

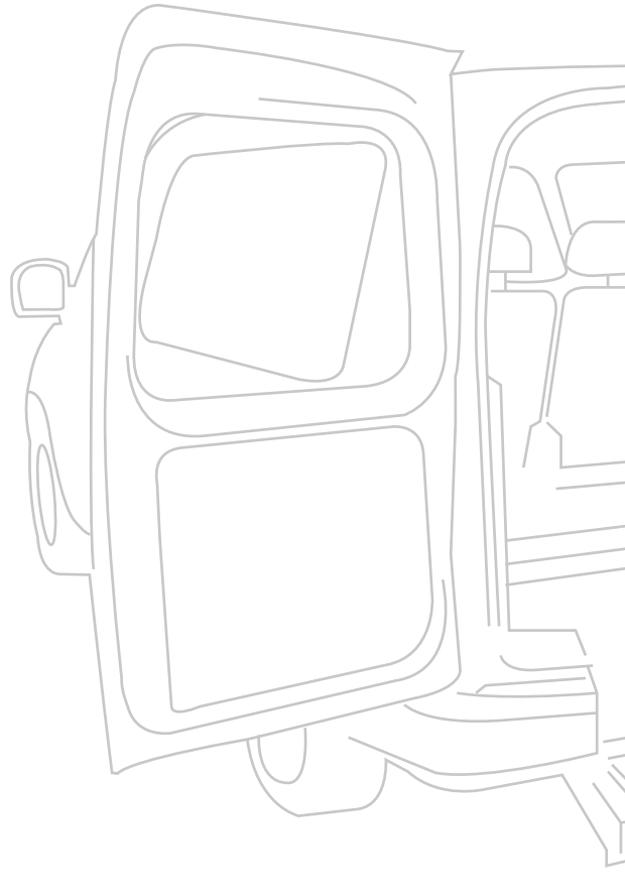


PROPUESTA DE
MODELO DE ORDENANZA
MUNICIPAL REGULADORA
DEL SERVICIO DE
AUTOTAXI ACCESIBLE

Diciembre, 2014



COMITÉ ESPAÑOL
DE REPRESENTANTES
DE PERSONAS
CON DISCAPACIDAD



ÍNDICE

Exposición de motivos	5
Título I: Disposiciones generales	7
Artículo 1. Objeto	7
Artículo 2. Ámbito de aplicación	7
Artículo 3. Principios	7
Artículo 4. Exigencias de accesibilidad	9
Título II: De la condición de autotaxi accesible y de las licencias	9
Artículo 5. Requisitos	9
Artículo 6. Nuevas licencias	9
Artículo 7. Reconversión de licencias	9
Artículo 8. Mantenimiento de licencias	10
Título III. Del régimen de tarifas	10
Artículo 9. Revisión de tarifas y régimen tarifario específico	10
Artículo 10. Persecución y sanción de malas prácticas	10
Título IV. De la regulación de los horarios de trabajo y libranzas	10
Artículo 11. Horarios de trabajo y libranza	10
Artículo 12. Topes máximos de circulación	11
Artículo 13. Eliminación de la suspensión temporal de la actividad de las licencias para el autotaxi accesible	11
Título V. De las características técnicas, condiciones de los vehículos y homologación	11
Artículo 14. Normas generales	11
Artículo 15. Requisitos para la homologación	12
Título VI. De la prestación de servicio y de las condiciones de accesibilidad.	12
Artículo 16. Prestación de servicio y condiciones generales	12
Artículo 17. Paradas de autotaxis	12

Artículo 18. Solicitud del servicio	13
Artículo 19. Dispositivos de alarma	13
Artículo 20. Perros guía y perros de asistencia	13
Artículo 21. Sistemas de inducción magnética	13
Artículo 22. Sistemas de pago accesible e inteligentes	14
Título VII. De los derechos y la participación de los usuarios del autotaxi accesible	14
Artículo 23. Protección de los derechos de las personas con discapacidad	14
Artículo 24. Órganos y canales de participación	14
Artículo 25. Protocolo de atención a la persona usuaria con discapacidad	15
Título VIII. De la formación para los conductores en atención a las personas con discapacidad	15
Artículo 26. La formación para conductores de autotaxis accesibles	15
Artículo 27. Cursos de formación	16
Disposición final	16
Anexo I: Requisitos técnicos de los autotaxis accesibles	16
Anexo II: Normativa y estándares	17
1. Sistemas de inducción magnética fijos (bucles magnéticos)	17
Anexo III. Curso de formación para la atención a personas con discapacidad en el transporte de autotaxi accesible	19
Anexo IV: Experiencias y buenas prácticas	21
1. El municipio de Cáceres	21
2. El municipio de Murcia	23
3. El municipio de Santander	26
4. Servicio Taxi Amic en Barcelona	29

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente modelo de ordenanza reguladora del servicio autotaxi accesible o para todas las personas se ajusta a los planteamientos del 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. La mencionada norma es desarrollo de la derogada Ley 51/2003, de 2 de diciembre, sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Con la aprobación del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, se ha producido una refundición y armonización de la normativa de cabecera en materia de discapacidad en España, entre la que se encuentra la mencionada Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. Así sucede con el derecho a la vida independiente y accesibilidad: se sistematizan y regulan las condiciones de accesibilidad que deben reunir los distintos ámbitos protegidos por la Ley para garantizar unos mismos niveles de igualdad de oportunidades a todas las personas con discapacidad, así como las medidas de acción positiva dirigidas a apoyar el ejercicio del derecho a la vida independiente. Los ámbitos protegidos comprenden los productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social, los espacios públicos urbanizados y edificación, las relaciones con las administraciones públicas, el transporte y los bienes y servicios a disposición del público.

La Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de 13 de diciembre de 2006 efectúa el reconocimiento jurídico expreso de que las personas con discapacidad son titulares de derechos y los poderes públicos están obligados a garantizar su ejercicio pleno. Específicamente son de resaltar en este texto jurídico internacional, derecho interno en nuestro país, el artículo 9 dedicado a la accesibilidad donde existe una mención al transporte en el que se conmina a los Estados parte a que aseguren el acceso, en igualdad de condiciones, al transporte; y el artículo 20 que regula la movilidad personal de las personas con discapacidad garantizando que esta sea con la mayor independencia posible.

Las necesidades de transporte son especialmente importantes en las ciudades, pero en el ámbito rural adquieren unas características muy específicas, con una oferta de transporte limitada frente a las necesidades acuciantes de sus ciudadanos y ciudadanas que deben desplazarse fuera de su

municipio para poder acceder a servicios básicos, entre los que son destacables, la sanidad, la educación, el trabajo, el ocio o la cultura. La completa inclusión de una persona en la sociedad pasa por la utilización libre, cómoda y segura de los medios de transporte que se encuentren a su disposición.

En este marco, particularmente crítica es la necesidad que muchas personas con discapacidad tienen de un transporte accesible, y dentro de él, el transporte en autotaxi, el cual es capaz de desplazar a la persona de puerta a puerta, de una manera inmediata, con comodidad y seguridad.

A pesar de los progresos, insuficientes aún, experimentados en las principales áreas de transporte público, el que todas las personas puedan utilizar sistemas accesibles, continúa siendo un derecho pendiente de plasmarse en la realidad. El ámbito local puede y debe hacer mucho por el transporte accesible, para lo cual las Entidades Locales han de avanzar en sus esferas de competencia en materia de transporte, incluidas las normativas, para asegurar condiciones que permitan la extensión de medios, modos y elementos de transporte universalmente accesibles, incluido el servicio de autotaxi.

En este sentido, los esfuerzos por lograr un transporte de autotaxi para todas las personas deben estar dirigidos a conseguir una adecuada colaboración entre agentes diversos, entre ellos las asociaciones del gremio del servicio de autotaxi, las personas titulares de licencias de autotaxi, las asociaciones de las personas con discapacidad y sus familias, las empresas prestadoras de servicios y las administraciones públicas.

Este modelo de Ordenanza aspira a constituir una herramienta para la Corporación Local a fin de dar cumplimiento efectivo al derecho de las personas con discapacidad de ser usuarias del servicio de autotaxi en igualdad con el resto de personas usuarias, sin exclusiones ni discriminaciones.

El presente modelo Ordenanza municipal de autotaxi accesible se orienta a aunar los intereses de todos los agentes implicados y persigue dotar a los municipios de un ejemplo lo suficientemente flexible como para que, en función de la idiosincrasia, puedan adoptar una serie de medidas y garantías para lograr un servicio de autotaxi para todos eficaz, accesible, igualitario y sostenible.

Este modelo de Ordenanza de autotaxi accesible se compone de veintisiete artículos distribuidos en ocho Títulos y una Disposición Final. Se acompañan al documento, cuatro Anexos, en los que se registran buenas prácticas en materia de autotaxi accesible, que se ha considerado pueden ayudar a las Corporaciones Locales a la hora de desarrollar sus estrategias de transporte accesible.

Se hace constar que durante el proceso de elaboración de este modelo de ordenanza han sido consultados, entre otros, los Ayuntamientos de Santander, Cáceres, Murcia, la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP); el Servicio Taxi Amic de Barcelona, y ha contado con la participación de expertos de la Dirección de Accesibilidad Universal de la Fundación ONCE, de la dirección de Famma-Cocemfe, Cermi Comunidad de Madrid, CORMIN, ONCE, FIAPAS, Cermi Cantabria, Cermi Asturias, Fesopras o Ceapat.

TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

La presente Ordenanza tiene por objeto la regulación en el Municipio de _____ del servicio de autotaxi accesible o para todas las personas, completando y particularizando en el ámbito local, la normativa autonómica y estatal aplicable en materia de accesibilidad en el servicio autotaxi.

Con esta normativa, se da cumplimiento a los mandatos del 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, en lo referido al autotaxi accesible.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

La presente Ordenanza es de aplicación en el término municipal de _____ o en el área metropolitana de _____.

Artículo 3. Principios

Esta Ordenanza materializa en el Municipio de _____ los mandatos del 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, en especial, lo dispuesto en su artículo 8, a saber:

1. En todos los municipios, los Ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de autotaxi correspondan a vehículos adaptados. Los titulares de las licencias solicitarán voluntariamente que su autotaxi sea adaptado; pero si no se cubre el citado porcentaje, los Ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que el autotaxi sea accesible.

2. Estos autotaxis prestarán servicio de forma prioritaria a las personas con discapacidad, pero, en caso de estar libres de estos servicios, estarán en igualdad con los demás autotaxis no adaptados para dar servicio a cualquier ciudadano sin discapacidad.

3. Lo establecido en los anteriores apartados 1 y 2 se planificará por los Ayuntamientos antes del año desde la entrada en vigor de este real decreto. La ejecución de lo establecido en dichos dos subapartados no podrá superar los diez años, tras la entrada en vigor de este real decreto.

Además, en la aplicación de la presente Ordenanza, son principios básicos los recogidos en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, normativa legal que tiene por objeto:

a) Garantizar el derecho a la igualdad de oportunidades y de trato, así como el ejercicio real y efectivo de derechos por parte de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones respecto del resto de ciudadanos y ciudadanas, a través de la promoción de la autonomía personal, de la accesibilidad universal, del acceso al empleo, de la inclusión en la comunidad y la vida independiente y de la erradicación de toda forma de discriminación, conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución Española y a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y los tratados y acuerdos internacionales ratificados por España.

b) Establecer el régimen de infracciones y sanciones que garantizan las condiciones básicas en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Asimismo, la presente Ordenanza adopta y hace suyas las definiciones establecidas en el artículo 2 de Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

Artículo 4. Exigencias de accesibilidad

Las exigencias de accesibilidad son los requisitos que deben cumplir los entornos, productos y servicios nuevos o ya existentes, así como las condiciones de no discriminación en normas, criterios y prácticas, con arreglo a los principios de accesibilidad universal, y de diseño para todas las personas. Los requisitos técnicos para los vehículos de autotaxi accesible se encuentran en los Anexos I y II de la presente Ordenanza.

TÍTULO II: DE LA CONDICIÓN DE AUTOTAXI ACCESIBLE Y DE LAS LICENCIAS

Artículo 5. Requisitos

Los vehículos que presten servicio de autotaxi y que se quieran calificar de accesibles, para poder transportar personas con discapacidad, deben satisfacer los requisitos recogidos en la Norma UNE 26.494:2014 “Vehículos de carretera. Vehículos para el transporte de personas con movilidad reducida. Capacidad igual o menor a nueve plazas, incluido el conductor” y sus posteriores modificaciones, así como los requisitos recogidos en los Anexos I y II de esta Ordenanza.

Artículo 6. Nuevas licencias

El Ayuntamiento concederá nuevas licencias de autotaxi, hasta cubrir el porcentaje establecido en el artículo 3, o convertirá las licencias de autotaxis vigentes, al ser autorizaciones administrativas, en licencias de autotaxis accesibles que estén dirigidas, de forma específica, a ampliar la flota de vehículos del servicio de autotaxi accesible.

Artículo 7. Reconversión de licencias

El Ayuntamiento destinará las licencias que queden vacantes por jubilación o prejubilación a ampliar la flota de autotaxis accesibles, hasta alcanzar el porcentaje legalmente establecido. Se incentivara, desde la Corporación, esa reconversión con el objetivo de dar cumplimiento al citado porcentaje de autotaxi accesible.

Artículo 8. Mantenimiento de licencias

El Ayuntamiento establecerá medidas de control y fiscalización que garanticen la adecuada inversión y destino de los fondos públicos al servicio de autotaxi accesible. Los titulares de las licencias de autotaxi accesible que reciban ayudas públicas, mantendrán el servicio de autotaxi accesible durante un periodo mínimo de diez años.

TÍTULO III. DEL RÉGIMEN DE TARIFAS

Artículo 9. Revisión de tarifas y régimen tarifario específico

El Ayuntamiento establecerá un precio máximo por el servicio de autotaxi accesible atendiendo a la duración del mismo y su recorrido, de conformidad con las tarifas que se encuentren en cada momento en vigor.

En casos excepcionales, por las características del servicio, podrá establecerse una tarifa única para recorridos o servicios previamente establecidos.

Artículo 10. Persecución y sanción de malas prácticas

El Ayuntamiento perseguirá la aplicación de tarifas ilícitas y aplicará las medidas sancionadoras de acuerdo con su normativa para el servicio de autotaxi.

TÍTULO IV. DE LA REGULACIÓN DE LOS HORARIOS DE TRABAJO Y LIBRANZAS

Artículo 11. Horarios de trabajo y libranza

El Ayuntamiento permitirá a los titulares del servicio de autotaxi accesible a prestarlo de forma opcional, sin estar obligados a realizar descansos, además de ampliar su servicio aunque existan restricciones horarias.

Artículo 12. Topes máximos de circulación

El Ayuntamiento eliminará, en caso de existir, topes máximos de circulación a los autotaxis accesibles, permitiendo su circulación las veinticuatro horas del día.

En todo caso, el número de autotaxis accesibles disponibles en cualquier horario siempre será de un 5 por ciento o fracción de la flota total de autotaxis existentes.

El Ayuntamiento establecerá, con una periodicidad trimestral, los horarios de los autotaxis accesibles a fin de garantizar el cumplimiento de la obligación de disponibilidad anteriormente referida.

Artículo 13. Eliminación de la suspensión temporal de la actividad de las licencias para el autotaxi accesible

El Ayuntamiento eliminará, si existiese, la suspensión temporal-estacional de la actividad de las licencias para los autotaxis accesibles. De igual modo, eliminará la prohibición de no poder trabajar según la numeración de la licencia o matrícula en caso de producirse.

TÍTULO V. DE LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS, CONDICIONES DE LOS VEHÍCULOS Y HOMOLOGACIÓN

Artículo 14. Normas generales

Los vehículos que presten servicio de autotaxi y que se quieran calificar de accesibles, para poder transportar personas con discapacidad, deberán satisfacer los requisitos recogidos en la Norma UNE 26.494:2014 y sus posteriores modificaciones. Cada licencia de autotaxi accesible tendrá afecto un concreto vehículo matriculado y habilitado para circular, que corresponderá a uno de los modelos autorizados. En los Anexos I y II se contienen los parámetros técnicos que han de cumplir por los autotaxis accesibles.

Artículo 15. Requisitos para la homologación

El Ayuntamiento requerirá las certificaciones necesarias de homologación del vehículo autotaxi accesible y, que consisten en que el fabricante aporte certificados de autorización para la adaptación, que la empresa transformadora o adaptadora aporte certificados de los productos utilizados y los certificados de instalación, estudios de seguridad y homologación ante una sede de la Inspección Técnica de Vehículos, reguladas por la Autoridad administrativa competente en materia de industria, para poder tramitar la puesta en circulación del vehículo.

En la homologación de estos vehículos, además de los criterios descritos, se tendrán en cuenta también criterios de integración, dentro de los parámetros de lo que se considera un autotaxi convencional en España.

Un vehículo tipo “furgoneta” (capacidad igual a nueve plazas, incluido el conductor) o un Vehículo “todo-terreno”, que por sus características dimensionales pudieran cumplir con los requisitos técnicos, no serán homologables como autotaxis accesibles por no responder al criterio fundamental de normalización.

TÍTULO VI. DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIO Y DE LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD

Artículo 16. Prestación de servicio y condiciones generales

Los autotaxis accesibles darán servicio preferente a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, aunque en ningún caso tendrán este uso exclusivo, pudiendo ser utilizados por todos las personas usuarios del servicio de autotaxi.

Artículo 17. Paradas de autotaxis

Las paradas de autotaxi estarán unidas con el entorno urbano a través de vías e itinerarios accesibles. Además se ubicarán de modo que estén conectadas con los demás modos de transporte público, buscando la coordinación y la complementariedad con los mismos.

Artículo 18. Solicitud del servicio

La prestación del servicio de autotaxi accesible se podrá concertar:

- En la vía pública, a requerimiento de personas usuarias fuera de las paradas de taxi.
- En la vía pública, a requerimiento de personas usuarias en las paradas de taxi.
- A requerimiento de la persona usuaria con mediación de emisora de taxi.
- A requerimiento de la persona usuaria, mediante la concertación previa sin mediación de emisora de taxi.
- A requerimiento de la persona usuaria a través de medios de comunicación accesibles y de fácil comprensión multicanal como: una página de Internet que reúna las debidas condiciones de accesibilidad, un servicio de intermediación telefónico, un sistema alternativo al teléfono (texto) para que las personas sordas y personas con discapacidad auditiva puedan solicitar el servicio, o aplicaciones sobre tableta. Además, estos medios deberán permitir tanto solicitar un servicio como informar de las medidas de accesibilidad con las que cuenta el autotaxi.

Artículo 19. Dispositivos de alarma

Los dispositivos de alarma en los autotaxis objeto de esta Ordenanza para situaciones de emergencia, serán accesibles en todo vehículo para las personas con discapacidad. La señal de alarma debe ser visual y auditiva, de modo simultáneo.

Artículo 20. Perros guía y perros de asistencia

Los perros-guía y los perros de asistencia debidamente identificados serán aceptados en los autotaxis accesibles en los que viajarán junto a la persona dueña o propietaria.

Artículo 21. Sistemas de inducción magnética

Los autotaxis accesibles dispondrán en su interior de un sistema de inducción magnética para los usuarios de prótesis auditivas, de acuerdo con las prescripciones técnicas contenidas en el Anexo II de esta Ordenanza. Asimismo, las empresas gestoras de servicios de autotaxis que tengan a disposición de su flota autotaxis accesibles, deberán ofrecer a los usuarios un número de atención telefónica accesible.

Artículo 22. Sistemas de pago accesible e inteligentes

Los autotaxis accesibles adoptarán un sistema de pago inteligente que favorezca la independencia y seguridad de los usuarios y que incluirán el uso sencillo, la fácil comprensión y el manejo intuitivo. El cuadro de tarifas deberá estar también disponible en sistema braille y en lectura fácil.

TÍTULO VII. DE LOS DERECHOS Y DE LA PARTICIPACIÓN DE LAS PERSONAS USUARIAS DEL AUTOTAXI ACCESIBLE

Artículo 23. Protección de los derechos de las personas con discapacidad

El Ayuntamiento se obliga a ejercer las medidas que sean necesarias para velar por la protección de los derechos, los intereses y la calidad de vida de las personas con discapacidad, como usuarios del servicio de autotaxi.

En ese sentido, realizará acciones y labores inspectoras del servicio de autotaxi accesible: tiempos de espera, volumen de servicio, origen y tiempos de recorrido, etc.; todo ello como garante del servicio y de la protección de los derechos de las personas con discapacidad.

El Ayuntamiento establecerá ayudas directas a las personas usuarias del servicio de autotaxi, que perseguirán el fomento de su uso en igualdad de condiciones por las personas con discapacidad, compensando las desventajas económicas que estas soportan en el acceso a este tipo de servicios.

Artículo 24. Órganos y canales de participación

El Ayuntamiento creará un órgano de participación municipal permanente en el que estén presentes los responsables locales en materia de transporte, las asociaciones más representativas de personas con discapacidad y sus familias, y los prestadores del servicio de autotaxi accesible, y en el que se abordarán y debatirán los asuntos referidos al servicio.

Se habilitará también un buzón de peticiones y sugerencias alojado en la página oficial de Internet del Ayuntamiento por medio del cual las personas usuarias del servicio puedan canalizar sus suge-

rencias, quejas o reclamaciones. Todas ellas serán trasladadas con periodicidad a las organizaciones representativas de las personas con discapacidad y sus familias, sin revelar los datos identificativos de las personas usuarias.

Artículo 25. Protocolo de atención a la persona usuaria con discapacidad

Los conductores de autotaxis accesibles deberán adoptar un protocolo de actuación específico a fin de garantizar la accesibilidad y la asistencia digna al pasajero con discapacidad durante las operaciones de entrada y salida del vehículo, durante el trayecto y ante una hipotética situación de emergencia, todo con ello con comodidad y seguridad y manteniendo siempre trato deferente y adecuado.

Los conductores de los autotaxis accesibles serán los responsables de la colocación de los anclajes, de los cinturones de seguridad y de la manipulación de los equipos instalados para facilitar la entrada y la salida de las personas con discapacidad.

De igual modo, se encargarán de la, a petición de la persona usuaria, de la colocación y retirada del equipaje, caso de existir.

TÍTULO VIII. DE LA FORMACIÓN PARA LOS CONDUCTORES EN ATENCIÓN A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Artículo. 26. La formación para conductores de autotaxis accesibles

El Ayuntamiento promoverá la formalización de acuerdos de colaboración con las entidades prestadoras del servicio de autotaxi accesible mediante los cuales se puedan formar a sus profesionales con el objetivo de que el servicio de autotaxi accesible reúna las máximas condiciones de excelencia para las personas con discapacidad.

Los titulares de licencias de autotaxi accesible, que no pertenezcan a ninguna entidad gremial, podrán dirigirse al Ayuntamiento solicitando la formación regulada en esta Ordenanza.

Artículo 27. Cursos de formación

Los cursos de formación deberán realizarse e impartirse por entidades de reconocida solvencia en el ámbito de la promoción de los derechos y de la atención a las personas con discapacidad y sus familias.

El número de horas de duración de los cursos para la atención de las personas usuarias con discapacidad, a que se refiere el Anexo III de esta Ordenanza, será como mínimo de 5 horas, con el propósito de que el conductor adquiera la formación precisa para prestar de forma adecuada el servicio al cliente.

DISPOSICIÓN FINAL

Se faculta al titular del Área de Gobierno competente por razón de la materia para interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de esta Ordenanza, así como dictar las resoluciones complementarias que sean necesarias para el desarrollo y aplicación de la misma.

ANEXO I: REQUISITOS TÉCNICOS DE LOS AUTOTAXIS ACCESIBLES

Los elementos para considerar el vehículo accesible son los recogidos en la Norma UNE 26494 de Septiembre 2014 "Vehículos de carretera. Vehículos para el transporte de personas con movilidad reducida. Capacidad igual o menos a nueve plazas, incluido el conductor", publicada por AENOR.

Complementado la norma anteriormente mencionada son requisitos técnicos que han de cumplirse, los siguientes:

a) Comunicación dentro del vehículo. El interior del vehículo contará con dispositivos que favorezcan el intercambio de información con personas sordas o con discapacidad auditiva.

Se dispondrá, además, de un espejo retrovisor panorámico para facilitar la comunicación a través de lectura labial, entre conductor y pasajero, así como un intercomunicador.

b) Se incluirá el uso de tabletas dotadas de video interpretación en lengua de signos, añadiendo en lugar visible del autotaxi accesible el icono representativo para informar de su existencia. Se

instalará en dicho dispositivo otra aplicación que permita convertir la voz del conductor del autotaxi accesible a texto. Se dispondrá en esta pantalla de la visualización, por GPS, el desplazamiento del taxi por el plano callejero.

c) Las mamparas instaladas en los autotaxis accesibles que impidan la comunicación visual directa, deberán tener instalado un amplificador de volumen, y permitir al usuario, en todo momento, la visibilidad del taxímetro y sus tarifas.

d) El taxímetro incorporará un sistema de comunicación por voz.

e) En el interior del vehículo, en sitio visible para las personas usuarias, se colocarán los adhesivos con las tarifas vigentes, así como una placa con el número de la licencia municipal, el número de plazas y la matrícula del vehículo. Asimismo, se ubicarán los mismos datos en sistema Braille en soporte flexible, de espesor mínimo de 110 micras, situado en la puerta posterior derecha, lo más cerca posible del tirador interior de apertura.

f) La publicidad en el interior del vehículo, en ningún caso, reducirán la visibilidad de las personas usuarias, de los distintivos obligatorios ni de la vía pública. El material del anuncio tanto del interior como del exterior del vehículo no podrá ser reflectante, fluorescente ni luminoso.

ANEXO II: NORMATIVA Y ESTÁNDARES

1. Sistemas de inducción magnética fijos (bucles magnéticos)

La instalación de estos sistemas de inducción magnética deberá realizarse cumpliendo con las exigencias recogidas en las normas UNE-EN 60118-4:2007 “Electroacústica. Audífonos. Parte 4: Intensidad de campo magnético en bucles de inducción de audiofrecuencia para audífonos (IEC 60118-4:2006)” y UNE- EN 62489-2 “Electroacústica. Sistemas de bucle de inducción para audiofrecuencia en audición asistida. Parte 2: Métodos de cálculo y de medición de las emisiones del campo magnético de baja frecuencia del bucle para la evaluación de la conformidad con directrices sobre los límites para la exposición humana” y futuras modificaciones de estas. Además, la empresa instaladora deberá acreditar la correcta instalación del sistema mediante documento que refleje las especificaciones para el amplificador y equipos asociados y la intensidad del campo magnético medida en cada asiento del vehículo en posición de sentado y a la altura media de las prótesis auditivas.

Los equipos instalados a bordo deberán cumplir también con las normas de Compatibilidad Electromagnética y Seguridad que le son de aplicación).

La existencia a bordo de sistemas de inducción magnética deberá señalizarse mediante pictograma visible desde el exterior del vehículo, conforme al diseño reflejado en el Anexo C de la norma UNE- EN 60118-4:2007 y dimensiones mínimas de 100*100 mm.”

(1) ESTÁNDARES EMC – COMPATIBILIDAD ELECTROMAGNÉTICA

EN 55103-1:2009 & EN 55103-2:2009. Electromagnetic compatibility. Product family standard for audio, video, audio-visual and entertainment lighting control apparatus for professional use – Emissions & Immunity.

UNE-EN 55103-2:2010/IS1:2013. Compatibilidad electromagnética. Norma de familia de productos para aparatos de uso profesional de sonido, vídeo, sistemas audiovisuales y para el control de iluminación para espectáculos. Parte 2: Inmunidad.

EN 55022:2010 & EN 55024:2010. Information technology equipment – Radio disturbance characteristics & Immunity characteristics.

UNE-EN 55022:2011/AC:2012. Equipos de tecnología de la información. Características de las perturbaciones radioeléctricas. Límites y métodos de medida.

EN 61000-1, -2, -3. Electromagnetic compatibility – Generic standard for EM Emissions and Immunity for electronic products.

UNE-EN 61000-6-1:2007. Compatibilidad electromagnética (CEM). Parte 6-1: Normas genéricas. Inmunidad en entornos residenciales, comerciales y de industria ligera. (IEC 61000-6-1:2005).

ESTÁNDARES SEGURIDAD

EN 60065:2002 + A12:2011. Audio, Video and similar electronic apparatus – Safety Requirements. UNE-EN 60065:2003. Aparatos de audio, vídeo y aparatos electrónicos análogos. Requisitos de seguridad.

EN 60950-1:2006. Information technology equipment. Safety – General Requirements.

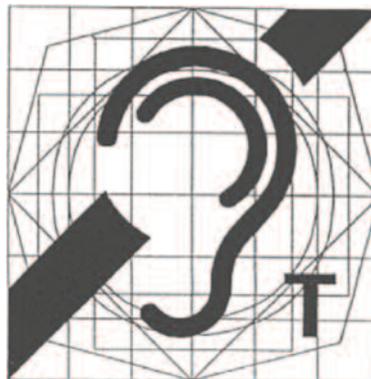
UNE-EN 60950-1:2007 (Versión corregida en fecha 2013-09-11). Equipos de tecnología de la información. Seguridad. Parte 1: Requisitos generales (IEC 60950-1:2005 modificada).

UNE-EN 60118-4:2007.

Símbolo gráfico

“Acoplamiento inductivo”.

Ref UNE- EN 60118-4:2007.



ANEXO III: CURSO DE FORMACIÓN PARA LA ATENCIÓN A PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL TRANSPORTE DE AUTOTAXI ACCESIBLE

En relación con el número de horas de duración del curso para la atención de las personas con discapacidad se recomienda que sea al menos de 5 horas incluyendo la parte teórica, que puede realizarse de forma presencial o a distancia y la parte práctica, que permita familiarizarse y asimilar “in situ” al conductor las pautas de atención adecuada a la persona usuaria.

Módulo 1. Generalidades en relación con el transporte en taxi y autotaxi accesible de personas con discapacidad

1.1. Autotaxi accesibles: breve repaso a la historia, evolución, situación actual y perspectivas de futuro.

1.2. Adaptación y mejoras de un vehículo autotaxi accesible, considerando los aspectos relacionados con el conocimiento y la información sobre las necesidades de las personas con discapacidad y las dificultades que pueden encontrar dentro del vehículo, así como las posibles soluciones que han de adoptarse.

Módulo 2. Técnicas específicas de atención y asistencia a persona con discapacidad y/o movilidad reducida

- 2.1. Concepto de discapacidad
- 2.2. Dificultades que tienen las personas con discapacidad
- 2.3. Pautas de comunicación y relación con personas con ceguera o discapacidad visual
 - 2.3.1. Técnica del guía vidente
 - 2.3.2. Perros guías y perros de asistencia
- 2.4. Pautas de comunicación y relación con personas sordas y personas con discapacidad auditiva
 - 2.4.1. Heterogeneidad de la población sorda
 - 2.4.2. Cómo dirigirse a las personas sordas
 - 2.4.3. Productos de apoyo específicos para la comunicación: prótesis auditivas y ayudas auxiliares (Bucles magnéticos)
 - 2.4.4. Productos de apoyo específicos para la comunicación
 - 2.4.5. Lenguas de signos españolas y otras técnicas de comunicación alternativa
- 2.5. Pautas de comunicación y relación con personas con discapacidad intelectual
- 2.6. Pautas de comunicación y relación con personas con discapacidad intelectual o del desarrollo
- 2.7. Personas de baja talla
- 2.8. Personas mayores

Módulo 3. Productos de apoyo para la movilidad. Manipulación y técnicas de uso

- 3.1. La silla de ruedas
 - 3.1.1. Tipos y características
 - 3.1.2. Componentes
 - 3.1.3. Sillas de ruedas con propulsión eléctrica
- 3.2. Transferencias
 - 3.2.1. Concepto
 - 3.2.2. Técnicas y métodos

Módulo 4. Prácticas

- 4.1. Técnica guía vidente
- 4.2. Silla de ruedas

- 4.2.1. Manipulación
- 4.2.2. Manejo de anclajes y cinturones de seguridad
- 4.3. Transferencias
 - 4.3.1. Transferencias asistidas
 - 4.3.2. Transferencias de pie: de la silla de ruedas al asiento y viceversa
 - 4.3.3. Transferencias en posición de sentado

ANEXO IV: EXPERIENCIAS Y BUENAS PRÁCTICAS

1. El municipio de Cáceres

Cáceres es un municipio, capital de la provincia homónima, que cuenta en la actualidad con 95.925 habitantes. De las 50 capitales de provincia existentes en España, Cáceres es la décimo tercera más pequeña en cuanto a su población.

Buena parte de la accesibilidad se gestiona a través de una Oficina Técnica de reciente creación que progresivamente adquiere mayores competencias y funciones como órgano integrador transversal de la accesibilidad universal en todas las medidas puestas en marcha en el municipio. Por ejemplo, desde esta oficina de Accesibilidad, dependiente de la concejalía de Asuntos Sociales, se gestionan las tarjetas de estacionamiento a personas con movilidad reducida, el acceso a intérpretes de Lengua de Signos Española, recepción y canalización de aquellas quejas y sugerencias de accesibilidad universal, etc.

Como marco normativo local, encontramos la Ordenanza Reguladora de la Accesibilidad Universal, en la que se recogen aspectos referentes al urbanismo, edificación pública, transporte y comunicación, etc. en consonancia con la normativa estatal.

El municipio de Cáceres fue merecedor del Premio Reina Sofía de Accesibilidad Universal de Municipios 2012, como reconocimiento a una ciudadanía comprometida con la eliminación de barreras.

La situación del Autotaxi accesible y su gestión

Existen 9 autotaxis accesibles sobre una flota total de 75, lo que supone un 12 %. Este municipio supera por más del doble el requerimiento normativo fijado para 2017 por el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discrimina-

ción para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. Se puede hablar de un caso exitoso en el que se ha superado el umbral mínimo exigido (5%) tres años antes de la fecha tope que marca la norma.

En la mencionada Ordenanza Reguladora de la Accesibilidad Universal del municipio de Cáceres, existe un apartado relacionado con el autotaxi accesible en el que se expone que:

- Se promoverá al menos un 5% de taxis accesibles en el municipio.
- El taxi accesible dará servicio preferente a personas con movilidad reducida pero no con carácter exclusivo, pudiendo ser utilizado por cualquier tipo de viajero.
- El conductor es el encargado de la seguridad de la persona usuaria con discapacidad así como de facilitarle la entrada y salida del vehículo si fuera necesario.
- Las paradas de taxi estarán unidas con el entorno urbano a través de itinerarios accesibles.
- Los taxis accesibles deben cumplir la normativa técnica vigente (Norma UNE 26.494:2014)
- Los taxis accesibles dispondrán de sistema de inducción magnética para usuarios de prótesis auditivas.
- Las empresas de Radio Taxi tienen que ofrecer un número de atención telefónica accesible y un sistema alternativo al teléfono para que las personas sordas o con discapacidad auditiva puedan solicitar el servicio mediante texto.

La tramitación de las licencias de autotaxi accesible, así como la gestión de posibles subvenciones a tal efecto, se efectúa desde la Oficina de Accesibilidad, aunque finalmente la adjudicación se materializa en la Policía Municipal, la cual tiene las competencias en este ámbito.

Dos de los autotaxis accesibles existentes están deteriorados y sus dueños se están planteando la posibilidad de abandonarlo para pasar a una licencia de taxi convencional, ante la inexistencia de ayudas y subvenciones económicas públicas. Esto también ha paralizado la ampliación de licencias de autotaxi accesible a pesar de existir lista de espera para adquirir una. Precisamente, con ocasión de la última subvención del convenio IMSERSO-Fundación ONCE se tuvo que proceder a un sorteo porque existían más solicitudes que licencias disponibles.

Conclusiones: Fortalezas

Alta implicación de los agentes implicados. A pesar del buen dato en cuanto al porcentaje de autotaxis accesibles, tanto desde el Ayuntamiento, como desde las asociaciones y gremio de taxistas

se percibe un contexto difícil en ausencia de subvenciones económicas, y existe un alto compromiso por parte de los implicados para que las licencias de autotaxi accesible se mantengan a pesar del contexto adverso:

- Gran interés de los taxistas para obtener una licencia de autotaxi accesible.
- Alto compromiso de la administración pública local con el autotaxi accesible y el transporte público en general, como pilar fundamental de una ciudad accesible.
- Concienciación y trabajo de las asociaciones de personas con discapacidad y sus familias en la exigencia de este servicio.

Existencia de órganos de participación ciudadana y otros canales de comunicación. La comunicación entre las personas usuarias y la administración pública se convierte en un aspecto importante a la hora de detectar problemas y buscar vías de solución en este ámbito.

- Comisión de Accesibilidad, en la que se reúnen cada mes los responsables políticos del municipio con las asociaciones de personas con discapacidad y sus familias (están representadas 7 asociaciones), y cada tres meses el Consejo de la Discapacidad, en el que están presentes todas las asociaciones de discapacidad. Ahí se debaten todos los temas de interés para el sector de la discapacidad y el ámbito del taxi suele ocupar un lugar importante.
- Existe un buzón de peticiones a través de la página de Internet, en el que todas las personas pueden poner en conocimiento del Ayuntamiento los problemas concretos de accesibilidad universal en el municipio que detecten.

Compromiso normativo a través de una regulación del servicio de autotaxi accesible integrada en una ordenanza global de accesibilidad universal.

2. El municipio de Murcia

Murcia es capital de la provincia homónima y de la comunidad autónoma de la Región de Murcia. En la actualidad cuenta con 438.246 habitantes, siendo la séptima capital de provincia más numerosa de España en cuanto a habitantes.

En Murcia existe un órgano municipal como espacio de encuentro entre técnicos municipales y asociaciones de personas con discapacidad y sus familias, la Mesa de Trabajo sobre Discapacidad. Entre los objetivos de esta Mesa se encuentran:

- Establecer vías de comunicación estables entre el Ayuntamiento de Murcia, a través de sus concejalías, y todas aquellas asociaciones, federaciones y fundaciones de personas con discapacidad y sus familias del municipio.
- Coordinar el trabajo de cada concejalía en materia de discapacidad, y así elevar el nivel de calidad de vida de esta parte de la ciudadanía y en todos los ámbitos, familiar, laboral, social, transporte, accesibilidad, ocio, deporte, salud, vivienda, etc.

La situación del autotaxi accesible y su gestión

De los 287 taxis que componen la flota total, existen en el municipio 41 catalogados como autotaxi accesibles, en torno a un 14%, lo que sitúa al municipio muy por encima del requerimiento del 5% establecido en la normativa de referencia en esta materia (Real Decreto 1544/2007).

En el 2005 se realizó un importante impulso del autotaxi accesible. Se permitió que licencias limitadas a operar en pedanías del municipio, y que no podían funcionar en el casco urbano, pudieran dar servicio en todo el término municipal, a cambio de su transformación en licencias de autotaxi accesible.

Desde entonces, uno de los problemas acuciantes es la necesidad de renovar la flota, ya muy antigua con alrededor de 8 años y con 500.000-600.000 km. En este sentido, no existe financiación y ayudas públicas, lo que provocó que el año pasado se creara una línea de subvención de 6.000 euros desde el Ayuntamiento para facilitar esta operación. También, desde el 2005 se está aportando dinero público porque los costes de explotación de estos vehículos accesibles son mayores (seguros, consumos, mantenimiento, etc.) y se otorga una ayuda anual a los autotaxis accesibles. Es necesario saber que un vehículo accesible cuesta alrededor de 14.000 euros más y su mantenimiento y consumo son mayores.

En este contexto de ausencia de financiación, la postura actual de uno de los grupos de interés –taxistas– es, que superado ya el límite normativo del 5%, se deberían liberalizar el resto y tener la posibilidad de volver a ser taxis convencionales. De hecho, algunos de los taxistas que optaron por un autotaxi accesible, cuando caducó la obligatoriedad de 4 años con arreglo a las condiciones de la subvención concedida, volvieron al taxi convencional.

Sin embargo, la opción de la administración pública local sigue siendo la apuesta por mantener a toda costa la flota aunque son pocos los profesionales que desean una licencia de autotaxi acce-

sible sin incentivos económicos. La única posibilidad es mediante elementos de negociación colectiva o decisión de la administración en situaciones de ampliaciones de flota (pero la situación de crisis tampoco permite aumentar el total de licencias). Según la persona entrevistada: “Obligar a la transformación es una política pública muy estricta. La ayuda al usuario es muy compleja y estamos abocados a ayudar al taxista, al profesional, al que obligamos a prestar un servicio en unas condiciones específicas. Si estamos obligando tenemos que ser conscientes también de sus necesidades.”

En el municipio de Murcia, la regulación del taxi y, por extensión, del autotaxi accesible, no se encuentra centralizada en ninguna ordenanza (se comienza ahora a trabajar en una), sino que se normativiza a través de acuerdos en Junta de Gobierno y Decretos de al Concejalía correspondiente. Por ejemplo, aspectos como el calendario de prestación y los horarios laborales, el régimen tarifario, el régimen sancionador y las transmisiones de licencias se articulan a través de este tipo de documentos.

La Concejalía de Transporte es la que gestiona todos estos aspectos relacionados con el taxi, aunque también el área de asuntos sociales se encarga del bono-taxi como una ayuda al usuario con dificultades de movilidad, pero también por lejanía, renta, etc.

Una de las quejas fundamentales de las asociaciones de personas con discapacidad es que, a pesar del alto número de autotaxis accesibles en el municipio, el acceso al servicio es difícil a veces y se producen grandes tiempos de espera. Para ello, la regulación horaria en la que se está trabajando actualmente persigue que todas las franjas estén cubiertas, un 60% entre las 05.00-15.00 horas, y un 40% el resto, salvo de 01.00 a 05.00 horas que será un trabajo voluntario.

Conclusiones: Fortalezas

- Puesta a disposición de los taxistas una línea de subvención pública para incentivar el autotaxi accesible y corresponsabilizarse en los gastos extras que suponen este tipo de vehículos.
- Existencia de una voluntad política para mantener el ratio de flota de taxis accesibles a pesar de las reticencias del sector profesional y de los obstáculos económicos y falta de incentivos existentes.
- Predisposición a trabajar en una nueva ordenanza que regule el sector del taxi en el municipio y que aglutine todos aquellos aspectos que se han ido desarrollando en el tiempo.
- Conciencia sobre las necesidades y problemas de todos los agentes implicados y la búsqueda de acuerdos y consensos en materia de regulación.

3. El municipio de Santander

Santander es la capital de la comunidad autónoma de Cantabria, y cuenta actualmente con una población de 177.123 habitantes.

En su impulso de generar políticas transversales en torno a las personas con discapacidad y la gestión de la accesibilidad universal, el municipio creó en 2007 la Concejalía de Autonomía Personal. Gracias a esta decisión, el municipio de Santander ha conseguido destacar como referente en accesibilidad y sea ejemplo para otras ciudades. Tanto es así, que en 2009 a este municipio se le otorga el Premio Reina Sofía, en reconocimiento a las actuaciones llevadas a cabo por el consistorio en materia de accesibilidad.

La accesibilidad universal es regulada a través de la ordenanza de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación aprobada en 2010. En esta norma hay un apartado de compromiso general sobre la importancia de los taxis accesibles en el municipio: “En los términos establecidos en el Reglamento Municipal del Servicio de Autotaxis, el Ayuntamiento fomentará los acuerdos o convenios oportunos para que, de forma progresiva y de acuerdo a las necesidades de la ciudad de Santander, exista un número mínimo de taxis accesibles a cualquier usuario, acondicionados para el desplazamiento cómodo de una persona en silla de ruedas”.

La situación del autotaxi accesible y su gestión

Santander en estos momentos se sitúa ligeramente por encima del requerimiento normativo del 5% de autotaxis accesibles sobre el total de la flota (12 autotaxis accesibles sobre 230 que componen la flota).

El taxi y el autotaxi accesible en Santander quedan regulados a través del Reglamento del Servicio de Autotaxi. En él, el artículo 22, referido a vehículos adaptados, expone que:

1. Las licencias con carácter inherente o temporal de “adaptadas”, deberán tener adscrito a las mismas un vehículo adaptado a personas con discapacidad, de acuerdo a la normativa vigente de accesibilidad al transporte. Las características que lo habilitan como adaptado no podrán ser modificadas cuando el vehículo esté en servicio, sin la autorización expresa del Ayuntamiento de Santander.

2. Todo vehículo adaptado deberá estar habilitado permanentemente para transportar al menos una persona en silla de ruedas y su posible acompañante. El Ayuntamiento podrá eximir de esta obligación de permanencia a aquellos vehículos cuyas personas titulares le demuestren que la conversión a dicha adaptación se puede realizar, a juicio del Ayuntamiento, de forma sencilla y rápida en el momento de dar servicio a la viajera o viajero con discapacidad.

3. Todos los vehículos en servicio de licencias con carácter inherente o temporal de adaptadas, deberán contar con un número de teléfono específico adscrito al servicio, que será facilitado por su titular al Ayuntamiento; el cual podrá hacer publicidad del mismo para su uso en el servicio de taxi adaptado, en los términos que estime oportunos. Cualquier cambio de este número de teléfono deberá ser comunicado al Ayuntamiento y aprobado por el mismo, el cual podrá asimismo fijar el número de teléfono que se adscriba a estas licencias.

Las Concejalías implicadas en la gestión del taxi son, además de la Concejalía de Autonomía Personal, la Concejalía de Movilidad y Medio Ambiente y también, la Concejalía de Urbanismo, Vivienda y Licencias y Autorizaciones.

Después de una situación crítica en la que llegó a haber un solo autotaxi accesible en el municipio (hace aproximadamente 4 años), se produjo una ampliación de nuevas licencias exigiendo que fuesen ligadas a un vehículo accesible sin posibilidad de que fuesen convertidas a licencias de taxi convencional. Así se consigue alcanzar un ratio razonable de taxis para todas las personas.

Alguna de las medidas para incentivar el servicio de taxi accesible y su calidad fue la rebaja en el precio de la licencia y ofrecer cursos de formación a los taxistas en cuestiones como el trato a personas con discapacidad, terminología, ayuda y asistencia al viajero, etc.

Como sucede en otros municipios, y debido en gran parte al contexto económico, actualmente no existe una demanda de ampliación de licencias, tampoco de autotaxis accesibles, con lo que el papel de la Administración local para sostener el servicio y su iniciativa para poder cumplir con la normativa vigente es de vital importancia. Para las personas entrevistadas, es una cuestión fundamentalmente de voluntad política de los ayuntamientos, ya que de manera efectiva existe un mandato para cumplir con ese objetivo de mínimos. Es necesario aprovechar las modificaciones de la normativa local en este ámbito llegando a un acuerdo con los taxistas para ofertar licencias nuevas, vinculadas al autotaxi accesible, y a la par, recoger las demandas de las asociaciones.

La tendencia debería ser a que el total de la flota fuera progresivamente sustituida por autotaxis accesibles, ya que en definitiva su diseño hace que pueda ser usado por todas las personas independientemente de sus capacidades.

Destaca una buena práctica que el Ayuntamiento de Santander en colaboración con CERMI Cantabria han puesto en marcha recientemente. Se trata de un manual para facilitar el uso del taxi por parte de personas con dificultades de comunicación repartido entre los miembros de las dos principales asociaciones de taxistas de la ciudad, en concreto, 250 ejemplares, con el título "Cuaderno de comunicación".

Este manual recoge más de 60 pictogramas de lugares tanto públicos como privados de Santander, un alfabeto, una brújula y los números (del 0 al 9) con el objetivo de mejorar la relación entre los taxistas y aquellas personas usuarias con dificultades de comunicación ya que, para las personas con dificultad oral o escrita, la ciudad puede resultar compleja, lo cual dificulta aún más el poder expresar de forma clara y concisa las indicaciones necesarias.

Para su diseño se creó un grupo de trabajo que ha contado con la colaboración y asesoramiento del CERMI Cantabria y las asociaciones que lo integran para determinar los objetos, lugares, entornos por representar y la forma más clara y sencilla de hacerlo para mejorar la orientación de las personas.

El cuaderno también ayuda a eliminar las barreras de comunicación de los idiomas, ya que los pictogramas pretenden ser comprensibles universalmente.

Conclusiones: Fortalezas

- Existencia de una voluntad política para el cumplimiento de la normativa en este ámbito, además del convencimiento de que la administración pública local debe ser la que encabece el proceso y conseguir los consensos necesarios para que todos los agentes implicados caminen hacia el mismo objetivo.
- Incentivos económicos para los taxistas como, por ejemplo, la rebaja en el precio de las licencias de autotaxis accesibles
- Formación a los taxistas en cuestiones básicas de trato y asistencia a la persona usuaria con discapacidad.

4. Servicio Taxi Amic en Barcelona

En el caso de Barcelona, la empresa Taxi AMIC en la actualidad cuenta con 68 autotaxis accesibles. El año pasado realizó 130.000 servicios para el programa “puerta a puerta” del Ayuntamiento de Barcelona y globalmente más de 200.000. Esta empresa solo hace servicios para personas con discapacidad y movilidad reducida, es decir, no hacen transporte de paquetería, servicios a aeropuertos, transporte de bultos y maletas, y en el caso de recibir llamadas para estos servicios, los derivan a otras compañías.

El origen se remonta a la Barcelona de los Juegos Olímpicos y Paralímpicos del año 1992, con aproximadamente 6 autotaxis accesibles, y a partir de ahí, después de que estos estuvieran dispersos en varias emisoras, un grupo de personas consideraron que sería más eficiente trabajar conjuntamente en una sola compañía. Se llegó entonces a crear una sociedad limitada.

Posteriormente, el Ayuntamiento se interesó y se implicó creando el servicio “puerta a puerta”, así como la “Tarjeta Blanca”, dirigida a las personas usuarias que necesitaban el servicio por razones de discapacidad y no tenían la posibilidad de acceder otro modo de transporte para acudir a los mismos sitios que cualquier otra persona se beneficiaba de este servicio. Esto generó que se incrementara gradualmente el servicio de autotaxi accesible.

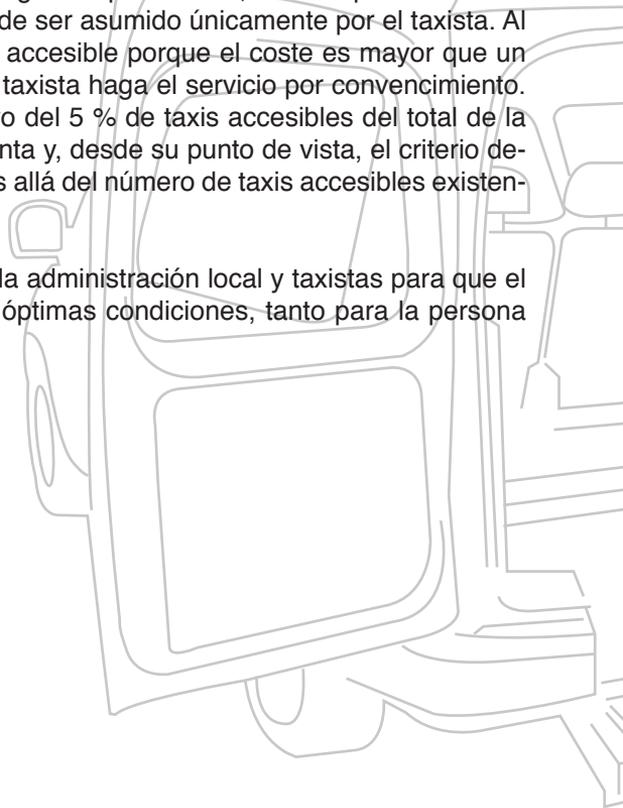
Gran parte de la compañía Taxi AMIC ha sido comprada por una empresa mayor y solvente para poder continuar con el proyecto, lo que también otorga una mayor seguridad a los taxistas.

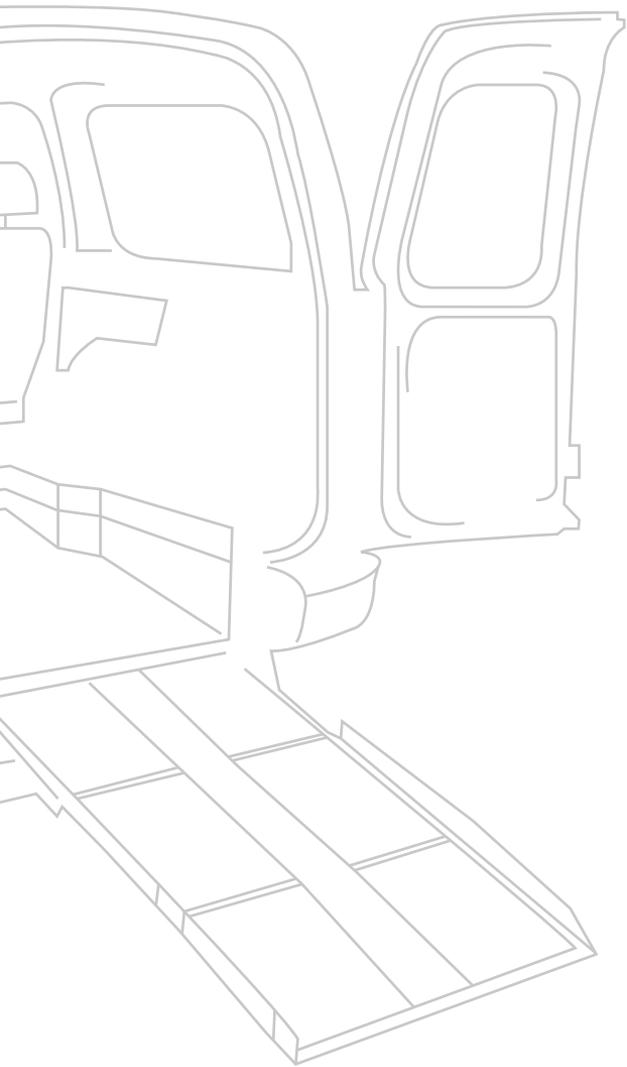
Una de las características de las personas socias de Taxi AMIC es que están motivadas porque viven la discapacidad de una manera muy directa. De ahí que sean conscientes de la exigencia que tiene el servicio que se presta. En este sentido, el taxista hace un trabajo muy especializado (anclar bien la silla, subir y bajar escalones, asistir al viajero, etc.) y distinto al que puede hacer un taxista convencional, el cual ni si quiera en muchos casos es necesario que descienda del vehículo.

Taxi AMIC aunque con fallos, según reconoce su Gerente, sigue aprendiendo y buscando nuevas soluciones al ámbito del transporte del taxi accesible. Para el Gerente, gran parte del éxito reside en que los taxis están centralizados en una sola compañía, lo que hace que sea más fácil poner a disposición del usuario los recursos existentes aunque sean limitados, que si se fraccionan en distintas empresas.

Aunque sensibilizado con la situación y con los derechos de las personas con discapacidad, también como Gerente de una empresa y perteneciente al gremio profesional, señala que los coches accesibles son más costosos y ese sobrecoste no puede ser asumido únicamente por el taxista. Al taxista no se le puede obligar a que tenga un autotaxi accesible porque el coste es mayor que un vehículo sin adaptar, y es más de la opinión de que el taxista haga el servicio por convencimiento. No es, por tanto, partidario del requerimiento normativo del 5 % de taxis accesibles del total de la flota, porque la idiosincrasia de cada municipio es distinta y, desde su punto de vista, el criterio debería ser que ningún servicio se quedara sin cubrir, más allá del número de taxis accesibles existentes.

Para Taxi AMIC es necesaria la colaboración entre la administración local y taxistas para que el servicio del autotaxi accesible pueda darse con unas óptimas condiciones, tanto para la persona usuaria final, como para el taxista como trabajador.







Elaborado y editado por el

Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI)

www.cermi.es

cermi@cermi.es

 [@Cermi_Estatal](https://twitter.com/Cermi_Estatal)

*Los contenidos de esta Propuesta pueden encontrarse en formato accesible
en la página de Internet:*

www.cermi.es



COMITÉ ESPAÑOL
DE REPRESENTANTES
DE PERSONAS
CON DISCAPACIDAD

Con el apoyo de:

