranjeiras, Porto e Leça. Nestas localizações, temos stands de vendas e oficinas para prestar um serviço de proximidade a todos os associados.

TÁXI - Quais são os objetivos da celebração deste Protocolo da SOAUTO VGRP com a FPT?

NL - Ao celebrarmos o presente Protocolo com a FPT, pretendemos estreitar as relações com todos os associados, quer na aquisição de viaturas, quer no serviço de manutenção e reparação. Para isso, temos condições e serviços de que todos os associados podem beneficiar. Acreditamos que temos produtos adequados para o serviço de Táxi e, que isso pode ser uma mais-valia para os associados da Federação. Lembramos que a marca SKODA é a mais vendida na Europa para o Táxi.

TÁXI - De que vantagens podem os associados da FPT usufruir no âmbito deste Protocolo?

NL - Sabemos que estamos a falar da “ferramenta” de trabalho dos associados e por isso apresentamos um conjunto de benefícios, que possam minimizar e agilizar todos os processos. Entre os vários benefícios, destacamos os descontos em mão-de-obra, peças, óleo e pneus, assim como um gestor de clientes dedicado por oficina, com marcação prioritária e, ainda entrada em reparação imediata mediante marcação. Na área das vendas, teremos propostas tipificadas e as melhores condições disponibilizadas pela Marca para oferecer. Os nossos técnicos comerciais estão devidamente formados, para dar o melhor aconselhamento.

TÁXI - Que mais-valias traz a marca SKODA ao Sector do Táxi? Quais são as características das viaturas SKODA que contribuem para um desempenho superior na atividade?

NL - Obviamente, sendo uma marca com uma experiência enorme na vossa área de negócio, faz com que os nossos produtos tenham uma qualidade e durabilidade reconhecida. Só isso nos permite ser número um na Europa para um cliente exigente e

atento, como é o Sector do Táxi. Da nossa gama, salientamos a Octavia, que viu a sua oitava geração ser lançada no final de 2020 e, que devido aos seus atributos, foi-lhe atribuído o prémio de “Familiar do Ano”. Numa vertente de mais lugares, temos o SKODA Kodiaq, que oferece sete lugares, podendo ser uma mais-valia para certo tipo de serviços. O Superb é uma viatura que oferece espaço para os seus ocupantes como nenhuma outra do seu segmento e, ainda consegue ter 660 litros de bagageira. Além das características mencionadas, a SKODA disponibiliza a última geração de motores diesel, que são extremamente económicos e que permitem conjugar caixas de velocidades manuais ou DSG. Todos os SKODA para Táxi têm, de fábrica, o alternador reforçado.

TÁXI - Que benefícios estão previstos para a FPT na concretização deste Protocolo?

NL - Associar a dimensão da Federação Portuguesa do Táxi à marca mais vendida na Europa para o Táxi, parece-me algo natural. Trata-se de um encontro de objetivos e necessidades, tendo como interesse final beneficiar os associados de um produto de excelência para o seu dia-a-dia. O Protocolo permite também, e sabemos da importância deste tema, uma diversidade de oficinas e um serviço diferenciado.

Por último, com este Protocolo a Federação terá uma voz ativa na defesa dos interesses dos seus associados, que de outra forma não seria possível. A FPT tem assim acesso a “canais” para melhor servir os seus associados.

TÁXI - Que outros aspetos pode realçar desta parceria?

NL - Esta parceria só é possível devido ao interesse da Soauto VGRP em se associar à FPT, dada a dimensão e importância que tem no nosso panorama. Agradecemos também ao presidente, senhor Carlos Ramos, que sempre nos deu os *inputs* necessários para que pudéssemos apresentar as melhores condições para os seus associados. O bom entendimento entre as partes e a credibilidade foram fatores decisivos para merecermos a confiança da FPT. Estamos certos que esta parceria trará bons resultados para ambos.

JORGE PISCO, PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO PORTUGUESA DAS MICRO, PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (CPPME)

“JUNTOS, SOMOS MAIS FORTES”

Num balanço sobre os últimos meses da pandemia e sobre o impacto que teve nos vários sectores empresariais, o presidente da CPPME, Jorge Pisco, falou à TÁXI no trabalho realizado num ano intenso, com muita atividade para a Confederação e seus associados, entre os quais, a Federação Portuguesa do Táxi. A Confederação vai a votos e a lista candidata tem como lema “A Defesa dos Micro, Pequenos e Médios Empresários - A Razão da Força da CPPME”.



“Podíamos estar noutra patamar se o Governo tivesse tido um papel diferente quanto aos apoios criados”, refere o presidente, acrescentando que a integração das propostas que a CPPME tem apresentado poderia ter melhorado a situação.

Jorge Pisco fala de ano que considera *“catastrófico, com instabilidade e burocracia, em que os apoios foram discriminatórios”,* não chegando a todas as micro, pequenas e médias empresas. *“Mais de um ano depois, os empresários continuam angustiados, descrentes e desanimados”,* sublinha.

Com o confinamento geral obrigatório a retoma tornou-se uma incógnita. Para Jorge Pisco, *“o primeiro apoio governamental (linhas de crédito) foi um fiasco total e só as empresas de maiores dimensões é que beneficiaram”.* Outro problema foi a morosidade na atribuição dos apoios, quando conseguidos, acrescida pela sobrecarga junto dos contabilistas, a quem coube

gerir a informação e tentar, com eficácia, candidatar as empresas, numa situação em que *“qualquer pormenor atrapalha”.* O lay-off *“serviu 50% das grandes empresas e as MPME não beneficiaram, ficando os sócios-gerentes sem este apoio”.*

Quanto ao Táxi, Jorge Pisco refere os problemas com as candidaturas na primeira fase, com CAE que não eram elegíveis para os *“apoios diminutos que só seriam alcançáveis com mergulho na burocracia”.*

Os requisitos exigiam mais exposição do contexto familiar dos empresários e mais de 30 mil empresas recém-criadas antes da pandemia ficaram de fora por falta de antecedentes económicos para se habilitarem aos apoios.

As iniciativas da CPPME durante 2020 incluíram, em junho, uma Conferência Empresarial e uma Concentração em frete à Assembleia da República no fecho da legislatura. Em audiência na Presidência da República registou-se uma abertura para

a avaliação no pós-pandemia. Mas essa fase ainda não foi atingida. A Confederação apresentou propostas concretas aos Grupos Parlamentares e o Governo não deu resposta às associações e aos empresários. Em Concentração no Porto, no mês de dezembro, outro alerta público para a situação grave das MPME. Mais tarde nesse mês, nova Concentração junto ao Ministério da Economia e reunião com o secretário de Estado.

Na aprovação do Orçamento do Estado, a verificação de que o Governo não aplicou medidas acessíveis aos micro, pequenos e médios empresários, entre os quais se encontram os do Táxi.

Algumas medidas anunciadas em dezembro foram saudadas pela Confederação, pois finalmente integraram parte das propostas apresentadas, mas a regulamentação das mesmas ficou aquém das expectativas. Os diferimentos e moratórias são considerados apoios.

Junto do Poder Local, a CPPME tem também apresentado propostas sobre o Sector, considerando que as Autarquias, que entretanto criaram apoios alternativos para o Táxi, tiveram que se readaptar.

Em 2021, a CPPME promoveu um webinar, evento do qual saíram 25 propostas que foram apresentadas ao Governo. Não houve resposta oficial mas *“houve evolução em alguns sectores”*.

Em 21 de abril deste ano, na reunião nacional com os seus associados, a Confederação avaliou as propostas e o que foi realmente conquistado. Sobressaíram, no que falta cumprir, cinco medidas prioritárias e outras cinco urgentes.

Num período tão intenso de trabalho, na defesa das micro, pequenas e médias empresas, Jorge Pisco sentiu a *“frustração da falta de respostas oficiais e o grito de revolta e os pedidos de ajuda de tantos empresários, um pouco por todo o País. Todos lançam o seu repto para que não caiamos em mais outro confinamento e alertam para o esgotamento dos recursos”*.

Na parte positiva de mais de um ano de atividade intensa, Jorge Pisco evidencia a *“intervenção crescente por parte das Autarquias e de todo o Poder Local”*.

Novo ciclo

Em fase de término de mandato, a CPPME vai às urnas em 24 de junho. A Direção deliberou apresentar uma Lista A para o quadriénio 2021-2024 e Jorge Pisco recandidata-se à presidência da Confederação. Os novos Órgãos Sociais que serão eleitos vão estar reforçados e alargados. A FPT fará parte da Direção, tendo como seu representante o dirigente António Marques. A Lista candidata tem como lema *“A Defesa dos Micro, Pequenos e Médios Empresários - A Razão da Força da CPPME”*.

“Há áreas empresariais que se abriram para a Confederação”, refere o presidente, que se congratula por, *“apesar de não estarmos no Conselho Económico e Social, somos considerados parceiros sociais pelas entidades públicas e pelos Órgãos de Soberania, e por eles somos auscultados e ouvidos. A Confederação cresceu e desenvolveu-se neste mandato, nomeadamente na Região Autónoma da Madeira”*, destaca Jorge Pisco, que adianta como exemplo da energia associativa a cooperação com a FPT para tratar dos assuntos do Táxi



junto do Governo Regional. O núcleo da CPPME na Madeira foi chamado em diversas ocasiões para audição no Parlamento Regional.

“A possível criação de um núcleo regional da FPT na Madeira simplificaria o trabalho junto do Táxi, com partilha de informação e experiências, num trabalho que pode ser conjunto com a Confederação”, acrescenta. A especificidade do Sector do Táxi na Madeira manifesta-se em vários quadrantes: a realidade da concorrência das TVDE, atualmente num impasse, o número de licenças de táxi existentes. *“Só o esforço conjunto e a transparência podem ajudar a solucionar”*.

Segundo o seu programa de ação, e de acordo com os objetivos centrais da sua atividade para o próximo mandato, a CPPME propõe-se a:

- Dialogar com todas as instituições, para criação de políticas que salvaguardem os MPME;
- Continuar a defesa da necessidade de uma estratégia nacional de industriali-

zação do País, aproveitando os recursos nacionais, da terra, do mar, do ar, das novas tecnologias, de forma a aumentar as exportações e a substituir muitas importações que hoje desequilibram e agravam a balança comercial;

- Pugnar por políticas fiscais, de crédito e de apoios comunitários justos para as MPME, que têm sido discriminadas pela negativa, provocando enormes dificuldades à modernização que gera competitividade, tornando assim quase impossível a concorrência com as suas congéneres da EU;
- Defender uma reforma fiscal que respeite o artigo 104.º da Constituição da República Portuguesa;
- Defender novas regras para o ordenamento comercial e mercado retalhista, já que as atuais em vez de corrigir os desequilíbrios existentes, têm agravado a situação, favorecendo, uma vez mais, os grandes grupos de distribuição e as suas *“catedrais”* de consumo, que degradam a economia nacional.



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:



OBITUÁRIO

A Federação Portuguesa do Táxi apresenta sentidas condolências às famílias dos nossos associados falecidos:

- Mário da Conceição Pires
- Auto Táxis Mário & Pires, Lda, licença da Amadora
- Manuel dos Santos
- Manuel dos Santos & Dores, Lda, licença de Lisboa

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; **TM** 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** dnucc.portimao@fptaxi.pt; **EDITOR** Rafael Vicente - Estr. Paço do Lumiar R2, 1600543 Lisboa; **E-MAIL** revista@fptaxi.pt; **FOTOGRAFIA** Rafael Vicente; **PAGINAÇÃO E GRAFISMO** Ivo Mendes; **REVISÃO** Carlos Silva; **CORRESPONDENTES** Carlos Lima – Delegação Norte/Porto; José Romão – Delegação Sul/Faro e Portimão; **COLABORADORES PERMANENTES** Ana Rita Abelha, Ana Rita Silva, Andreia Bárrios, António Marques, António Pedro, Armando Casa Nova, Isabel Patrício, Patrícia Jacobetty; **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; **N.º 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*

Psst... Já sabe da Ultimate?

10

cent/lt
em combustíveis
Simples



BP Bonus

705680002326000020

ABCD
MANUEL DA SILVA
123456

E 65 01/15

14

cent/lt
em combustíveis
Ultimate
com Tecnologia Active

Aproveite os **3 dias de descontos fantásticos** que a bp lhe dá todas as semanas, principalmente nos combustíveis **Ultimate**.

3ª feira - 5ª feira - 6ª feira:

- Combustível Ultimate com Tecnologia Active – **14 cent/lt**
- Combustível Simples – **10 cent/lt**

Em dias normais:

- Combustível Ultimate com Tecnologia Active – **12 cent/lt**
- Combustível Simples – **6 cent/lt**

Registe-se agora www.taxisbp.com

Comece a usufruir das vantagens do universo BP Exclusivo Táxis.

PARA MAIS INFORMAÇÕES www.frota.bp.pt 808 202 500

