

# TÁXI

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



93

**Novo contributo FPT  
para a modernização**

**Digitalização**

# O melhor caminho é poupar em combustível

Com o cartão Galp Frota Business Táxi, poupe **até 11 cênt./lt\*** em combustível nos postos Galp.

- ✓ **Desconto imediato** em combustíveis rodoviários;
- ✓ Plataforma de **gestão online 24h** através da App Mundo Galp;
- ✓ **Pronto a usar, sem custos** de adesão e de emissão;
- ✓ **Mais de 1400 postos** de abastecimento em Portugal Continental, Açores, Madeira e Espanha.

Peça o seu cartão:  
217 112 870  
[rute.oliveira@fptaxi.pt](mailto:rute.oliveira@fptaxi.pt)

Desconto  
**imediato**  
até  
**11**  
cent/lt



\*acumulável com descontos na bomba.



Carlos Ramos

## ÍNDICE

**10 Porto.**

Mais de 300 pessoas assinaram a petição.

**12 ATCUD nas Faturas.**

Obrigatório em 2023

**13 O Táxi na cidade de hoje e de amanhã****14 Digitalizar para Descarbonizar****26 Resiliência****FICHA TÉCNICA**

DIRETOR: Carlos Ramos;  
 DIRETOR ADJUNTO: António Marques;  
 PROPRIEDADE: Federação Portuguesa do Táxi – FPT;  
 NIF: 503404730;  
 REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO: Estr. Paço do Lumiar R2,  
 Loja A, 1600-543 Lisboa;  
 TELF: 217 112 870; FAX: 217 112 879;  
 E-MAIL sede@fptaxi.pt;  
 EDITOR: Carlos Ramos  
 E-MAIL: revista@fptaxi.pt;  
 FOTOGRAFIA: Carlos Ramos;  
 PAGINAÇÃO E GRAFISMO: Afonso de Sousa e Silva;  
 REVISÃO: Ana Carina Rolo;  
 PUBLICIDADE: Rute Oliveira;  
 IMPRESSÃO STICKERBRAND: LDA, Rua do Sol ao Rato,  
 n.º 100 2.º Dt.º, 1250-263 Lisboa;  
 TIRAGEM: 4.000 exemplares;  
 EMPRESA JORNALÍSTICA: 219182;  
 N.º REGISTO ERC: 119183;  
 DEPÓSITO LEGAL: 92177/95;  
 ESTATUTO EDITORIAL: fptaxi.pt

# Parabéns!

## E vivas ao futuro!

Mais sócios, mais formações profissionais com mais formandos, nomeadamente na formação inicial, mais soluções administrativas à crescente procura de respostas e recuperação de quotas em atraso, através de plano de pagamentos aprovado em Assembleia Geral. Se o momento do ano pede balanços, em traços largos, foi francamente positivo o desempenho da FPT em 2022, na sede e delegações.

O desempenho alcançado explica-se com a proximidade de delegados e diretores junto dos profissionais, com a aquisição da ferramenta e-learning (ensino à distância) que facilita a captação de novos motoristas para mitigação à falta de mão-de-obra, com o aprofundamento de parcerias comerciais vantajosas para os associados, no fundo, com o reforço da credibilidade da FPT no universo do Táxi.

Chegados aos 28 anos da FPT somos prova que é o trabalho que concretiza o sonho, sendo certo que pelo sonho seremos guiados a novas conquistas – a todos nós, parabéns! E vivas ao futuro!

Em 2023, defenderemos o propósito maior; a modernização do Serviço Público de Táxi possibilitando uma reorganização territorial a nível intermunicipal, onde a descarbonização da frota é meta com o contributo da FPT (tornado público em Táxi 90 fptaxi.pt) e cuja sustentabilidade estará na digitalização de procedimentos.

Infelizmente, o Governo não respeitou a palavra dada. Adiou para o ano que vai agora começar a aprovação do novo regime jurídico do Táxi. O Governo também desiludiu quando vemos o Orçamento de Estado para 2023. Nada de relevante para o Táxi, o pouco que se escreve perde-se no mar de complexas variáveis, por vezes indecifráveis, e esqueceu a promessa de gásóleo profissional no abastecimento da frota.

É a realidade que temos e que queremos transformar.

Digitalização é o tema maior da edição 93 da Táxi. Mais um contributo da FPT para a criação de políticas públicas. Mais um compromisso da FPT na mudança de paradigma para defesa do Táxi e das gerações vindouras.

Terra-a-terra, vale a pena ler o que se passa em Ílhavo, Mortágua, Vila Real de Santo António, Funchal, Lisboa e Porto (aqui a insistência FPT pelo direito dos Táxis a circularem no Bus da Av. Fernão Magalhães já conta com uma petição pública e acompanhamento da Assembleia Municipal).

Nos efeitos Bruxelas 8/9, importa ler que o Organismo Europeu Anti-fraude está a investigar a antiga vice-presidente da comissão europeia, convém saber que o Tribunal de Justiça da União Europeia vai nos próximos dias decidir a proporcionalidade Táxi-TVDE (Atenção à decisão!) e vale a pena refletir sobre o futuro do Táxi com Sam Bouchal. Ele foi um dos principais organizadores da grande manifestação internacional de setembro passado.

E já agora, ainda efeito deste histórico acontecimento, sublinhar que a FPT e outras organizações europeias estão a desenvolver trabalho - reuniões e troca de documentação - para a criação de uma estrutura supranacional defensora do Serviço Público que prestamos.

Boas Festas!

# Formação com financiamento público uma realidade prevista para 2023

A Táxi sabe que a Associação Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional – ANQEP, em articulação com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes – IMT, está a trabalhar a integração da Formação Profissional de Motorista de Táxi no Catálogo Nacional de Qualificações - CNQ. Prevendo-se que esta integração ocorra até final de fevereiro de 2023.

A integração deste percurso no CNQ, possibilitará a todos os adultos, com mais de 18 anos de idade, poderem

desenvolver formação exigida no âmbito da Lei n.º 6/2013 de 22 de janeiro, regulamentada pela Portaria n.º 251-A/2015, de 18 de agosto, que estabelece as condições de acesso e de exercício da profissão de motorista de veículos ligeiros de passageiros de transporte público de aluguer – (Motorista de Táxi).

A conclusão, com aproveitamento, deste percurso, permitirá a obtenção, por parte dos formandos, de um certificado de qualificações de Motorista de Táxi que deverá ser apresentado posteriormente ao IMT, enquanto

requisito de acesso obrigatório para o exercício desta atividade.

As entidades formadoras certificadas pelo IMT poderão desenvolver este percurso de formação do CNQ com financiamento público, no âmbito da modalidade de educação e formação “Formações Modulares Certificadas”, desde que se candidatem para esse efeito.



## Vila Real de Santo António o problema começa em casa

*Concorrência ilegal. Autoridades apáticas. Autarquia sem reação.*



**Dionísio Santos, Delegado FPT  
Vila Real de St.º António**

Tal como acontece com o restante Algarve, o verão do turismo que permite amealhar para o resto do ano acabou. É num ritmo de trabalho mais tranquilo que Dionísio Santos, Delegado FPT em VRSA, identifica velhos

problemas: “a começar pelos colegas que utilizam carrinhas para serviços de transfers”. “Estacionam o Táxi, agarram na carrinha particular, acertam os preços que bem entendem e transportam passageiros que numa situação normal e legal seriam transportados em Táxis”. Ou seja, “temos colegas que ilegalmente tiram trabalho a outros colegas, estando as autoridades alertadas, mas sem nada fazerem”, conclui Dionísio Santos.

Aliás, o comportamento das autoridades é igualmente criticado quando “principalmente no verão, há carros particulares estacionados nas praças de Táxi, a GNR vê e não reage”, denuncia Dionísio Santos.

Quanto à Câmara Municipal de Vila Real de Santo António,

o Delegado FPT lamenta o “desinteresse” sobre o que se passa na “nossa atividade”: “o pavimento das praças está degradado há anos, as praças continuam sem casas de banho e este novo Executivo (tomou posse há 1 ano) ainda não reuniu para apresentar soluções”.

Diz Dionísio Santos que a FPT vai voltar a tentar o diálogo com a CM de VRSA, “em nome do bem comum e da necessária mobilidade com qualidade”.



# Ílhavo

## “Por onde nos vamos escapar?”

Deslealdade. Concorrência ilegal.



Duarte Silva Santiago, Delegado FPT Ílhavo

É motorista de Táxi há 53 anos. Duarte Silva Santiago, Delegado FPT de Ílhavo diz que está “surpreendido” com aquilo que se passa: “Há colegas de Aveiro (fora

do concelho) que para aqui vêm trabalhar. Temos 1 motorista de Táxi de Ílhavo - que estaciona na Praça da Costa Nova - a fazer serviço TVDE e a GNR não atua.”

Duarte Silva Santiago lamenta a falta de fiscalização que acaba por provocar uma quebra acentuada na rentabilidade. Aliás, “já pedi a desativação do telefone da praça, pois as poucas chamadas não pagam a renda de quase 30 euros.”

“Sei que este tipo de problemas não são só daqui, mas fica difícil viver assim”, reclama o Delegado FPT. Até porque, e dá um exemplo: “acertei com um passageiro conhecido uma viagem ao Aeroporto Sá Carneiro (Porto). A viagem custa 300 euros, acertei por 280 euros. Esse passageiro



acabou por seguir viagem num TVDE por 220 euros.”

É esta realidade que leva Duarte Silva Santiago a perguntar: “por onde nos vamos escapar?”

# Funchal

## nuvens na pérola do Atlântico

Demasiada oferta. Mercado desregulado. Individualismo.



Ângelo Martins, sócio FPT Funchal

Na opinião de Ângelo Martins, o sócio mais antigo da FPT no Funchal, a capital da Madeira tem demasiada oferta no transporte ligeiro de passageiros.

Com um rácio de 4 Táxis para menos de 300 habitantes (total de 834 Táxis) – o maior do país, de acordo com um estudo de 2016 da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes – e com 100 TVDE, 50 dos quais Táxis,

Ângelo Martins reclama da falta de rentabilidade.

Diz o sócio FPT, há mais de 20 anos, que a dificuldade é grande. No entanto, “as coisas melhoraram um pouco com o turismo, após a pandemia”.

Ângelo Martins lamenta a forma como “todos ficaram com menos pão e alguns se contentam com as migalhas”, isto para retratar os colegas que se juntaram à plataforma de uma multinacional, crentes de que a solução é a →

# VERLINGUE

CORRETOR DE SEGUROS

## Descubra a nova oferta comercial

# Táaxiii...

## Livre para o seu negócio

A hand is shown in the foreground, palm facing the viewer, with fingers spread, as if signaling a taxi to stop. In the background, a black taxi with a 'TAXI' sign on its roof is stopped in traffic on a city street. Other cars are visible in the background.

Soluções de seguros  
para Táxis

# Preços Mais Baixos!

Peça já a sua  
simulação nos balcões:  
Porto 220 027 730  
Lisboa/Madeira 211 149 403/487  
Portimão 282 425 558  
ou nas Delegações da FPT.

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

Táxi Seguro | Acidentes de Trabalho | Outros Ramos

tarifa dinâmica. Aliás, acrescenta, “as pessoas (passageiros) já começam a perceber que muitas vezes acabam por pagar mais e estão a regressar ao Táxi, principalmente os locais”.

Ângelo Martins gostava de ver os jovens motoristas de Táxi “mais unidos e combativos”, mas “é cada um por si, sem sentido coletivo”.

Nota: Ângelo Martins aderiu à FPT “pois foi a federação a primeira a dar-me notícias do setor. Era o Srº Fernando Carneiro que me enviava a revista e a documentação atualizada e eu sabia das coisas, a tempo, assim. Antes, ficava à espera do Governo Regional que infelizmente...”



## Lisboa avanços (lentos, mas avanços), expectativa e haja esperança



**A** 12 de outubro, a Câmara Municipal de Lisboa aprovou, por iniciativa dos Vereadores do PS, o desbloqueio de € 60.000,00 para a descarbonização da frota táxi, mandando os serviços municipais para prosseguir a elaboração do projeto de Regulamento da Praça de Táxis do Aeroporto Humberto Delgado, instando os serviços municipais para adoção das recomendações da 2.ª Comissão de Economia,

Turismo e Inovação da Assembleia Municipal de Lisboa e decidiu reativar o Grupo de Trabalho de Promoção do Transporte Público.

A iniciativa dos Vereadores do PS Lisboa surgiu depois da reunião, em agosto passado, na sede da FPT (ler Táxi 92 em papel ou em [fptaxi.pt](http://fptaxi.pt)), onde se abordaram as temáticas que exigem soluções para melhor desempenho do Serviço Público do Táxi na capital.

**Regulamento da Praça do Aeroporto Humberto Delgado e sinalética de Mudança de Tarifa: compromissos da CM de Lisboa**

A 13 de outubro, a Direção Municipal da Mobilidade garantiu à FPT que vai agendar uma reunião com a ANA – Aeroportos para levar por diante a implementação do Regulamento da Praça de Táxis do

Aeroporto Humberto Delgado. Um processo já longo, mas que a Diretora Municipal da Mobilidade, Ana Lourenço Raimundo, assume querer concretizar.



Mais, dias depois das autoridades, induzidas em erro por sinalética de Mudança de Tarifa escondida, levantaram, injustamente, autos de contraordenação a motoristas de Táxi, apreendendo 8 Táxis, a Diretora Municipal da Mobilidade acordou com a FPT a revisitação conjunta →

das zonas limítrofes do concelho para colocação de novas placas e ou reposicionamento das existentes.



### BE Lisboa: atento e a acompanhar

Já depois das novidades aprovadas pela Câmara Municipal de Lisboa, a Vereadora do Bloco de Esquerda, Beatriz Gomes Dias, mostrou interesse e disponibilidade no acompanhamento da lista de exigências FPT.

A 26 de outubro, Beatriz Gomes Dias recebeu uma delegação FPT e garantiu apoio a todas as soluções que permitam uma melhor mobilidade e desempenho.



**Beatriz Gomes Dias,**  
Vereadora do Bloco de Esquerda

## Mortágua

### Ano Novo, nova Praça.

#### Uma promessa. E a concorrência ilegal.



**Fernando Simões, Delegado FPT**  
Mortágua

**F**ernando Simões, Delegado FPT de Mortágua, diz ter a promessa do Presidente da Câmara que a nova Praça de Táxis, junto à Capela de São Domingos, será inaugurada no início de 2023.

Pelo que é anunciado, a nova praça terá “painéis solares para abastecimento de carregadores elétricos – a pensar nos Táxis elétricos -, casas de banho mistas e uma sala de espera para os passageiros.”

Lembra Fernando Simões, que esta nova praça, efeito das obras de requalificação no perímetro do edifício da Câmara Municipal de Mortágua, “vem substituir a primeira praça de Táxis portuguesa com cobertura.”

Expectativas à parte, Fernan-

do Simões, identifica como grandes problemas: “os carros particulares a fazerem transporte ilegal de passageiros, um determinado Táxi que vem de Tondela, com taxímetro desligado, retirar trabalho aos motoristas de Mortágua e a passividade das autoridades.”





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](http://www.taxisbp.com)

Comece a usufruir das vantagens do universo BP Exclusivo Táxis.

PARA MAIS INFORMAÇÕES [www.frota.bp.pt](http://www.frota.bp.pt) 808 202 500



# Porto

## Mais de 300 pessoas assinaram a petição

### Direito dos Táxis a circularem no Bus da Av. Fernão Magalhães



Carlos Lima, Diretor FPT Norte

**A** petição pública lançada pela FPT recolheu mais de 300 assinaturas na defesa do direito dos Táxis circularem no Bus da Av. Fernão Magalhães, da cidade do Porto.

A grande maioria dos subscritores são empresários e motoristas de Táxi do Grande Porto, mas há também profissionais do Táxi do centro e sul do país.

Para Carlos Lima, Diretor FPT da Delegação Norte, o apoio re-

colhido acrescenta força à insistência que a federação vai continuar a fazer junto da Câmara Municipal do Porto.

“Sabemos que a razão está do nosso lado e já estamos a mobilizar os partidos políticos com assento na Assembleia Municipal e vereadores não alinhados com a vontade da Presidência da autarquia do Porto para resgatar um direito público inalienável: - O BUS é uma via rodoviária também para Táxis. E não exclusiva dos autocarros”, sublinha Carlos Lima.

De lembrar que esta polémica nasceu com a criação, em setembro, do Corredor de Autocarros de Alta Qualidade (CAAQ), na Av. Fernão Magalhães, que torna o BUS uma via exclusiva dos autocarros STCP.

Logo em agosto, a FPT apresentou, por carta ao Presidente da Câmara e seu Vereador da mobilidade, discordância total com a iniciativa (ler Táxi 92 em papel ou em [fptaxi.pt](http://fptaxi.pt)), mas a resposta dos serviços administrativos camarários “falava de tudo, menos da reclamação em causa. Até parece que brincam

com coisas sérias.”, critica o Diretor FPT.

Uma nova carta, acompanhada com a petição, já foi enviada ao Presidente Rui Moreira e partilhada com todo o Executivo, Vereadores e partidos representados no município. O Presidente da Assembleia Municipal, Sebastião Feyo de Azevedo, confirmou a sua recepção e assumiu o acompanhamento do assunto.

“Vamos amolecer a pedra” é a expressão usada por Carlos Lima. “Contamos com o apoio de todos. Antral incluída. O que está em causa é demasiado sério, pois o objetivo da Câmara é alastrar este Corredor de Autocarros de Alta Qualidade (CAAQ) pela cidade, excluindo o Táxi do BUS. Este é o momento de agregar”, alerta o Diretor da FPT.



# CDU - Porto

## pede esclarecimentos a Rui Moreira

**A** pós conhecimento da insistência da FPT junto do Executivo Camarário, a Vereadora da Coligação Democrática Unitária, Ilda Figueiredo, apresentou a 16 de novembro, um Reque-

rimento ao Presidente da Câmara Municipal do Porto, Rui Moreira. Objetivo: “Que medidas serão tomadas para resolver esta questão sem pôr em causa a rápida eficiência da STCP”, pergunta-se no Requerimento.



Ilda Figueiredo, Vereadora da CDU Porto



VISA

# Adquira o seu TPA myPOS e entre no mundo dos Pagamentos Digitais

A Visa e a myPOS dão-lhe as boas-vindas! Na aquisição do seu terminal\*, receba um cartão de combustível no valor de **€100\*\*** para apoiar o seu negócio

**Aceite pagamentos com cartão, sem contacto onde quer que esteja**

Sem mensalidades nem contratos vinculativos  
Possibilidade de integrar faturação no terminal Carbon



100€

\* Terminais disponíveis a partir de **29 €** (sem IVA)

\*\* Consulte os Termos e Condições da oferta

Para mais informações contactar:  
[comercial.pt@mypos.com](mailto:comercial.pt@mypos.com)  
+351 966 965 165

# 28 anos FPT

## ATUG, os parabéns do sócio nº1



José Pereira, Presidente da ATUG

// **A ATUG orgulha-se por ser o sócio número 1 da Federação Portuguesa do Táxi, estando na fundação desta.**

A frase pode ler-se logo à entrada do site da Associação Taxistas Unidos de Guimarães e é reveladora da importância histórica da FPT na defesa e organização do Serviço Público do Táxi.

José Pereira, Presidente da ATUG, ainda se lembra do dia - corria o ano de 1994 -, em que uma pequena delegação, liderada por Carlos Ramos, chegou a Guimarães para mobilizar a ATUG. E assim foi, des-cemos a Lisboa para a Assembleia Constituinte e ficámos o Sócio nº1.

“Valeu a pena e continua a va-

ler a pena”, diz José Pereira. “Aqui em Guimarães estávamos sozinhos, não se sabia de nada do que se passava com o setor e nada acontecia”, lembra o Presidente da associação que representa a maioria dos profissionais do centro da cidade de Guimarães.

Para José Pereira o estatuto e a formação profissionais, a inovação levada ao sistema tarifário, a partilha permanente de informação e o diálogo são valores conseguidos em Guimarães nos 28 anos FPT.

A pensar no futuro, José Pereira tem “esperança” que a concorrência ilegal das carrinhas particulares e a predação dos TVDE não triunfem.

“Haja saúde e boas festas para todos!”, assim deseja José Pereira.

## ATCUD nas faturas

### Obrigatório em 2023

**E**m 2023 é obrigatória a impressão do código ATCUD em todas as faturas (digitais ou manuais).

Os empresários com contabilidade simplificada podem continuar a passar faturas à mão, mas as mesmas têm de ter impresso o código

ATCUD. Se precisa de ajuda para cumprir a lei, contacte o seu contabilista e a gráfica onde imprime as suas faturas.

Caso já emita faturas digitais precisa de contactar a entidade fornecedora do seu programa de faturação para inserção do código AT-

CUD nas futuras emissões.

O código único de documento (ATCUD) é uma nova medida fiscal implementada pela Portaria n.º 195/2020, que veio regulamentar os requisitos para a criação de Códigos QR e do ATCUD nas faturas, previstos no Decreto-Lei n.º 28/2019.

**Defenda o seu posto de trabalho.**

Sempre que encontre uma situação ilegal, denuncie: [ilegais@fptaxi.pt](mailto:ilegais@fptaxi.pt)  
A sua denúncia será encaminhada para as autoridades e reguladores

# O táxi na cidade de hoje e de amanhã



Sam Bouchal,  
Federação de Táxis de Bruxelas

## A inovação é necessariamente progresso?

Historicamente, as empresas de manufatura dos países desenvolvidos, desde a segunda metade do século 20, deslocaram massivamente a sua produção para países cujos padrões sociais são muito baixos, onde a proteção dos trabalhadores, assim como os encargos tributários e sociais, é quase inexistente. Isso para reduzir drasticamente os custos e maximizar os lucros, levando, em muitas regiões dos chamados países desenvolvidos, a verdadeiros desertos industriais e o conseqüente desemprego em massa.

## Offshoring (realocação) nos setores de serviços é impossível? Sim, mas...

Diferentemente da indústria manufatureira, o setor de serviços, do qual as empresas de táxi fazem parte, obviamente não pode ser realocado.

O grande capital fará de tudo para resolver essa equação. No início do século XXI, graças ao tremendo desenvolvimento das ferramentas tecnológicas, fundos de investimento riquíssimos investiram massivamente no desenvolvimento de plataformas de intermediação.

Como os empregos nos setores de serviços não podem ser transferidos para países do Terceiro Mundo, essas plataformas simplesmente importaram, no Ocidente, as condições de trabalho

que prevalecem nos países do Terceiro Mundo.

Eles foram capazes de operar essa regressão social incrível e sem precedentes, apesar das leis e regulamentos, sem se preocupar, ou muito pouco, com os reguladores locais. Pelo contrário, as autoridades locais muitas vezes prestaram uma ajuda valiosa no que viria a se tornar-se a uberização dos empregos em toda uma seção da economia de serviços.

## Na Europa

Durante a última década, a indústria do táxi foi seriamente abalada. Já em 2016, a maior empresa de táxis de São Francisco admitiu falência, não resistindo a essa recém-chegada, cujas práticas se assemelham mais à predação selvagem do que à concorrência saudável e justa.

Chegando à Europa, a Uber encontrou resistência que certamente esperava, mas que ela e seus aliados institucionais sem dúvida subestimaram.

O direito do trabalho e a cultura do sindicalismo estão muito mais enraizados na Europa do que nos EUA. Diante do lobby muito poderoso da Uber, as ações dos táxis, na rua e perante os tribunais, conseguiram levar a múltiplas condenações da multinacional americana.

O ativismo do táxi ajudou a demonstrar os perigos de um modelo de plataforma que não funciona economicamente (32 bilhões de perdas acumuladas para o Uber) e que é um desastre social para os trabalhadores.

## O futuro

O futuro e a sustentabilidade de um serviço europeu de táxi de interesse público dependem de vários imperativos.

- **Um serviço universal** que se destina tanto a deficientes, como a pessoas com mobilidade reduzida, mas também pessoas que não se sentem necessariamente confortáveis com as novas tecnologias, é um caso importante para os seniores. A tecnologia é muito útil tanto para motoristas quanto para passageiros, mas é

essencial manter o aspecto humano no centro de um serviço acessível a todos.

- **Maior qualidade de serviço** Isto só pode ser alcançado através de uma melhor formação dos motoristas candidatos. Dirigir um táxi é mais do que apenas pisar no acelerador e girar o volante de um veículo. Ser motorista de Táxi vem com toda uma gama de serviços que qualquer bom profissional deve ser capaz de oferecer aos clientes. Muitas vezes, o motorista de Táxi é a primeira pessoa que um visitante estrangeiro encontra. Esse primeiro contato é, portanto, essencial para a impressão geral que ele terá da cidade. Por estas razões, para além de um bom conhecimento topográfico da cidade, um motorista de Táxi deve ser capaz de informar os seus clientes, tanto sobre os monumentos e sítios da sua cidade, locais de interesse específicos, como sobre as atividades socioculturais e desportivas. Isto só é possível com uma formação de qualidade.

- **Representação da profissão** tanto local como internacionalmente. Durante a demonstração internacional de táxi em Bruxelas em 8 de setembro de 2022, a delegação que se reuniu com os Comissários Europeus de Transportes e Emprego pôde perceber que o táxi precisa absolutamente de criar uma ferramenta institucional para a sua representação permanente a nível europeu.

- Por último, é desejável a **criação de uma aplicação transeuropeia de táxis públicos**. Todos os centros urbanos das grandes cidades da Europa estão a reduzir o espaço ao carro particular. A tecnologia é inegavelmente uma aliada na resposta que devemos dar às questões de mobilidade nas nossas grandes cidades. O desenvolvimento de uma plataforma intermodal (transportes públicos, táxis, automóveis e veículos partilhados de duas rodas) ao serviço de todos os cidadãos torna-se uma ferramenta essencial. Nesta visão intermodal, o táxi é o veículo mais partilhado, devemos garantir que assim permaneça tornando-o mais acessível, amigável e isento de carbono.

# Digitalizar para descarbonizar

## Novo contributo FPT para reforço do Serviço Público de Táxi

**A** pós a divulgação, na edição 90 da Táxi e também disponível em [fp-taxi.pt](http://fp-taxi.pt), da proposta de políticas públicas para a descarbonização da frota, a FPT insiste na necessidade de modernizar apostando na digitalização de meios e procedimentos.

Defende a FPT que a disponibilidade digital para a mobilidade vai conquistar novos e jovens passageiros e aprofundar o processo de descarbonização para a desejada neutralidade carbónica.

Menos papel e menos burocracia. Mais proximidade e melhor resposta à mobilidade das comunidades, numa lógica de complemento à rede pública de transportes coletivos será possível através do digital. Efeitos? Aumento da produtividade e toneladas de emissões de carbono deixaram de ser produzidas.

[O Contributo FPT para a digitalização do Serviço Público de Táxi será partilhado com o Governo e entidades reguladoras. Abaixo apresenta-se parte desse documento]

(...)

### DESCRIÇÃO DA SITUAÇÃO

A recente aprovação pela Assembleia da República, da Lei de Bases do Clima, numa decisão praticamente unânime, veio colocar novas exigências ao sector de transportes (nele se incluindo o táxi), abrindo, em simultâneo, perspetivas de evolução.

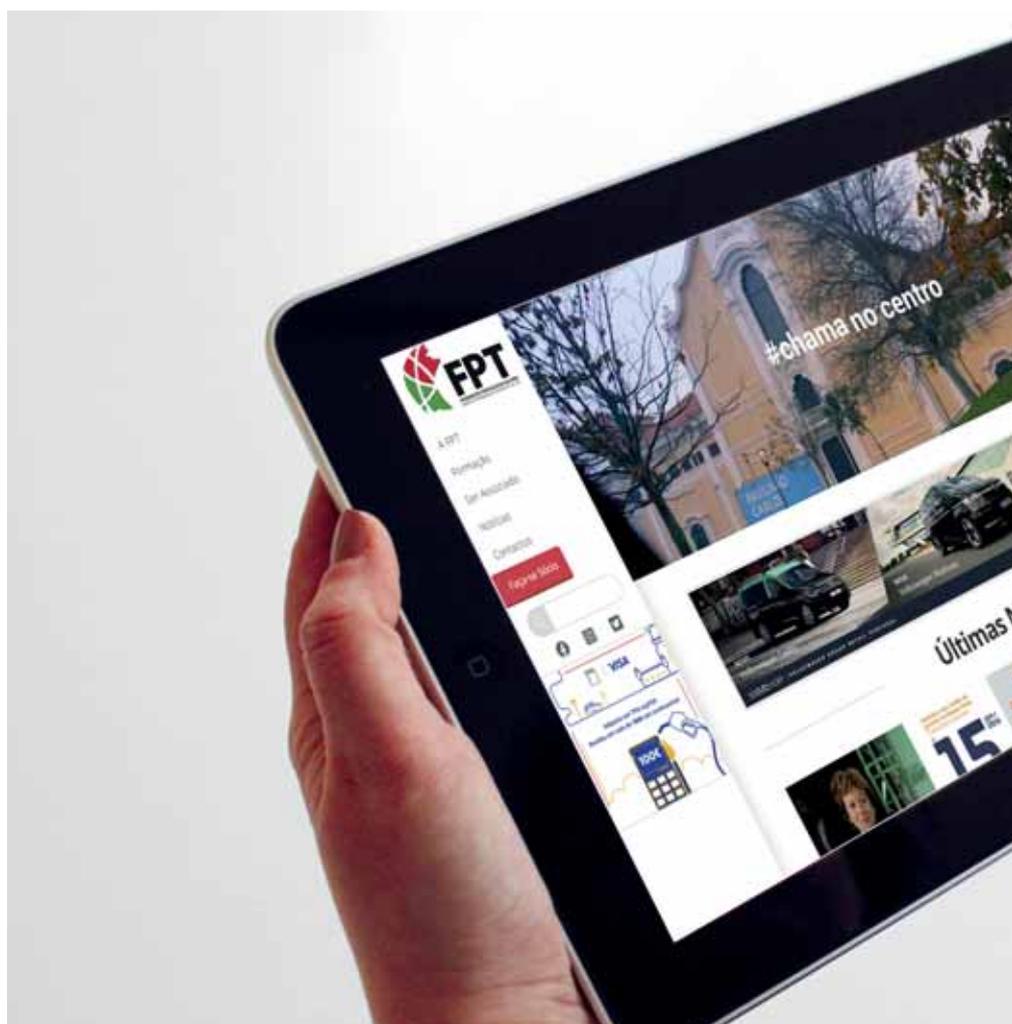
A redução das emissões de gases com efeito de estufa em 55%, até 2030, implica profundas alterações no sistema de mobilidade, tendo em conta o peso que os transportes rodoviários representam no total de emissões (22%) e a parcela dominante que os ligeiros de passageiros representam nessa contribuição (60%).

Enquanto na generalidade dos sectores contribuidores para as emissões se verifica uma tendência de redução nas últimas décadas (mais significativa na produção de eletricidade), o sector dos transportes (e neste o peso do automóvel

próprio) pelo contrário, tem um crescimento contínuo:

- Explosão do parque automóvel ligeiro, que só nos últimos 20 anos aumentou de pouco mais de 1,5 milhões de veículos, para cerca de 5,6 milhões de veículos.
- O consumo de combustíveis automóvel aumentou 47%, de 1990 a 2022 (apesar do recente aumento de preços).
- O peso do transporte coletivo no conjunto das deslocações reduziu-se de 20% em 1998 para 12%, em 2019.

Não há dúvida que os esforços necessários aos objetivos de contenção do aque-



cimento provocado pelo efeito de estufa, só alcançáveis (no mínimo) num quadro de neutralidade carbónica, implicarão uma alteração radical nos sistemas de mobilidade.

Alguns fatores contribuem para dificultar a evolução necessária:

- Uma estrutura urbana pouco concentrada, mesmo nas duas grandes áreas metropolitanas, que perdem população nas zonas de maior concentração (onde a oferta de transporte público é maior), a favor das periferias.
- No conjunto do território do continente a pulverização dos núcleos populacionais é muito mais acentuada, com 57% da população residindo em núcleos com menos de 10.000 habitantes e 39% em povoa-

ções com menos de 2.000 habitantes ou mesmo isolados.

- Nomeadamente nas áreas metropolitanas a crescente diferenciação de horários de trabalho e diversidade de origens/destinos, conduziu a uma redução da oferta de transporte em muitas horas do dia e/ou para alguns destinos.
- Uma parcela muito significativa da população não terá, assim, acesso ao sistema de transportes públicos a uma distância dos pontos de origem/destino casa-trabalho ou casa-estudo e com horários convenientes.
- A opção pelo transporte público é ainda dificultada pela quase inexistente oferta de serviços de transporte escolar, que incentiva à utilização da viatura própria, associando diversos membros do agregado familiar.
- Acresce que para uma parcela significativa da população o acesso a viatura própria é, ainda, uma “conquista” recente, associada à concretização de objetivos de melhoria de vida e marca de estatuto que só há poucos anos deixou de ser verdadeiramente diferenciador.

## CONCLUSÕES

A redução significativa das emissões de gases de efeito de estufa por via da substancial redução da utilização do automóvel próprio constitui elemento essencial para concretização dos objetivos de neutralidade carbónica.

As políticas eficazes na redução de emissões de gases de efeito de estufa, na geração de energia elétrica, não são replicáveis no âmbito da mobilidade, porque neste caso estamos dependentes de milhões de decisões individuais, to-

mas diariamente por várias centenas de milhar de atores.

A alteração radical necessária nos padrões de mobilidade implicará (para além de alterações na organização espacial do território) uma transferência massiva da deslocação em transporte automóvel individual, para os sistemas de transporte público, nomeadamente coletivo.

A transferência de passageiros para o sistema de transporte público, está dependente de um conjunto de fatores de atração, como sejam:

- Maior e melhor cobertura da oferta, em termos de capilaridade da rede de transportes, de capacidade, da frequência e de horários.
- Melhor conectividade e interoperabilidade entre as várias soluções de mobilidade disponíveis, assegurando continuidade das deslocações, incluindo soluções de estacionamento.
- Disponibilidade de sistemas de bilhética intermodais, com preços acessíveis, bem como de sistemas de informação da oferta disponível para diferentes percursos.
- Integração de soluções que possibilitem a cobertura dos últimos 1000-1500 metros dos percursos.
- Adoção de um “mix” de políticas na área da mobilidade que, em simultâneo impliquem a racionalidade económica da opção pelo transporte público, na ótica das famílias, assegurando a flexibilidade característica do transporte em viatura própria.

## CONTRIBUIÇÃO DO TRANSPORTE EM TÁXI

O transporte em táxi pode constituir uma solução para algumas das limitações



# ESCOLHA O SEU NOVO TÁXI

## OCTAVIA

2.0 TDI 116cv Active



desde  
**€20.990<sup>a)</sup> + IVA**

## OC

2.0 T



€

## SUPERB

2.0 TDI 150cv Ambition



desde  
**€25.990<sup>c)</sup> + IVA**

## SUPERB BREAK

2.0 TDI 150cv Ambition



desde  
**€26.990<sup>d)</sup> + IVA**

Campanha válida até 31-12-2022. 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 ACTIVE. Consumos combinados de 4,1 l/100km e emissões de CO<sub>2</sub> combinadas de 111g/km. c) Valor recomendado para a versão SUPERB 2.0TDI 150cv Ambition. Consumos combinados de 4,7 l/100 combinados de 4,9 l/100km e emissões de CO<sub>2</sub> combinadas de 128g/km. e) Valor recomendado para a versão KODIAQ 2.0TDI 150cv DSG

## OCTAVIA BREAK

DI 116cv Active



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



desde  
**21.320<sup>b)</sup> + IVA**

## KODIAQ

2.0 TDI 150cv DSG Ambition



desde  
**€28.450<sup>e)</sup> + IVA**

caixa  
**DSG**

**Classe 1**  
Via Verde



7 Lugares

...oneu sobressalente. Imagens meramente ilustrativas.

...de 108g/km. b) Valor recomendado para a versão OCTAVIA BREAK 2.0 TDI 116cv ACTIVE. Consumos combinados de 4,2 l/100km e emissões de CO<sub>2</sub> combinadas de 124g/km. d) Valor recomendado para a versão SUPERB BREAK 2.0 TDI 150cv Ambition. Consumos combinados de 5,5 l/100km e emissões de CO<sub>2</sub> combinadas de 144g/km.

percebidas pelos potenciais utilizadores de transporte público, nomeadamente:

- Ligação ponto-a-ponto, possibilitando a cobertura dos percursos “first/last mile”, e a realização de percursos discricionários, em resposta a necessidades específicas, quer pessoais, quer profissionais.
- Serviço a pedido, assegurando, quando necessário, as deslocações em horários não compatíveis com o serviço de transportes regular, bem como respondendo a necessidades urgentes.
- Capilaridade, assegurando serviço de transporte “regular” em situações em que a reduzida densidade da procura não possibilita serviços de transporte público clássico.

Algumas experiências recentes vieram demonstrar o potencial do serviço de táxi, nas funções complementares do transporte público:

- Serviços de transporte escolar, em múltiplas autarquias e agrupamentos de escolas, quer para superar os problemas emergentes do isolamento das populações, quer para responder a necessidades de públicos-alvo específicos.
- Oferta de transporte para populações vulneráveis, para/ de centros de vacinação, aquando da recente campanha de vacinação Covid, organizados por diversas autarquias (só em Lisboa e Porto, 120.000 viagens em 2021).
- Sistemas de transporte flexível, disponibilizados por várias

Comunidades Inter Municipais (CIM), assegurando o transporte a pedido em rotas pré-definidas, como por exemplo na CIM da Região de Coimbra, que organizou 153 rotas, com uma utilização crescente a partir do seu lançamento na segunda metade de 2021 (mais de 300 percursos por mês).

Estas experiências, sem dúvida impactantes no bem-estar das populações, assegurando a mobilidade a populações particularmente vulneráveis, têm sido, no entanto limitadas, ao centrarem a oferta de serviços em objetivos de carácter social.

#### **PRINCIPAIS MEDIDAS, TENDO EM VISTA A INTEGRAÇÃO DO TÁXI NOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO**

A integração do serviço de táxi nos sistemas de transporte público tem em vista assegurar a complementaridade da oferta disponibilizada pela rede de transporte coletivo disponível, designadamente pela:

- Flexibilidade no tempo, permitindo, nas situações de necessidade, a deslocação sem constrangimentos de horários.
- Flexibilidade na origem/destino, complementando a rede de transportes regulares.
- Integração no sistema, quer por via da bilhética, quer dos sistemas de informação.

Pretende-se, assim, criar um ambiente em que o



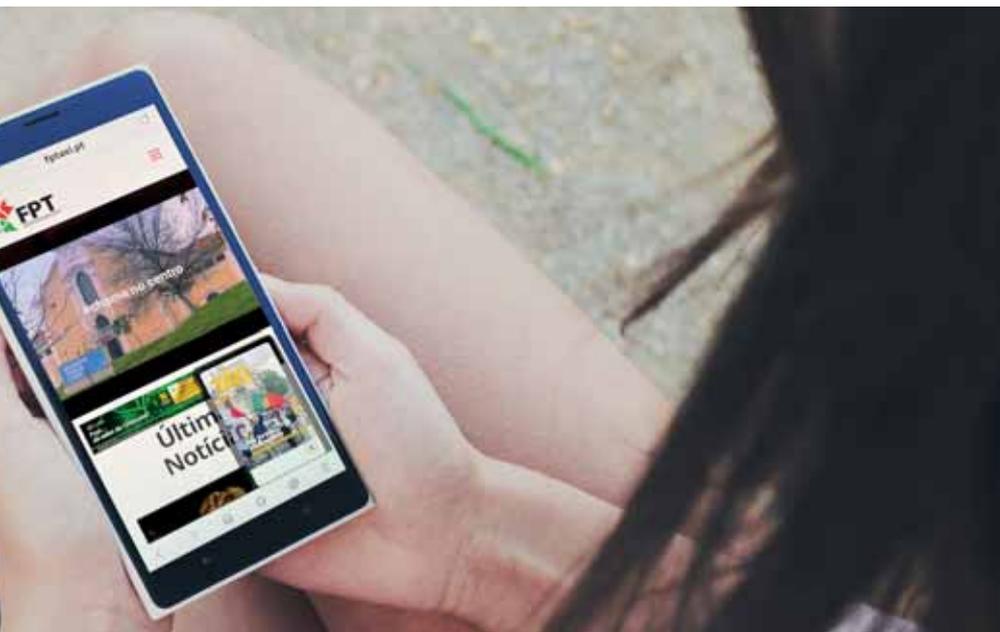
sistema de transporte público ofereça uma alternativa efetiva à deslocação em viatura própria, em todas as situações, assegurando aos utilizadores das viaturas próprias o conforto que lhes permita a opção pela solução economicamente mais racional da utilização do transporte público.

Apresentam-se, em seguida, algumas medidas de política pública, que se entendem como relevantes:

- Incentivar a integração de pacotes de viagem táxi nos sistemas de pagamento de viagens (exemplo Navegante e Andante), incluindo nas modalidades de pacotes de viagens a preço fixo ou preço variável, crédito pré-pago e débito em conta.
- Apoiar o desenvolvimento de sistemas digitais que possibilitem a perequação dos custos relativos aos diferen-

# #eusoutaxi

Envie a sua opinião, notícia,  
história ou comentário para [revista@fptaxi.pt](mailto:revista@fptaxi.pt)



da oferta de serviço de táxi, através da previsão espacial e temporal da procura de serviço e otimização de gestão das frotas, incluindo a revisão dos locais de praça, permitindo o pré-posicionamento mais preciso, reduzindo o tempo de resposta, reduzindo os tempos em vazio e o consumo energético pela redução das distâncias percorridas fora de serviço.

- Desenvolver os estudos necessários à determinação das características a que devem obedecer os equipamentos específicos táxi (taxímetros, equipamentos/soluções de comunicação, lanternas) necessários ao enquadramento nas novas tipologias de contratação e de serviço agora propostas ou em ponderação noutras sedes, definindo novas normas, quando necessário, estabelecendo condições para a prestação de novos tipos de serviço, bem como os períodos transitórios de adaptação que se justifiquem.
- Alteração regulamentar que possibilite a diferenciação externa dos táxis aderentes a sistemas de transporte integrados (possibilitando a contratação por "hailing" e em praça).
- Alargamento da bonificação fiscal, em sede de IRC e IRS, a um plafond mensal complementar ao passe, para utilização em viagens de táxi, a conceder pelas entidades patronais aos seus trabalhadores e dedução em sede de IRS de IVA suportado em deslocações de táxi.

tes serviços prestados quando se pratiquem modalidades de pagamento por preço fixo ou bonificado, bem como das soluções tecnológicas necessárias ao carregamento dos títulos nos suportes e gestão dos respetivos fluxos financeiros e faturação dos serviços, incluindo sistemas de faturação detalhada.

- Apoiar o desenvolvimento/implementação de sistemas de despacho de serviço que possibilitem a partilha de viagens entre passageiros com percursos similares, procedendo, após implementação de iniciativas experimentais localizadas, às alterações regulamentares necessárias à prática formalizada de partilha de serviço de táxi ("táxi coletivo").
- Apoiar o desenvolvimento e/ou instalação de soluções terminais de viatura, com capaci-

dade de proceder à validação dos créditos de viagem (nas componentes de serviço de táxi) e processar/transmitir os elementos caracterizadores dos serviços prestados e ao desenvolvimento de sistemas de "taxímetro virtual" (instalados no táxi e/ou remotos) que possibilitem a partilha do custo do serviço entre os passageiros que partilhem parte do percurso.

- Promover a implementação de soluções de tratamento da informação que possibilitem uma melhor integração do serviço de táxi com a rede de transporte público, integrando a informação relativa à oferta táxi, em sistemas de informação de transporte público.
- Promover o desenvolvimento de soluções baseadas em algoritmos dinâmicos que permitam uma melhor gestão



**USUFRUA DOS SEUS DIREITOS CUMPRINDO OS SEUS DEVERES**  
**MANTENHA A SUA QUOTA FPT ATUALIZADA**

# Picmi Táxi

## O Táxi na mobilidade de Barcelona

A Área Metropolitana de Barcelona (AMB) lançou na quarta-feira (30.10.2022) a 'app' pública Picmi Taxi, incorporada na aplicação AMB Mobilitat e que permitirá aos utilizadores solicitar um veículo através do telemóvel. No entanto, não será possível reservar um Táxi com antecedência.

A ferramenta, que permitirá aos motoristas de Táxi competir melhor com os TVDE, será obrigatória para todo o setor e visa complementar a solicitação de Táxi feita 'por mão no ar' na rua.

Quanto ao utilizador, a AMB detalhou que, antes de fazer a solicitação, ele poderá ver quanto tempo levará a rota es-

colhida, quanto custará, além de outras alternativas de transporte.

Na apresentação da novidade, a presidente dos Transportes Metropolitanos de Barcelona, Laia Bonet, disse que se trata de uma ferramenta "há muito reivindicada" que vai reduzir o número de táxis vazios.

Nesse sentido, a AMB detalhou que o utilizador poderá aceder o 'Picmi Taxi' por meio da aplicação AMB Mobility. Uma vez dentro, pode solicitar a rota, e o sistema notificará imediatamente os veículos que estiverem nas proximidades. E depois, o utilizador vai ver quantos minutos um Táxi levará até ao ponto de recolha e uma aproximação do custo da viagem, podendo ou não aceitar o serviço.

A AMB também indicou que a 'app' não incorporará nenhuma forma de pagamento e, portanto, o utilizador pagará quando a viagem terminar.

Por outro lado, a presidente do TMB, Laia Bonet, anunciou que o arranque desta iniciativa é acompanhado de um plano de implementação de micro-paradas (mini praças), com capacidade para dois ou três veículos.



# Comissão de Inquérito Uber Files

## Ronda FPT para sensibilização dos partidos parlamentares



Na sequência do assumido com o Manifesto Bruxelas 8/9, a FPT e a Antral apelaram, a todos os partidos com assento parlamentar, ao agendamento de reuniões para abordagem da criação de uma Comissão de Inquérito que retire consequências do escândalo Uber Files (Ficheiros Uber), revelados pelo Consórcio Internacional de Jor-

nalistas de Investigação.

Em diferentes dias de setembro e outubro, as reuniões aconteceram com o Partido Livre, o Partido Social Democrata, o Partido Chega e o Partido Comunista Português.

Na opinião do Presidente FPT, Carlos Ramos, "Infelizmente, o partido do Governo, Partido Socialista, e o Partido Pessoas Animais e

Natureza ainda não nos ouviram. No entanto, quem nos recebeu demonstrou preocupação e disponibilidade para análise tendo em conta a gravidade revelada nos Uber Files".

De acordo com o regimento parlamentar, são necessários 46 deputados para que seja criada uma Comissão Parlamentar de Inquérito. Até à data desta edição, não há notícia sobre o assunto.

# Europa

## Organismo Europeu Antifraude vai investigar a ex-Comissária da UE, Neelie Kroes

O papel da ex-Comissária da UE, Neelie Kroes, que fez lobby para a Uber será investigado pelo OLAF, a agência europeia para investigação de fraudes e má conduta nas instituições da UE.

As práticas de lobby da Uber de 2013 a 2017 foram divulgadas em julho (Uber Files) pelo Consórcio Internacional de Jornalistas de Investigação, tendo por base milhares de documentos partilhados pelo ex-executivo da Uber, Mark MacGann.

Os Uber Files revelam que a ex-Comissária da UE Neelie Kroes fez lobby em nome da multinacional promovendo reuniões entre funcionários da UE e executivos da empresa durante o seu “período de nojo”, já depois de deixar a Co-



missão Europeia, entre novembro de 2014 a maio de 2016.

O gabinete de imprensa do OLAF disse ao jornal POLÍTI-CO que “após uma avaliação preliminar das alegações levadas ao

conhecimento do OLAF, o Diretor geral do OLAF decidiu abrir um inquérito”. Ele disse que não pode confirmar ou negar o envolvimento de quaisquer pessoas “singulares ou jurídicas”.

## Automobilistas da CPLP e da OCDE podem conduzir em Portugal

Em vigor desde agosto passado, o Decreto-Lei n.º 46/2022 habilita a condução de veículos a motor pelos detentores de títulos de condução emitidos por Estados-Membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa - CPLP e da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico - OCDE.

No texto do Decreto-Lei, o Governo reitera “o compromisso por uma integração dos migrantes”, entendendo essencial “simplificar a habilitação para a condução de veículos a motor,

fundamental para a mobilidade em todo o território nacional”.

Efeito deste Decreto-Lei, a “dispensa das trocas de cartas de condução, habilitando-se à condução no território nacional com títulos emitidos naqueles Estados, através do reconhecimento dos títulos de condução estrangeiros.”

No atual quadro de falta de mão-de-obra, a FPT considera este Decreto-Lei um facilitador para o acesso à formação de motorista de Táxi exigida por lei.

Pode contactar os Ministérios da Administração Interna e



do Ambiente, ou associações de imigrantes dos países referenciados para saber se existem interessados em abraçar a profissão de motorista de Táxi.

# RENAULT MEGANE SPORT TOURER

equilibre blue dCi 115



NOVA GAMA MEGANE

PARTIR DE

**21.223€** /por\*

pintura metalizada | pneu sobressalente  
inclui pintura de tejadilho

\*oferta válida para encomendas com chassis atribuído até 28 de dezembro 2022.

ISV calculado com base no OGE 2022. acresce IVA à taxa legal.

imagem não contratual. consumos em ciclo combinado WLTP (l/100km): 4,7 emissões em ciclo combinado (g/km): 122.

Renault recomenda 

renault.pt



# Motoristas de Táxi de toda a Europa aguardam as decisões dos tribunais europeus



**Luís Berbel, Presidente do STAC**

O Táxi em toda a Europa vive alguns momentos de expectativa como resultado dos dois relatórios que o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE) deve emitir devido às questões que foram colocadas pelos seus homólogos em Espanha, o Tribunal Superior de Justiça da Catalunha e a Corte Suprema.

Ambos os Tribunais submeteram ao tribunal superior europeu algumas questões relacionadas com uma questão sobre a proporcionalidade que existe em Espanha entre VTC (TVDE) e Táxis (1 desses para 30 destes) e também sobre a dupla auto-

rização que é exigida aos veículos de aluguer com condutor (uma para serviços interurbanos e outra para serviços urbanos).

Há dias decorreu a audiência no TJUE e na qual os advogados do sector do Táxi explicaram aos desembargadores a diferenciação de ambos os sectores e sobretudo a necessidade de ter em conta que o Táxi é um serviço público sujeito a uma série de regulamentos (tarifas, modelos de veículos, regulamentos) em benefício do próprio usuário.

Recorde-se que as organizações de Táxis de toda a Europa têm continuamente apelado à declaração do nosso setor como SERVIÇO DE INTERESSE GERAL, precisamente pela regulamentação a que está sujeito para dar maiores garantias ao utilizador.

O advogado-geral do TJUE informou a todas as partes presentes na audiência que o seu relatório sobre a deliberação das questões do Superior Tribunal de Justiça da Catalunha será feito no dia 15 de dezembro. A sua posição pode ter uma influência decisiva na resolução europeia.

A partir daqui o TJUE emitirá uma resolução, sem ser uma sentença, na qual dará uma interpretação do

que considera sobre as duas questões levantadas pelos tribunais espanhóis.

Antes da audiência em Luxemburgo, houve uma mobilização geral de taxistas de toda a Europa em Bruxelas para fazer com que as exigências do nosso setor cheguem a todas as instituições europeias. A mobilização foi um sucesso total e demonstrou a força do Táxi e a sua consciência de combate a uma situação que se tem agravado nos últimos anos, sobretudo com o aparecimento das Plataformas.

Como já denunciámos em diversas ocasiões, o objetivo das Plataformas é destruir o nosso setor por puro interesse económico, sem que haja uma melhoria no serviço em troca, muito pelo contrário. E também, agindo, como ficou demonstrado, utilizando-se de todas as artimanhas para comprar as vontades tanto de políticos, de governos e dos média como foi revelado pelo Consórcio Internacional de Jornalistas Investigação.

Depois de toda esta mobilização em Bruxelas, a maioria das organizações participantes reuniram-se para estabelecer e formalizar uma estrutura em toda a Europa que reúna e una os critérios e reclamações do nosso setor para enfrentá-los perante as instituições da Europa.

## Obituário



**Normélia Ramos**  
28.01.1952 | 10.10.2022  
Trabalhadora FPT



**António da Silva e Sousa**  
23.06.1955 | 20.10.2022  
sócio da COVIAR - Cooperativa Auto Rodoviária Vimeirense, CRL



**Serafim de Freitas Alves**  
19.02.1943 | 06.08.2022  
Sócio FPT n° 3645 - Freitaltáxis, Lda

**A FPT ENVIA SENTIDAS CONDOLÊNCIAS ÀS FAMÍLIAS E AMIGOS.**

# Soauto aposta na digitalização



Nelson Abreu, Key Account Manager da Soauto VW Group Retail Portugal

**Táxi - Que vantagens em 2023 vão ter os sócios FPT através da parceria assumida com a Soauto?**

**Nelson Abreu** - No seguimento do Protocolo assinado em janeiro de 2021, entre a Federação Portuguesa do Táxi e a Soauto Volkswagen Group Retail Portugal, queremos que o ano de 2023 mantenha a visibilidade e a notoriedade da Soauto junto dos Associados FPT. Pretendemos assim, que a Soauto cada vez mais se mantenha como o vosso parceiro preferencial, no âmbito das Marcas VW e Skoda.

Os Associados terão assim acesso a produtos criados e caracterizados especialmente para as necessidades da sua atividade. Para o ano de 2023 iremos reforçar, as viaturas de 7 lugares com o VW Caddy, o VW Multivan e o Skoda Kodiaq, bem como a nossa oferta no tocante a motores de combustão, híbridos-plug-in e elétricos.

Será para nós também muito importante, continuar a proporcionar aos Associados FPT, um acompanhamento de excelência e diferenciador na área do Após Venda, tais como:

O atendimento preferencial e prioritário nas nossas Oficinas.

A manutenção de condições especiais e competitivas quer na mão de obra quer nas peças e demais serviços.

**Táxi - Quais as grandes apostas Soauto para o novo ano? E quais os maiores desafios?**

**Nelson Abreu** - O Mundo e a própria Indústria Automóvel estão a passar uma fase de grandes mudanças. Passámos por uma pandemia mundial e vivemos uma guerra em plena Europa. Esta sucessão de acontecimentos tiveram e continuam a ter um forte impacto na cadeia de abastecimento, tais como a falta de chips, semicondu-

tores e outros componentes. Por isso diria, que um dos objetivos da Soauto VGRP é ajudar a minimizar os impactos referidos acima, junto dos nossos clientes.

A Soauto VGRP vai alicerçar a sua visão de futuro, com dois grandes investimentos em novas instalações, tanto em Lisboa como no Porto, que permitirão a consolidação na nossa área de Retalho nestas cidades e uma prestação de um melhor serviço ao cliente. Pretendemos também levar a cabo uma forte aposta na digitalização de processos, com vista a torná-los cada vez mais ágeis e eficientes.

Queremos cada vez mais ser a referência nas Marcas por nós comercializadas em Lisboa e Porto, pretendendo assim estar cada vez mais próximos dos nossos Clientes e, por conseguinte, de todos os associados da FPT.

**Táxi - Que entendimento tem a Soauto na mudança de paradigma energético em curso?**

**Nelson Abreu** - Tendo em conta as medidas decretadas pelo Parlamento Europeu para o fim da comercialização de veículos com emissões poluentes até 2035 bem como com a aprovação da Lei de Bases do Clima, irá haver nos próximos anos uma alteração do paradigma da mobilidade em Portugal.

A Soauto VGRP, está muito atenta a todas estas alterações e será sempre um parceiro, dos seus clientes em termos gerais e dos associados da FPT em particular, nesta transição. Estaremos devidamente preparados no tocante à oferta de viaturas enquadráveis na mudança energética em curso, à complexidade da sua manutenção e à oferta de propostas para carregamento de baterias.

E daqui  
a 28 anos?

"Vejo o Táxi perfeitamente integrado na rede pública de transportes, como complemento ao transporte coletivo. Onde o passageiro poderá pagar com um simples encosto de passe e onde o retorno em vazio para pequenos trajetos já não fará sentido. Vejo uma frota totalmente descarbonizada. E uma sociedade reconhecida pela sua missão de utilidade pública, de confiança."

**ANDREIA  
VIEIRA**

TRABALHADORA FPT  
NA DELEGAÇÃO SUL



"Imagino o Táxi como um serviço público de excelência, focado na mobilidade sustentável, mais eficiente, ecológico e amigo do planeta."

**CATARINA  
TORRES**

TRABALHADORA FPT  
NA DELEGAÇÃO NORTE



"Imagino o Táxi, com o apoio da FPT, um setor de inovação com capacidade de responder às necessidades dos seus passageiros, tornando a sua missão essencial para os portugueses e para o meio ambiente."

**RUTE  
OLIVEIRA**

TRABALHADORA FPT  
NA SEDE



"Imagino o Táxi com uma frota mais moderna e amiga do ambiente e com motoristas mais qualificados. Desta forma, boa imagem e confiança continuarão a ser relevantes para os nossos passageiros."

"Imagino o Táxi com maior sustentabilidade para o ambiente, assim como motoristas qualificados, educados, simpáticos, com imagem respeitável e, naturalmente, com limite de idade para exercer funções. Serão ferramentas fundamentais para uma nova imagem e reforço da confiança."

**HELENA  
MARQUES**

TRABALHADORA FPT  
NA DELEGAÇÃO CENTRO



**RITA  
SILVA**

TRABALHADORA FPT  
NA SEDE



**MARTA  
SILVA**

TRABALHADORA FPT  
NA DELEGAÇÃO NORTE

"Acredito que a evolução que tem vindo a ser observada na indústria automóvel vai ser crucial no desenvolvimento da atividade do Táxi e também na qualidade que devemos oferecer aos passageiros. Espero que o futuro da missão seja pautado pelo rigor. E que a FPT esteja firme na luta pelos direitos do Táxi!"

**ROSÂNGELA  
SILVA**

TRABALHADORA FPT  
NA DELEGAÇÃO CENTRO



"Imagino o Táxi sendo um meio de transporte com mais qualidade, maior desenvolvimento tecnológico e apostado na formação profissional contínua."

"Imagino cidades onde a missão do Táxi será outra. Onde nos tornámos uma forma de apoiar a sustentabilidade urbana. Daqui a 28 anos, olhando para os 28 anos que já passaram, o Táxi será pilar ainda mais relevante para a continuidade, crescimento e desenvolvimento das cidades."

**MARIA  
COSTA**

TRABALHADORA FPT  
NA SEDE



# Resiliência



**Nuno Cordas,**  
Cooperativa Central Táxis de Portimão

**N**os últimos anos, os mercados de transporte de passageiros sofreram transformações substanciais devido à evolução tecnológica e ao surgimento de veículos de aluguer com condutor, pedidos através de viagens personalizadas pela internet. É um facto, que este modelo se tornou viral pela sua simplicidade e praticabilidade, sobretudo nas gerações mais jovens – geração Z – marcadas pela presença da internet no seu quotidiano. A internet faz parte do seu DNA; da sua educação, e até na sua forma de socializar. Este mundo digital, no qual mergulhámos sem dar conta, lança novos desafios aos países com o aparecimento de novos modelos empresariais, e novos intervenientes no mercado do setor do transporte de passageiros.

Por conseguinte, um pouco por toda a Europa, mas também pelo mundo, urge a temática de uma mobilidade sustentável, tendo em vista a neutralidade carbónica, o que implica doravante a implementação de políticas de descarbo-

nização; alterações substanciais na deslocação em transporte individual – passando inevitavelmente para os sistemas de transporte coletivo e/ou público. E eis que o setor do táxi, pelo serviço público que lhe é reconhecido, se transforma num ambicioso modelo de negócio para investidores privados, que paulatinamente vão encaixando os seus tentáculos por toda a sociedade.

Por ser um setor onde a regulamentação é rigorosa, cabe aos demais copiar o que aqui se faz de bem, para implementar noutros partícipes desta atividade; assediando o mercado, e asfixiando o setor com ofertas contraproducentes. Em Espanha, por exemplo, a Área Metropolitana de Barcelona e o



Instituto Metropolitano de Táxis, criaram uma aplicação pública – Picmi Táxi – para competir; auxiliar e ampliar a oferta do serviço público, em detrimento das ofertas privadas, que em nada beneficiam o setor.

E submergimos num di-

lema: se estamos num ataque feroz sem precedente a este setor de atividade com a conivência da UE e Estados-Membros, que caminho queremos, que solução defendemos?

Os media andam à boleia do vento favorável tal como os romanos no seu tempo do Ob Portus, verificando a melhor oportunidade, para vender a melhor notícia – daquelas que o povo gosta! Foi notícia, embora com pouco ênfase, que na web summit que decorreu em Lisboa, entre os oradores esteve o ex-executivo sénior da Uber, Mark McGann, responsável pela abertura do caso “Uber Files”, que divulgou informações confidenciais, onde esclarece que a empresa de serviços de viagens, explorava a violência con-

tra os seus motoristas de forma a promover a ideia da empresa contra os taxistas assim como a existência de uma rede de lóbi entre magnatas dos meios de comunicação e políticos. Por sua vez, com mais pompa e circunstância, foi também no- ➔

# NOVO DACIA JOGGER

COMFORT ECO-G 100 BI-FUEL 7L



**POR 435€/MÊS | 48 MESES**

**Entrada inicial de 1550€ | Montante Financiado de 18.438€  
TAE 8,3% | fin. min. 24 meses**

**COM PINTURA METALIZADA**

\* NOVO DACIA JOGGER COMFORT 7 Lug. ECO-G 100 Bi-Fuel com Crédito Automóvel Mobilize Financial Services, marca RCI Banque Sucursal Portugal sujeito a aprovação. PVP Campanha 19.988€ com despesas administrativas e transporte. Até 28/12/2022 para Empresas e ENI's. ISV calculado com base no OGE 2022. PVP de 20.855€, TAN 5,5%. Comissão de abertura de 450€, reserva de propriedade de 97,50€ e processamento de prestação de 4€. Reservado a concessionários enquanto intermediários de crédito a título acessório RCI Banque. Informe-se na RCI Banque. Imagem não contratual. No caso de terminação antes do 24º mês, será devida a restituição no montante correspondente a 250€. Disponível nos Concessionários aderentes. Limitado ao stock existente. Consumos em ciclo combinado WLTP (l/100Km): 7.6/7.8 | Emissões em ciclo combinado (g/km): 119/122

Dacia recomenda 

tícia que dois homens de 45 e 66 anos foram detidos pela PSP pela posse de aceleradores de taxímetros na freguesia do Parque das Nações, em Lisboa.

E o dilema atinge uma profundidade imensurável, se por um lado lutamos contra as conezias instaladas; pelos favorecimentos ilícitos; tráfico de influências e conflito de interesses, por outro lado, temos a necessidade de afastar este tipo de prática, de crime de especulação do setor dos transportes. Ainda assim, o que não é tangível, é o facto de na primeira situação os negócios atingirem M€, e permanecer impune e em silêncio, ao passo que, na esfera deste setor, e na proximidade de todos nós, a precariedade e

a extenuação provocada pelas circunstâncias alheias dos últimos anos, torna necessário um acompanhamento quase diário do setor, procurando saber das suas necessidades, fragilidades, e contextualizar o fracasso, permitindo e dando-lhe acesso a instrumentos que salvaguardam o negócio de pequenos e médios empresários do setor do táxi, sobretudo numa fase de imprevisibilidade, com desaceleração da economia; combustíveis e energia com valores elevadíssimos; inflação, e uma gritante dicotomia entre o litoral e o interior do país.

Neste aspeto, o aparecimento e reforço das cooperativas de táxis nos últimos anos, teve um papel substancial no

acompanhamento dos táxis, mas faltou a ponte de ligação do conteúdo à prática, não chegando atempadamente, às entidades as quais exercem pressão sobre o poder executivo, os principais problemas; e é imperativo que esta ponte seja uma constante via de comunicação, pois sem essa correspondência, tudo o que se disputa com a tutela, acaba sempre com rótulo de prejuízo alheio para alguém. A circunstância das cooperativas não terem um fim lucrativo ou de dever, primordial e maioritariamente, realizar operações com os cooperadores, retira-lhe o aspeto de mercantilidade, e salvo melhor opinião, pelo seu objeto enquanto organização, de autoajuda; cooperação; responsabilidade social; igualdade; equidade e democracia – e valores éticos honestidade, transparência – tenham resistido às afrontas dos privados até à data. Não obstante, coexiste a ideia que os micro, pequenos e médios empresários do setor do táxi, ao serviço das populações e rede de transportes públicos, ser um negócio privado. E é evidentemente um negócio privado, mas de cariz público; mas também é necessário reconhecer que o serviço de transportar pessoas, é tão antigo como a civilização, e o porquê de estar ao serviço das populações e o seu indissociável interesse público.

E o Táxi resistiu. É um setor onde a resiliência é o mote para muitos estudos socioeconómicos, e quiçá uma ferramenta de aprendizagem para os tempos que por aí se avizinham – sobretudo para aqueles que querem subsistir neste setor de atividade. E tão importante como conhecer o



cliente; é conhecer o motorista; é conhecer a rua; é conhecer a cidade; é conhecer o País, e é conhecer a estrutura que auxilia o táxi, quando navegamos à bolina. Que não falte a coragem para de quando em vez, confrontar o governo com as impopulares decisões que toma em detrimento deste setor; que não falte a força para lutar contra quem quer atrair este setor de atividade para o paraíso das multinacionais; que não falte a vontade de todas as cooperativas e associações de táxis, zelarem pelos seus próximos, e denunciar os seus problemas aos que têm a tarefa de os fazer chegar a quem de direito.

Pensar no íntimo sobre o futuro deste setor, é legítimo, e partilhar ideias sobre o mesmo também, mas voltando ao dilema inicial: que caminho queremos, que solução defendemos? Eis que é necessário refletir em uníssono com as estruturas que nos representam, e com elas

decidir sobre o futuro – fazendo aqui um excuro com dois exemplos reais: Elon Musk compra Twitter e imediatamente despede milhares de trabalhadores – importa é o lucro, não as pessoas. Meta, dona de Facebook, Instagram e WhatsApp, despede milhares de trabalhadores – importa é o lucro, não as pessoas. Isto é a realidade dos nossos dias, e a que fechamos os olhos, ou porque não queremos ver, ou simplesmente não nos mostram.

E mesmo que o médico; o enfermeiro; o técnico de diagnóstico, ou o auxiliar, que saiu de dois turnos seguidos nas urgências precise: o táxi vai lá estar. E se o administrador do banco solicitar, o táxi vai lá estar. E se a D<sup>a</sup> Noémia da peixaria precisar, o táxi vai lá estar. E mesmo que o trabalhador – aquele a quem lhe é retirada uma fatia do seu salário (valor do seu trabalho) cada vez maior, para o capital, precise, o táxi vai

lá estar.

A importância deste setor de atividade e do seu interesse público, é um garante para todos nós olharmos os novos desafios de frente; e de não perdermos a coragem de lutar contra quem quer monopolizar e instrumentalizar o táxi.

E contra isso, contamos com a coragem e perseverança de quem esteve em Bruxelas no dia 8 de setembro, a exigir da Comissão Europeia, Parlamento Europeu e parlamentos dos respetivos Estados-membros consequências da promiscuidade, e que permitiram a invasão e instalação de uma multinacional na Europa. Têm rosto, passaporte e identificação, e provavelmente já andaram de táxi, e acredito que enquanto houver estrada para andar, o táxi vai lá estar, e com ele, as entidades que representam o setor, com a garantia de que este assunto não vai ficar esquecido.



## Faça agora, porque depois dói mais!

Evite coimas, infrações e perda de tempo. Os serviços administrativos e formativos da FPT estão ao seu dispor para o melhor acompanhamento na resposta às suas necessidades.

Tome atenção às datas de revalidação de:

**Carta de Condução | Alvará | CMT – Certificado de Motorista de Táxi**

**Quer ser motorista de táxi?**

Inscreva-se já em [fptaxi.pt](http://fptaxi.pt) ou através de 217 112 870

# gripe

## perguntas e respostas da Direção Geral de Saúde



### que é a gripe?

A gripe é uma doença aguda viral que afeta predominantemente as vias respiratórias.

### Quais os sintomas/sinais da gripe?

No adulto, a gripe manifesta-se por início súbito de mal-estar, febre alta, dores musculares e articulares, dores de cabeça e tosse seca.

### Qual a gravidade da gripe?

A gripe é, habitualmente, uma doença de curta duração (3 a 4 dias) com sintomas de intensidade ligeira ou moderada, evolução benigna e recuperação completa em 1 ou 2 semanas.

### Como se evita a gripe?

A gripe pode ser evitada através da vacinação anual. Evitar o contacto com pessoas com a doença e lavar frequentemente as mãos ajudam a diminuir a probabilidade de contágio.

### Quem deve ser vacinado contra a gripe?

Devem ser vacinadas as pessoas que têm maior risco de sofrer complicações depois da gripe:

- Pessoas com 65 e mais anos de idade, principalmente se residirem em instituições;
- As pessoas que tenham;
- Doenças crónicas dos pulmões, do coração, dos rins ou do fígado; Diabetes em tratamento;
- Outras doenças que diminuem a resistência às infeções.
- Grávidas

### A vacina contra a gripe funciona?

Sim. A vacinação reduz muito o risco de contrair a infeção. Se for infectada, a pessoa vacinada terá um

menor risco de ter complicações.

### A vacina pode provocar a gripe?

Não. A vacina contra a gripe não contém vírus vivos, pelo que não pode provocar a doença. No entanto, as pessoas vacinadas podem contrair outras infeções respiratórias virais que ocorrem durante a época de gripe e para as quais não há vacina.

### Quem pode tomar a vacina gratuitamente?

A vacina é gratuita nos centros de saúde, sem necessidade de declaração médica para:

- Diabetes Mellitus
- Terapêutica de substituição renal crónica (diálise)
- Trissomia 21
- Submetidas a transplante de células precursoras hematopoiéticas ou de órgãos sólidos

A vacina é gratuita nos centros de saúde, com declaração médica para:

- A aguardar transplante de células precursoras hematopoiéticas ou de órgãos sólidos
- Sob quimioterapia
- Fibrose quística
- Défice de alfa-1 antitripsina sob terapêutica de substituição
- Patologia do interstício pulmonar sob terapêutica imunossupressora
- Doença crónica com comprometimento da função respiratória, da eliminação de secreções ou com risco aumentado de aspiração de secreções
- Doença Pulmonar Obstrutiva Crónica

A vacina é também gratuita para:

- Profissionais do Serviço Nacional de Saúde (SNS) e Bombeiros com atividade assistencial; Residentes em instituições ou pessoas internadas em unidades do SNS; Bombeiros

- Guardas prisionais e reclusos

### Gripe como proceder. Se estiver com gripe, o que fazer?

- Fique em casa, em repouso;
- Não se agasalhe demasiado;
- Meça a temperatura ao longo do dia;
- Se tiver febre pode tomar paracetamol (mesmo crianças). Não dê ácido acetilsalicílico às crianças;
- Se está grávida ou amamenta não tome medicamentos sem falar com o seu médico;
- Utilize soro fisiológico para tratar a obstrução nasal;
- Não tome antibióticos sem recomendação médica. Não atuam nas infeções virais, não melhoram os sintomas nem aceleram a cura;
- Beba muitos líquidos: água e sumos de fruta;
- Se viver sozinho, especialmente se tiver limitações de mobilidade ou estiver doente, deve pedir a alguém que lhe telefone regularmente para saber como está.

### Evite transmitir a gripe

- Reduza, na medida do possível, o contacto com outras pessoas;
- Lave frequentemente as mãos com água e sabão. Caso não seja possível, utilize toalhetes;
- Use lenços de papel de utilização única (deite nos sanitários ou no lixo comum);
- Ao espirrar ou tossir proteja a boca com um lenço de papel ou com o antebraço; não utilize as mãos.

**Se tiver dúvidas, contacte o  
SNS24: 808 24 24 24**



# cuba alentejo



Situado em peneplanície, com uma paisagem envolvente e vastos horizontes de montado é rodeada de culturas de sequeiro e olival, com casas que mantêm os seus quintais e hortas tradicionais.

Para uns, o nome da vila de Cuba terá tido origem na corrupção da palavra árabe “Coba”, diminutivo de pequena torre. Conquistada por D. Sancho II aos Mouros, não se sabe ao certo a origem do nome atribuído ao facto de aqui ter sido encontrada uma grande quantidade de cubas, para armazenar vinho.



Estas são teorias de tempos mais remotos. A “Cuba” como é sempre referenciada pelos seus habitantes ganhou estatuto de Vila em 1782 por Alvará Régio de D. Maria I. Surge então a Vila de Cuba com termo próprio, desmembrando-se assim do vasto concelho de Beja e passando para o

novo concelho de Cuba as freguesias de Pedrogão, Marmelar, Selmes, e parte da freguesia de S. Matias.

Nessa altura Vila Alva, Vila Ruiva, Faro e Albergaria dos Fusos ainda constituíam concelhos independentes, situação que se manteve inalterável até 6 de Novembro de 1839, altura que os últimos quatro concelhos foram extintos, passando Vila de Frades e Vila Ruiva, Albergaria e Faro do Alentejo, para o de Cuba.

Esta situação manteve-se até 1854, altura em que é extinto o concelho de Vila de Frades e se reconstituem os concelhos de Cuba e da Vidigueira.

Atualmente pertencem ao concelho de Cuba as seguintes aldeias: Vila Alva, Vila Ruiva, Albergaria e Faro do Alentejo, tal como a vila de Cuba.

Alguns historiadores defendem que aqui terá nascido o Almirante Cristóvão Colon, possivelmente filho ilegítimo de D. Fernando, Duque de Beja, e de Isabel Zarco.

Da pré-história até aos nossos dias, Cuba encerra um vasto e rico património cultural, arquitetónico e histórico. É nas festas e romarias locais que se misturam as gentes e o tradicional cante e vinho de aroma requintado.

Aqui, os Sabores ainda são puros, trazendo à mesa o pão, os queijos, os enchidos e os pratos tradicionais.

Hoje, Cuba é uma terra em desenvolvimento, proporcionando aos seus habitantes uma boa qualidade de vida, o novo Aeroporto Internacional de Beja e o Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva estão a mudar a face deste concelho, tornando-o numa terra de novas oportunidades!

Desta forma, o passeio que lhe propomos tem tantos encantos que em qualquer altura os poderá descobrir!

**(informação cedida pela Câmara Municipal de Cuba)**



Ser parceiro Repsol  
é ter consigo  
grandes descontos.



9

cênt./  
litro

REPSOL

Neotech

em abastecimentos  
iguais ou superiores  
a 40€

6

cênt./  
litro

em combustíveis  
simples



Desconto acumulável  
com as poupanças  
em vigor.



Faça download da App,  
associe o seu cartão  
e ganhe pontos.

