



2ª COMISSÃO DE ECONOMIA, TURISMO, INOVAÇÃO E INTERNACIONALIZAÇÃO

2º RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO DA SITUAÇÃO ECONÓMICA DA CIDADE DE LISBOA – ATIVIDADE DO TRANSPORTE EM TÁXI

1. INTRODUÇÃO

No âmbito da recessão provocada pela situação epidemiológica da covid-19, decidiu a 2ª Comissão Permanente da Assembleia Municipal de Lisboa - Economia, Turismo, Inovação e Internacionalização, promover audições a diversas entidades representativas do tecido económico e social da cidade, de forma a poder-se avaliar melhor as respostas colocadas em prática pelo Município de Lisboa, perceber onde existem as dificuldades, e como melhorar e aperfeiçoar os mecanismos de resposta.

Concluído o ciclo de audições a que se refere o 1º RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO DA SITUAÇÃO ECONÓMICA DA CIDADE DE LISBOA, aprovado em 3 de março de 2021, a 2ª Comissão decidiu ouvir três associações representativas do setor do táxi, para avaliar a situação e as preocupações específicas dessa atividade empresarial.

2. AUDIÇÕES

2.1. Audição da FPT (Federação Portuguesa do Táxi)

A Federação Portuguesa do Táxi fez-se representar pelo Sr. Carlos Ramos, Presidente da Direção.

Sr. Carlos Ramos

O Sr. Carlos Ramos iniciou a sua intervenção identificando um valor de quebra de serviços à volta dos 70% mensalmente (valor nacional, mas idêntico ao de Lisboa), para a qual contribuiu muito a ausência de turismo. No caso de Lisboa, muitos depositaram a licença junta da CML e, em simultâneo, suspenderam atividade junto da AT.

Um fator também identificado é a concorrência desleal: os táxis têm limitação de número de lugares (2 atrás e nenhum à frente), mas os TVDE's não cumprem sempre este requisito e há dificuldade de haver fiscalização efetiva, já que a identificação destas viaturas é difícil de acompanhar pois o autocolante pode ser retirado em qualquer altura. A crescer a isto, praticam preços muito abaixo do transporte normal. Por isso pedem mais fiscalização nesta matéria.

Neste âmbito, deram o exemplo de Espanha: todos os veículos de transporte têm uma matrícula azul, facilitando a fiscalização. Além disso, é exigido que as plataformas dêem acesso aos servidores da autoridade de transportes espanhola, por forma a fiscalizarem o número de horas trabalhadas por condutor. Estas questões são também problemas em Portugal, e já propuseram que uma solução semelhante pudesse ser tentada.

Identificaram três medidas que têm ajudado o setor:

- Serviços de *take away* (restauração, eletrodomésticos, livrarias, etc);
- Transporte de idosos para os centros de vacinação;
- Apoio de 500€ por licença da CML.

Identificaram uma série de propostas que têm sido feitas no âmbito do Grupo de Trabalho conjunto nacional (ANMP, AML, IMT, DGERT, DGCP) e aprovadas por unanimidade:

- Contingentes: deve avançar-se para contingentes intermunicipais ou regionais;
- Digitalização: dar cada vez mais a opção digital para pagamento, optando entre preço fixo e preço estimado;
- Contratos: possibilidade de contratos digitais imediatos com o cliente;
- Tarifário: tentar abandonar a tarifa fixa e implementar tarifas progressivas, até para aliviar o custo do serviço e penalizar menos os serviços mais curtos. Implementar a tarifa sazonal e tarifas a percurso (nunca foram regulamentadas, mas já existem na Madeira). Carros com mais de 4 lugares passarem a ter a dupla tarifa.
- Complementaridade com o transporte público: podem substituir em áreas em que os autocarros não cheguem;
- Introdução dos passes sociais no táxi.

Além disso, identificaram a necessidade de o táxi também poder concorrer no transporte turístico, como o setor dos *tuk tuk* (através de adaptação da Portaria n.º 277-A/99) e o desafio que fizeram ao governo para se trabalhar na renovação de frota para veículos sustentáveis.

PERGUNTAS DOS DEPUTADOS MUNICIPAIS

DM José Alberto Franco (IND)

1. Sobre a proposta (não acolhida) para que a CML alargasse os apoios também aos motoristas de TVDE's, foi levantada a questão de isso abrir a porta para que qualquer pessoa do país pudesse tentar aceder. Como vê a FPT esta decisão?

2. Agradeceu a intervenção feita com as propostas e identificou o esforço de inovação do setor e dos associados da FPT.

DM Isabel Pires (BE)

1. Sobre o projeto autónomo da CML de *take away*, como é que está a ser operacionalizado?

2. Sobre o apoio de 500€ da CML, como vêm a sua aplicação e que mais seria preciso?

DM Rui Paulo Figueiredo (PS/Presidente da Comissão)

Sobre o futuro, na linha do que foram as propostas que a FPT tem colocado em cima da mesa e pensando no pós-crise pandémica, que sugestões têm para melhorar os serviços, mas também para melhorar a remuneração do setor, nomeadamente em locais como o aeroporto e terminal de cruzeiros?

RESPOSTAS DA FPT

Sr. Carlos Ramos

Começou por dizer que ao longo do tempo se foi criando um estigma grande à volta do setor do táxi, mas é um setor com um papel social, em muitas regiões do país, que deve ser valorizado. Informou que está inteiramente de acordo com a interpretação do executivo camarário sobre os apoios, já que as TVDEs não são competência do poder local. Isso só reforça a proposta dos contingentes para os TVDEs.

Sobre o programa da CML de *take away*: os empresários dos vários setores preferiram fazer os contratos diretamente com as empresas de táxis, por isso a maioria não terá passado por este programa da CML.

Sobre a proposta dos 500€ por licença, saúdam mas não é suficiente. Propuseram 5000€ por licença a fundo perdido (como foi feito em Espanha e na Alemanha), e mais 5000€ com juros bonificados e pagamento a 5 anos para o apoio à retoma de atividade (proposta que ainda mantém junto do governo).

Sobre o APOIAR.PT e o apoio à retoma, muitos empresários quando se foram candidatar não conseguiram. Isto aconteceu porque como têm isenção de IUC o sistema registou como dívida à AT e ficaram excluídos. A responsabilidade é do IMT, que ficou de criar uma solução informática que passasse essa informação à AT.

Sobre aeroporto e terminal de cruzeiros, é um processo antigo para a criação de um valor fixo para estes locais. Na altura propuseram 20€, o regulamento foi feito, código de conduta e regras disciplinares. Mas o Ministro da Economia da altura acabou por travar o assunto. Estão novamente disponíveis para rever os valores e encontrar uma solução adequada.

2.2. **Audição da ANTRAL (Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros)**

A ANTRAL fez-se representar pelo Sr. Florêncio Plácido de Almeida, Presidente da Direção.

Sr. Florêncio Plácido de Almeida

Agradecendo o convite, diz que ser uma honra ser convidado a participar nesta audição, que permite à ANTRAL dar a conhecer a sua perspetiva, neste momento tão dramático para as empresas do setor do táxi.

Neste último mandato da CML, em seu entender, o setor do táxi não tem sido bem tratado pela Câmara. Desde que o Vereador Miguel Gaspar assumiu o pelouro da Mobilidade, a ANTRAL tem sido marginalizada na colaboração com a Câmara. Sendo que o Presidente da Câmara, aquando da primeira manifestação contra as plataformas digitais de serviços de transporte de passageiros, se comprometeu em organizar uma reunião mensal com as associações do táxi, acabou por nunca mais as receber.

Isto é de lamentar, visto que a ANTRAL sempre tinha tido boas relações com a Câmara.

Disse que prova deste desprezo pelo setor por parte desta vereação é a constatação de que, do Campo Grande até ao Cais do Sodré, todas as praças de táxis foram “escondidas”, remetidas para ruas paralelas, fazendo parecer que o táxi não conta para esta Câmara – dá o exemplo da praça de táxis de Campo de Ourique, atualmente no Jardim da Parada, no centro do Bairro – e que este executivo quer mudar para o Cemitério dos Prazeres. Embora esta proposta ainda vá ser sujeita à opinião da classe e que, evidentemente, o parecer da ANTRAL vá ser contrário,

duvida que isto tenha impacto numa decisão que parece já tomada (uma vez que a opinião da ANTRAL nunca é tida em conta).

É um problema que esta indústria está a atravessar na cidade de Lisboa, e não só, que este é um problema de nível nacional, mas o setor sofre sobretudo nas áreas de Lisboa e do Porto, porque são áreas metropolitanas bastante grandes e em que o turismo consistia numa grande parcela do trabalho. As plataformas também vieram prejudicar bastante este setor. Lisboa tem 3500 táxis – sendo que Florêncio Plácido de Almeida vem dizendo há vários anos que são táxis a mais, e não é por isso surpreendente que parte dos profissionais tenha suspenso a atividade na cidade de Lisboa. Denuncia que, embora a lei não obrigue que estas licenças sejam depositadas na Câmara quando a atividade é suspensa, a CML está a obrigá-lo. O que a lei diz é que o profissional tem somente de informar a Câmara que suspendeu a atividade.

Na situação atual, um carro fatura entre 15 e 25 euros por dia, o que não é sequer suficiente para pagar o ordenado ao motorista, o que não dá viabilidade à atividade.

Para além disso, as despesas com a contabilidade mantêm-se, independentemente da atividade ter diminuído (e conseqüentemente, o trabalho do contabilista também). Sugere que os prestadores destes serviços os tornem menos onerosos, para que o prejuízo possa ser dividido por toda a gente. Queixa-se dos honorários cobrados pelos contabilistas, por exemplo, aquando da submissão de uma candidatura ao *lay off*.

Tendo em conta o perfil de muitas pessoas que exercem a atividade, como por exemplo os reformados, não têm qualquer vínculo à Segurança Social (e Florêncio Plácido de Almeida estima que aproximadamente 50% dos profissionais não possam ter direito a qualquer apoio estatal ou da Câmara), os 500 euros contemplados no Programa Lisboa Protege não chegarão por isso nem a metade dos profissionais.

Prevê uma retoma muito lenta no pós-pandemia, pois embora deseje estar enganado, suspeita que as pessoas não viajarão tanto como anteriormente, e que por isso a recuperação dos prejuízos que já tiveram e ainda prevêem ter durante a pandemia levará bastante tempo.

PERGUNTAS DOS DEPUTADOS MUNICIPAIS

DM Simonetta Luz Afonso (PS)

Não percebeu algumas questões levantadas:

- 1) Relativamente aos contabilistas: pergunta se a razão pela qual estes deveriam cobrar honorários mais modestos se prende pela quantidade de documentos que lhes são entregues para análise e organização ter diminuído muito (o que faz com que tenham muito menos trabalho). *Florêncio Plácido de Almeida confirma.*
- 2) Relativamente ao apoio da Câmara: leu na comunicação social e tem informação que a CML pretende pagar o transporte de ida e volta das pessoas que têm dificuldades em dirigir-se aos centros de vacinação. *Florêncio Plácido de Almeida confirma que este é um dos apoios que a CML está a prover ao setor, mas diz também que o apoio de dois milhões de euros que a CML anunciou se dirige aos motoristas e não aos detentores das licenças, o que faz com que muitos – por ausência de vínculo à Segurança Social, não possam recebê-lo; também porque muitos dos detentores das licenças são eles próprios reformados e continuam a trabalhar para poderem complementar os valores muitas vezes ínfimos das reformas; estes profissionais não terão acesso ao apoio da CML.*

Pergunta - Como se processa o pagamento dos transportes das pessoas que não têm como chegar aos centros de vacinação? Resposta - O pagamento far-se-á mediante a apresentação da fatura dos transportes, com a identificação da pessoa transportada e o percurso levado a

cabo; a ANTRAL e a Federação Portuguesa do Táxi – que são as duas associações que assinam este protocolo com a CML – reunirão estas faturas e apresentá-las-ão para posterior ressarcimento.

DM Rui Paulo Figueiredo (PS e Presidente da 2ª Comissão)

O setor do táxi em geral, aqueles que são os proprietários e as empresas (os industriais do táxi) têm direito aos apoios gerais que são aplicados às várias empresas; para além disso, os motoristas de táxi terão direito a receber um subsídio a fundo perdido de 500 euros, sendo que por cada táxi poderiam ser abrangidos dois motoristas. A ANTRAL tem vindo a apoiar tanto as empresas como os motoristas a aceder aos incentivos estatais e municipais.

- 1) Porque é que várias empresas e/ou motoristas não podem ter acesso aos apoios? – Requer ao Presidente da ANTRAL que explique um pouco melhor porque é que se dá tal situação (até para que a 2.ª CP se aperceba se há algo que possa fazer em relação a esta matéria)
- 2) Qual a opinião da ANTRAL relativamente aos apoios estatais que têm sido dados – se acha que são positivos e úteis para o setor do táxi, se são problemáticos ou se devem ir mais longe;
- 3) Relativamente ao futuro, não se centrando tanto nas questões da pandemia e da recessão (embora sem nunca as perdermos de vista, pelo impacto que têm no sector e na economia da cidade e que, infelizmente, ainda vai perdurar) gostava de ver aprofundados os comentários críticos que fez sobre algumas matérias:
 - a) A localização das praças de táxis – como se pode contornar os problemas que identificou e como poderá melhorar;
 - b) Como foi perguntado à Federação Portuguesa do Táxi, gostaria de saber quais são as ideias e propostas que tem a ANTRAL sobre matérias que já há bastante tempo têm vindo a ser discutidas - e que se espera que voltem a estar em cima da mesa quando a atividade económica e o turismo retomarem – que são as praças de táxi do aeroporto e do terminal de cruzeiros;
 - c) Que ideias tem a ANTRAL que possam ser adotadas pela CML e que permitam não só um acréscimo da qualidade da mobilidade na cidade, mas que sejam úteis também para o setor do táxi que tão relevante é na atividade económica da cidade.

RESPOSTAS DO PRESIDENTE DA ANTRAL

Sr. Florêncio Plácido de Almeida

(sendo que as respostas às perguntas feitas pela DM Simonetta Luz Afonso foram dadas na sequência de cada pergunta e aí se encontram registadas)

Em relação aos apoios:

- o apoio da CML, embora seja pequeno, é bem-vindo, naturalmente.
- os apoios do Estado para este setor têm sido muito pequenos: por exemplo o *lay-off*
- uma empresa que tenha um motorista, vai receber de apoio 423 euros; se for *lay-off* misto, já recebe 913 euros. Para além disso as empresas têm de pagar a Segurança Social, têm de completar o remanescente do ordenado, ou seja, as empresas têm estado a investir para manterem os seus funcionários; o apoio que tem sido dado fica muito aquém das despesas que o táxi tem: o desgaste, os seguros... Por que é que as companhias de seguros continuam a cobrar seguros exorbitantes? O seguro de um táxi em Lisboa custa 2000 euros por ano, enquanto o de um particular custa trezentos. Isto dá-se porque um táxi anda muitos quilómetros e tem mais probabilidades de ter acidentes; ora, neste momento isso não acontece. Ainda relativamente ao *lay-off*: se alguma empresa tem algum valor em dívida à Segurança Social já não tem a possibilidade de aceder a qualquer apoio.

Relativamente à economia da cidade, isto está mau para todos os setores, não é só para o setor dos táxis e nós temos de compreender: isto é um problema pelo qual ninguém esperava e com o qual teremos de viver até que se resolva a situação; espera que isto seja em breve, até porque a Europa tem estado a fazer um bom trabalho com a vacinação dos seus cidadãos.

Em relação à praças de táxis, é muito complicado porque se o táxi não está visível em certas artérias da cidade de Lisboa, as pessoas não se deslocam até onde ela esteja, servem-se da comodidade das plataformas digitais de transporte de passageiros. Para além do mais, os táxis não têm zonas de paragem na cidade e ao andarem a circular gastam imenso combustível, o que torna impossível a atividade dos táxis em Lisboa. – é preciso que haja sensibilidade por parte da polícia municipal para que, se um táxi está na cauda da fila dos táxis na praça e não impede o trânsito, se deixe ficar esse carro aí à espera de serviço, porque é incomportável andar a vaguear pela cidade a gastar mais dinheiro.

Relativamente ao regulamento do aeroporto e dos portos marítimos, a questão já está resolvida há cinco anos, mas não sai da gaveta do senhor vereador Miguel Gaspar: se ele não está a ser executado é porque a CML não quer: está concluído há cinco anos e todas as entidades que fizeram parte deste grupo de trabalho votaram por unanimidade. Por conseguinte, não há qualquer razão para que estes regulamentos não entrem em vigor. Pensa que para o setor do táxi é muito bem-vindo que isto aconteça, porque – pelo menos no aeroporto, que é um grande foco de conflitos – seria urgente que ele fosse executado, porque há confronto físico e a polícia – que dantes estava a manter a ordem, deixou de estar, dizendo que não tem de guardar os motoristas de táxi. Diz que as pessoas que frequentam a praça são um covil de malandros e que é urgente pôr aquelas pessoas no seu devido lugar.

Diz que acha que o táxi na cidade de Lisboa só vai ser objeto de alguma rentabilidade, mesmo que o turismo apareça, se os táxis puderem trabalhar em toda a Área Metropolitana de Lisboa. Diz que os taxistas não podem ficar confinados na cidade de Lisboa – uma cidade de quinhentos e poucos mil habitantes e 3500 táxis... Sintra tem praticamente os mesmos habitantes e tem 136 táxis, que não conseguem dar vazão a mais de metade dos serviços, pelo menos os requeridos pela Rádio Táxis.

Diz que tem de se abrir o mercado, copiando o que de bem se faz noutros países: em Barcelona trabalham quarenta e dois concelhos em conjunto, em Madrid são trinta e nove. Porque é que em Portugal não se há-de fazer o mesmo, pelo menos nas grandes Áreas Metropolitanas?

Só assim, com a mobilidade dos táxis, o cliente sairá beneficiado, pois não terá de pagar retorno, se for para outro concelho e os táxis terão mais rentabilidade porque a mobilidade é completamente diferente: não andarão por aí vazios, a poluir; isto só traz benefícios para a sociedade.

Neste grupo de trabalho há entendimento entre algumas Câmaras Municipais, mas noutras parece que não: e se, por exemplo, Cascais entrar mas Oeiras não, o táxi já não poderá fazer serviços intermunicipais entre estes dois concelhos contíguos.

Florêncio Plácido de Almeida é de opinião que, se não houver entendimento, deverá haver legislação governamental que imponha este tipo de sistema, porque se se está à espera que todas as Câmaras cheguem a um consenso não acontecerá: há muitas prisões e muitos interesses diferentes, o que normalmente é salutar, mas neste caso está a emperrar o avanço.

O Presidente da 2.ª CP, DM Rui Paulo Figueiredo convida Florêncio Plácido de Almeida a fazer chegar quaisquer outras propostas ou ideias que considere pertinentes para ficarem anexas ao relatório desta audição.

O sr. Florêncio Plácido de Almeida reforçou que a ligação com a CML tem sido difícil ultimamente. Ilustra dizendo têm uma fundação à qual foi cedido o direito de superfície num prédio na Boa Hora que corresponde ao antigo quartel dos bombeiros, e que foi transformado, depois de

obras no valor de um milhão e duzentos mil euros, num Centro de Dia; é uma IPSS e entrará em funcionamento dentro de muito pouco tempo.

Há um ano que vêm pedindo ao vereador Miguel Gaspar que lhes ceda dois lugares de estacionamento diante deste edifício, para que possam apanhar e largar os idosos que se servirão das instalações do centro de dia da Fundação ANTRAL e que até hoje nenhuma resposta lhes foi dada.

2.3. Audição da RETÁLIS (Rádio Táxis de Lisboa)

A RETALIS fez-se representar pelo Eng. Pedro Lopes, Presidente da Direção.

Eng. Pedro Lopes

O Eng. Pedro Lopes começou a sua intervenção dizendo que a Retális é uma cooperativa em Lisboa e que tem o maior número de táxis em Lisboa, cerca de 750. Só durante um ano, tendo em conta o período entre março de 2020 e fevereiro de 2021, a Retális perdeu 708.422 serviços. O que transformado em dinheiro são quantias muito elevadas de prejuízo. Disse que têm também a possibilidade de aferir os serviços, não só feitos por chamada, mas também os serviços em geral, os serviços de rua, aqueles que as pessoas vão apanhar à praça de táxis ou em que mandam parar um táxi. Tiveram quebras de 70% nos serviços por chamada e cerca de 85 a 90% de quebras no serviço de rua.

Disse que se mantêm operacionais porque têm de o fazer, uma vez que o dinheiro que fazem não chega para pagar as despesas fixas, que são bastantes.

Na sua perspetiva o seu anseio é, para além de subsídios que alguns táxis receberam da parte do governo nos últimos meses, a dúvida sobre o trabalho. E nessa perspetiva julga que seria interessante, à semelhança do que está a acontecer com a vacinação, se a Câmara pudesse ajudar com trabalho em muitas situações em que poderá acontecer, nomeadamente, transporte de idosos, de uma forma mais regular. Deu o exemplo de que foram contactados em outubro de 2020 por um núcleo da Câmara Municipal de Lisboa para o transporte de funcionários da Câmara. Infelizmente, até ao momento, não lhes disseram mais nada.

Outro exemplo que deu foi o de que, tendo a Câmara a seu cargo a Carris, poderia haver uma parceria para substituir por táxis carreiras noturnas pouco utilizadas a partir de certa hora.

PERGUNTAS DOS DEPUTADOS MUNICIPAIS

DM Rui Paulo Figueiredo (PS/Presidente da Comissão)

Questionou o interlocutor sobre se considerava que os apoios da CML têm sido positivos. Se achava que os contingentes deveriam de deixar de ser concelhios para terem uma dimensão da área metropolitana, ou supraconcelhia, e também se poderia referir-se às matérias relacionadas com os aeroportos.

DM Simonetta Luz Afonso (PS)

Questionou o convidado sobre as praças de táxis, uma vez que tem ouvido críticas tanto de taxistas como de utentes sobre a questão de as praças estarem a desaparecer ou que as colocam em lugares recônditos que ninguém sabe que lá estão. Por outro lado, perguntou sobre o regulamento das praças do aeroporto.

Questionou, também, se, para além dos apoios da Câmara, poderia, de alguma forma, o município ajudar na abertura dos contingentes a outros concelhos, uma vez que se sabe que um Táxi que vai até Cascais, terá de voltar vazio por não lhe ser permitido que apanhe um cliente de lá para cá.

RESPOSTAS DA RETALIS

Eng. Pedro Lopes

Começando pelo assunto das praças de táxis, disse que sem dúvida é um problema que se acentuou nos últimos anos em Lisboa. Houve uma idealidade, há uns anos atrás, que expandiu um pouco as praças de táxis em Lisboa, mas, ultimamente, houve um retrocesso nesse sentido. Ou seja, o número de lugares de praças de táxis diminuíram drasticamente. Disse, também, que chegaram a ser 1200 lugares em praças de táxis e que, atualmente, não atingirão, ao que supõe, os 800 lugares, sendo certo que estamos a falar num universo de perto de 3600 táxis em Lisboa. Referiu, igualmente, que é um problema que depois traz outros de arrasto, como por exemplo não terem onde parar e sobrelotarem as praças de táxis, o que acarreta multas por parte da PSP. Mencionou, ainda, que no último ano, em que o serviço é quase inexistente, a necessidade de parar é imperiosa. Explicou que não têm ambição de haver lugar para 3600 táxis na cidade, mas que se houvesse para metade já era ótimo.

Disse, ainda, que é essencial que as praças táxis estejam visíveis, pois houve um retrocesso muito grande na cidade de Lisboa em relação a praças. Estavam localizadas em sítios fulcrais e desapareceram. Deu o exemplo da praça de táxis do Cais do Sodré.

Em relação ao aeroporto referiu que é um problema muito grande e crónico desta cidade. Disse que até é um problema que os envergonha.

Disse que a solução passaria por serviços pré-pagos para acabar com a especulação. Disse que estará disponível para, quando necessário, também dar as suas sugestões.

Falou que têm tido acréscimo de despesas com os contabilistas e que, no que toca aos seguros dos carros, apesar de andarem a fazer muito menos quilómetros e, portanto, haver menos risco, não houve grande baixa do prémio dos seguros.

Quanto ao assunto da área metropolitana de Lisboa, o mesmo está a ser tratado num grupo de trabalho com as associações. No entanto, esclareceu que, em conversas com outras associações, já se apercebeu que vai dar problemas, pois há quem não concorde com a intermunicipalidade dos táxis. Todavia, acha que esta é inevitável pois não faz sentido os táxis andarem vazios num dos trajetos, quer economicamente quer a nível ambiental.

Disse, por outro lado, que a solução será o tarifário progressivo, ou seja, será igual para todos os táxis no país. O tarifário progressivo é aquele que inicia com um certo valor até uma certa metragem, a seguir passa para outro valor até uma segunda metragem e poderá haver uma terceira ou uma quarta metragem. Referiu que seria mais harmonioso e a preços mais transparentes para o cliente. Repetiu que é um assunto delicado e que não há consenso nessas matérias no setor. No entanto os municípios e o governo poderão ajudar pois, se saírem, essas regras terão de ser cumpridas.

PERGUNTAS DOS DEPUTADOS MUNICIPAIS

DM José Moreno (PS)

Referiu que lhe pareceu que, apesar de não acharem razoável haver praças para 3600 táxis, consideram que há um défice de praças de táxis e, se assim é, que lhe explicasse as razões invocadas pela CML para a diminuição do número das mesmas.

Quanto ao aeroporto referiu que também ele desistiu de usar táxis das chegadas dado que, da última vez que o fez, foi insultado no percurso até à sua casa dado que mora no Parque das Nações e o trajeto seria pequeno. Referiu que concorda inteiramente que cabe às autoridades resolverem estas situações.

DM José Alberto Franco (IND)

Começou por referir que o facto de já se ter ouvido a Federação Portuguesa do Táxi e a ANTRAL, nesta altura, já existe uma informação relativamente alargada sobre as preocupações da atividade do setor. Assim sendo, e para tirar o máximo proveito da presença do Sr. Presidente da Retális, questionou, especificamente dirigido ao subsector da canalização dos pedidos por via telefónica, nomeadamente, como é que encaram uma evolução ou uma compatibilização do tipo de serviço que é prestado pelos rádio táxis, com a nova oferta de serviços de transporte de passageiros, que dão pela sigla de TVDE's, bem como se já foi encarada alguma evolução no sentido de os prestadores de serviço também poderem responder às solicitações desta nova procura, em particular de pessoas mais novas, que preferem as plataformas eletrónicas para pedir serviços.

A segunda questão teve a ver com a ideia antiga dos táxis se substituírem às carreiras noturnas com pouca procura, questionando se existe interesse da parte dos táxis de efetivamente fazerem esse serviço.

DM Miguel Santos (PAN)

Agradeceu ao convidado a sua presença e começou por dizer que a questão que queria expor teria a ver com o funcionamento na área metropolitana.

Quais seriam as consequências da existência de uma bandeirada única dentro das áreas metropolitanas? Referiu que crê que facilitaria a desenvoltura com que os munícipes e os cidadãos das áreas metropolitanas tomam o táxi, criando mais transparência.

RESPOSTAS DA RETALIS

Começou por responder ao DM José Moreno na questão do aeroporto, afirmando que concorda que é um problema que tem de ser resolvido e podendo enviar sugestões na documentação que remeterá à 2.^a Comissão.

Em relação ao desaparecimento das praças de táxis atribui o facto à constante transformação que Lisboa tem tido ao nível de ciclovias, redução de vias de circulação e aumento dos passeios, entre outras, o que fez com que a tipologia/morfologia da cidade se modificasse. Agora isso não poderá ser razão para fazer desaparecer praças de táxis e que a CML deveria, logo no projeto inicial, prever o local das praças de táxi. Quanto mais não seja, manter as que já existiam nesses lugares e deu o exemplo do Saldanha. Referiu que tem de haver uma certa preocupação por quem desenvolve estes projetos, uma vez que as praças de táxis têm de ser repostas e se possível reforçadas no número de lugares.

Mencionou que, há uns anos, conjuntamente com a ANTRAL colaboraram numa proposta para o aparecimento de novas praças de táxis, tendo algumas sido acolhidas. Entretanto, algumas dessas, já desapareceram novamente. Há sem dúvida a necessidade de criar mais lugares e mais praças de táxis. Reforçou a ideia da questão ecológica e aproveitou para referir que promovem a paragem do táxi, para que haja menos consumo de combustível e por conseguinte poluição; ou seja, quando um cliente liga para a central, o táxi que é chamado é o que esteja parado na praça de táxis mais perto da morada do cliente. Aproveitou para referir que, atualmente, são da ordem das 80 as praças de táxis existentes em Lisboa.

Quanto às questões do DM José Alberto Franco, disse que, quanto aos apoios aos TVDE's, julga não serem possíveis uma vez que não estes estão afetos aos municípios, o que até desregula todo um serviço de mobilidade de uma cidade.

Em relação à Carris, disse que, efetivamente, é uma questão antiga, mas crê que faça todo o sentido pois está mais que provado que os táxis fazendo alguns trajetos noturnos, ou em determinadas zonas, seria muito mais barato para a Câmara.

Em relação ao DM Miguel Santos e ao assunto da área metropolitana de Lisboa repetiu a resposta de que já existe um grupo de trabalho a estudar esse assunto, mas terminou dizendo que

julga que estão no bom caminho e que passará pela criação de uma tabela intermunicipal e uma tarifa progressiva.

2.4. Conclusões/recomendações das audições

As três organizações empresariais dos táxis que foram ouvidas exprimiram, de forma convergente ou separada, um conjunto de anseios e pretensões, que se sintetizam de seguida:

- a) Proposta de apoio de 5000€ por licença a fundo perdido (como foi feito em Espanha e na Alemanha), e de mais 5000€ com juros bonificados e pagamento a 5 anos para o apoio à retoma de atividade;
- b) As despesas com a contabilidade devem ser reduzidas por a atividade ter diminuído, e consequentemente, o trabalho do contabilista também;
- c) Redução dos seguros exorbitantes que estão a ser cobrados aos táxis em Lisboa, que custam 2000 euros por ano, enquanto o de um particular custa 300. Isto dá-se porque um táxi anda muitos quilómetros e tem mais probabilidades de ter acidentes, enquanto neste momento isso não acontece;
- d) Apoio da CML ao setor do táxi com serviços, tal como está a acontecer relativamente ao transporte de pessoas idosas ou com mobilidade reduzida para os locais de vacinação contra a Covid-19, apoio esse que se deve estender, sempre que se justifique, a outros programas de cariz social;
- e) Utilização do táxi para publicidade institucional do Município;
- f) Deve-se tentar abandonar a tarifa fixa e implementar tarifas progressivas, até para aliviar o custo do serviço e penalizar menos os serviços mais curtos;
- g) Implementar a tarifa sazonal e tarifas a percurso;
- h) Deve-se dar cada vez mais a opção digital para pagamento dos serviços de táxi, optando entre preço fixo e preço estimado, e dar a possibilidade de contratos digitais imediatos com o cliente;
- i) Extensão da utilização dos passes sociais nos táxis;
- j) No aeroporto e no terminal de cruzeiros, criação de um valor fixo dos serviços para estes locais (proposta de 20€, mas estão disponíveis para rever os valores e encontrar uma solução adequada);
- k) A dotação da cidade com um número de praças de táxis mais adequado às necessidades, porquanto, nos últimos anos, se vem assistindo à supressão de muitas delas e se o táxi não está visível em certas artérias da cidade de Lisboa, as pessoas não se deslocam até onde eles estejam;
- l) Deve-se avançar para a fixação de contingentes de táxis a nível intermunicipal ou regional, designadamente a nível de toda a Área Metropolitana de Lisboa;
- m) Necessidade de mais fiscalização nos serviços em TVDE's, e de se avançar para a contingência da respetiva oferta;
- n) Assegurar a complementaridade com o transporte público em pesados de passageiros, podendo os táxis substituí-lo em áreas em que os autocarros não cheguem, e ser considerada a retoma de uma ideia antiga de substituição das carreiras de autocarro noturnas e de fim de semana, com pouca procura, pelo táxi.

3. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES DA 2ª COMISSÃO

A 2ª Comissão, por consenso, acordou nas seguintes recomendações que devem ser dirigidas à Câmara Municipal de Lisboa, ou em que esta é instada a manifestar-se junto do Governo.

3.1. Recomendações à Câmara Municipal de Lisboa

1. Apoio ao setor do táxi com serviços, tal como está a acontecer relativamente ao transporte de pessoas idosas ou com mobilidade reduzida para os locais de vacinação contra a Covid-19, apoio esse que se deve estender, sempre que se justifique, a outros programas de cariz social;
2. Utilização do setor do táxi para publicidade institucional do Município;
3. Estudar-se a possibilidade da utilização dos passes sociais nos táxis, no âmbito da Área Metropolitana de Lisboa;
4. Dotar-se a cidade de Lisboa com um número de praças de táxis mais adequado às necessidades dos utentes, e que as mesmas sejam situadas em locais de visibilidade apropriada;
5. No âmbito da Área Metropolitana de Lisboa, avançar-se para o debate da fixação de contingentes de táxis a nível intermunicipal ou regional, já possibilitada pelo art.º 21º do Decreto-Lei nº 251/98, de 11 de agosto;
6. Equacionar-se a possibilidade de contribuir decisivamente para a melhoria do funcionamento das praças de táxi no aeroporto e no terminal de cruzeiros;
7. Procurar assegurar-se a complementaridade do setor do táxi com outras ofertas de transporte público de passageiros, e com modos de mobilidade suave.

3.2. Recomendações em áreas que a CML deve sensibilizar o Governo

1. Redução dos seguros que estão a ser cobrados aos táxis, considerando que o nível de procura atual também é muito menor;
2. Equacionar-se contribuir para o abandono da tarifa fixa e para a implementação de tarifas progressivas, até para aliviar o custo do serviço e penalizar menos os serviços mais curtos;
3. Equacionar-se contribuir para a implementação da tarifa sazonal e de tarifas a percurso;
4. Permitir-se a opção digital para pagamento dos serviços de táxi, optando entre preço fixo e preço estimado, e dar-se a possibilidade de contratos digitais imediatos com o cliente;
5. Necessidade de mais fiscalização nos serviços em TVDE's, e de se concretizar a revisão do respetivo regime jurídico, de acordo com o previsto no art.º 31º da Lei nº 45/2018, de 10 de agosto.

O Presente Relatório foi aprovado por unanimidade.

Assembleia Municipal Lisboa, 29 de Abril de 2021

Os deputados municipais relatores:

Isabel Pires (BE)

José Alberto Franco (IND)

José Moreno (PS)

Deputado relator final

Presidente da 2ª Comissão

José Alberto Franco (IND)

Rui Paulo Figueiredo (PS)