

Accessibilitat i igualtat d'oportunitats al servei de taxi de l'Àrea Metropolitana de Barcelona



Aquesta publicació està subjecte a llicències Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Per a veure una còpia d'aquesta llicència, visiteu https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es_ES

Contacte accessibilitat@ecom.cat

V.02. 2019

A. Plantejaments generals

L'accessibilitat com a dret

L'accessibilitat és un dret humà reconegut a diferents lleis i normatives (catalanes i estatals), convencions internacionals (ONU), així com per l'Estatut d'Autonomia de Catalunya i la Constitució espanyola.

Els serveis de transport públic accessible és un **element fonamental per garantir tant el dret a la mobilitat de les persones**, com el dret al desenvolupament personal i ciutadà. Influeix de forma determinant en la inclusió de les persones amb discapacitat a tots els àmbits de la vida.

És per això que cal actuar en conseqüència de les **exigències legals i els seus terminis de compliment** per fer els serveis de transport públic accessibles. Els terminis vigents (refosos al Reial Decret legislatiu 1/2013) eren:

- Infraestructures i material de transport nous: 4 de desembre de 2010.
- Infraestructures i material de transport existents: el 4 de desembre de 2017.
- Tot el material mòbil comprat després del 1995 a Catalunya, hauria de ser accessible segons el Codi d'Accessibilitat aprovat aquell any.

B. Marc legal i normatiu de referència del eurotaxi a l'Àrea Metropolitana de Barcelona

- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat (*vigent, àmbit català*)
- Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi (*vigent, àmbit català*)
- Reglament metropolità del taxi de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (*àmbit metropolità de Barcelona, actualització octubre 2018*)

- Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la LLei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat. (*vigent, àmbit català*)
- 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. (*vigent, àmbit estatal, desplega la LIONDAU de 2003*)
- Convenció internacional dels Drets Humans de les persones amb discapacitat (ratificada per l'Estat espanyol el 2008).
- 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. (*vigent, àmbit estatal*)
- Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat. (*vigent, àmbit català*)

C. Incidències i propostes per a la promoció de la igualtat d'oportunitats en els serveis de taxi

Incidències detectades

- La Llei 19/2003 del taxi de Catalunya no s'ha actualitzat amb tot el marc legal internacional, estatal i català d'accessibilitat i igualtat d'oportunitats de les persones amb discapacitat existent des del 2003. Per tant, està obsoleta, no respon als requeriments actuals vigents i no contempla mesures per a l'acompliment d'aquestes mesures legals i exercici de drets humans.

- El reglament metropolità del taxi de l'AMB, actualitzat per l'octubre de 2018 per l'ens competent, conté tota una disposició addicional quarta amb dades legals incorrectes (lleis citades no es corresponen a la realitat) i desfasades des de fa més de 10 anys. És a dir, podem llegir:

Cuarta. Accesibilidad al servicio para todas las personas

De conformidad con lo establecido en el **Decreto 135/1996, de 24 de marzo, del Departamento de Bienestar Social de la Generalitat de Catalunya**, que desarrolla la Ley 20/1991, de 25 de noviembre, la EMT colaborará con las Administraciones competentes, con participación de las asociaciones representativas del sector y el *Consell Català del Taxi* en la promoción de la progresiva incorporación de vehículos adaptados para prestar el servicio de taxi a personas con minusvalías en sillas de ruedas.

La incorporación de estos vehículos deberá tener en cuenta la viabilidad, la garantía de la calidad en el servicio al usuario, así como la rentabilidad económica para el titular de la actividad.

Mientras el porcentaje de vehículos adaptados no supere el **dos por ciento** del total de vehículos aplicados a licencias de taxi, las licencias aplicadas a los vehículos adaptados estarán exentas de cumplir los días de descanso semanal siempre que, en los referidos días de descanso, presten el servicio de taxi de forma exclusiva a personas con movilidad reducida.

Asimismo, la norma complementaria de vehículos para el servicio del taxi deberá actualizarse cuando el gobierno del Estado apruebe lo establecido en la Disposición final octava de la **Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no-discriminación y accesibilidad de las personas con discapacidad. Las condiciones básicas de accesibilidad que sean establecidas, de acuerdo con la mencionada disposición, serán obligatorias a partir de los siete años de entrada en vigor de la Ley 51/2003.**

- No hi ha dades obertes reals sobre el número de vehicles accessibles ni sobre els serveis que realitzen a la [web de la AMB](#). Segons dades exposades per professionals, a la mateixa web, comptaríem 67 taxis accessibles per a tot el àrea metropolitana de Barcelona. Tot i que, segons l'estudi de Fundació ONCE de l'any 2017 serien 88, fet que suposa que no arriben ni al 0,8% de la flota total: molt lluny del 5% marcat per la norma estatal del 2007, que marcava com a termini per assolir aquest número l'any 2017.

- No hi ha informació a la web de la AMB sobre les accions de promoció de compliment amb el mínim legal establert de vehicles accessibles, tot i que a la

publicació "Estudio integral sobre la accesibilidad en los medios de transporte público de España" feta pel Real Patronato de la Discapacidad l'any 2018, llegim a la pàgina 238: "Ayudas para el fomento del Servicio del Taxi Accesible. Ejemplos: Existen licencias para taxis accesibles en condiciones ventajosas (reducción del coste o gratuitas). Conversión de licencias de taxistas jubilados en licencias de taxis accesibles". Però, com dèiem, aquesta informació no s'han trobat a la web de la AMB ni a la seva norma.

- Donat que són vehicles que estan fent un servei específic a la ciutadania de Barcelona (i no a tot el territori de l'Àrea Metropolitana), fruit d'una contractació específica amb un conveni entre AMB, valorem que no es poden comptabilitzar com a taxis accessibles en servei (o no es poden comptabilitzar de la mateixa manera), els vehicles que estan fent els serveis de transport adaptat especial "porta a porta" dintre del mínim legal del 5% a assolir segons el Reial Decret 1544/2007.

- S'han detectat nombrosos casos on la baixada de bandera no respecta les tarifes establertes per l'IMET: es marca un mínim de 13€ il·legal. Si la persona usuària del servei denuncia la situació, és amenaçada amb no rebre més prestació de servei de taxi. L'argumentari que es fa servir pels professionals del sector que estan cometent aquest frau és que "hi ha pocs taxis accessibles, i no els surt a compte fer el servei". Aquesta situació ja es va denunciar fa anys i actualment també davant la Sindicatura de Greuges de Barcelona, tot i que a la web de la AMB es cita literalment que s'han d'aplicar les mateixes tarifes que per a qualsevol altre taxi, aprovades cada any per l'Institut Metropolità del Taxi (IMET).

- El sistema de [queixa / reclamació](#) de l'Institut Metropolità del Taxi (IMET) és dificultós i poc àgil.

- Grans dificultats per a poder accedir a un servei de taxi accessible en horari nocturn, fet que suposa una discriminació vers la resta de la ciutadania.

- Es percep un impacte negatiu en la possibilitat d'accedir al servei de taxi accessible per part de persones amb mobilitat reduïda, durant esdeveniments com el Mobile World Congress: no es prioritza el servei accessible a les persones que ho necessiten, fet que també vulnera la legislació vigent.

Propostes d'ECOM per a la promoció de la igualtat d'oportunitats en els serveis de taxi: l'eurotaxi o taxi per a tothom.

- Crear un **espai de treball dintre de l'AMB amb totes les parts amb competències sobre la temàtica i entitats representatives de les persones usuàries**, per poder avançar conjuntament en la igualtat d'oportunitats al servei del taxi, com a servei públic que ha de garantir l'accessibilitat i la no discriminació.

- Crear, amb la participació activa de les entitats de persones amb discapacitat, un Pla d'implantació de l'accessibilitat al servei de taxi, tal i com determina l'article 21 de la Llei catalana d'accessibilitat.

- Tractar l'accessibilitat al servei del taxi com a bé comú que permet millorar la qualitat del servei a la ciutadania, on prevalgui l'exercici del dret a la mobilitat de les persones per sobre de qualsevol altre interès.

- Detallar públicament als canals de comunicació de la AMB i informar quines són les accions que es duran a terme per assolir el mínim marcat per llei, quines mesures de control hi hauran i quines facilitats s'aportaran als professionals del sector per adaptar la flota de vehicles i els seus serveis. Informar també de les mesures que no són competència directa de l'AMB, però tenen un impacte directe en l'accessibilitat al servei (com l'IVA reduït al 4 % per l'adquisició i reparació de vehicles eurotaxi, mesura estatal que depèn d'Hisenda; o les subvencions de Fundación ONCE)

- Modificar les ordenances actuals o crear-ne una de nova, i aprovar-la al Consell Metropolità del Àrea Metropolitana de Barcelona, que contingui, entre altres, les següents mesures:

- Reconvertir llicències ordinàries en llicències d'eurotaxi.
- Atorgar llicències d'eurotaxi gratuïtes o a preu reduït.
- Que les llicències que s'atorguin a partir d'ara siguin únicament d'eurotaxi (entenen que són vehicles que també poden prestar servei a altres persones que no tinguin discapacitat).
- Impulsar subvencions per a l'adaptació, compra i manteniment de vehicles adaptats.
- Eximir de taxes d'autorització de vehicle, igual que es fa amb els vehicles que promouen la diversificació energètica actualment a la AMB.
- Incloure la atenció a la diversitat al temari que han d'estudiar per obtenir el títol de taxista.

D. Annex de continguts del marc legal de referència

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. (Àmbit estatal)

Artículo 8. Transporte en taxi adaptado.

1. *En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados, conforme al anexo VII. Los titulares de las licencias solicitarán voluntariamente que su taxi sea adaptado; pero si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su auto-taxi 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.

ANEXO VII

Condiciones básicas de accesibilidad en el transporte en taxi

1. Paradas de taxi

1.1 Entorno urbano.

Las paradas de taxi estarán unidas con el entorno urbano a través de vías accesibles. Esta condición será especificada con el detalle preciso en una norma técnica que tenga en cuenta las distintas formas de embarque de estos viajeros.

2. Taxis accesibles

2.1 Generalidades.

Los vehículos que presten servicio de taxi o 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 y sus posteriores modificaciones,

2.2 Medidas imprescindibles.

De entre las condiciones básicas, se señalan las medidas imprescindibles.

2.2.1 Viajero en silla de ruedas.

El vehículo estará acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar en el mismo una persona en su propia silla de ruedas; todo ello con comodidad y seguridad.

Para ello el vehículo dispondrá de los medios homologados y/o la transformación o reforma de importancia necesarios. Estará dotado de un habitáculo que permita viajar a este pasajero de frente o de espaldas al sentido de la marcha, nunca transversalmente; llevará un respaldo con reposacabezas fijo (unido permanentemente a la estructura del vehículo); dispondrá de anclaje de la silla de ruedas y un cinturón de seguridad de al menos tres puntos de anclaje para su ocupante. Estos dos últimos dispositivos será obligación del taxista colocarlos, si el usuario lo desea.

2.2.2 Otras personas.

Si la altura entre la calzada y el marco del umbral de la puerta lateral trasera es superior a 250 milímetros es obligatorio que lleve un escalón, con los requisitos especificados en la antedicha norma.

Los taxis adaptados deberán llevar las tarifas escritas en sistema Braille.

Un vehículo tipo «furgoneta» (capacidad igual a 9 plazas, incluido el conductor) o un vehículo «todo terreno», que por sus características dimensionales podrían cumplir con los requisitos técnicos, no serán homologados como autotaxis accesibles por no responder al criterio fundamental de normalización.

Disposición final tercera. Carácter de las condiciones establecidas en este real decreto.

Dado el carácter de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación que tienen las contenidas en este real decreto, las comunidades autónomas y las administraciones locales podrán, en el ámbito de sus competencias, establecer las adicionales que estimen pertinentes en orden a favorecer dicha accesibilidad y no discriminación.

Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la LLei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat. (Àmbit català)

Article 37

Vehicle especial adaptat

37.1 En tots els municipis capital de comarca i també en aquells que tinguin una població superior a 50.000 habitants ha d'existir, almenys, un vehicle especial o taxi adaptat en les condicions establertes a l'annex 3 que cobreixi les necessitats de desplaçament de persones amb mobilitat reduïda. El nombre de vehicles o taxis adaptats augmentarà en 1 per cada 100.000 habitants del municipi o fracció.

37.2 El Departament de Benestar Social promourà els mecanismes de col·laboració amb els ens locals per tal de fer efectiu el que s'estableix en l'apartat anterior, així com per atendre el servei de vehicle especial o taxi adaptat en aquells municipis no compresos a l'esmentat apartat.

Annex 3

Normes d'accessibilitat en el transport

(...)

3.2.1.b) Transport per comanda. El transport per comanda que sigui necessari afegir al transport regular amb caràcter complementari (taxi, furgonetes taxi o similars) haurà de ser adaptat. Serà obligatori l'ajut del conductor inclòs en el cas de vehicles adaptats.

Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat (Àmbit català)

Article 19. Condicions d'accessibilitat del transport públic de viatgers

1. Les administracions públiques han de vetllar perquè el sistema de transport públic compleixi les condicions d'accessibilitat necessàries que permetin a totes les persones de fer-ne ús amb seguretat, comoditat i autonomia, tenint en compte d'una manera preferent les necessitats de les persones amb discapacitat, de la gent gran i d'altres persones en situació de vulnerabilitat.

(...)

3. Els proveïdors del servei de transport discrecional de viatgers han de garantir les condicions d'accessibilitat de les infraestructures i d'un percentatge mínim d'unitats de transport que garanteixin el servei a les persones amb discapacitat.

4. Els proveïdors del servei de transport públic de viatgers han de formar llur personal sobre l'atenció a les persones amb discapacitat, tant pel que fa al tracte com pel que fa a la utilització dels mitjans de suport.

Article 20. Material mòbil de nova adquisició per al transport públic de viatgers.

Les condicions d'accessibilitat que han de complir, en cas de nova adquisició, els vehicles, les naus i les altres unitats del parc mòbil destinat al servei de transport públic de viatgers s'han de determinar per reglament per a cada classe de transport, tant el transport regular com el transport discrecional.

Article 21. Pla d'implantació de l'accessibilitat als mitjans de transport

1. Les administracions públiques competents en l'àmbit del sistema de transport públic a Catalunya han d'elaborar i mantenir actualitzat un pla d'implantació progressiva de l'accessibilitat dels mitjans de transport destinats al transport públic de viatgers. Aquest pla ha de fixar les condicions per a dur a terme d'una manera progressiva la substitució o l'adaptació

que siguin necessàries dels vehicles, les naus i les altres unitats del parc mòbil destinat al servei de transport públic de viatgers; ha de definir el calendari d'execució de les obres necessàries per a adaptar els espais, els edificis i les infraestructures a les condicions d'accessibilitat que determina l'article 19, amb les autoritzacions que siguin preceptives d'acord amb la legislació sectorial aplicable, i ha de determinar les mesures que s'han d'adoptar per a dotar el servei de transport de les condicions suficients per a garantir la igualtat dels usuaris, sense discriminació per raó de qualsevol tipus de diversitat funcional.

2. Sens perjudici del que estableix la normativa sectorial, i sens perjudici que les actuacions determinades pel pla d'implantació progressiva de l'accessibilitat dels mitjans de transport a què fa referència l'apartat 1 siguin preceptives en cas d'obres majors, s'han de fixar terminis màxims per a adaptar o substituir les unitats del parc mòbil destinat al servei de transport públic de viatgers i per a adequar les infraestructures i els serveis dels diferents mitjans de transport públic. Així mateix, s'ha d'establir per reglament un percentatge de taxis accessibles, i un increment progressiu per a assolir-lo, per a cobrir les necessitats de desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda.

* * *

Capítol IX. Plans d'accessibilitat

Article 42. Contingut dels plans d'accessibilitat

1. Les administracions públiques han d'elaborar plans d'accessibilitat, en l'àmbit de les pròpies competències, que identifiquin i planifiquin les actuacions necessàries perquè el territori, els edificis, els mitjans de transport, els productes, els serveis i la comunicació assoleixin, per mitjà d'ajustos raonables, les condicions d'accessibilitat establertes per aquesta llei i per la corresponent normativa de desplegament. Les administracions poden incloure l'elaboració d'aquests plans en els contractes de serveis que subscriuguin amb les entitats que gestionin serveis públics en règim de concessió.

2. Els plans d'accessibilitat elaborats pels ens locals i els departaments de la Generalitat han de contenir una diagnosi de les condicions existents; determinar les actuacions necessàries per a fer accessibles els àmbits esmentats en l'apartat 1 que són de llur competència; establir criteris de prioritat que permetin de decidir quines actuacions s'han d'executar en diferents períodes; definir les mesures de control, de seguiment, de manteniment i d'actualització necessàries per a garantir que, una vegada assolides les condicions d'accessibilitat, perdurin al llarg del temps, i establir el termini màxim per a llur revisió, d'acord amb els criteris que siguin establerts per reglament.

3. Cada municipi ha de tenir un pla municipal d'accessibilitat que ha d'incloure tots els àmbits i els territoris de la seva competència. Aquest pla d'accessibilitat, si l'ens local ho considera pertinent, es pot integrar en altres documents anàlegs, sia de tipus general, com ara el Pla d'actuació municipal, sia de tipus sectorial, com el Pla de mobilitat urbana. El Pla municipal d'accessibilitat pot incorporar el Pla de manteniment dels espais i els edificis de titularitat pública a què fa referència l'article 37 o fer referència al seu desenvolupament en documents específics, en funció de la complexitat del contingut. Així mateix, el Pla municipal d'accessibilitat es pot completar amb plans sectorials que regulin actuacions en matèria d'accessibilitat en altres àmbits de gestió municipal.

4. Els municipis limítrofs amb menys de deu mil habitants cadascun poden optar per redactar un pla d'accessibilitat conjunt d'àmbit supramunicipal. En aquest supòsit, correspon a cadascun dels municipis l'aprovació del pla i l'execució de les actuacions que afecten el seu territori.

5. Les administracions locals han de garantir un procés participatiu de la ciutadania, especialment dels diferents col·lectius de persones amb discapacitat, en l'elaboració dels plans municipals d'accessibilitat. El document aprovat ha d'incloure la informació sobre aquest procés.

E. Bibliografia

- Fundación Eguía, 2018. *Estudio integral sobre la accesibilidad a los medios de transporte públicos en España*. Madrid: Real Patronato de la Discapacidad de España.
- Fundación ONCE, 2010. *Libro blanco del eurotaxi: un taxi para todos*. Madrid: Fundosa Galenas.

Material elaborat gràcies a la col·laboració de:

