





Índice

página

1.- La Comisión de Accesibilidad: Objetivos y entidades participantes.....	2
2.-Antecedentes Legales	3
3.- Introducción: En beneficio de la accesibilidad universal en la oferta del servicio de taxis adaptados	5
4.- Identificación de problemas en la situación actual de prestación de servicios de taxi adaptado	7
5.- Propuestas de mejora	9



1.- LA COMISIÓN DE ACCESIBILIDAD: OBJETIVOS Y ENTIDADES PARTICIPANTES.

La Comisión de Accesibilidad del CERMI Comunidad Valenciana se constituyó el 28 de junio de 2005 con representantes de las siguientes entidades: Durante este año las entidades que han participado principalmente han sido COCEMFE CV, PREDIF CV, FESORD CV, ONCE y ASPACE CV.

Esta Comisión sigue trabajando con el objetivo de potenciar el acceso al medio físico de todas las personas, en condiciones de igualdad, independientemente de sus limitaciones.

La existencia de barreras arquitectónicas urbanísticas y de la comunicación en nuestras ciudades, suponen un grave obstáculo para la deambulación autónoma e independiente de las personas que padecen algún tipo de discapacidad.

2.- ANTECEDENTES LEGALES

En estos últimos años se ha dictado numerosa normativa sobre accesibilidad y discapacidad que ampara a las personas con movilidad reducida para que puedan tener una mayor autonomía personal e independencia en sus tareas y responsabilidades. Sin lugar a dudas, la existencia de un transporte accesible es el eslabón necesario para garantizar una verdadera integración social. En cuanto a la normativa cabe destacar la siguiente:

Normativa internacional:



-CONVENCIÓN de la ONU del 13 diciembre 2006 sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad.

Normativa Estatal:

-LEY 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

-REAL DECRETO 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad (BOE núm. 290, de 4-12-2007), para su aplicación y adaptación máxima de cinco a diecisiete años. Este decreto desarrolla la Ley 51/2003 de Igualdad de Oportunidades, no discriminación (LIONDAU).

-LEY 49/2007, de 26 de diciembre, de infracciones y sanciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Normativa Autonómica:

- **LEY 1/1998**, de 5 de Mayo, de la Generalitat Valenciana, de Accesibilidad y supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación. [DOGV Núm. 3.237 de 7 de Mayo de 1.998] desarrollada reglamentariamente por:

-DECRETO 39/2004, de 5 de Marzo, del Consell de la Generalitat, por el que se desarrolla la Ley 1/1998, de 5 de Mayo, de la Generalitat, en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia y en el medio urbano. [DOGV Núm. 4.709 de 10 de Marzo de 2.004]

-ORDEN de 9 de Junio de 2.004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2004 de 5 de Marzo, del Consell de



la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano. [DOGV Núm. 4.782 de 24 de Junio de 2.004]

-**LEY 9/2009**, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana. [DOCV Núm. 6.152 de 25 de Noviembre de 2.009]

-**ORDEN 26/2010** de 4 de agosto, de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte, por la que se regula el sistema de descanso obligatorio y la limitación diaria en la prestación de servicios de taxi en el Área de Prestación Conjunta de Valencia.

3.- INTRODUCCIÓN: EN BENEFICIO DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LA OFERTA DEL SERVICIO DE TAXIS ADAPTADOS.

La accesibilidad universal es el conjunto de características que hace que los entornos –con sus productos y servicios- resulten transitables, utilizables y comprensibles para todos; es la condición que permite que se pueda acceder a ellos y, principalmente, que se puedan utilizar. La accesibilidad es, así, necesaria para todas las personas e imprescindible para las personas con discapacidad. Sin ella, sin accesibilidad, se restringen nuestras posibilidades de participación social y se limita o vulnera el ejercicio de nuestros derechos como ciudadanos.

Reconocer que “la discapacidad resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a las actitudes y al entorno”, como recoge la *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad* de Naciones Unidas es un paso necesario e imprescindible para garantizar la igualdad de oportunidades para todas las personas y para centrar la acción de los agentes sociales, con el objetivo de posibilitar la autonomía personal.



Se trata de lograr que la discapacidad, el resultado negativo de la interacción con el entorno, se presente excepcionalmente y sólo por un insuficiente desarrollo o aplicación de los conocimientos científicos y tecnológicos. Y también se trata de que las organizaciones tengan previstas soluciones alternativas a esas situaciones de discapacidad.

No en vano, actualmente, están en proceso de ajuste a la Convención de la ONU sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, aquellas normas estatales y autonómicas susceptibles de afectar a la vida de las personas con discapacidad, entre ellas la normativa relacionada con el transporte. De ellas, cabe destacar:

- Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.
- Ley 49/2007, de 26 de diciembre, de infracciones y sanciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Las condiciones básicas de accesibilidad deben garantizar la máxima autonomía personal de las personas que se desplazan. Es esencial la colaboración de responsables políticos y operadores de transporte con el sector de la discapacidad, ya que esto ofrece garantías de éxito, al permitir que se conozcan de primera mano las necesidades y la opinión de las personas usuarias del servicio de transportes. Desde el CERMI nos consideramos los interlocutores válidos entre los actores que ofrecen servicios a la sociedad y el heterogéneo mundo de la discapacidad, ya que aglutinamos en una sola a los cientos de entidades de todos los tipos de discapacidades y enfermedades discapacitantes, cuyos socios son los usuarios finales de los servicios que administración y empresas ofertan.

4.-IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS EN LA SITUACIÓN ACTUAL DE



PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TAXI ADAPTADO:

1. Hay pocos taxis adaptados.

Actualmente existen 16 taxis adaptados en el Área de Prestación Conjunta de Valencia, lo que no garantiza la cobertura suficiente del servicio las 24h de todos los días.

La disponibilidad de taxis adaptados es en general escasa, lo que se agudiza en horarios nocturnos y de fines de semana. Tanto es así que es habitual que los operadores del taxi "recomienden" la concertación del servicio con algún día de antelación para garantizarlo y es frecuente también entre los usuarios con movilidad reducida que opten por esa concertación anticipada siempre que prevean la necesidad del servicio, para asegurarse el mismo en el día y hora prevista.

Pero el servicio de taxi debe tener disponibilidad inmediata para todas las personas, también para quienes tienen movilidad reducida, puesto que va implícito en el propio servicio y, en la mayoría de las ocasiones, la necesidad de su uso surge de improviso.

Otras situaciones frecuentes son la demora en la prestación del servicio tras su solicitud porque el o los vehículos en servicio están ocupados y el largo trayecto que realiza el taxi hasta la recogida del pasajero con movilidad reducida, dado que al haber pocos en servicio es difícil que se encuentre uno cerca.

2. No hay coordinación entre los diferentes operadores (radio taxi, tele taxi,...) con descubierto de horarios y distintos teléfonos a los que llamar para solicitar el servicio.

En la situación actual, las personas que precisan los servicios de un taxi adaptado, a veces, tienen que estar llamando a varias compañías o a teléfonos particulares para tratar de localizar alguno de los pocos taxis adaptados disponibles.



Dado que no hay ninguna coordinación entre ellos, salvo que los llames de manera particular, no es infrecuente que no se encuentre ninguno en servicio, especialmente como decimos en el punto anterior, en horarios nocturnos o de fines de semana. Consideramos necesario el establecimiento de mecanismos de coordinación tanto para la distribución adecuada de los vehículos a lo largo de los días de la semana y de las diferentes franjas horarias, como para facilitar a los usuarios la solicitud del servicio.

3. Sobrecoste para los usuarios al venir desde lejos y cobrar la carrera desde donde viene.

Es habitual que, al recoger al pasajero con movilidad reducida, el taxi traiga la bandera bajada desde donde estaba cuando se le avisó o cuando terminó el servicio anterior, con lo que la persona usuaria del servicio tiene que abonar dicha carrera, lo que supone un sobrecoste con relación a otros pasajeros. Esto se agudiza por el escaso número de vehículos adaptados en servicio.

Consideramos que es preciso arbitrar fórmulas para evitar esta consecuencia discriminatoria hacia las personas con movilidad reducida, quienes no tienen porqué soportar un mayor coste por el servicio, ya de por sí caro para todos.

4.- PROPUESTAS DE MEJORA:

1. Incentivar el taxi adaptado sin depender de las subvenciones:

Incentivar la conversión del vehículo a taxi adaptado, el interés por las licencias nuevas y la permanencia de mayor número de taxis en servicio, compensando el supuesto mayor consumo en combustible, el posible mayor recorrido sin bajar la bandera hasta recoger al viajero,



etc.

- Permitirles trabajar más horas al día (no solo 12 h. al día, ó 16 h si disponen de más conductores) y durante todos los días del año exonerándole del descanso semanal obligatorio (no solo para servicios a personas con movilidad reducida, sino, como siempre, con preferencia a dichos servicios). Hacer uso de la prerrogativa del director de la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana, contemplada en la vigente **Orden 26/2010 de 4 de agosto, de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte, por la que se regula el sistema de descanso obligatorio y la limitación diaria en la prestación de servicios de taxi en el Area de Prestación Conjunta de Valencia.** (artículo 2. Regulación del descanso obligatorio, punto 5: "*Para las autorizaciones de taxi adscritas a vehículos adaptados a discapacitados podrá excepcionarse el período de descanso obligatorio mediante resolución del director de la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana en las condiciones y términos que en ella se determinen*"). **Artículo 3. Limitación diaria de la prestación del servicio, punto 9:** "*Se faculta al director de la Agencia Valenciana de Movilidad Metropolitana para que mediante resolución y previa audiencia del Consejo de Operadores del Taxi, pueda exceptuar de esta limitación en la prestación del servicio a las autorizaciones de taxi adscritas a vehículos adaptados a discapacitados...*").
- Estudiar la posibilidad de incentivar, mediante desgravaciones fiscales (especialmente en el tramo autonómico) o reducciones de impuestos, que cuando se produzca una transmisión de licencia entre particulares el vehículo se convierta en adaptado. O incluso, tal como contempla la Ley 9/2009 citada, de que sea obligatorio que en las transmisiones de licencia el vehículo se convierta en



adaptado. Asimismo incentivar los costes de reconversión en taxi adaptado.

2. **Concesión de nuevas Licencias y reconversión voluntaria**, tal como prevé la ***Ley 9/2009 de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunidad Valenciana***, en su artículo 17, punto 3, para aumentar de forma importante e inmediata el número de taxis adaptados:

- Todas las licencias nuevas serán para taxis adaptados, al menos hasta que se alcance el 5% de taxis de esta modalidad.
- Se concederán condicionadas a que el vehículo sea adaptado de por vida (el concesionario de la licencia, para mantenerla, al finalizar la vida útil del vehículo deberá renovarlo con otro vehículo adaptado; en caso contrario, perderá la licencia) y a las obligaciones inherentes a éste, como son entre otras atender con carácter prioritario a las demandas de las personas con discapacidad...

Reconversión voluntaria a taxi adaptado: Se propondrá de forma inmediata a todos los titulares de una licencia o autorización que soliciten voluntariamente la conversión de su taxi en adaptado, dando un plazo inicial para ello y haciéndoles saber los nuevos incentivos instaurados y la convocatoria de nuevas licencias si no se cubre el mínimo requerido. (El coste de la reconversión del taxi correría a cargo del propio titular, sin que necesariamente se compense mediante subvención, entendiéndose que la compensación se hace con las medidas de incentivación: liberalización de horarios y adscripción geográfica...).



Convocatoria de licencias nuevas: Transcurrido este plazo, se hará una convocatoria de licencias nuevas, en un número tal que sumado al de los taxis reconvertidos por solicitud voluntaria, suponga la dotación inicial de un 2% del total de taxis. El proceso se realizará en todas las áreas de prestación de los servicios de taxi de la Comunidad Valenciana. Para el área de prestación conjunta de Valencia se asegurará una dotación inicial de no menos de 60 taxis adaptados. Posteriormente, cada año, se harán nuevas convocatorias hasta alcanzar el 5%. Si las convocatorias de nuevas licencias no se cubrieran en su totalidad, habría que realizar nuevas convocatorias rebajando (o incluso suprimiendo) el canon a abonar como coste de la licencia.

Justificación:

*La concesión de licencias nuevas condicionadas a vehículos adaptados de por vida está prevista en el art. 17, punto 3 de la **Ley 9/2009 de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunidad Valenciana**: "... Los titulares de las autorizaciones y licencias solicitarán voluntariamente que su taxi sea adaptado, pero si no se cubre dicho porcentaje (5%) el órgano administrativo correspondiente exigirá a las nuevas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible o, si procede, a las transmisiones de licencias que se realicen".*

Con ello se incrementa de forma permanente el número de taxis adaptados, sin coste para la Administración. Las conversiones a vehículo adaptado subvencionadas suponen un coste importante, que tendría que ser muy elevado para dotar de un porcentaje adecuado y que, al exigirse la permanencia solo de 4 años o algunos más, hay que estar haciendo la inversión continuamente.

Tampoco tiene sentido ampliar el número de licencias con la finalidad de



incrementar la cuota de taxis adaptados y solo exigirles que mantengan el vehículo adaptado un número determinado de años; luego existirían más licencias, con más competencia por el trabajo, pero volveríamos a tener pocos taxis adaptados y habría que volver a incrementar el número de licencias en una espiral sin límite e insostenible para el sector.

3. **La bajada de bandera se hará en el momento de llegada al punto de recogida del pasajero con movilidad reducida.** El servicio de taxi adaptado no debe suponer un sobrecoste a los usuarios:

- **Distribuir los taxis adaptados en paradas repartidas por diversos puntos de la ciudad** y teniendo en cuenta algunos importantes o más frecuentados como centros comerciales, estaciones de autobuses y tren, hospitales... , de manera que la distancia desde una parada con taxi adaptado a cualquier sitio de la ciudad no sea muy alejada. En cada una de estas paradas habrá siempre algún taxi adaptado en servicio. Conforme vaya aumentando el número de taxis adaptados aumentaría el número de paradas que contarán con ellos.
- **Sea cual sea el recorrido que se realice en el taxi adaptado, se cobrará según lo que determine el taxímetro, y no previa concertación de precios entre taxista y usuario.**

Justificación:

Puesto que no habrá taxis adaptados en todas las paradas y el usuario con movilidad reducida deberá solicitarlo por teléfono, se le exime del pago de la carrera hasta su recogida.

Los recorridos que tendrán que soportar los taxistas hasta la recogida se considerarán requisito ligado a la licencia y vehículo de taxi adaptado y se



considerarán compensados por la licencia nueva adjudicada y/o por los beneficios de incentivación al taxi adaptado como la liberalización del horario de trabajo.

4. Debe haber una coordinación de todos los taxis adaptados:

- Estarán todos coordinados desde una única central telefónica de manera que los usuarios obtengan el servicio llamando a un único número de teléfono. La central prestadora del servicio, si fuera preciso, podría cambiar por períodos rotatorios entre las diferentes centrales, pero manteniéndose siempre el mismo número de teléfono para solicitar el servicio.
- Todos los taxis adaptados estarán adscritos a una agrupación-central telefónica, lo cual sería lo mejor (exigirlo en las nuevas concesiones-subsenciones) o bien desde la agrupación-central telefónica que lleva la coordinación se realizará dicha coordinación entre los taxis adaptados de las distintas agrupaciones.
- La coordinación incluirá la distribución adecuada de los efectivos en cada una de las paradas asignadas, de manera que se cubran todos los horarios de todos los días con las unidades mínimas en servicio que se establezca.
- La central telefónica que coordine debería llevar un registro de las solicitudes de taxi adaptado que no se han podido atender, así como de las atendidas y la demora en la prestación efectiva del servicio, con el fin de detectar carencias y gradualmente subsanar fallos y mejorar la calidad de la oferta



5. Subvenciones para la conversión a taxi adaptado.

- Si se conceden licencias nuevas y se incentiva con libertad de horarios y compensaciones fiscales, posiblemente no sean necesarias las subvenciones.
- Lo exigido en la convocatoria de ayudas para la adquisición de vehículos adaptados de junio de 2011, para comprobar el cumplimiento del compromiso de "atender con carácter prioritario a las demandas de las personas con discapacidad" consistente en que "al menos el 80 por 100 de los servicios realizados por cada período de 30 días naturales lo han sido a personas con discapacidad" no es muy adecuado, ya que podría no llegar a cumplirse por falta de demanda y ser fuente de desincentivación para los taxistas. o forzarles a la concertación de servicios fijos, por ejemplo con Centros de Día, Residencias, etc., lo que mermaría la existencia real de taxis disponibles, para el usuario ocasional Consideramos que sería mejor rebajar este % al 50 %, añadiendo un segundo requisito global: que todos los servicios demandados por las personas con discapacidad hayan sido atendidos y el 90 % lo hayan sido sin demora significativa (antes de 20 minutos).
- En las convocatorias de subvención que se hagan para ayudar a la financiación de vehículos nuevos adaptados se debería permitir el mantenimiento en servicio del taxi adaptado durante 8 años (en lugar de 4), salvo que se justifique que el vehículo no está en condiciones técnicas de prestación del servicio (ITV). Así se rentabiliza mucho más el dinero público destinado al incremento de taxis adaptados y se aumenta más rápidamente dicho número: con el mismo dinero destinado, habría el doble de taxis adaptados que ahora.



6. Ampliación de la demarcación geográfica de los taxis adaptados.

Entre las medidas de incentivación, y también para posibilitar un servicio real a los usuarios de áreas con poca dotación de taxis adaptados, se permitirá a los taxis adaptados operar en otras áreas de prestación distintas de la suya cuando en éstas no existan taxis adaptados disponibles.