

CANDIDATURA Y PROGRAMA UIB STAC ELECCIONES TAULA TÉCNICA 2021

Apreciados **compañeros y compañeras**, el próximo **1 de marzo de 2021** se celebrarán las votaciones para renovar la composición de la **Taula Técnica del Taxi**, órgano encargado de la representación del sector del taxi del AMB ante el IMET durante los próximos cuatro años.

En esta ocasión, la **Unión de Barcelona del STAC** presentamos una candidatura y equipo renovado, '**Nou Impuls**'. Un equipo formado por compañeros autónomos titulares de licencia comprometidos con el sector. Un **equipo joven**, pero con **experiencia, energía, ilusión, nuevas ideas y maneras de hacer**. Nos presentamos para impulsar un **modelo de taxi atractivo y competitivo. Digno, rentable y sostenible**. Un modelo de **explotación basado en el autónomo uniconductor**. Si creéis en nuestro modelo, **CONFIAR EN NOSOTROS Y VOTAD STAC**. ¡No os fallaremos!

Os invitamos a conocer nuestra candidatura y nuestro programa:



Fernando Sánchez, Javier Galipienso, Xavier Mañas, Carlos Fernández, Jaime Sau, Christian Navarro, Eduard Ortiz y Javier Ordiales, forman la Junta de la Unión de Barcelona del STAC desde 2019.

JAIME SAU (San Sebastián, 1978)

Taxista y titular de la licencia 5684 desde 2009
Afilado al STAC desde 2017
Miembro de la Unión de Barcelona del STAC desde 2019
Secretario de la Unión desde 2019
K-13 de BarnaTaxi desde 2018



CARLOS FERNÁNDEZ (Barcelona, 1973)

Taxista desde 1994, titular de la licencia 8857 desde 1999
Afilado al STAC desde 1999
Miembro de la Unión de Barcelona del STAC desde 2010
Responsable de Organización desde 2019
K-27 de BarnaTaxi desde 2015



CHRISTIAN NAVARRO (Barcelona, 1982)

Taxista y titular de la licencia 7402 desde 2006
Afilado al STAC desde 2017
Miembro de la Unión de Barcelona del STAC desde 2019
Responsable de Comunicación desde 2019
B-402 de TaxiEcològic desde 2015



UN MODELO DE TAXI ATRACTIVO Y COMPETITIVO

1. **MODELO TARIFARIO.** Mantener unas **tarifas reguladas** para dar seguridad a los usuarios y sobre todo garantizar la accesibilidad universal al servicio. Pero con una **reestructuración profunda** para que sean **más justas y equilibradas**, tanto para el usuario como para el taxista, **competitivas** con el resto de transportes de viajeros y en algunos casos **flexibilizadas** para supuestos específicos. Apostamos por el seguimiento, mejora y desarrollo continuado de la **tarifa de precio cerrado (T3)** como una gran herramienta competitiva.
2. **MODALIDADES INTEGRALES DE PAGO.** Incorporación del servicio de taxi en **modalidades integrales de pago** (como la T-Movilidad) o cualquier otro tipo de iniciativa digital impulsada por la administración en materia de movilidad urbana, con el objetivo de facilitar el pago al usuario de todas las maneras posibles y una mayor **integración del taxi con el resto de transportes públicos del AMB.**
3. **DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR.** Es imprescindible que toda la flota de taxis sea accesible para los usuarios y absorbamos la demanda en todo el AMB. Ante la atomización existente de apps para solicitar servicios, **apoyamos el incluir a la APP 'AMB Movilidad' la opción de solicitar servicio de taxi a través del sistema de "mano alzada virtual"**. Consideramos imprescindible que todos los taxistas del AMB estén adscritos a la app obligatoriamente, para garantizar el acceso al servicio y que incluya todas las funcionalidades, como la posibilidad de pagar con tarjeta y ofrecer la tarifa de precio cerrado (T3), para ser competitivos. **Exigiremos dotaciones económicas para su promoción y desarrollo continuado.** También trabajaremos con las empresas de intermediación del sector para la **creación de una plataforma 'paraguas', a modo de 'call center', que agrupe las diferentes apps existentes.** Nos negaremos que estos proyectos sean financiados con el fondo de la reconversión, tal como propone el IMET, sin consultar al sector previamente.
4. **PUBLICIDAD E IMAGEN.** Exigir a la administración **dotaciones económicas regulares para la promoción constante del servicio de taxi** entre la ciudadanía. Sin descartar el fomento de iniciativas impulsadas desde el mismo sector con esta finalidad.

5. **MOVILIDAD URBANA.** La movilidad urbana está cambiando y nos encontramos en un momento de transición en el cual el taxi a de ser actor principal. **Defenderemos por encima de todo nuestra velocidad comercial:** aumento de los kilómetros de carriles bus/taxi (todo carril bus tiene que ser a la vez taxi) y giros actualmente prohibidos. **Ampliación de la red de paradas,** en todos los puntos de máxima demanda tiene que haber una parada. Exigiremos la **máxima participación del sector en el PMMU** (plan de movilidad metropolitana urbana) para tener voz a la hora de tomar decisiones que nos afecten. Llegaremos a **acuerdos con las diferentes asociaciones de vecinos y comerciantes** para defender conjuntamente mejoras a la movilidad o preservar paradas de máxima demanda, como el caso de la plaza de Antoni Maura, junto con la asociación de vecinos y comerciantes de Vía Laietana.
6. **ACCESO A LA PROFESIÓN.** Elevar al máximo las pruebas de acceso a la profesión para que los nuevos profesionales que obtengan la credencial sean los mejor preparados. Exigir unos conocimientos mínimos, como la ESO, y dominio de las dos lenguas oficiales (catalán y castellano), además de conocimientos de inglés. Pediremos **cursos de reciclaje de inglés y de atención al público** para todos los profesionales del sector.
7. **CÓDIGO DEONTOLÓGICO Y MALAS PRAXIS.** Creación de un código deontológico de buenas praxis de obligado cumplimiento entre compañeros y actualización del régimen sancionador. **Ampliación del equipo de inspección, tramitación de denuncias y jurídico del AMB** para combatir, las minoritarias pero inadmisibles, malas praxis de algunos malos profesionales. **Mejor formación y coordinación de los cuerpos policiales** para ayudar al equipo de inspección a combatir las malas praxis con eficacia.
8. **TAXI COMPARTIDO.** Fomento del uso del taxi compartido y pago por plazas en servicios precontratados. Instar a la modificación de la ley que actualmente es demasiado restrictiva y burocrática.
9. **TAXI ADAPTADO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.** Se tiene que garantizar el acceso universal al servicio de taxi, tal como marca la ley. **Exigiremos el apoyo económico de la administración para encontrar una solución definitiva** que no suponga un sobrecoste en el servicio para el usuario, ni una pérdida de rentabilidad de la actividad del profesional taxista.

UN MODELO DE TAXI DIGNO, RENTABLE Y SOSTENIBLE

10. **CONTROL DE HORARIOS.** Consideramos imprescindible después de la eliminación de la norma que regulaba el doble turno y una vez se recupere la situación económica, la implantación de una medida que regule la oferta y la demanda en nuestro sector. La **limitación horaria, a un máximo de 16 horas diarias para todas las licencias**, es la medida más justa y fuerte jurídicamente, que garantiza la rentabilidad de la jornada laboral del taxista autónomo, sin limitar ningún derecho.
11. **CALENDARIO DE FESTIVOS INTERSEMANALES Y HORARIOS ESPECIALES.** Todos los festivos intersemanales en los cuales la demanda baja considerablemente tienen que ser regulados en oferta. En esta misma línea, estamos a favor de las liberalizaciones del servicio en las franjas horarias de máxima demanda, como las tardes/noches de los fines de semana de primavera/verano. Pero también de la **reducción de oferta en las franjas horarias de baja demanda**, como los fines de semana de invierno.
12. **ZONAS AZULES Y VERDES.** Pediremos que a través de la APP del ayuntamiento 'SMOU', que regula el estacionamiento en las plazas azules y verdes del AMB, los taxistas tengamos **unas horas gratuitas anualmente** para estacionamientos parciales.
13. **VEHÍCULOS DE BAJAS EMISIONES.** Pediremos ayudas a la adaptación obligatoria de la flota a vehículos de bajas emisiones y mejoras en la financiación. También una **ampliación de la red de puntos de recarga de vehículos eléctricos** en la vía pública y en paradas de taxis.
14. **LIBRE ELECCIÓN DE VEHÍCULO.** Potenciar las fórmulas para la libre elección de vehículo, que cumpla únicamente los requisitos mínimos exigidos en el reglamento metropolitano del taxi. **Trabajaremos para que los modelos de vehículos certificados por metrología en otras ciudades de Europa sean válidos en el AMB.**
15. **JUBILACIÓN ANTICIPADA.** Reconocimiento de las enfermedades profesionales derivadas de la prestación de nuestra actividad, **para conseguir una reducción en la edad de jubilación de los profesionales taxistas.**

16. **PARTICIPACIÓN DEL SECTOR.** El STAC hemos impulsado diferentes consultas al sector en decisiones de máxima importancia, pero desgraciadamente no tenemos la herramienta para llegar a todo el mundo. El IMET tiene que **crear esta herramienta participativa**, que podría ser a través de 'Taxi en el día', **para implicar a todos los profesionales taxistas en las decisiones importantes** que nos afectan a todos.
17. **SEGURIDAD.** El sistema de emergencias 112 tiene que ser plenamente operativo y eficaz siempre. En este sentido **planteamos su adaptación a las nuevas tecnologías** para abaratar su coste de instalación y mantenimiento. Plantearemos la **posibilidad de instalar cámaras de videovigilancia** en los vehículos de forma opcional, no obligatoria.
18. **RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS LICENCIAS.** Defenderemos el valor patrimonial y la importancia del hecho que el régimen jurídico de las licencias de taxi continúe siendo cómo hasta ahora, es decir: el 95% de las licencias están en manos de autónomos, que dependen de la venta de su licencia para recuperar la inversión y asegurarse una jubilación digna, y así tiene que seguir siendo, ante las propuestas que surgen de una hipotética intervención pública del precio y/o titularidad.
19. **LUCHA CONTRA LA COMPETENCIA DESLEAL Y EL INTRUSISMO.**
 - **Desplegar completamente el reglamento del AMB** en lo referente a las condiciones de explotación de las VTC en todos sus artículos pendientes y exigir la máxima implicación de cara a finales de la moratoria del Decreto Ábalos para **garantizar que las VTC solo realizarán servicios interurbanos.**
 - Mejora en la **formación y coordinación de los diferentes cuerpos policiales**, para perseguir con eficacia todas las infracciones de las VTC y transportistas ilegales.
 - Desde nuestro ámbito de actuación presionaremos al resto de administraciones competentes (Generalitat y Estado) para que hagan cumplir la legislación vigente e **impulsen definitivamente las medidas de control**, como el registro de servicios y pegatinas de festivos de las VTC.
 - Defenderemos la necesidad de una **diferenciación clara entre el sector del taxi y el de las VTC** y la imposibilidad de coexistencia entre un sector completamente regulado y otro desregulado, en el anteproyecto de ley de transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas (taxi y VTC) que está elaborando la administración.