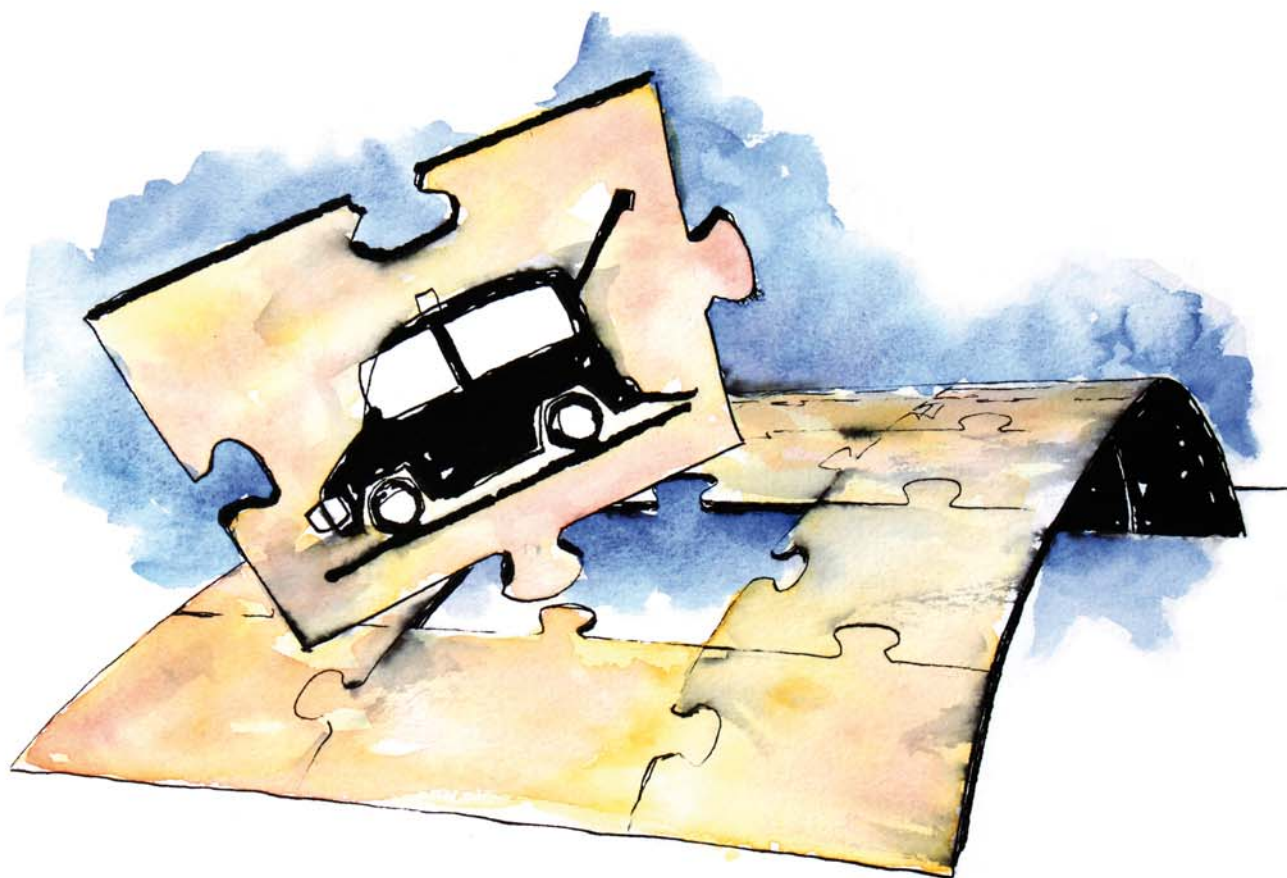


LIBRO BLANCO DEL EUROTAXI

UN TAXI PARA TODOS



Primera edición, Madrid 2010

Dirección: Jesús Hernández Galán, Director de Accesibilidad Universal, Fundación ONCE.

Redacción:
VÍA LIBRE: M^a José Sánchez Lorenzo, Félix Rouco Varela, Isabel Gómez Hermoso y Yolanda Mohedano del Pozo. En colaboración con: Ramón Soria Breña, sociólogo, y Lucía Sainz Vegas, arquitecto.

Fundación ONCE: Fefa Álvarez Ilzarbe, Elena Cruz González y Carlos Sánchez Martín.

Con la colaboración de: CERMI, FEMP e IMSERSO.



Estudio de mercado: EUROGAP

Ilustraciones, logo y cubierta ©: Raúl Torres Guzmán y Lucía Sainz Vegas.

Maquetación y edición impresa: Fundosa Galenas

Master, pdf accesible y edición digital: VÍA LIBRE

© Fundación ONCE

Queda permitida la reproducción total o parcial de este libro, citando siempre autores y procedencia.

Depósito Legal: M-1251-2011

ISBN: 978-84-88934-43-7

AGRADECIMIENTO

Nuestro agradecimiento a Miguel Pereira por su crucial labor a favor del proyecto del Eurotaxi, sin la cual, no se hubiera alumbrado con la vitalidad y el dinamismo que ha permitido vivir con más autonomía a las personas con discapacidad.

A la par que nuestro reconocimiento por su aportación al conocimiento de los hechos y datos que forman parte de la historia de este proyecto y que han sido muy útiles para enriquecer este estudio.

PRESENTACIONES

Purificación Causapié Lopesino
Directora General del IMSERSO

Es un placer poder presentar el Libro Blanco sobre el Eurotaxi, que con tanto vigor se ha elaborado en poco tiempo, ya que este proyecto se enmarca en el convenio general de colaboración suscrito el 14 de julio de 2010 por los representantes de la Fundación ONCE, la FEMP, el CERMI y el IMSERSO.

Los resultados del trabajo son muy interesantes y contemplan la realidad del Eurotaxi desde múltiples perspectivas, técnicas, de normativa, presentando un estudio evolutivo de la realidad del Eurotaxi y análisis de los usuarios. El trabajo se completa con anexos de tipo documental y una serie de cuadros estadísticos aclaratorios de la realidad del Eurotaxi en España.

Hay que resaltar que el IMSERSO ha estado siempre presente en el desarrollo de este proyecto, por entender, como referente de los colectivos de personas con diversidad funcional, que existe un grupo de población para quienes el Eurotaxi es la única solución normalizada de transporte en servicio público.

La incidencia del IMSERSO no solamente se recoge en la actuación del Eurotaxi, sino que, desde los años 90, en colaboración con la Fundación ONCE y otras instituciones de la iniciativa social sin fin de lucro, ha promovido la accesibilidad en los transportes regulares, ofreciendo soluciones técnicas y apoyos financieros, especialmente en los siguientes ámbitos:

- Transporte por autobús en líneas regulares urbanas, financiando el mayor precio de los vehículos accesibles, con lo que, desde el año 1992 hasta el año 2008, se pusieron en funcionamiento un número aproximado de 6.400 unidades, hasta el punto de que se puede afirmar que aproximadamente el 80% de la flota de transporte de esta naturaleza es accesible.

- Transporte por autobús en líneas regulares interurbanas, mediante convenios de colaboración con 10 Comunidades Autónomas. Estos proyectos se iniciaron en el año 1999, experimentando determinados altibajos derivados de las dificultades financieras.
- Transporte por ferrocarril, a través de convenios sucesivos con RENFE, ahora ADIF, para favorecer la accesibilidad tanto en las estaciones de ferrocarril como en el material móvil.

Este Instituto tiene el propósito de continuar la línea de apoyo a la accesibilidad en el transporte público, ya que es uno de los elementos básicos que favorecen la integración social de las personas y posibilitan una vida normalizada. En concreto, tenemos la intención de proseguir colaborando con la Fundación ONCE y las corporaciones locales para llegar a las metas que fija la LIONDAU en materia de accesibilidad en el transporte por autotaxi.

Finalmente, hemos de felicitarnos por este documento, fruto de la cooperación de la Administración General del Estado con la iniciativa social sin fin de lucro, que será de gran utilidad para los gestores públicos y para los estudiosos de este fenómeno.

Alberto Durán López
Vicepresidente 1º ejecutivo de Fundación Once

El objetivo de la Fundación ONCE es contribuir a la plena inclusión social de las personas con discapacidad a través de actuaciones de promoción de la formación y el empleo y de supresión de todo tipo de barreras. *Un taxi para todos* es una expresión que viene a resumir el interés de la Fundación ONCE a la hora de plantearnos nuestra participación en la elaboración del Libro Blanco del Eurotaxi.

No podremos considerarnos un país avanzado en políticas inclusivas si no se promoviera y garantizara la accesibilidad en el transporte. El Eurotaxi, como servicio público, no puede quedar al margen de las políticas e iniciativas públicas y privadas favorecedoras y potenciadoras del desplazamiento de las personas con discapacidad en condiciones de igualdad al resto de los ciudadanos.

Desde la Fundación ONCE, en colaboración con el IMSERSO, hemos trabajado para potenciar el servicio de Eurotaxi en los distintos pueblos y ciudades de la geografía española. Son muchos los Eurotaxis que están prestando su servicio gracias a esta colaboración pero, como arroja este Libro Blanco, también somos conscientes de que este número es reducido teniendo en cuenta la demanda.

El incremento y mejora del servicio es, sin duda, responsabilidad del trabajo conjunto de muchas entidades: la Administración Pública, como entidad supervisora e incentivadora de un servicio que debe ser universalmente accesible, especialmente los ayuntamientos que en estos momentos deben seguir apoyando de manera decidida la implantación de un servicio que beneficia a un alto porcentaje de la ciudadanía; las organizaciones de la discapacidad como entidades que pueden aportar su experiencia en la materia y también de los propios profesionales del taxi que quieran prestar un servicio para todos.

Un elemento fundamental en el que todavía nos queda mucho por hacer es la formación y la sensibilización a los profesionales del taxi en el ámbito de la discapacidad,

hecho que sin duda que contribuirá a la consecución de un servicio más eficaz que redundará en beneficio del sector y de todos los usuarios con algún tipo de discapacidad.

En una sociedad como la actual, en la que el 10% de la población tiene alguna discapacidad, una de cada 3 familias cuentan con una discapacidad en su seno, con un colectivo creciente de personas mayores, más muchos millones de personas que visitan España y que conviven con una discapacidad, tenemos que dejar de pensar que la discapacidad es cosa de otros para empezar a pensar y a actuar en términos inclusivos, teniendo en cuenta la importancia de superar las diferencias de cada uno con el objetivo de que nadie se vea discriminado por su discapacidad.

La Fundación ONCE y su grupo de empresas, Fundosa, seguiremos trabajando por potenciar el servicio de *Taxi para Todos* como un elemento más en nuestro objetivo de avanzar en la accesibilidad universal.

Francisco de la Torre Prados

Alcalde de Málaga

Presidente de la Comisión de Movilidad y Accesibilidad de la FEMP

El transporte es una preocupación constante de las administraciones locales, que debe considerarse como un servicio al ciudadano y un derecho de poder ser utilizado por todas las personas. La comercialización de un vehículo accesible para el transporte público viene a ser una referencia para la movilidad de las personas con discapacidad y la promoción de su independencia.

Las últimas dos décadas han sido fundamentales en la evolución y perfeccionamiento de este medio de transporte. En 1980 comienzan a realizarse las primeras modificaciones de vehículos para el uso de personas con problemas de movilidad, a nivel privado. En 1990 Nissan España comercializa el primer vehículo adaptado, que consistió en elevar el techo y la incorporación de una rampa de acceso. Y es, en ese mismo año cuando la Fundación Once presentó el Eurotaxi como un medio de transporte público que iba a facilitar a las personas con movilidad reducida sus desplazamientos. Con la puesta en marcha de estos vehículos se inicia una etapa importante, en donde ha sido necesaria la cooperación y actuación de las diferentes administraciones, IMSERSO, Ayuntamientos, agentes sociales, empresarios del sector y empresas automovilísticas, para llegar a la actualidad con una flota de más de 1.261 vehículos (datos del 2008), distribuidos en todo el territorio español.

Con la publicación del "Libro Blanco del Eurotaxi, un taxi para todos", se da un paso más, haciendo un exhaustivo balance y una reflexión sobre el futuro de este servicio. Detrás hay un importante trabajo, con una meticulosa recogida de datos, tanto a nivel legislativo, normativa municipal y de comunidades autónomas, analizando todas las perspectivas y opiniones de los diferentes agentes que intervienen, administraciones locales, profesionales y por supuesto los usuarios. Es importante y necesario conocer lo que se ha hecho bien, pero sobre todo las deficiencias y las necesidades que aún persisten, para poder fortalecer este sector, potenciando su crecimiento.

Se prevé que para el 2017 se haya producido una implementación del Eurotaxi hasta alcanzar el 5% del total de la flota, pero debemos ir más allá de la normativa y trabajar desde las administraciones competentes por realizar políticas y estrategias de mercado que posibiliten que el Eurotaxi, concebido bajo el diseño universal, se extienda como modelo único de transporte público.

El Ayuntamiento de Málaga ha llevado a cabo acciones dirigidas a fomentar y promover el Eurotaxi, por un lado, incentivando la concesión de licencias y, por otro, fomentando su uso a través de ayudas económicas destinadas a los usuarios. Al día de hoy, la ciudad de Málaga dispone de 40 vehículos accesibles, se ha actuado sobre las paradas de taxis incorporando bandas guías, se han realizado jornadas formativas dirigidas a los conductores, medida que viene reflejada en el Libro Blanco y se han dotado a los vehículos de Libros de comunicación que facilitan la atención y el servicio a personas con dificultades cognitivas o de lenguaje.

A lo largo de estos 20 años, tras los incentivos necesarios para la puesta en marcha del Eurotaxi, tanto legales como económicos, es necesario potenciar, regular y normalizar el servicio, cada uno desde sus competencias. Este documento que hoy se presenta, viene a situarnos en el momento actual, sirviendo, no sólo de balance de datos, sino como propuesta de mejora para, en definitiva, hacer del Eurotaxi un medio de transporte cómodo, eficaz y para todo el mundo.

Luis Cayo Pérez Bueno
Presidente del CERMI Estatal

La consideración de la accesibilidad universal de toda clase de entornos, productos y servicios como una condición estructural de no discriminación (y de igualdad de oportunidades) de las personas con discapacidad es una conquista reciente en nuestro Derecho. Nuestras leyes, desde hace unos años, vienen imponiendo progresivamente obligaciones de accesibilidad como medio de salvaguardar los derechos a la participación sin restricciones y a la inclusión de ese casi 10% de la población que presenta una discapacidad, y que por esa misma razón se ve apartada del canon medio de normalidad para quien parece que ha estado concebida la vida en comunidad.

La ordenación legal de la accesibilidad, en un Estado de Derecho, resulta esencial puesto que el derecho a la igualdad real y efectiva, como bien jurídico de primera magnitud, ha de estar conveniente y suficientemente protegido; proscribiendo discriminaciones (y la ausencia de accesibilidad es uno de las más insidiosos casos de trato desigual) y obligando a acciones positivas y a ajustes razonables, que compensen la desigualdad objetiva de partida que acumulan las personas con discapacidad, al participar en entornos que en origen no son accesibles. En el plano internacional (y también en el nacional, por cuanto ha sido incorporada a nuestro Ordenamiento jurídico), la adopción de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de 13 de diciembre de 2006, es la expresión ostensible de este nuevo enfoque de derechos.

Como no podía dejar de suceder, esta visión de derechos –en concreto, del derecho a la libre circulación de todas las personas, incluidas aquellas que presentan una discapacidad- ha de proyectarse sobre un modo (o modalidad) de transporte, con notable arraigo en España, que hemos dado en llamar “Eurotaxi” o “taxi para todas las personas”, que se remonta en el tiempo más de veinte años atrás, y que ha experimentado una evolución de progresiva expansión. Justamente, este Libro Blanco sobre el Eurotaxi en España, promovido con oportunidad y enorme acierto por la Fundación ONCE, y elaborado con el rigor que caracteriza a esta compañía por Fundosa Accesibilidad/Vía Libre, surge para hacer balance de un programa de transporte accesible que ha ido introduciendo cotas de accesibilidad a una dimensión del transporte

urbano de viajeros que siempre se ha mostrado refractaria a la apertura que supone dar servicio a todas las personas. Pero este documento no se detiene en el registro y en el examen de lo actuado en estos largos veinte años de vigencia, sino que va más allá del balance señalando con audacia orientaciones y tendencias y hasta formula propuestas y vías de acción.

Una digresión: las políticas públicas de discapacidad en España, cuando se dejan solamente en manos de las Administraciones, suelen concitar casi irremediablemente dos reparos, ambos harto negativos, a saber: por una parte, no se analiza el impacto de lo hecho; apenas existen estudios o investigaciones que indiquen con objetividad si la norma, el programa, el presupuesto, la iniciativa o la medida, dirigida a la esfera de la discapacidad, después de un tiempo de vigencia, largo o corto, ha surtido efecto y qué efecto, en todo caso. Si ha respondido a su designio primigenio, si el esfuerzo desplegado ha tenido el retorno apropiado en términos de transformación de la realidad, de promoción de bienes colectivos valiosos, de minimización de exclusiones o de mejora del acceso a los derechos y de extensión del bienestar. Disponer de datos mínimos que a su luz nos indiquen si el resultado de esa concreta política ha sido el esperado; si merece o no la pena continuarla, o en todo caso reorientarla o corregirla, para que dé los frutos apetecidos. Esto, en nuestro país, no sucede. Se decide, se instauran o implantan o se prosiguen políticas por inercia, por ocurrencia o por falta de ideas y de luces. Hay una completa ausencia de aproximación crítica a lo actuado, que convierte a nuestra acción pública en materia de discapacidad en “más de lo mismo”, por la poderosa razón de que “es lo que se venía haciendo”.

El otro reparo, tan o más funesto que el anterior, es la incapacidad para encarar proactivamente el futuro. No dejarse llevar y esperar acontecimientos, que es lo usual en nuestros responsables políticos, sino adelantarse para, a la vista de la situación y los propósitos o ambiciones que nos muevan a cada uno, delinear, o si se deja, planificar aquello que haya de venir. No, se renuncia a aquello que es factor medular de la política: perfilar el futuro de la vida de las comunidades sociales.

Estas insuficiencias de lo público en España, en lo atingente a discapacidad, son suplidas en buena medida por la sociedad civil, que asume muchas veces tareas que en puridad no le corresponderían. Pero ante la inhibición, la dejadez o la lentitud de las Administraciones, otras instancias se erigen en agentes de iniciativas, múltiples en número, que benefician al interés general. Éste es el caso de la Fundación ONCE, que no sólo fue la promotora en su momento del programa de taxi accesible, y su mantenedora primordial, junto con el IMSERSO, sino que ahora, pasados más de veinte años de su implantación, hace balance y propone acciones de ampliación y mejora por medio de este Libro Blanco.

Por fin, gracias este documento, comenzamos a saber lo que antes meramente intuíamos: cuál es la realidad del taxi accesible en España; qué suerte ha corrido; cuál ha sido su grado de penetración en nuestras ciudades; en qué medida ha ayudado a la movilidad de las personas con discapacidad; cuáles son las condiciones de prestación del servicio; y qué juicio merece para las personas usuarias, entre otras diversas y pertinentes cuestiones. Esto ya es mucho, si se compara con lo que teníamos hasta ahora, pero como consignaba antes, no se detiene ahí: apunta hacia qué decisiones, de toda índole, desde normativas a técnicas, convendría adoptar para que el transporte urbano por medio del taxi sea verdaderamente abierto e inclusivo.

Me permito una apreciación personal. Si bien el programa de taxi accesible hay que considerarlo, a no dudar, un éxito, los resultados no son del todo alentadores; y no por la iniciativa en sí misma, que es más que meritoria, sino porque veinte años después, apenas el 1 por 100 del parque de taxis en España es auténticamente para todas las personas. Ni siquiera el mandato normativo, adoptado bien es verdad muy tarde, en 2007, de que al menos el 5% de todos los taxis tengan que ser accesibles, asegura un grado aceptable de apertura de este servicio a la ciudadanía con discapacidad. Este avance tan premioso, al ralentí, nunca mejor dicho, deba hacernos replantearnos el modo de obrar en el futuro: ¿hemos de pedir cuotas mínimas de servicios accesibles, como hasta el momento, o tenemos que dar un paso más, y reclamar que todos los

taxis, como condición de prestación del servicio, hayan de ser accesibles, inclusivos, desde el principio? ¿No encontraría amparo esta pretensión en la Convención ya citada y en nuestra propia legislación interna? Si las cuotas han podido ser entendidas como un ajuste razonable aplicado sobre un entorno abrumadoramente no accesible, que con el paso del tiempo han producido progresos, pero que están lejos de haber normalizado el servicio del taxi para las personas con discapacidad, ¿no es llegado el momento de proponer lo más, es decir, que todos los taxis en el futuro tuvieran que reunir condiciones de accesibilidad? Es un debate jurídico, político, económico y social que por más arduo que nos parezca, no podremos eludir en los años venideros. Y mejor si lo iniciamos desde la discapacidad organizada.

La sociedad civil hace lo que el poder público omite o relega. Gracias a este Libro Blanco, hoy contamos con un acervo de información y propuestas sobre el taxi para todas las personas que fundamenta la adopción de las mejores decisiones sobre esta modalidad de transporte en el futuro. Se ha generado conocimiento valioso para llevar a término las políticas idóneas. El acervo que puede sustentar la acción política innovadora, que induzca cambio social provechoso, es ingente. Es de esperar que sepamos aprovecharlo. La discapacidad organizada hará valer estas elocuentes razones; y un asunto más para nuestra abultada agenda.

- 0 FUNDAMENTOS 21
 - 0.1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS 22
 - 0.2. METODOLOGÍA 24
 - 0.2.1. DESK-RESEARCH 24
 - 0.2.2. ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS 25
 - 0.2.3. ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD..... 25
 - 0.2.4. GRUPO DE DISCUSIÓN 27
- 1 CONCEPTOS RELACIONADOS CON EL EUROTAXI 29
 - 1.1. ANTECEDENTES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE ACCESIBLE 30
 - 1.2. TAXI 32
 - 1.3. EUROTAXI 34
 - 1.4. POBLACIÓN Y TRANSPORTE ACCESIBLE 34
 - 1.4.1. BENEFICIARIOS DE LA ACCESIBILIDAD 34
 - 1.4.2. UNIVERSO DE PERSONAS EN ESPAÑA 35
 - 1.5. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Y DISEÑO PARA TODOS 38
 - 1.5.1. ACCESIBILIDAD Y EUROTAXI 38
 - 1.5.2. DISEÑO PARA TODOS Y EUROTAXI 40
- 2 NORMATIVA DE APLICACIÓN AL EUROTAXI Y ASPECTOS TÉCNICOS ... 43
 - 2.1. DERECHO A LA MOVILIDAD Y EUROTAXI 44
 - 2.2. LEGISLACIÓN REGULADORA DEL EUROTAXI 46
 - 2.2.1. NORMATIVA Y REFERENCIAS A NIVEL INTERNACIONAL Y EUROPEO 46
 - 2.2.2. NORMATIVA Y REFERENCIAS A NIVEL ESTATAL 50
 - 2.2.3. NORMATIVA AUTONÓMICA 56
 - 2.2.4. NORMATIVA MUNICIPAL 57

2.3. ASPECTOS TÉCNICOS 59

2.3.1. LAS TRANSFORMACIONES BÁSICAS: EVOLUCIÓN 59

2.3.2. LA CERTIFICACIÓN DE CALIDAD UNE ISO 9001-2000 65

2.3.3. NORMA UNE 26.494/2004 Y RD 1544/2007 66

2.3.4. HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS EUROTAXI 68

2.3.5. EL PAPEL DEL CEAPAT EN RELACIÓN AL EUROTAXI 68

3 EVOLUCIÓN Y ESTADO ACTUAL 71

3.1. HISTORIA DEL EUROTAXI EN ESPAÑA 72

3.1.1. 1980-1990. LA IDEA TOMA FORMA 72

3.1.2. 1990-2000. LOS PRIMERO HITOS 73

3.1.3. 2000-2010. UN PROYECTO CONSOLIDADO 75

3.1.4. LOS VEHÍCULOS. GENERACIONES DE EUROTAXIS 76

3.1.5. EL CONVENIO IMSERSO - FUNDACIÓN ONCE 77

3.2. EL TAXI ACCESIBLE EN OTROS PAISES 79

4 LOS AGENTES DEL EUROTAXI Y SUS PERSPECTIVAS 85

4.1. USUARIOS 87

4.1.1. TIPOLOGÍAS DE USUARIOS 87

4.1.2. FINALIDAD / USO DEL EUROTAXI POR PARTE
DE LOS USUARIOS 89

4.1.3. VALORACIÓN DE LAS ASOCIACIONES 89

4.1.4. VALORACIÓN DE LOS USUARIOS DE SILLA DE RUEDAS 93

4.1.5. PROBLEMÁTICA Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN 95

4.2. INDUSTRIA 99

4.2.1. PERSPECTIVA DE LOS FABRICANTES 99

4.2.2. PERSPECTIVA DE LA INDUSTRIA TRANSFORMADORA 103

4.3. PROFESIONALES (TAXISTAS Y ASOCIACIONES GREMIALES) 107

4.3.1. UNIVERSO DE TAXIS EN ESPAÑA 108

4.3.2. FRENOS DE LOS TAXISTAS PARA INCORPORARSE
AL PROYECTO. 115

4.3.3. RAZONES DE LOS TAXISTAS PARA INCORPORARSE
AL PROYECTO 117

4.3.4. FINALIDAD / USO DEL EUROTAXI PERCIBIDO
POR LOS PROFESIONALES 118

4.3.5. NORMATIVA DEL EUROTAXI Y PROFESIONALES 119

4.3.6. VALORACION DE LOS PROFESIONALES
SOBRE EL EUROTAXI 119

4.3.7. FORMACIÓN ESPECÍFICA EN DISCAPACIDAD
Y ACCESIBILIDAD PARA LOS TAXISTAS. 121

4.4. ADMINISTRACIONES PÚBLICAS. 122

4.4.1. PERSPECTIVA DE LAS GERENCIAS MUNICIPALES. 122

4.4.2. FINALIDAD / USO DEL EUROTAXI DETECTADA
POR LAS GERENCIAS 122

4.4.3. NORMATIVA DEL EUROTAXI DESDE LA PERSPECTIVA
DE LAS GERENCIAS MUNICIPALES 123

4.4.4. VALORACIÓN DEL EUROTAXI
POR LAS GERENCIAS MUNICIPALES 123

4.4.5. GERENCIAS MUNICIPALES
Y PARTICIPACIÓN DEL SECTOR 126

5 CONCLUSIONES Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN 127

5.1. LÍNEAS DIRECTRICES 128

5.1.1. FILOSOFÍA DE LA ACTUACIÓN 128

5.1.2. FUNDAMENTACIÓN DE LAS PROPUESTAS 128

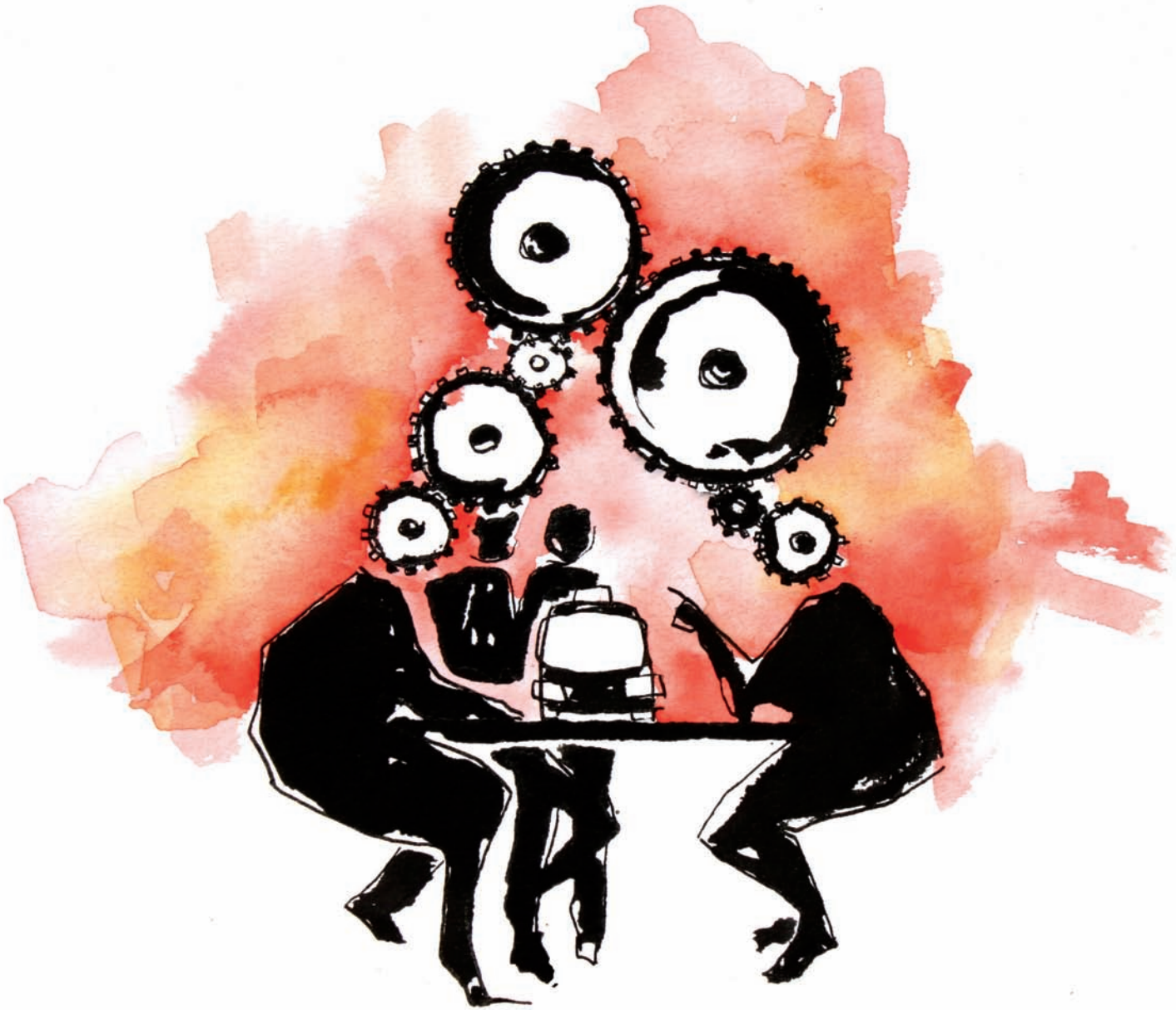
5.2. VARIABLES DE LA INTERVENCIÓN / LÍNEAS DE ACTUACIÓN 129

5.2.1. CARÁCTER DE LAS PROPUESTAS 129

5.2.2. LÍNEAS DE ACTUACIÓN 129



5.2.3. ESTUDIO DE IMPACTO SOBRE UN AUMENTO DE LA FLOTA DE EUROTAXIS	137
ANEXOS	141
ANEXO I: ANÁLISIS DAFO DEL EUROTAXI Y SUS AGENTES	143
ANEXO II: TABLAS Y DATOS BASADOS EN EL INFORME DEL INE 2008: ENCUESTA SOBRE DISCAPACIDADES, AUTONOMÍA PERSONAL Y SITUACIONES DE DEPENDENCIA	157
ANEXO III: TABLA COMPARATIVA DE LA NORMATIVA DE APLICACIÓN AL EUROTAXI POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS.	165
ANEXO IV: DISTRIBUCION TERRITORIAL DE LOS VEHICULOS “EUROTAXI” APROBADOS DENTRO DEL CONVENIO IMSERSO - FUNDACION ONCE, A LO LARGO DE LA GEOGRAFIA ESPAÑOLA, A 31/12/08.	187
ANEXO V: DISTRIBUCION TERRITORIAL DE LOS VEHICULOS “EUROTAXI” APROBADOS DENTRO DEL CONVENIO IMSERSO - FUNDACION ONCE, A LO LARGO DE LA GEOGRAFIA ESPAÑOLA, POR AÑOS DESDE 1998.	201
TERMINOLOGÍA	229



FUNDAMENTOS



0.1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Fundación ONCE -Organización Nacional de Ciegos Españoles- para la cooperación y la inclusión social de personas con discapacidad (en lo sucesivo citada como Fundación ONCE), en su decidida apuesta por la mejora de la calidad de vida de las personas con discapacidad, considera imprescindible seguir impulsando el transporte accesible y, en particular, la modalidad del taxi para todos o Eurotaxi¹.

Ya desde sus inicios la Fundación ONCE pretendió crear un modelo de taxi que permitiera a las personas con discapacidad desplazarse con comodidad y seguridad. Así nació el proyecto Eurotaxi.

Veinte años después, con el conocimiento y experiencia adquiridos, especialmente con motivo de la gestión del Convenio entre el IMSERSO (Instituto de Mayores y Servicios Sociales) y Fundación ONCE para el fomento de la accesibilidad -en el que se incluye el apoyo a la incorporación de Eurotaxis en los municipios españoles-, se pretende, desde esta publicación, recapitular lo actuado, analizar la perspectiva de los distintos agentes y describir estrategias que permitan posicionar al servicio del taxi accesible en España entre los más competitivos y sostenibles de Europa. El objetivo último es dar respuesta a aquellas deficiencias y áreas de mejora detectadas por cada uno de los sectores implicados para ofrecer, en definitiva, un servicio de mejor calidad.

El 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 adelante RD 1544/2007), prevé la implantación del taxi accesible alcanzando un 5% del total de las flotas de taxis en 2017, lo que supondrá aproximadamente quintuplicar la cifra de los existentes en la

actualidad. La multiplicidad de agentes que operan en el sector, la atomización de este sector económico y la diversidad de políticas municipales hacen necesario un decidido impulso estratégico que permita sentar las bases políticas y de mercado que permitan alcanzar este objetivo.

Más allá de la normativa, la accesibilidad universal² aplicada al sector del taxi invita a plantearse un modelo de taxi concebido desde la perspectiva del diseño para todos³ como objetivo final porque, a buen seguro, de este modo podría beneficiar a los usuarios del servicio en general, mejorando la competitividad del taxi y ofreciendo una solución de transporte accesible para toda la ciudadanía.

Este libro trata de sintetizar las opiniones e informaciones presentadas en las entrevistas y en las posteriores discusiones con consumidores, reguladores y representantes de la industria. Su pretensión es poder servir como instrumento de identificación y orientación de las actividades y líneas de actuación posibles, por parte de las administraciones públicas y la industria, para mejorar la situación en el futuro.

Así se realizan:

- Propuestas para mejorar la dotación, lograr incentivos económicos más eficaces y crear sistemas de seguimiento/ejecución para la prestación de servicios de mayor calidad.
- Propuestas sobre las transformaciones de los vehículos empleados, basadas en la conveniencia y seguridad de los diseños existentes, y posibilidades de un vehículo que preste un servicio universal y que forme parte sustancial de las flotas de taxis.

¹ A lo largo de este libro aparece el término “Eurotaxi” siempre con mayúscula por ser la denominación dada al servicio objeto de la presente obra.
Aparecen en minúsculas, sin embargo, los conceptos “accesibilidad universal”, “diseño para todos” y “taxi para todos” por considerarlos ya de uso extendido y para evitar, de este modo, una recarga excesiva de mayúsculas, al ser su utilización reiterativa a lo largo de la obra.

² Concepto utilizado según definición del término en la LIONDAU. Ver Terminología.
³ Concepto utilizado según definición del término en la LIONDAU. Ver Terminología.



0.2. METODOLOGÍA

Toda la información sintetizada en el presente documento tiene como base la recogida de información sistemática utilizando diversas fuentes y técnicas. Considerando los objetivos de esta obra, *Libro blanco del Eurotaxi, un taxi para todos*, para el diseño del enfoque y el trabajo documental previo se hizo lógica la articulación de una metodología dual cuantitativa/cualitativa. La metodología cualitativa se basa en criterios de representación estructural de las variables que ordenan la realidad social y los discursos sociales que la articulan; la metodología cuantitativa, por otra parte, define criterios de representación estadística -distributiva- de las variables.

Teniendo en cuenta la escasa información actualizada y objetivada que se tiene del Eurotaxi y el hecho de que la opinión de los diversos agentes, instituciones y colectivos implicados en este tema es relevante, se ha utilizado una metodología cualitativa para recabar dichas opiniones.

Por otra parte, se ha considerado importante contar con datos estadísticos que permitieran realizar una comparación detallada de la evolución de la situación y de los cambios efectivos que se han producido en el crecimiento del parque y uso del Eurotaxi a lo largo del tiempo y en comparación con otros países. Toda la información cuantitativa referida al mercado potencial de usuarios y a la estructura de la oferta que se ha obtenido se ha integrado, igualmente, en el presente documento.

Las técnicas de recogida y análisis de la información han sido las siguientes:

0.2.1. DESK-RESEARCH

- Desk Research: implica una búsqueda sistemática de información pública o privada accesible sobre un tema determinado, la organización y filtrado de dicha información, su análisis, y la depuración y resumen de la misma (citando fuentes y vigencia). Se ha realizado un análisis de datos secundarios de la legislación vigente esta-

tal, de las comunidades autónomas y la normativa municipal que afecta de forma directa e indirecta a la accesibilidad y al sector del taxi y Eurotaxi.

- Con similar sistemática se ha recogido y analizado toda la información histórica disponible sobre el Eurotaxi o el taxi accesible situada en las diversas organizaciones, empresas o instituciones que han jugado un papel fundamental en su nacimiento como servicio o en su implantación en todo el territorio nacional.

0.2.2. ENTREVISTAS SEMIESTRUCTURADAS

- Treinta entrevistas semiestructuradas: Se han realizado dichas entrevistas a una muestra cualitativa de taxistas propietarios de Eurotaxis con el fin de conocer de primera mano su experiencia profesional y empresarial, problemática, expectativas y demandas de mejora. Debido al número total del universo de propietarios de Eurotaxis y a que las entrevistas mantienen una alta redundancia en la información, se ha seleccionado una muestra representativa desde un punto de vista estructural suficiente para conocer la opinión y experiencias de este colectivo. Se han considerado como variables de segmentación de la muestra las siguientes:
 - Ámbito Geográfico.
 - Tamaño de la población en la que prestan servicio: Urbano – Rural.
 - Ser actualmente conductor de un Eurotaxi.

0.2.3. ENTREVISTAS EN PROFUNDIDAD.

La entrevista en profundidad consiste en el establecimiento de un marco de comunicación entre el investigador y el informante seleccionado en función de criterios estructurales. La situación de la entrevista es abierta. En ella, por tanto, el entrevistador no tiene un guión estructurado de preguntas cerradas sino que cuenta con una serie de temas abiertos a tratar y desarrollar. Este enfoque permite recoger información de forma más extensa y matizada que en una encuesta o una entrevista con guión cerrado.

- Se han realizado cinco entrevistas en profundidad a responsables de diversas asociaciones gremiales:
 - Asociación Eurotaxi de Madrid (de próxima creación)
 - Asociación Gremial de Autotaxi de Madrid
 - Asociación Taxi de Palma de Mallorca
 - Radio Taxi Bilbao
 - Taxi Amic de Barcelona

- Dos entrevistas en profundidad con responsables técnicos de compañías fabricantes de vehículos base para su transformación:
 - Citroën
 - Mercedes-Benz

- Seis entrevistas en profundidad con responsables del organismo municipal de gestión, habitualmente denominado Gerencia municipal del taxi, de las ciudades de:
 - Barcelona
 - Bilbao
 - Málaga
 - Palma de Mallorca
 - Santiago de Compostela
 - Sevilla

- Ocho entrevistas en profundidad con diversos portavoces de las asociaciones de usuarios y potenciales usuarios del servicio de Eurotaxi.
 - ASPACE (Confederación Española de Federaciones y Asociaciones de Atención a las Personas con Parálisis y Afines)
 - CEOMA (Confederación Española de Organizaciones de Mayores)
 - CNSE (Confederación Estatal de Personas Sordas)
 - COCEMFE (Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica)

- FEAPS (Confederación Española de Organizaciones en favor de las Personas con Discapacidad Intelectual)
 - FIAPAS (Confederación Española de Familias de Personas Sordas)
 - ONCE (Organización Nacional de Ciegos Españoles)
 - PREDIF (Plataforma Representativa Estatal de Discapacitados Físicos)
-
- Cinco entrevistas a empresas transformadoras de vehículos para su conversión en Eurotaxis:
 - ATEVA (Adaptaciones Técnicas de Vehículos Automóviles)
 - CARadap
 - Grupo Élite, Vehículos Accesibles
 - Rehatrans
 - TopMovil, Proyectos de Movilidad
-
- Una entrevista en profundidad al técnico del CEAPAT (Centro de Referencia Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas), *Responsable del Área de Desarrollo Tecnológico*.

0.2.4. GRUPO DE DISCUSIÓN

La técnica del grupo de discusión permite generar los discursos sociales con sus consensos y disensos según determinadas variables estructurales. Teniendo en cuenta que las experiencias de “uso cotidiano” del Eurotaxi no están "cristalizadas" y que existen diferentes perfiles de usuarios y diversas opiniones y criterios, la técnica del grupo de discusión se ha considerado como la más adecuada para conocer las diferentes perspectivas, criterios y opiniones que existen en torno a esta experiencia de uso y cuáles son las líneas fundamentales de consenso.

Se realizó una reunión de grupo con usuarios habituales de Eurotaxi con diversos tipos de discapacidad.

Tras organizar y analizar toda la información de las diversas fuentes, se procedió a sintetizarla y presentarla en este documento.

Las conclusiones y líneas de acción sugeridas tienen como base las fuentes anteriormente descritas, pero también parten del debate de los técnicos y expertos que han ayudado a elaborar este libro.



CONCEPTOS RELACIONADOS
CON EL EUROTAXI



1.1. ANTECEDENTES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE ACCESIBLE

España contaba, a principios de la década de los 80 del pasado siglo, con unas infraestructuras anticuadas e insuficientes para las necesidades demográficas y económicas existentes. La accesibilidad de los medios de transporte españoles era prácticamente nula.

La política de trabajo para cubrir esta demanda social fue doble:

- Reformas a largo plazo para mejorar las condiciones de accesibilidad del transporte público existente.
- Soluciones a corto plazo en el transporte privado.

El movimiento asociativo de personas con discapacidad demandó en esta etapa, a las instituciones públicas, soluciones a los problemas de movilidad con los que se encontraban, obteniendo compromisos por parte del poder político en el ámbito de la accesibilidad. Se dieron, de este modo, las circunstancias adecuadas para sentar las bases de transformación que, en estas áreas, ha experimentado España.

Los ámbitos de análisis abordados en la accesibilidad al transporte, para lograr que éste resulte adecuado a todos los usuarios, en general, y a las personas con discapacidad, en particular, son el público y el privado. En el primer ámbito encontramos los medios de transporte públicos tradicionales, como el autobús (urbano e interurbano), el metro, el tranvía, el tren y el taxi.

El desplazamiento en transporte público de personas que se encuentran con limitaciones en la actividad, especialmente para aquellas que afectan a la movilidad, ha mejorado de manera notable desde diciembre de 2007, tras la promulgación del RD 1544/2007.

El transporte ferroviario, con el nuevo servicio ofrecido por RENFE, de asistencia a viajeros que encuentran dificultades en su movilidad (en cumplimiento del Reglamento (CE)

Nº 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, *sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril*), ha supuesto un punto de inflexión para las personas con discapacidad. Anteriormente estas personas recibían únicamente un apoyo voluntarista y casual por parte del personal de RENFE y, hoy por hoy, disfrutan de un servicio que garantiza su asistencia en viaje.

El IMSERSO ha apoyado las iniciativas de accesibilidad, a través de convenios sucesivos con RENFE, ahora ADIF, en los ámbitos tanto de las estaciones de ferrocarril como del material móvil.

Respecto a las condiciones de accesibilidad en el metro en España, aún partiendo de una situación poco prometedora, se han alcanzado unos niveles comparables e incluso superiores a los europeos, especialmente en la última década -tras el gran esfuerzo realizado durante ella-.

En el transporte aéreo se han producido cambios que mejoran la atención a todas las personas habiéndose regulado (a través del Reglamento (CE) Nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, *sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo*) un servicio especializado que garantiza la atención a todos los viajeros que, además, debe hacerse desde la especialización en el trato a clientes con necesidades específicas.

En el transporte terrestre (por carretera y urbano/interurbano), así como en el marítimo/fluvial, aún queda un largo camino por recorrer hasta poder celebrar logros.

Un ejemplo positivo es la incorporación de autobuses urbanos con plataformas bajas, proyecto en el que la FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias) y el IMSERSO han dado todo su apoyo, situando a España en una buena posición. Se ha producido una orientación en las inversiones de renovación de flota incorporando, en los pliegos de compra, que los autobuses tengan sistemas de aproximación al suelo o plataformas bajas. Este proyecto está siendo impulsado desde la FEMP.

El IMSERSO, en colaboración con la FEMP y las corporaciones locales, ha desarrollado un proyecto dirigido a favorecer la accesibilidad en el transporte por autobús en



líneas regulares urbanas, financiando el mayor precio de los vehículos accesibles, con lo que, desde el año 1992 hasta el año 2008, se pusieron en funcionamiento un número aproximado de 6.400 unidades, hasta el punto de que se puede afirmar que aproximadamente el 80% de la flota de transporte de esta naturaleza es accesible.

Sin embargo, la accesibilidad en los autobuses interurbanos sigue siendo una asignatura pendiente tanto en España como en Europa.

No obstante, el IMSERSO, mediante convenios de colaboración con 10 comunidades autónomas, ha favorecido la entrada en servicio de autobuses accesibles en estas líneas. Estos proyectos se iniciaron en el año 1999, experimentando determinados altibajos derivados de las dificultades financieras.

Las concesiones administrativas, a través de las que se articula la gestión de los transportes colectivos, permiten vislumbrar que el proceso de implantación del diseño para todos vendrá determinado por los plazos a los que las empresas concesionarias (tanto operadoras como gestoras de infraestructuras) estén obligadas.

En el caso del servicio de taxi se puso en marcha, a principios de los años noventa, el proyecto de Eurotaxi. Ahora se trata, como se ha indicado, de conocer su desarrollo, deficiencias y propuestas de futuro.

1.2. TAXI

Según el Reglamento Nacional del Taxi (RD 763/1979, de 16 de marzo, *por el que se aprueba el reglamento nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros*), el auto-taxi o taxi se define como: “*automóvil ligero de alquiler con conductor dedicado al transporte de viajeros*”.

La diferencia esencial del servicio de taxi con respecto a otro tipo de transportes públicos es la personalización del itinerario, que se realiza puerta a puerta.

Al ser considerado un servicio público, el servicio de taxi viene reglado en múltiples aspectos. Esta regulación abarca, por ejemplo, la antigüedad, características técnicas

y condiciones de los vehículos, la homologación y control de los aparatos taxímetros, la regulación de los horarios de trabajo y libranzas, la indumentaria de los profesionales y el trato dispensado a los pasajeros.

En cuanto al tipo de automóviles que se contemplan bajo este concepto, generalmente son automóviles de tamaño medio que disponen de tres plazas, y una más en el asiento junto al conductor, así como un compartimento para el equipaje o bultos que lleven consigo los pasajeros.

Externamente los taxis se diferencian, del resto de vehículos, mediante su color y mediante la existencia, en ellos, de algún elemento diferencial -bombilla de determinado color, placa de matrícula de características distintas a las ordinarias, inscripciones referidas a la condición pública del servicio (como las placas con las siglas S.P. que llevan los taxis en España), o la indicación del número de licencia-.

Los usuarios pueden contratar el servicio de taxi mediante alguna de las diversas formas normalizadas. Los procedimientos habituales son: parada y solicitud de taxi en la vía pública (cuando éste está en movimiento), espera y contratación en las paradas fijas de taxis que existen en la localidad, o a través de una llamada de teléfono directa al profesional taxista o a una de las emisoras de radio de alguna de sus organizaciones. El desarrollo de la tecnología va incorporando paulatinamente nuevas posibilidades utilizables por los clientes y por las entidades gestoras de los servicios, por ejemplo, la solicitud del servicio a través de mensajes sms, internet, o la localización vía GPS del taxi más cercano disponible.

El coste del servicio puede contemplar varios conceptos: importe denominado “bajada de bandera” (importe fijo de entrada al contratar el servicio), incremento por kilometraje recorrido, tiempo de espera o parada, franja horaria de prestación del servicio (existiendo recargos por tarifa nocturna, días festivos, etc.), área zonal o perímetro de desplazamiento, elementos complementarios (equipajes o bultos), etc. El importe puede abonarse en metálico o haciendo uso de la opción de pago con tarjeta electrónica para la que, cada vez más taxis, disponen del terminal correspondiente.

Para poder ejercer la prestación del servicio, es decir, para convertirse en profesional del taxi, es necesario, entre otros requisitos, obtener la correspondiente licencia bajo la



modalidad laboral de autónomo. Los taxistas se agrupan en asociaciones gremiales, que pueden ser o no gestoras de servicios.

1.3. EUROTAXI

Los términos “taxi accesible”, “taxi adaptado” y “Eurotaxi” hacen referencia al mismo concepto.

Son utilizados de modo indistinto, por tanto, para denominar a aquellos taxis que han adoptado las medidas de accesibilidad pertinentes, siendo el término “Eurotaxi”, como se ha comprobado en el estudio, el más utilizado (seguramente por considerar que es el que mejor representa el concepto de taxi para todos).

El término surgió en los inicios del proyecto para dotar a España de un taxi accesible, a finales de los años 80, como reflejo tanto de la actitud de la época (fuertes deseos de España de pertenecer de facto a la Europa moderna), como de una visión global del proyecto como modelo a implantar en el futuro en el resto del territorio europeo.

En la actualidad, en el Anexo VII del RD 1544/2007, se realiza una definición de las características a tener en cuenta para que un taxi pueda ser considerado accesible. Puede encontrarse información sobre estos parámetros específicos exigidos en el apartado 2.3.3. del presente libro.

1.4. POBLACIÓN Y TRANSPORTE ACCESIBLE

1.4.1. BENEFICIARIOS DE LA ACCESIBILIDAD

En la actualidad el número de personas que encuentran dificultades en su interacción con el entorno está aumentando en los países desarrollados. Esto es debido al progresivo envejecimiento de la población, como consecuencia de la combinación entre el descenso de la natalidad, el aumento de la esperanza de vida y los avances de la medicina, que permiten mantener y alargar la vida a personas con graves deficiencias.

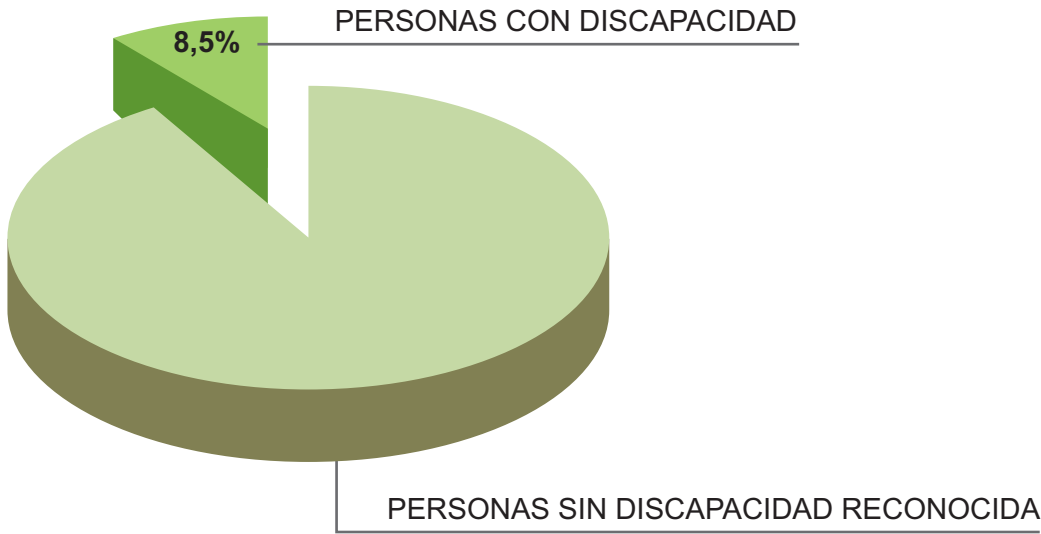
Además del sector de población con una discapacidad legal reconocida, el número de personas que se beneficiarían de forma directa de que entornos, productos y servicios cumplieran los requisitos de accesibilidad universal es mucho mayor. A los porcentajes de personas con discapacidad en la población le tenemos que sumar situaciones de discapacidad no declarada, lesiones temporales y otras circunstancias que inciden en las capacidades de las personas como, por ejemplo, el envejecimiento o tener que circular con un carrito de bebé.

Es relevante considerar, por ejemplo, que el colectivo de personas mayores de 65 años ya representa más del 17% de la población española, con un incremento previsto de hasta el 20% en 2020 y el 35,7% en 2050.

1.4.2. UNIVERSO DE PERSONAS EN ESPAÑA

En el Anexo II de esta obra se recogen los datos estadísticos “Tablas y datos basados en el informe del INE de 2008: Encuesta sobre Discapacidades, Autonomía personal y situaciones de Dependencia 2008”, con el objetivo de ofrecer una visión global de las situaciones personales, relacionadas con la discapacidad, existentes en la población española.

De los mismos se extrae que 3,85 millones de españoles (el 8,5% de la población) tienen algún tipo de discapacidad, de los que 2,3 millones son mujeres y 1,55 millones son hombres.



A continuación se recogen algunos gráficos con otros datos relevantes.

GRÁFICO DE ESTADO DE SALUD GENERAL DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD, 2008

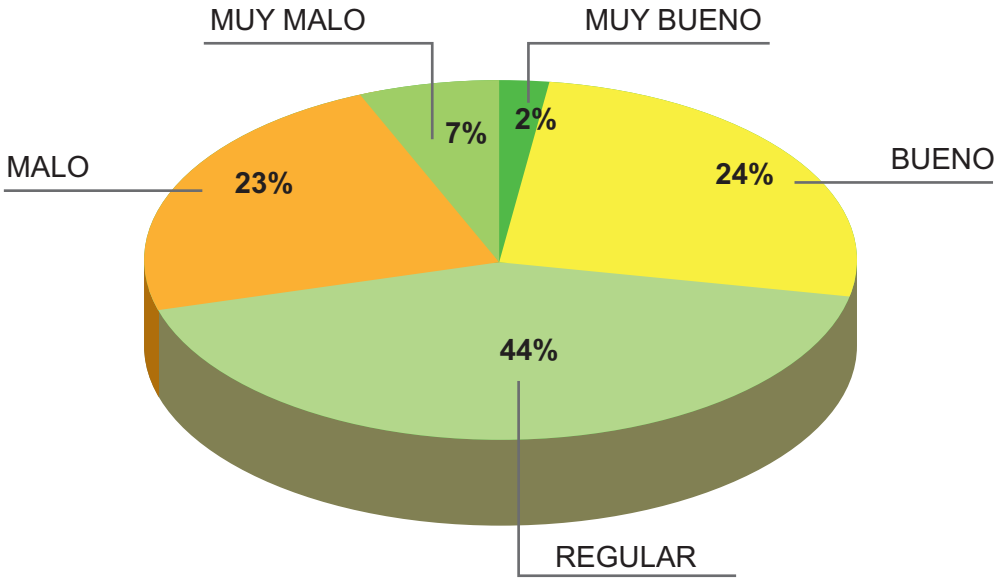
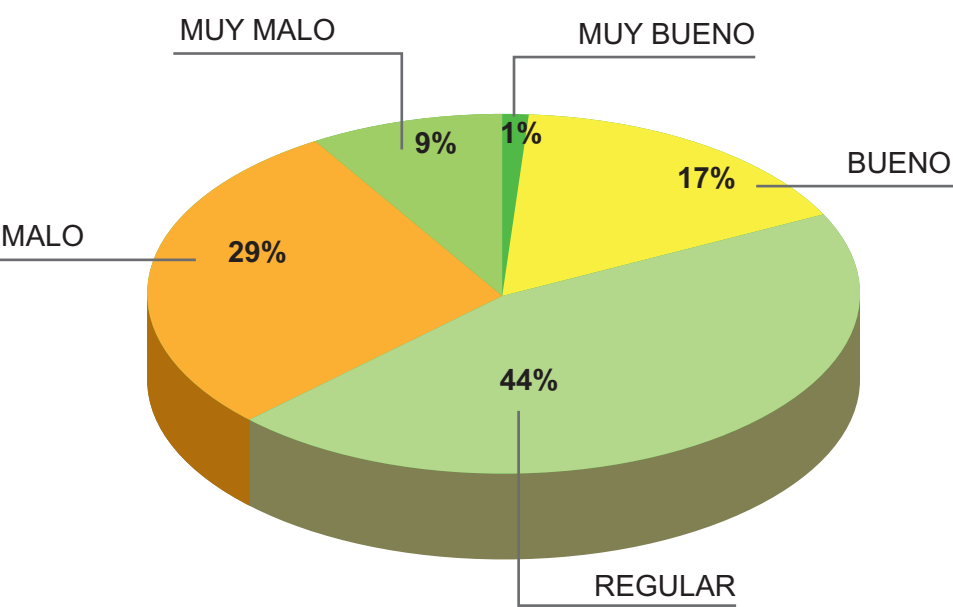
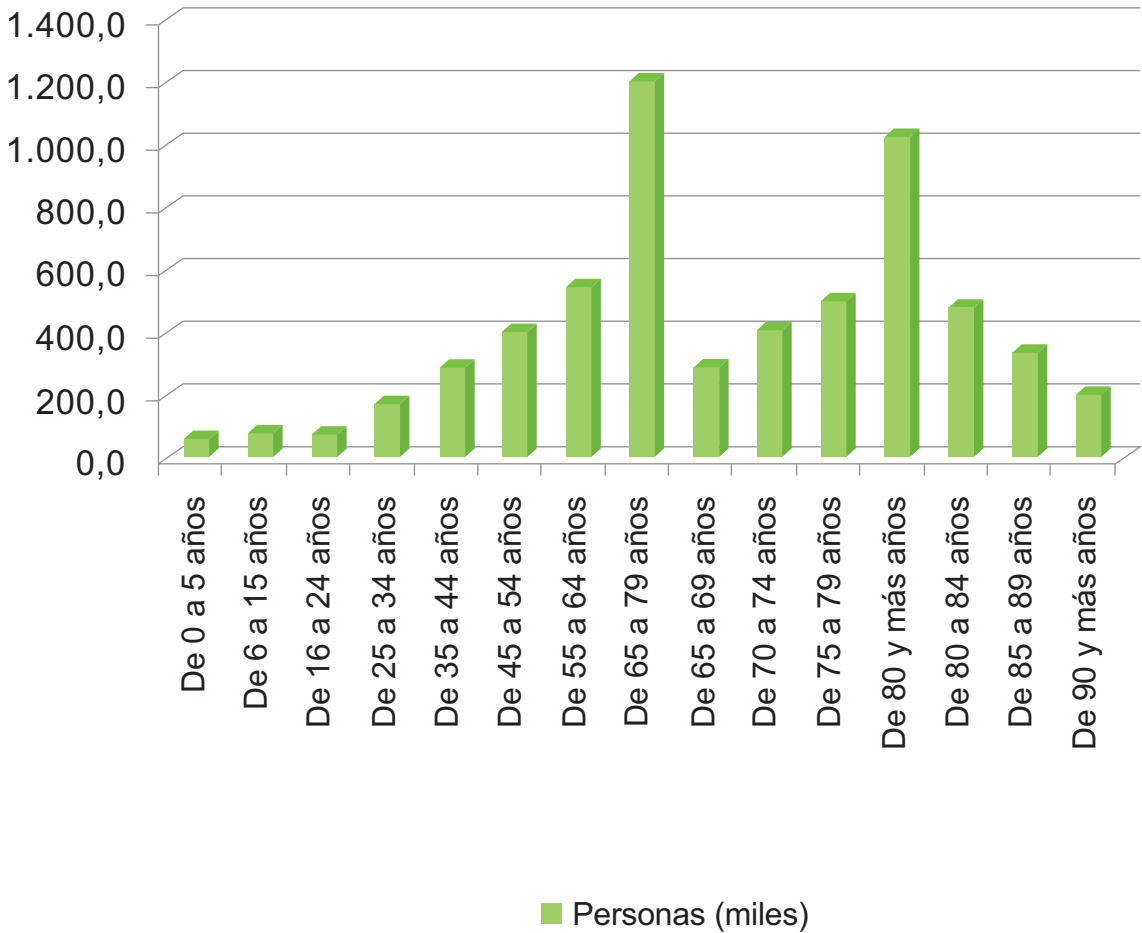


GRÁFICO DE ESTADO DE SALUD EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD, 2008



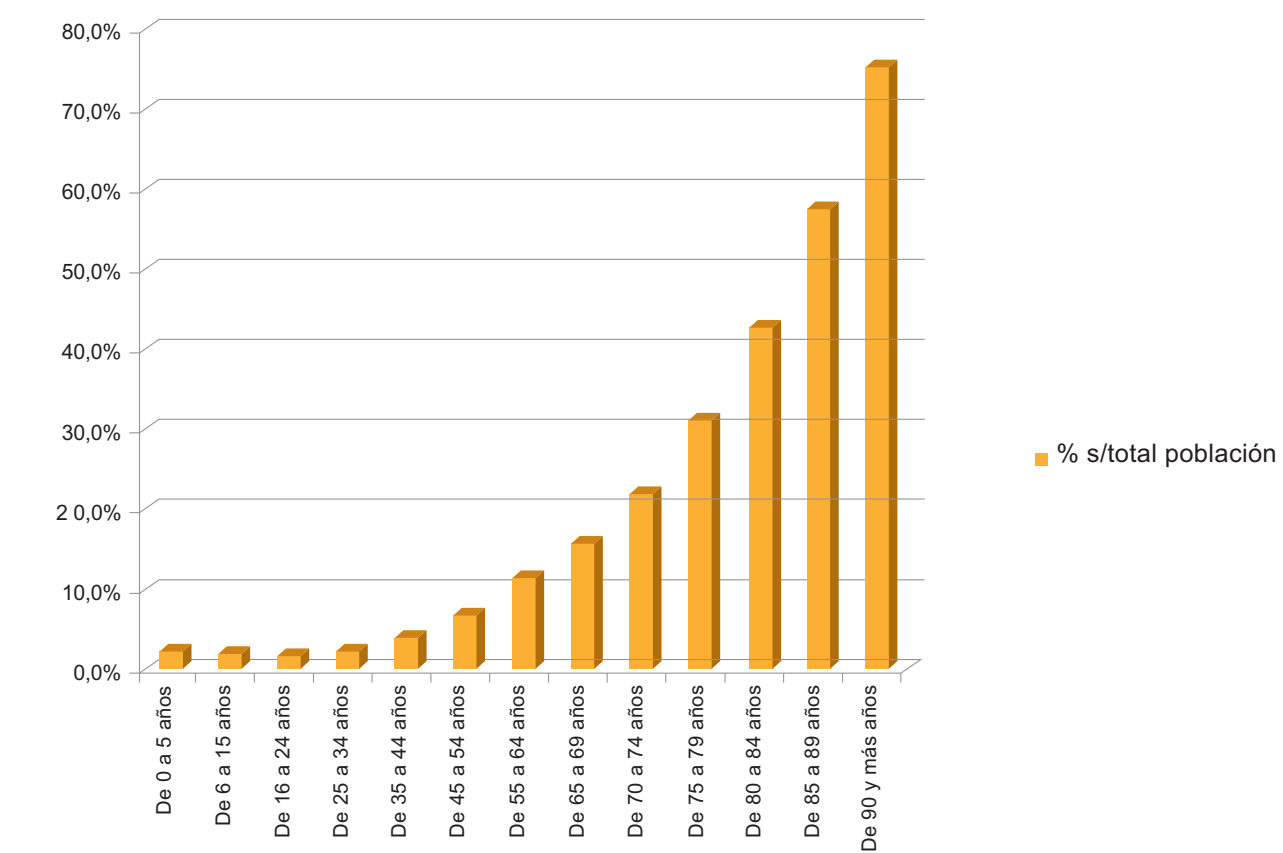
El número de personas con discapacidad aumenta paulatinamente con el envejecimiento de la población.

GRÁFICO DE PERSONAS CON ALGÚN TIPO DE DISCAPACIDAD POR TRAMOS DE EDAD



Hasta los 55 años se sitúa por debajo del 10% de la población total. A partir de los 70 años ya alcanza a más del 20% de las personas, superando el 50% a partir de los 85 años.

GRÁFICO DE %, SOBRE LA POBLACIÓN TOTAL, DE PERSONAS CON ALGÚN TIPO DE DISCAPACIDAD



1.5. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Y DISEÑO PARA TODOS

1.5.1. ACCESIBILIDAD Y EUROTAXI

Lograr la accesibilidad universal en entornos, productos y servicios es condición imprescindible para aspirar a alcanzar la igualdad real de derechos, independientemente de las capacidades de las personas.

Artículo 1 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948):
Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos.

Artículo 1 de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (2006):
El propósito de esta Convención es promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente.

Esto implica que las necesidades de todas las personas son de igual importancia, tal y como recoge, también, la legislación española.

Sin embargo, actualmente, no es que los derechos de las personas con discapacidad se nieguen formalmente. Es que los recursos disponibles, los diseños no basados en la diversidad humana o, en ocasiones, los prejuicios sociales, les impiden ejercer sus derechos de la misma forma que el resto de los ciudadanos; o, si finalmente lo hacen, es a costa de un sobreesfuerzo, es decir, no en condiciones de igualdad.

El objetivo no es únicamente, por tanto, que las personas puedan hacer uso del entorno y los servicios en términos absolutos, sino que puedan hacerlo en condiciones de igualdad, seguridad, dignidad y del modo más autónomo posible.

En este sentido es fundamental lograr un servicio de transporte accesible ya que el transporte es, para cualquier persona, uno de los pasaportes a una vida independiente.

Por ello, para analizar la accesibilidad del servicio de Eurotaxi, es necesario recoger la visión global que se tiene de este concepto, que debe ser entendido como accesibilidad universal, a través de su definición: “Condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.”⁴

⁴ Esta definición es la recogida en la Ley 51/2003, LIONDAU. Ver Terminología.



La condición de accesibilidad va referida, por tanto, al diseño de los entornos (edificios, espacios públicos, vehículos), productos (ergonomía, diseño industrial accesible) o servicios (telecomunicaciones, información, ocio, etc.); pero, para garantizar que el sistema funcione de forma efectiva y sea sostenible, debe dotarse, además, de una adecuada estructura de gestión y mantenimiento.

Al realizar el análisis de la accesibilidad del servicio del Eurotaxi no sólo debemos ceñirnos a los aspectos meramente técnicos del vehículo. Todos los elementos que, configurando el servicio, entran en relación con el cliente (como usuario del mismo) deben ser considerados para garantizar que no se rompe la cadena de accesibilidad y, por tanto, para garantizar la calidad⁵. Es necesario, por tanto, revisar la organización y prestación del servicio: atención al usuario, formas y cauces de solicitud del servicio, opciones de prestación del mismo, etc. La evaluación y líneas de propuesta en el ámbito del Eurotaxi no serían efectivas si se realizasen de forma aislada ya que se requiere una revisión sistemática de sus diversas conexiones y agentes.

1.5.2. DISEÑO PARA TODOS Y EUROTAXI

De cara a alcanzar los objetivos de accesibilidad se considera que deben aplicarse los criterios de diseño para todos. Es ésta la estrategia adecuada para centrarse en el usuario y ofrecer productos y servicios dirigidos a la variedad potencial de personas según sus capacidades, habilidades, requisitos, preferencias...

Existen diferentes definiciones de diseño para todos (o diseño universal, según el término utilizado en Estados Unidos). Reproducimos aquí una de ellas⁶:

“Actividad por la que se concibe o proyecta, desde el origen, y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible.”

⁵ Se ofrece más información sobre el concepto “cadena de accesibilidad” en el apartado 2.1.
⁶ Esta definición es la recogida en la Ley 51/2003, LIONDAU. Ver Terminología. donde se pueden consultar, además, otras definiciones del término.



Se trata, por tanto, de un esfuerzo consciente y sistemático de aplicar principios, métodos y herramientas de forma proactiva con el objeto de desarrollar entornos, productos y servicios que sean accesibles y utilizables por todos los ciudadanos, evitando la necesidad de adaptaciones posteriores o de diseños especializados.

Conceptualmente, bajo el prisma del diseño para todos, se apostaría por diseñar los vehículos (y sus servicios asociados) para que sirvieran como taxis universalmente accesibles.

En la realidad, en España, las previsiones normativas concretas (objetivo de que un porcentaje de los taxis, el 5%, sean accesibles en el año 2017 de acuerdo con el RD 1544/2007) y la situación de desarrollo del proyecto Eurotaxi parecen indicar que se camina, aunque lentamente, en esa dirección.

En otros países también se avanza en la misma dirección. Buena muestra es lo extraído de los “Principios rectores” del *International Transportation Forum* (Washington DC, 14 de enero 2010), en los que, para que los nuevos sistemas sean socialmente sostenibles a largo plazo, se propone tener en cuenta tres aspectos fundamentales:

- La concepción accesible de todo lo nuevo (diseño para todos).
- Todo aquello creado de forma accesible debe mantenerse para conservar sus condiciones.
- La adaptación, en la máxima medida, de lo antiguo o de lo realizado inicialmente con barreras.

Respecto al concepto de diseño para todos, el Centro para el Diseño Universal de la *North Columbia State University* (EEUU) define varios principios básicos. Aquí se destacan aquellos más estrechamente relacionados con el proyecto Eurotaxi:

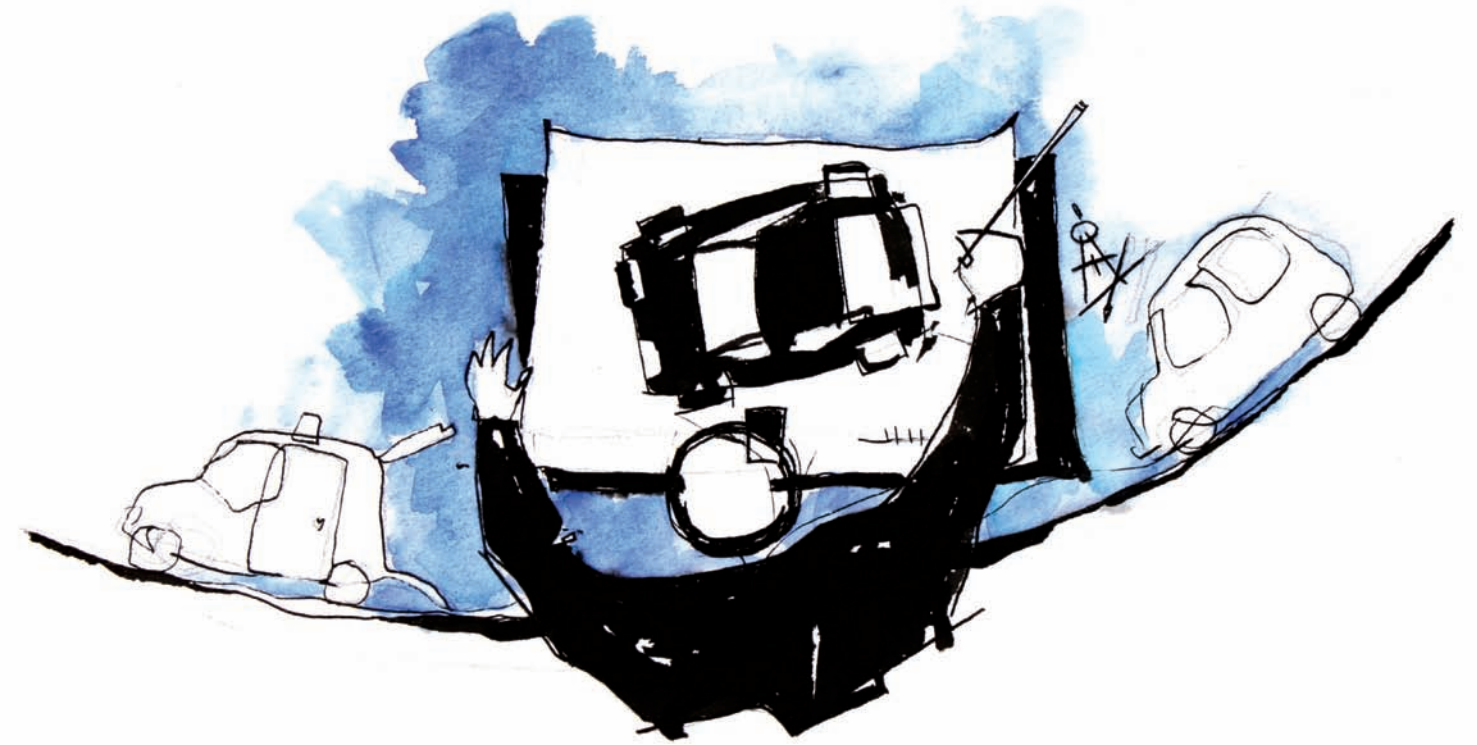
- Uso universal y flexibilidad de uso: el objeto diseñado será útil para cualquier grupo de usuarios y capaz de adaptarse a un amplio abanico de preferencias, capacidades y destrezas individuales.
- Información perceptible: el producto diseñado aportará la información necesaria de forma efectiva al usuario, con independencia de las condiciones ambientales y las capacidades o habilidades sensoriales y cognitivas del individuo.



- El tamaño y los espacios de aproximación, alcance, manipulación y uso del objeto diseñado serán los adecuados, con independencia del tamaño corporal del usuario, su postura o la funcionalidad de su movilidad.

La sostenibilidad de los productos así diseñados se conseguirá considerando, a su vez, el principio de que las aplicaciones sean atractivas y deseables para el conjunto de consumidores.

Por todo ello el proyecto del Eurotaxi fue concebido como un servicio que permitiera el acceso y uso de esta modalidad de transporte público a personas que, hasta entonces, no podían utilizarlo y, a la vez, sirviera para todos los ciudadanos.



NORMATIVA DE APLICACIÓN AL EUROTAXI Y ASPECTOS TÉCNICOS

2.1. DERECHO A LA MOVILIDAD Y EUROTAXI

Al ser las disposiciones legales vigentes de no discriminación aplicables al ámbito del transporte ya se establece, claramente, que es ilegal ofrecer un servicio inferior a los pasajeros con discapacidad que al resto de la población.

Actualmente la administración pública debe garantizar las mismas posibilidades de participación en las actividades sociales y económicas a todas las personas, cualesquiera que sean su edad y sus posibles capacidades. El transporte, hoy día, es básico para garantizar dicha participación. En el caso de las personas con discapacidad esta referencia se puede encontrar en la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de *igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad* (en lo sucesivo, LIONDAU).

Sin embargo, y a pesar de los progresos realizados 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.

En muchos casos, incluso contando con la existencia de autobuses o trenes accesibles, no se garantiza el derecho a la movilidad de todas las personas debido, principalmente, a vacíos y discontinuidades en la llamada “cadena de accesibilidad”.

Esta cadena incluye tanto el desplazamiento como el acceso y uso de un servicio de transporte. Hay que tener en cuenta que, para ello, se necesitará información, solicitar un servicio concreto y desplazarse entre un punto de origen y un destino. Todos estos procesos deben producirse de forma continua y sin rupturas; esto es, los sistemas de acceso y uso de la información, así como la realización del recorrido deberán ser accesibles de principio a fin para poder ser llevado a cabo con autonomía. Los elementos o “eslabones” fundamentales de las cadenas de accesibilidad se pueden resumir como siguen:

PLANIFICACIÓN DEL VIAJE:	
Información	
Reserva y pago	

CONEXIÓN USUARIO- VÍA PÚBLICA y	
USUARIO-INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	

ESTACIÓN/PARADA:	
Información del viaje y salidas	
Reserva y pago	
Desplazamientos dentro de la estación	
Uso de los servicios	
Transferencia al vehículo	
Servicio personal	

CONEXIÓN INFRAESTRUCTURA DE ACCESO AL TRANSPORTE	
CON ESPACIO PÚBLICO Y DESTINO:	
Conexiones entre medios de transporte	
Desplazamientos estación/destino	

ACCIONES POSTERIORES AL DESPLAZAMIENTO:	
Posibilidad de realizar sugerencias o quejas formales.	

ESQUEMA BASADO EN EL MODELO DE “CADENA DE VIAJE”, DEL *MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS*, HELSINKI, 2001.



Al incorporar el elemento dinámico a la accesibilidad introducimos nuevas dimensiones, como el tiempo o la compatibilidad de acciones. Es evidente que, cuando una persona viaja, deberá realizar acciones de comunicación implicando el uso de aparatos o interfaces específicos, a la par que traspasar fronteras entre la edificación y el espacio público, o entre éste y el transporte o entre diferentes medios de transporte. También resulta lógico que para decidir realizar un viaje hay que tener una expectativa de éxito: llegar al destino. Cualquier persona que dude seriamente de sus posibilidades de alcanzar el destino se retraerá y no emprenderá el viaje o buscará fórmulas alternativas para hacerlo. Cuando la duda viene motivada por el diseño de los entornos, productos y servicios se está produciendo discriminación para las personas con discapacidad.

Por este motivo la industria del taxi, como servicio personalizado y puerta a puerta es, y seguirá siendo, una parte esencial del servicio de transporte público accesible por facilitar la autonomía para desplazarse de una forma independiente.

2.2. LEGISLACIÓN REGULADORA DEL EUROTAXI

2.2.1. NORMATIVA Y REFERENCIAS A NIVEL INTERNACIONAL Y EUROPEO

Actualmente no existe ninguna normativa internacional que aporte criterios técnicos en relación con el transporte privado y el servicio de taxi para personas con discapacidad.

Sin embargo sí se encuentran referencias internacionales en diversos países del mundo que, aunque sin carácter normativo, aportan información para la creación y adaptación de la legislación. Por ejemplo:

- Foro Internacional de Transporte de EEUU (*International Transportation Forum and the World Bank, Innovation in Accessible Transport for All*)
- COMOTRED (*Conferences on Mobility and Transport for Elderly and Disabled People*). Se trata de conferencias sobre movilidad y transporte para personas con discapacidad y personas mayores. Esta iniciativa es reconocida como líder en el foro mundial para el intercambio de resultados en la investigación y la promoción de enfoques de la política sobre accesibilidad.

- TRANSED (*Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons*). Estas conferencias, que se celebran cada tres años, son eventos hito en el campo de transporte accesible y atraen a investigadores, responsables políticos, operadores de transporte, consumidores y especialistas de todo el mundo para compartir innovaciones y buenas prácticas. La undécima TRANSED se celebró en Montreal (Canadá), en 2007, y la duodécima ha tenido lugar en Hong Kong en junio de este mismo año, 2010, de la mano de *The Hong Kong Society for Rehabilitation* (HKSR).

Respecto al panorama europeo se puede decir que tampoco existe una directiva europea específica sobre el Eurotaxi. Esto sí ocurre, por ejemplo, en otros ámbitos del transporte como es el transporte aéreo. En este caso existe el ya citado Reglamento Europeo 1107/2006 -que establece las normas de protección y asistencia de personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo-.

Cabe señalar, sin embargo, interesantes estudios sobre la evolución y estado actual del transporte accesible en Europa. Dentro del proyecto *PT-Access* (*Public Transport Systems' Accessibility for People with Disabilities in Europe*) destacan los siguientes:

- State of the Accessibility of Public Transport Systems for People with Disabilities in Europe.
- State of the Art regarding Information and Data on accessible Public Transport.
- Report on good Practice Examples of accessible Public Transport.
- Correlation between Social Inclusion and Accessible Transport.

Estos estudios comenzaron en 2007 y tuvieron una duración de 2 años. En ellos se trata de forma conjunta a los diferentes modos de transporte, no estando centrados, por lo tanto, en el taxi. Se incluyen estudios singulares y comparativos de Austria, Bélgica, Chipre, República Checa, Alemania, Dinamarca, Estonia, España, Finlandia, Francia, Reino Unido, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Lituania, Luxemburgo, Letonia, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia, Eslovenia y Eslovaquia.

En el proyecto PT-Access, intervienen los siguientes organismos:

- Forschungsgesellschaft Mobilität - Austrian Mobility Research (FGM AMOR) -Austria-
- Independent Living Institute (ILI) -Suecia-

- Technische Universität Dresden (TU Dresden), Lehrstuhl für Verkehrsökologie -Alemania-
- JMP Consultants Limited (an independent Transport Planning and Engineering Consultancy) -Reino Unido-.

Dichos estudios son de acceso público y pueden consultarse íntegros en la web www.ptaccess.eu.

Otras referencias se tienen en las *ECMT (European Conference of Ministers of Transport; ahora denominadas Internacional Transport Forum)*. Estas conferencias y estudios son fruto de la organización establecida por el protocolo firmado en Bruselas el 17 de octubre de 1953. Está formada por los ministros de transporte y expertos en la materia de los 44 países europeos miembros: Albania, Armenia, Austria, Azerbaiján, Bielorrusia, Bélgica, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Croacia, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, República Federativa de Yugoslavia y Macedonia, Georgia, Alemania, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Italia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Moldavia, Montenegro, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Rumania, Rusia, Serbia, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza, Turquía, Ucrania y el Reino Unido. Además de estos países europeos están también asociados otros ocho países (Australia, Canadá, India, Japón, Corea, México, Nueva Zelanda y los Estados Unidos) y, participa un país más como observador (Marruecos).

Algunas de las conferencias relevantes para el objeto de este libro son:

- Economic Aspect of Taxi Accessibility (Paris, 2001)
- Regulation of the Taxi Industry (Paris, 2005 -informe de la mesa redonda nº 133-)
- Improving Transport Accessibility for All: Guide to Good Practice (Paris, 2006)
- Improving Access to Taxis (Paris, 2007).

Puede encontrarse mayor información sobre las ECMT en las web www.cemt.org o www.internationaltransportforum.org/

Por último, señalar las publicaciones del IRU (International Road Transport Union) relacionadas exclusivamente con el taxi. Esta organización, fundada en Ginebra en 1948,

defiende los intereses del transporte por carretera en diferentes países a través de su red de centros nacionales y de asociaciones miembros. Representa a los operadores de autobuses, autocares, taxis y camiones, a las grandes flotas y a los distintos propietarios-operadores. La IRU trabaja, además, en estrecha colaboración con la ECMT desde su creación, en el año 1953.

Destacan sus publicaciones:

- *Taxi Regulation in Europe. Final Report.*
Este estudio trata de aspectos clave para el sector del taxi como son: acceso a la profesión, acceso al mercado, el propio taxi o centros de expedición. Valora el impacto de las diferentes regulaciones sobre la calidad del servicio en 13 países. No se refiere de forma específica al taxi accesible. Se publicó el enero del 2004 y su autor es el Transport Economics Institute (TOI).
- *Summary Document. Improving Access to Taxi.*
Este estudio de 2007 enlaza con un estudio anterior realizado por el IRU-ECMT en 2001 sobre los aspectos económicos asociados al taxi accesible. Trata de un análisis de la situación del sector del taxi accesible con la intención de poder proponer mejoras en su servicio a través de entrevistas con diferentes agentes del sector. Algunas de las conclusiones de este estudio son las siguientes:
 - es necesario aumentar el número de taxis accesibles disponibles,
 - se deben mejorar las infraestructuras destinadas a este servicio, creándose paradas adecuadas en las que poder realizar de forma cómoda y segura el ascenso y descenso al vehículo,
 - es fundamental la formación de los taxistas en lo referente a trato y pautas de comunicación adecuadas a los diversos perfiles de personas que hacen uso de sus servicios,
 - para una mejora del servicio juegan un papel fundamental las autoridades, aunque, por supuesto, actuando de forma coordinada con empresas transformadoras de los vehículos y operadores de taxi.

Se puede obtener más información sobre estas y otras publicaciones en la web www.iru.org.



2.2.2. NORMATIVA Y REFERENCIAS A NIVEL ESTATAL

Si se realiza un recorrido cronológico de la legislación se debe comenzar por citar la Constitución Española de 1978. La fundamentación legal de los derechos a un servicio de taxi accesible se encuentra ya implícita en varios artículos de la misma (como se detallará en el siguiente apartado).

Posteriormente, en la LISMI (Ley 13/1982 de 7 de abril, Ley de Integración Social de los Minusválidos), se incorporan las primeras referencias a la obligación de hacer accesibles los transportes. Es además, a partir de ella, cuando se desarrollaron las leyes y reglamentos de accesibilidad de las comunidades autónomas.

Y la referencia actual es la ya nombrada LIONDAU, aprobada en 2003, y sus desarrollos posteriores, como el RD 1544/2007 en lo concerniente a transporte para personas con discapacidad.

TABLA RESUMEN DE LA NORMATIVA DE APLICACIÓN AL EUROTAXI A NIVEL ESTATAL

Normativa de aplicación Estatal	Parámetros en normativa Estatal	
	Reserva	Características del vehículo
RD 1544/2007 de 23 de noviembre	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 con fecha límite 2017.	Requisitos recogidos en la Norma UNE 26.494 y sus posteriores modificaciones, para vehículos de capacidad hasta nueve plazas incluido conductor.

2.2.2.1. CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA DE 1978

La fundamentación legal de los derechos a un taxi accesible se encuentra ya implícita en los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución Española de 1979. Estos artículos deben impregnar en cuanto les concierna a toda la correspondiente normativa de desarrollo.

2.2.2.2. LIONDAU

Tomando la LISMI de 1982 como punto de partida se aprueba, el 2 de diciembre de 2003, la LIONDAU (o Ley 51/2003, ya citada con anterioridad). En ella se estableció el marco de referencia para avanzar en la adopción e implantación de las medidas para garantizar y hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad conforme a los antes referidos artículos de la Constitución Española.

La LIONDAU dispone en su artículo 10 que el Gobierno *“regulará unas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación que garanticen unos mismos niveles de igualdad de oportunidades a todos los ciudadanos con discapacidad”*.

En su disposición final primera le autoriza para dictar, a propuesta conjunta del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y de los Ministerios competentes en la materia, y junto con las consultas previas que en ella se recogen, las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de la ley.

El alcance de unas condiciones básicas se enmarcaría en las previsiones de los artículos de la Constitución citados, que consagran los principios de libertad, igualdad y participación, así como de atención a las personas con discapacidad, garantizando unos niveles mínimos extensibles a todo el Estado.

Su no consideración presupondría desequilibrios que generarían discriminaciones y desventajas a las personas con discapacidad.

2.2.2.3. RD 1544/2007

Como desarrollo de la LIONDAU, y al amparo de las competencias que el artículo 149.1.1ª, 20ª, 21ª y 24ª de la Constitución atribuye al Estado, se dicta el RD 1544/2007.

En su artículo 8 se regulan los aspectos básicos que conciernen a los taxis adaptados. En él queda establecida la siguiente obligatoriedad: *“los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados” (Anexo VII del mismo)*.



Al respecto el RD contiene, también, una medida previsor para el caso de que no se cubra el referido porcentaje: *“pero si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su auto-taxi sea accesible”*.

Se establece que la implantación se realizará de forma paulatina con un plazo de “diez años tras la entrada en vigor de este RD”, fecha que se corresponde con el 5 de diciembre del año 2017. También se expone expresamente que lo establecido en el RD se *“planificará por los ayuntamientos antes del año de la entrada en vigor”* del mismo; es decir, antes del 4 de diciembre de 2008.

El desarrollo de lo establecido en el RD queda encomendado a los Ministerios de Fomento y de Trabajo y Asuntos Sociales que *“dictarán, en el ámbito de sus respectivas competencias, las disposiciones oportunas”* para su desarrollo y aplicación. También se señala que *“ambos ministerios dispondrán la constitución de una Comisión, con representación del Consejo Nacional de la Discapacidad, para el seguimiento y control del cumplimiento de lo dispuesto”*.

En lo referente al régimen sancionador el RD remite a *“lo dispuesto en la legislación de infracciones y sanciones en materia de accesibilidad universal y no discriminación”*.

2.2.2.4. LA LEY ÓMNIBUS

Con fecha 27 de diciembre de 2009 entró en vigor la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de *modificación diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio*, conocida como Ley Ómnibus.

Es de aplicación expresa al Eurotaxi:

- De forma general, el Título IV, *Servicios de transporte y comunicaciones*.
- De forma particular, el Artículo 21, *Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT)*.

En el Preámbulo de la propia Ley se expone que “El Título IV –‘Servicios de transporte y comunicaciones’– elimina la intervención administrativa en materia de precios en el

sector de los transportes, (...), así como para el acceso y ejercicio de las actividades de arrendamiento de vehículos, que se declara libre.”

La aplicación del Artículo 21 de la Ley Ómnibus, modifica ciertos artículos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, LOTT, afectando al establecimiento de tarifas, prestación de servicios y el arrendamiento de servicios de conductores, que no afectan al servicio del Eurotaxi.

Los profesionales del taxi manifiestan, en el estudio realizado, su preocupación por las consecuencias de la aplicación de esta Ley, al considerar que dicha liberalización supone una amenaza y competencia para el servicio que prestan en general, sin nombrar que esto afecte específicamente al del taxi accesible.

2.2.2.5. PROPUESTA DE ORDENANZA MUNICIPAL SOBRE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

El CERMI (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad) ha elaborado el documento titulado: *“Propuesta de modelo de ordenanza municipal sobre accesibilidad universal de los espacios públicos urbanizados y edificaciones, modos de transporte y tecnologías, productos y servicios de información y comunicación”*.

La finalidad de la misma es ofrecer a los ayuntamientos un modelo para la elaboración de ordenanzas municipales que contemplen la accesibilidad en los distintos ámbitos de su competencia, entre ellos, el transporte.

Lo propuesto en los puntos 6 y 8 del Anexo III se reproduce aquí textualmente por su especial relevancia e interés para el Eurotaxi:

6. TAXI ADAPTADO / ordenanza municipal CERMI

6.1. Se promoverá que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados.



6.2. Los taxis o vehículos de servicio público adaptados darán servicio preferente a las personas con movilidad reducida, aunque en ningún caso tendrán este uso exclusivo, pudiendo ser utilizados por todo tipo de viajeros.

6.3. Los conductores de los taxis o vehículos de servicio público adaptados 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 movilidad reducida.

6.4. Paradas de taxi. Las paradas de taxi estarán unidas con el entorno urbano a través de itinerarios accesibles.

6.5. Taxis adaptados. 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.

6.6. 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; llevara 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.

6.7. Los taxis adaptados dispondrán en su interior de un sistema de inducción magnética para usuarios de prótesis auditivas. Asimismo, las empresas de Radio Taxi que tengan a disposición flota de taxis adaptados tienen que ofrecer a los clientes un número de atención telefónica accesible.



6.8. Con independencia de lo establecido en esta Ordenanza municipal, los taxis o vehículos de servicio público adaptado deberán cumplir con los requisitos establecidos en el 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.

6.9. Los servicios de taxi dispondrán de un sistema alternativo al teléfono para que las personas sordas o con discapacidad auditiva puedan solicitar el servicio mediante texto.

8. MEDIDAS COMPLEMENTARIAS / ordenanza municipal CERMI

8.1. Perros-guía y de asistencia. En todos los vehículos de los servicios de transporte público serán aceptados los perros-guía y de asistencia debidamente identificados. Viajaran junto a su dueño. Igualmente se permitirá su entrada y estancia en los edificios y dependencias de uso público de aquellos servicios.

8.2. Dispositivos de alarma en los vehículos. Los dispositivos de alarma de uso público en situaciones de emergencia, serán accesibles en todo vehículo y, en la medida de lo posible, a las personas con cualquier discapacidad. La señal de alarma debe ser visual y auditiva (simultánea). El personal deberá tener conocimiento básico en Lengua de Signos Española.

En el borrador de propuesta podemos destacar la pretensión de ampliar la proyección del taxi adaptado a otros colectivos de personas con discapacidad más allá del inicial clásico colectivo de personas con movilidad reducida.

En concreto el borrador apunta al colectivo de personas con discapacidad auditiva. Para este colectivo se postula la existencia de un bucle de inducción magnética en el interior del vehículo, la posibilidad de solicitar el servicio a las correspondientes emisoras de radiotaxi mediante texto y disponibilidad de atención telefónica accesible, la existencia de alarma simultáneamente visual y auditiva y un conocimiento básico de lengua de signos por parte del personal.



En cuanto a las personas con discapacidad visual se demanda, con carácter general, el cumplimiento de la legislación relativa a la plena aceptación de los perros guía en todos los vehículos de transporte de los servicios públicos.

En todo caso se postula reserva para un STE (Servicio de Transporte Especial) -recogido así en la propuesta de ordenanza municipal CERMI- con competencia para transportar a los ciudadanos con más severa discapacidad de cualquier tipo que, por ello, no puedan o no quieran utilizar los servicios de transporte ordinario, aunque sean accesibles.

Como aspectos complementarios se incide en aquellos que, más allá de las propias características del vehículo y de las funciones de transporte que le son propias, atañen a la formación o perfil de los profesionales que atienden el servicio y elementos auxiliares del vehículo (como el bucle de inducción, la alarma, etc.).

2.2.3. NORMATIVA AUTONÓMICA

El Eurotaxi se encuentra catalogado y definido, conforme al Reglamento General de Vehículos, como *auto taxi – auto turismo*.

Se incorpora en dicho reglamento el apartado D) del Anexo II «Definiciones y categorías de los vehículos», con el siguiente contenido:

“D. Servicio al que se destinan los vehículos.

A efectos del servicio al que se destinan los vehículos, que se anota en el permiso de circulación, los vehículos se clasifican con un código alfanumérico de tres caracteres, indicativo de dicho servicio, del siguiente modo:

Carácter primero, constituido por una letra:

A. Servicio público: El vehículo se adscribe a una actividad para cuyo ejercicio su titular necesita de autorización de la Administración.”



Un Eurotaxi precisa, para circular, de la correspondiente licencia municipal de taxis y debe cumplir con el Reglamento regulador del servicio de Auto-taxis y Auto-turismos, regulado en cada comunidad autónoma.

El Eurotaxi, por tanto, además de cumplir con la regulación específica, es un taxi igualmente y ha de cumplir todas las normativas vigentes aplicables a estos vehículos.

En el RD 1544/2007, Disposición final 3ª, se establece que: “dado el carácter de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación que tienen los contenidos, (...) 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”.

Por ahora, sin embargo, las normativas autonómicas se encuentran aún en proceso de adaptación al RD 1544/2007 y su aportación es bastante limitada.

Se recoge en el Anexo III un cuadro resumen de las normativas de aplicación al Eurotaxi en las diferentes comunidades.

En el apartado de Normativa de aplicación se incluyen también aquellas Leyes y Decretos relacionados con la accesibilidad al medio físico ya que, si bien no son específicos de transporte y Eurotaxi, son fundamentales en la citada cadena de accesibilidad. Existen, a su vez, leyes de ámbito autonómico que regulan el derecho de acceso de los perros guía (y, en algunas comunidades autónomas, de los perros de asistencia) en espacios de uso, incluyendo el transporte en los taxis.

2.2.4. NORMATIVA MUNICIPAL

2.2.4.1. INCIDENCIA DEL RD 1544/2007

De igual forma que ocurre con las comunidades autónomas, el propio RD 1544/2007, cuyo extracto se ha reproducido anteriormente, especifica que las administraciones locales podrán establecer condiciones de accesibilidad adicionales para favorecerla.



En este sentido tiene gran importancia la normativa que se establece a nivel municipal a través de ordenanzas debido a que es, en cada ayuntamiento, donde se plasman los convenios con los taxistas. Es la administración local, en última instancia, la responsable del servicio de taxi en su localidad. Lógicamente, si no se cumple con los parámetros establecidos por la administración local correspondiente, no es posible obtener la homologación para el Servicio Público en dicho municipio.

Existen, además, subvenciones y ayudas especiales que benefician al Eurotaxi cuya tramitación, regulación y adjudicación es competencia de los ayuntamientos. Una muestra es el sistema de ayuda conocido como “bono taxi”. En Andalucía, por ejemplo, algunos de los grandes municipios que contemplan esta ayuda son Granada, Sevilla, Málaga y Jerez.

Para acceder a la ayuda de bono taxi el usuario debe cumplir unos requisitos previos de ingresos, movilidad, etc. Una vez concedidos, para el uso de esta ayuda, los bonos deben ser entregados por el cliente como forma de pago al taxista, el cuál, posteriormente, los canjeará por dinero en una oficina de la administración designada. El bono se puede utilizar con todos los taxis, sean o no Eurotaxis.

2.2.4.2. INCIDENCIA DE LA LEY ÓMNIBUS

Por otro lado, la Ley 25/2009 -Ley Ómnibus- establece en el punto dos de su artículo 1, de Modificación de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL), que el Artículo 84 de la LRBRL quedaría redactado en estos términos:

“1. Las Entidades locales podrán intervenir la actividad de los ciudadanos a través de los siguientes medios:

(...)

d) Sometimiento a control posterior al inicio de la actividad, a efectos de verificar el cumplimiento de la normativa reguladora de la misma.”

Lo que antecede implica que las entidades locales podrán y deberán intervenir y condicionar las licencias otorgadas y las condiciones de prestación del servicio para la obtención de aquellas al cumplimiento de determinados requisitos relativos a la accesibilidad, ya que debe garantizarse la igualdad de oportunidades, no discriminación y



accesibilidad universal de las personas con discapacidad en cuanto la regulación de la prestación del servicio de taxi en los correspondientes municipios.

2.2.4.3. INCIDENCIA DE LA PROPUESTA DE ORDENANZA MUNICIPAL DEL CERMI

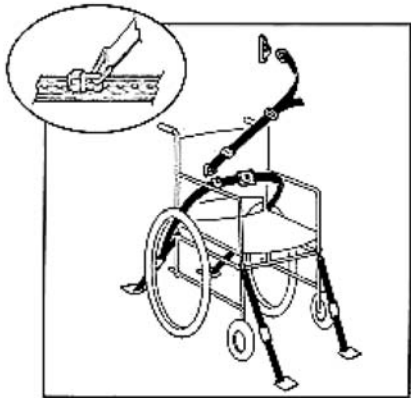
La Ordenanza Municipal CERMI es una referencia para proporcionar a los municipios una base común para desarrollar sus propias ordenanzas. Al no tener carácter obligatorio no se han seguido de una forma homogénea sus recomendaciones en los diferentes ayuntamientos.

2.3. ASPECTOS TÉCNICOS

2.3.1. LAS TRANSFORMACIONES BÁSICAS: EVOLUCIÓN

Los principales transformadores en España, en cuanto a su trabajo con el Eurotaxi, son: Caradap, Grupo Élite y Rehatrans.

Citroën, Fiat y Volkswagen trabajan con los tres transformadores.



Los modelos han evolucionado al mejorar las transformaciones (por ejemplo, el corte del eje trasero) y los aspectos de seguridad (cinturón -de ser uno normal a uno especial, es decir, retráctil-). También destaca que, visualmente, las adaptaciones pasan ahora más desapercibidas para cumplir con el objetivo de taxi para todos, no diferenciado estéticamente.



Las modificaciones de puerta lateral no han prosperado debido a que resulta más peligroso para el usuario. El motivo es que requieren un mayor número de maniobras para acceder al vehículo y, por tanto, mayor peligro de atropello.

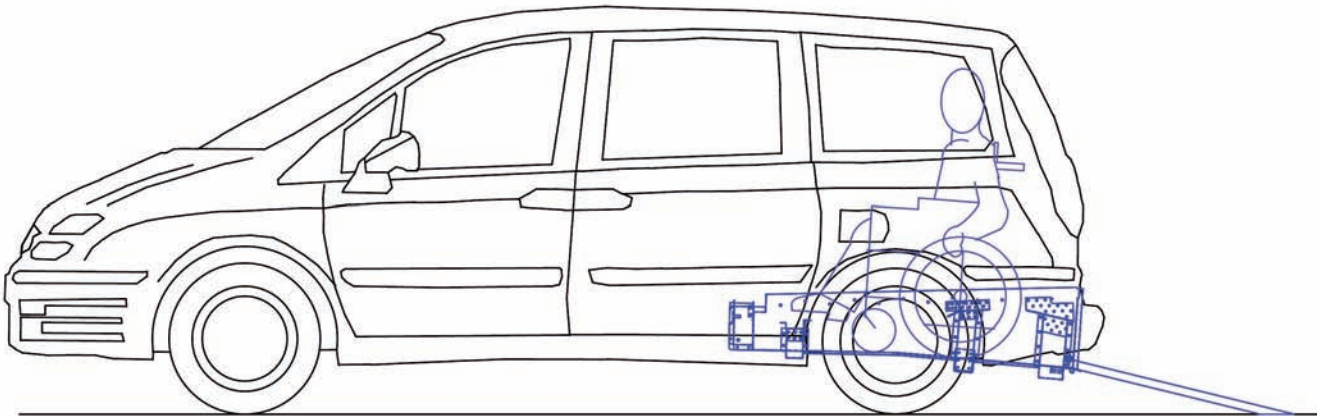
Se transforman las características de los vehículos, en ocasiones, en aspectos muy relevantes que implican un gran trabajo de innovación técnica (ejes). El trabajo en innovación que la industria transformadora está realizando es clave para poder aplicar los avances a otros vehículos y mejorar los sistemas de seguridad.

El sector del Eurotaxi comercializa los vehículos desde tres vías: transformadores, concesionarios (que pueden remitir a un transformador) y otros comercializadores.

Los concesionarios llegan a presupuestar vehículos adaptados (con transformación). La gestión/pago de la compra de un vehículo y la transformación a realizar en él puede ser unificada o por separado.

A continuación indicamos algunos ejemplos de adaptaciones realizadas en los vehículos para transformarlos en accesibles:

■ **Rebajes de piso.** Se cumplen todos los requerimientos de la UNE 26494.



■ **Sistemas de retención.** Se utilizan los más avanzados sistemas de retención del ocupante en silla de ruedas, ensayados según Normativas Europeas y nuestra UNE 26494.



■ Se realizan **modificaciones de eje** (como en el siguiente ejemplo).



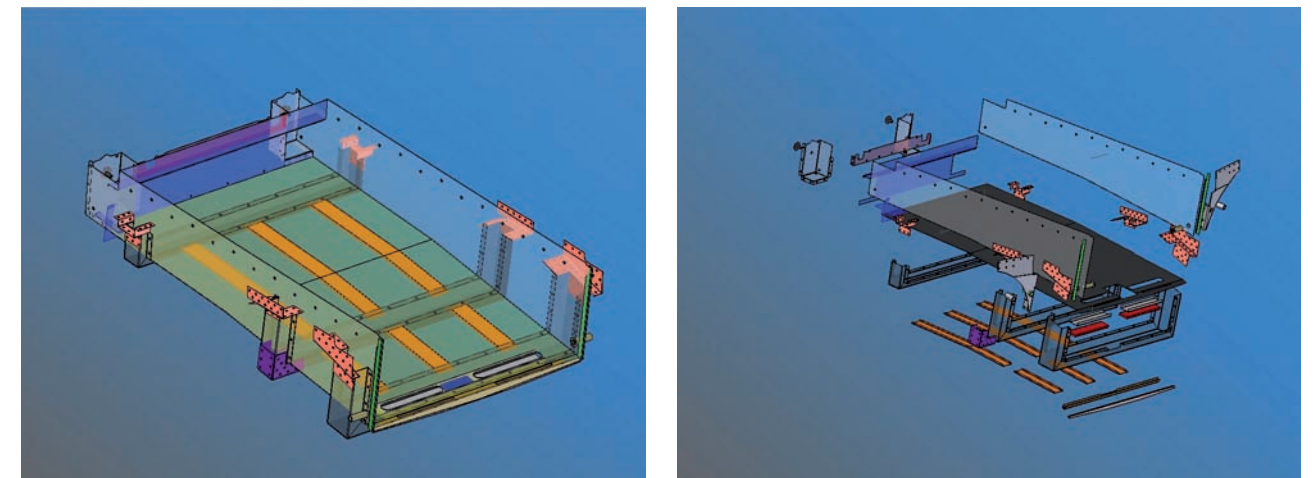
■ **Instalación de rampas de acceso.** Cuando el portón trasero pasa a ser lugar de acceso para una persona que utiliza silla de ruedas, dicho portón pierde su calificación de portón para pasar a ser puerta de acceso. Esto es importante desde el punto de vista de que ha de mantener, en tal caso, todas las características de puerta de emergencia para una hipotética evacuación en caso de accidente, sobre todo, en transporte público. Y por ello no puede tener ningún elemento que la obstaculice en ese caso. El sistema de dos rampas individuales abatibles lateralmente cumple perfectamente con tal requisito, teniendo la ventaja añadida de que, si se necesita utilizar la zona cajeadada para bultos o equipajes, éstos se pueden colocar simplemente abriendo el portón, sin necesidad de bajar ninguna rampa.



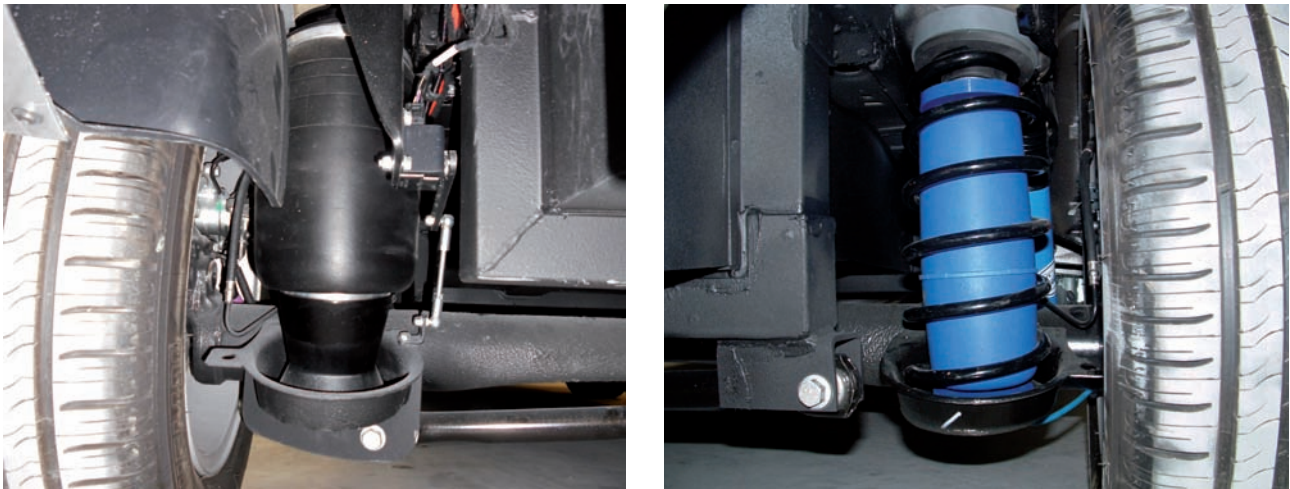
■ **Reposacabezas universal** para silla de ruedas y cutter para cortar anclajes en caso de evacuación de emergencia.



■ **Cajeadado monocasco.** Requiere realizar importantes transformaciones que imitan la estructura original del vehículo:



■ **Adaptación de asistencias o suspensiones neumáticas.** Es clave para asegurar el adecuado nivel de confort de los pasajeros.



La industria transformadora continúa innovando en los procesos de adaptación de los vehículos de acuerdo a las demandas de los usuarios aun cuando el avance en estos años ha sido muy importante.

Según la opinión de los responsables de las empresas transformadoras que han sido entrevistados, es importante apoyar esta industria transformadora de vehículos ya que sus procesos y resultados pueden ser exportados a otros mercados. Además, esta industria, mantiene constantes inversiones en I+D+i cuya repercusión es perceptible por los usuarios:

- Ayudan al sector de automoción facilitando una venta especializada en estos tiempos de crisis sectorial.
- Estimulan al sector de automoción en una especialización (transformación, personalización, tuning...) cuya demanda se ha ido incrementando en estos años.

Los costes de transformación de un vehículo son altos debido, tanto a las soluciones técnicas y equipos que se han de instalar, como al número de horas que requiere dicha instalación.

Por otra parte, al no existir un modelo estándar único de taxi (como ha ocurrido en otros países), las adaptaciones deben hacerse a medida de cada modelo de vehículo que, se considera, puede servir para prestar este servicio. Esto necesariamente encarece el precio final.

Tomando como referencia los precios de transformación de la empresa Caradap nos encontramos con un intervalo de precio, dependiendo del modelo, que va de los 7.708 euros de la transformación de una Citroën Berlingo, a los 12.470 euros de una Renault Space. Se puede decir, por tanto, que los precios medios de transformación más habituales rondan, aproximadamente, los 10.000 euros (según la media del análisis del coste en el periodo 2006-2010).

De las opiniones expresadas en las entrevistas se desprende que sería de gran utilidad disponer de datos globales sobre los costes que las transformaciones en vehículos suponen a nivel nacional. El motivo es que, como ya se ha indicado, la inversión en transformación de vehículos es muy importante y esta inversión está subvencionada.

2.3.2. LA CERTIFICACIÓN DE CALIDAD UNE ISO 9001-2000

La Norma ISO 9001 especifica los requisitos que debe cumplir un buen sistema de gestión de la calidad. Estos requisitos pueden utilizarse para su aplicación interna por las organizaciones, para certificación o con fines contractuales.

Normalmente las marcas automovilísticas están certificadas, por lo que ya existe una garantía de procedimientos a seguir. Sin embargo, se ha detectado durante la realización del estudio, que no todas las empresas transformadoras existentes en el mercado español están certificadas. Se puede considerar, por tanto, que las empresas transformadoras que cuenten con la certificación conforme a la norma UNE-EN-ISO 9001-2008 ofrecerán una mayor garantía en la calidad de sus productos y servicios.

2.3.3. NORMA UNE 26.494/2004 y RD 1544/2007

En la actualidad los parámetros técnicos aplicables al taxi, como se ha comentado, quedan recogidos en el RD 1544/2007. En este decreto está incorporada la obligación de cumplir con la norma UNE 26494, Vehículos de carretera. *Vehículos para el transporte de personas con movilidad reducida. Capacidad igual o menor a nueve plazas, incluido el conductor.*

Así en el Anexo VII del RD se establece que: *“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”.*

Como “medidas imprescindibles” para el vehículo considerado como taxi accesible (extractos del RD 1544/2007 y UNE 26.494) se señalan las siguientes:

El vehículo para ser considerado taxi accesible *“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”.

“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” (en referencia a la UNE 26.494).

En cuanto al objetivo de que las personas que utilizan silla de ruedas puedan hacer uso del taxi “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”, contemplándose que, para conseguirlo “el vehículo dispondrá de los medios homologados y/o la transformación o reforma de importancia necesarios”.

Con relación al uso del taxi por personas con diferentes discapacidades, se señalan los siguientes requerimientos normativos:

- Obligación de que *“El material auxiliar o las ayudas técnicas propiedad de las personas con discapacidad se almacenarán en lugar adecuado y de forma estable y segura”.*
- La necesidad de contar con una información, al menos básica, accesible y en diferentes formatos (Braille, caracteres ampliados, lectura fácil,...), sobre la accesibilidad de la infraestructura de dicho servicio de transporte. Por ejemplo: *“los taxis adaptados deberán llevar las tarifas escritas en sistema Braille”.* RD 1544/2007, Anexo VII.
- *“En todos los vehículos de los servicios de transporte público serán aceptados los perros-guía y de asistencia debidamente identificados. Viajarán junto a su dueño”.* RD 1544/2007, Anexo III, Apartado 3.

La regulación que atañe a los Eurotaxis se hace extensiva a las paradas de taxi en el entorno urbano, requiriéndose que éstas estén conectadas al mismo *“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”.*

Es relevante señalar que, en aras del principio de normalización, se excluyen de la consideración de taxis adaptados los vehículos tipo furgoneta o todo-terreno: *“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”.*

Todo lo anterior sin perjuicio de lo establecido en la Disposición final segunda del RD 1544/2007, que dispone que, cada cuatro años, las medidas que se contienen en sus anexos serán sometidas a revisión *“con el fin de procurar su actualización permanente para acomodarse a los avances producidos en el ámbito de la accesibilidad. Dicha actualización se llevará a cabo mediante orden conjunta de los titulares de los Ministerios de Fomento y de Trabajo y Asuntos Sociales, oído el Consejo Nacional de la Discapacidad”.*



2.3.4. HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS EUROTAXI

A la hora de realizar una transformación en un vehículo para que éste sea utilizado como Eurotaxi, deben tenerse en cuenta dos aspectos:

- No todos los modelos de vehículos son aptos para transformarse en Eurotaxi.
- Para garantizar que el vehículo transformado para ser empleado como Eurotaxi es seguro, éste debe superar la homologación tras las transformaciones realizadas.

Actualmente para homologar un vehículo adaptado o transformado se requiere que el fabricante aporte certificados de autorización para la adaptación y que la empresa transformadora o adaptadora aporte certificados de los productos utilizados, certificados de instalación, estudios de seguridad y homologación ante una sede de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), regladas por el Ministerio de Industria. Serán éstas quienes, en última instancia, homologuen las transformaciones o modificaciones realizadas.

Una vez homologado el vehículo por las ITVs el modelo se traslada al CEAPAT para que se verifique y homologue el mismo para el transporte de personas con discapacidad para el servicio de Eurotaxi. La obligación legal de realización de este último paso no está recogida, aunque es condición para recibir las subvenciones que se otorgan a través del convenio con la Fundación ONCE y el IMSERSO, convenio que, como se comentará más adelante, fue y continúa siendo clave para el proyecto Eurotaxi.

2.3.5. EL PAPEL DEL CEAPAT EN RELACIÓN AL EUROTAXI

La información recogida a continuación es extracto de la entrevista realizada al responsable del Área de Desarrollo Tecnológico, del CEAPAT.

Desde 1990, y de forma sucesiva hasta 2010, el IMSERSO y la Fundación ONCE vienen desarrollando y firmando un Convenio de colaboración mediante el cual se trata de impulsar e incentivar, mediante subvenciones, a los vehículos taxis accesibles en nuestro país.

El IMSERSO no tiene competencia en materia de transporte pero, sin embargo, para el caso del Eurotaxi, el citado convenio se realiza entre la Fundación ONCE, el IMSERSO y las corporaciones locales.

El CEAPAT, dependiente del IMSERSO, es el encargado, dentro del convenio, de elaborar los criterios técnicos que han de cumplir los Eurotaxis, así como de comprobar, en caso de duda, que estos vehículos cumplen con los mencionados pliegos de condiciones técnicas. En definitiva su cometido es regular las condiciones que han de cumplir los vehículos para acogerse al mencionado convenio IMSERSO-Fundación ONCE.

Los pliegos de condiciones técnicas han ido completándose a lo largo del tiempo, mejorándose y haciéndose más exigentes. El objetivo es adecuar estos pliegos a los últimos desarrollos tecnológicos y a la mejora progresiva del campo normativo español, fundamentalmente con la publicación de la norma española UNE 26494, ya mencionada, sobre accesibilidad de las personas con discapacidad a los vehículos de carretera, calificados en ella como M1.

Cualquier vehículo M1, independiente del fabricante y modelo, puede ser considerado apto para acogerse al convenio si, tras las transformaciones correspondientes, supera las dos condiciones fundamentales:

- a) Cumplir con los criterios técnicos del CEAPAT que cada año figuran en el convenio del taxi accesible. Estos, fundamentalmente, están basados en la Norma UNE 26494, actualmente en revisión, aunque se incluyen también criterios propios del CEAPAT.
- b) No tratarse de vehículos de nueve plazas incluido el conductor, ni de vehículos conocidos como todo-terreno, al contradecir, como se recoge anteriormente, el principio de normalización.

El CEAPAT analiza y extiende el certificado de homologación, o de aptitud, donde se especifica el fabricante y modelo del vehículo, y también el nombre de la empresa que ha realizado la transformación.



Para el resto de vehículos del mismo fabricante y modelo que ya están en posesión del certificado de aptitud, y que han demostrado, por tanto, su capacidad para hacer la transformación, es la empresa carrocera la que tiene que certificar que ese nuevo Eurotaxi ha sido fabricado según el modelo original y que, por tanto, cumple con los criterios técnicos del CEAPAT. Este proceso se denomina autocertificación.

Se puede decir, como resumen, que es el CEAPAT quien certifica el primer modelo transformado y las empresas carroceras las que autocertifican los restantes vehículos del mismo modelo. De este modo, cada año, el CEAPAT incorpora nuevos modelos que cumplen con las homologaciones.



EVOLUCIÓN Y ESTADO ACTUAL

3.1. HISTORIA DEL EUROTAXI EN ESPAÑA

Se realiza, en este apartado, un resumen de la historia del Eurotaxi a partir de las conversaciones y recuerdos de los protagonistas del proyecto.

3.1.1. 1980-1990. LA IDEA TOMA FORMA

La idea comenzó a gestarse aproximadamente en 1980, a partir de los vehículos que las casas comerciales (entonces únicamente Renault y Seat) ofrecían a las personas con parálisis en los miembros inferiores. Estos vehículos implicaban ya modificaciones técnicas y adaptaciones como el pomo en el volante o el cambio de marchas automático. Existían coches particulares adaptados en España, pero no vehículos destinados al servicio público.

La primera adaptación se realizó, gracias a Nissan España, tomando como referencia el Nissan Prairie adaptado que ya existía en Inglaterra. En ese momento la casa ya contaba con un nuevo modelo de Prairie con un techo sobre-elevado, que aportaba mayor altura interior y facilitaba el acceso.

La transformación fue realizada con la colaboración de una empresa de confianza del fabricante. Las modificaciones fundamentales que se llevaron a cabo en el vehículo fueron subir el techo, rebajar el suelo para obtener una mayor altura interior, e incorporar una rampa de acceso.

Desde Fundación ONCE ya se había previsto la posibilidad de aportar una subvención para costear la adaptación.

3.1.2. 1990-2000. LOS PRIMERO HITOS

La comercialización del Nissan Prairie como primer coche adaptado comenzó en 1990. Ese mismo año se firmó el primer convenio de accesibilidad entre Fundación ONCE e IMSERSO para la concesión de ayudas económicas. Por aquél entonces se aplicaba a Nissan un cupo de vehículos de importación a vender en España, del que 125 se destinaron a Eurotaxis.

La FEMP participó inicialmente en el convenio pero, finalmente, se desvinculó de este proyecto para volcarse en el ya comentado programa de accesibilidad de los autobuses urbanos.

Por aquél entonces, en París, se presentó un Renault Space con plataforma. Sin embargo Fundación ONCE, siguiendo el principio de normalización, no contemplaba las furgonetas como taxis accesibles porque se buscaba un taxi lo más parecido posible a los que ya circulaban en cuanto a su estética y prestaciones. Por este mismo motivo no resultaría tampoco viable el modelo siguiente de la casa Nissan, el llamado Serena.

Para promocionar el Eurotaxi se hicieron muchas reuniones con organizaciones de taxistas e, incluso, con taxistas particulares, lo que, dada la naturaleza de sector atomizado, exigía una ingente actividad.

También se promocionó el Eurotaxi entre las administraciones públicas. Esta promoción tenía que realizarse ayuntamiento por ayuntamiento, al ser estos los que podían conceder o denegar las licencias del taxi accesible. Todo ello ralentizaba el proceso.

Por otro lado, en las negociaciones municipales, se produjeron algunos logros importantes para la introducción del Eurotaxi en España. Pueden servir como ejemplo las siguientes:

- Tras negociaciones con el Ayuntamiento de Madrid se logró la compra, por parte de éste, de 10 Eurotaxis.
- En Granada el Ayuntamiento sacó 15 nuevas licencias de taxi adaptado.
- En Barcelona también se apostó por el proyecto. En 1992, se lograron vender 10 Eurotaxis para las Olimpiadas.



- En Sevilla, también en 1992, se vendieron otros 10 Eurotaxis para la Expo´92.
- Para 1993-94 se superaron claramente los 125 taxis vendidos inicialmente, alcanzándose los 200 en estos primeros cuatro años de vida del proyecto.
- En 1996 el ayuntamiento de Palma de Mallorca se interesó por el taxi tipo londinense (London Taxi), incorporando algún vehículo con estas características

Durante el curso 1995/1996 surgió un interesante proyecto en el Vicerrectorado de Investigación de la Universidad Complutense de Madrid. Existía una incompatibilidad funcional entre la necesidad de protección (debido al número de asesinatos y atracos en el sector), y los problemas que, para la accesibilidad, planteaba la colocación de la mampara de seguridad por la reducción del espacio interior y las interferencias con la climatización.

Para dar una solución técnica se propuso desarrollar un vehículo accesible específico para tal uso partiendo de los modelos emergentes de monovolúmenes y sus variantes industriales. De esta forma el proyecto lograría lo que, en origen, se había planteado: facilitar el uso y disfrute del servicio a todos las personas.

Con la idea de materializar esta filosofía se contactó con Citroën Hispania (por tener esta marca una patente sobre un sistema que permite bajar y elevar el vehículo de forma automática) y se plantearon los conceptos de diseño y las maquetas. Todo ello se realizó también en colaboración con la empresa Fundosa Accesibilidad, S.A.⁷. Con todos los actores implicados se trabajó hasta que, lamentablemente, el proyecto tuvo que ser abandonado. El motivo fue la retirada de la casa comercial y el hecho de no existir otros fabricantes de vehículos con patentes similares capaces de ejecutarlo.

El salto conceptual sobre el taxi accesible, sin embargo, ya había sentado las bases teóricas.

En 1996-97 apareció Kia con el primer modelo del Carnival. En él la adaptación parecía más sencilla (el techo ya era alto, partición del eje trasero,...). La entrada de Kia en

⁷ La marca comercial de la empresa Fundosa Accesibilidad, S.A. se denomina Vía Libre. En esta obra se utilizará esta denominación comercial en el resto de ocasiones en las que se hace referencia a esta empresa.

el mercado nacional fue paulatina, comenzando por el mercado madrileño. Kia sólo dio autorización para vender coches en Madrid.

La adaptación era un proceso largo, que suponía un trabajo de semanas. Para abaratar y acortar el proceso se estableció un kit de adaptación.

Con la llegada de los monovolúmenes los taxistas vieron cómo se ampliaba, paulatina-mente, la oferta de vehículos con posibilidades de adaptación. Un ejemplo eran los modelos de Citroën, Fiat - Lancia, gama alta - y Peugeot. Se negoció con las tres mar-cas, aunque finalmente sólo se llegó a acuerdos con Citroën y Fiat, que homologaron sus vehículos.

Se estableció, a su vez, un mecanismo de homologación con el IMSERSO. La inten-ción era que todo vehículo, al menos los financiados a través del convenio con Funda-ción ONCE, tuviera un certificado de aptitud emitido por el CEAPAT.

3.1.3. 2000-2010. UN PROYECTO CONSOLIDADO

Entre 1999 y 2001 se introdujeron 100 nuevos Eurotaxis en Madrid (vía conversión de licencias). Fue posible gracias a las ayudas económicas aportadas por Fundación ONCE, IMSERSO y Ayuntamiento.

El proyecto Eurotaxi ha crecido significativamente en esta década gracias a los avan-ces realizados, paralelamente, en los diversos frentes implicados:

- Como ya se ha comentado, se incrementó el número de modelos existentes en el mercado que podían ser utilizados como taxis accesibles.
- La participación de los ayuntamientos en la concesión de ayudas para realizar adap-taciones aumentó y se renovaron los convenios con Fundación ONCE - IMSERSO.
- El interés del colectivo de taxistas también aumentó con la mejora de las adaptacio-nes. Los profesionales se involucraron en mayor medida en el proyecto y adquirieron incluso vehículos adaptados sin subvención.



El cambio de década tiene un claro referente en el año 2017, fecha en la que el 5% de los taxis existentes deberán ser accesibles. La situación actual está muy lejos de lograr dicho objetivo con lo que, los próximos años, serán clave para evaluar la evolución del Eurotaxi en España.

3.1.4. LOS VEHÍCULOS. GENERACIONES DE EUROTAXIS

La historia del Eurotaxi en España ha mostrado la existencia de cuatro generaciones diferentes de Taxis Accesibles.

■ Primera Generación de Eurotaxis

El primer vehículo fue el Nissan Prairie. Era un coche bastante similar a los actuales en cuanto a su adaptación: portón trasero, rebaje del piso, rampa manual y, aunque pequeño, cambió el concepto de lo que era un vehículo accesible.

El proyecto no perduró en el tiempo porque este modelo no se fabricaba en Europa. Ello generaba problemas y retrasos a la hora de obtener piezas de recambio. Este modelo, además, dejó de fabricarse, siendo sustituido por otro de características totalmente diferentes (que no tenía la imagen de los monovolumen, sino que se parecía a una furgoneta).

■ Segunda Generación

Marca esta generación el modelo Chrysler Voyager. Éste fue utilizado, fundamentalmente, en Cataluña.

La adaptación se realizó de forma diferente. Destaca, como detalle más relevante, la transformación que cajeaba el vehículo con entrada por la puerta lateral.

La principal dificultad que presentaba este modelo era su elevado coste debido a la complejidad de la transformación y, por lo tanto, a la necesidad de casi el doble de

horas de mano de obra. Por estos motivos llegó un momento en el que esta transformación de entrada por puerta lateral dejó de hacerse, con lo que su producción se detuvo.

■ Tercera Generación

Llegó, como se ha comentado, con los primeros monovolúmenes de 5 y 7 plazas. Se emplearon el Fiat Ulysse y el Citroën Evasión, modelos idénticos estructuralmente y fabricados ambos por el Grupo PSA. La adaptación era similar a la del Nissan Prairie. Permitían la transformación con acceso por la parte de atrás del vehículo con costes de producción similares a la del primer modelo de Nissan. Se recuperaba así la imagen de vehículo accesible similar a la de cualquier otro taxi.

■ Cuarta Generación

Los monovolúmenes actuales suponen la cuarta generación. Estos vehículos ofrecen una mayor superficie y capacidad interior, pero sin alcanzar las dimensiones y formas que supondrían la calificación de furgoneta. Las adaptaciones son más sencillas de realizar pero, sin embargo, las incorporaciones de nuevas tecnologías (cables multiplexados, detectores de presencia en parachoques, mayores zonas de deformación ante impactos, etc.), obligan a los transformadores a ser más creativos y a aplicar mayores conocimientos técnicos en sus trabajos para mantener las mismas características del vehículo original una vez transformado.

Son modelos habituales en la actualidad el Fiat Ulysse y el Peugeot 807.

3.1.5. EL CONVENIO IMSERSO - FUNDACIÓN ONCE

El número de subvenciones gestionadas por el Convenio, desde su creación hasta el 2010, ronda los 1.000 vehículos.

El reparto de las ayudas se realiza entre el IMSERSO y la Fundación ONCE. Cada año se subvencionan las adaptaciones de entre 50 y 100 vehículos.



En algunos casos los Ayuntamientos se han sumado a estas ayudas concediendo ayudas económicas extras. Un ejemplo es el Ayuntamiento de Madrid quien, en el período 2002-2003, aportó una ayuda extra de 6.000€ por vehículo. Se pusieron en circulación 89 Eurotaxis.

También es importante destacar que el número de taxis adaptados vendidos sin ayuda económica mediante el convenio ha aumentado. Si bien anteriormente era algo residual (de uno a cinco vehículos al año), el número ha crecido hasta los diez o veinte vehículos en los últimos años. Esto ha sido posible gracias a:

- la existencia de ayudas económicas concedidas directamente por ayuntamientos; y
- la existencia de taxistas que han decidido incorporarse al proyecto a pesar de no haber podido acogerse a las subvenciones. Las causas más habituales por las que esto sucede son las siguientes:
 - que el número de solicitudes presentadas en un municipio supera a las ayudas disponibles;
 - que el ayuntamiento no ha tramitado las ayudas (por diferentes razones); y
 - que existe urgencia en la compra por parte del taxista, y éste no tiene posibilidad de esperar a un nuevo plazo de ayudas.

Se constata como ejemplo que en las zonas de costa, debido al elevado número de turistas personas mayores, es donde mayor número de Eurotaxis sin ayuda se han adquirido. Los taxistas tienen una oportunidad de negocio y consideran que la adaptación es una inversión para aumentar el número de clientes a los que ofrecer su servicio.

Entre los años 1990 y 1994, el Convenio del Eurotaxi implicaba la aportación de 12.000€ entre Fundación ONCE y el IMSERSO.

En 1995 y 1996, como se ha indicado, se incorporaron algunos ayuntamientos a esta ayuda, aportando 6.000€ extra. Esto sucedió también en otros años posteriores.

En el año 2009, sin embargo, las ayudas se revisaron a la baja debido a la situación económica fijándose éstas en 10.000 €.

Se plantea que la renovación de la flota de Eurotaxis ligada a la concesión de la ayuda pueda realizarse a los 4 años. Si la prestación del servicio de taxi accesible se interrumpe antes de finalizar este periodo, el taxista tiene que devolver la parte proporcional de la ayuda recibida.

Las fases para la solicitud y resolución de las ayudas dentro de los diferentes convenios marco firmados entre IMSERSO y Fundación ONCE han tenido pequeñas variaciones. En la actualidad se resumen en:

- Publicación del convenio en el BOE -con plazo de 30 días para la presentación de solicitudes-.
- Tramitación por el ayuntamiento de la solicitud a IMSERSO, cumplimentando los documentos correspondientes. (El taxista habrá contactado previamente con el ayuntamiento).
- Revisión de la documentación de todas las solicitudes por parte de Fundación ONCE, aplicando los criterios establecidos en el texto de cada convenio marco (población, nº de vehículos nuevos, distribución territorial homogénea,...).
- Toma de decisión en la Comisión de Seguimiento.
- Firma de convenio singular entre el ayuntamiento, el IMSERSO y la Fundación ONCE. Plazo de justificación: 18 meses.
- Informe de evaluación de calidad.

3.2. EL TAXI ACCESIBLE EN OTROS PAISES

El servicio de taxis es una pieza clave para cubrir las necesidades del llamado Sistema de transporte puerta a puerta en todos los sistemas de transporte del mundo.

Paratransit o Dial-a-Ride es un modo alternativo de transporte de pasajeros flexible, es decir, que no sigue rutas fijas u horarios.

Durante las últimas tres décadas el significado del concepto de esta modalidad de transporte ha evolucionado cubriendo las diferentes modalidades de transporte alternativo o complementario al habitual. Interesa, fundamentalmente, señalar dos significados:

- En primer lugar, el dado en los proyectos que comenzaron en los primeros años setenta, documentado por el libro *Para-transit: Neglected options for urban mobility (1974)*⁸, y por los datos que se muestran, sobre el panorama internacional, en el *Paratransit: Survey of International Experience and Prospects*⁹. Estas referencias son todavía muy importantes en muchas partes del mundo.
- Y el segundo, que se inicia a principios de los ochenta en América del Norte, donde el término comenzó a utilizarse, cada vez más, con el segundo significado: describir a los servicios especiales de transporte para las personas con discapacidad. En este sentido, este “sistema de transporte puerta a puerta” en origen se ha convertido en un subsector propio del transporte.

Los servicios de taxis constituyen un sector dentro del transporte cuyas particularidades hacen que exista una gran heterogeneidad de sus características según los diferentes países. En ocasiones son de gestión privada, otras veces constituyen el principal sistema de transporte público y su uso es compartido y tienen un estilo de funcionamiento anárquico, careciendo de control central o de organización (especialmente en los países en vías de desarrollo). Tampoco existe una uniformidad de criterios en el material móvil y los vehículos utilizados van desde los coches de cuatro plazas hasta los minibuses.

En los últimos años la actitud de los planificadores y los responsables políticos ha cambiado, empezando a considerar los taxis como soluciones, en lugar de como fuentes de problemas. Este interés se está palpando, igualmente, en los países con economías más desarrolladas. Ellos también están buscando soluciones y muchas de éstas se apoyan en tecnologías de la información avanzadas como la localización por GPS, los sistemas de reserva por Internet o el teléfono móvil, para coordinar los pasajeros y vehículos.

España que, como hemos visto, partió de una situación más desfavorable, se ha convertido en un país pionero en Europa en cuanto al Eurotaxi. A día de hoy no hay capi-

⁸ Ronald F. Kirby, Urban Institute, et al (1974). *Para-transit:negelected options for urban mobility*. ISBN 0-87766-121-9.

⁹ Eric Britton et al (1975) *Paratransit: Survey of International Experience and Prospects*, EcoPlan International and U.S. Dept. of Transportation

tal de provincia sin, al menos, un Eurotaxi, lo cual nos coloca en una situación sin parangón a nivel europeo.

Las ciudades europeas también han aumentado y mejorado su servicio para las personas con discapacidad. Sin embargo, utilizan habitualmente modelos tipo furgoneta que no cumplirían los requisitos de España, realizando servicios de transporte puerta a puerta en vehículos no normalizados.

Además, en otras ciudades europeas, el tiempo de reserva para utilizar taxis adaptados es superior al español. Por ello, generalmente hay que llamar con algún día de antelación para reservar el servicio.

En múltiples ocasiones la forma de poder disponer del servicio es contactando con entidades del movimiento asociativo y, a través de ellas, solicitar un vehículo adaptado. La solución para dicho servicio puerta a puerta suele provenir de entidades sociales relacionadas con esas organizaciones o de entidades públicas.

Un enfoque importante, en los servicios puerta a puerta, es el uso de las denominadas rutas de servicio, que se iniciaron por primera vez en Suecia. Por lo general siguen un recorrido fijo diseñado para pasar cerca del domicilio de los usuarios (principalmente personas de la tercera edad y personas con discapacidad), así como de los destinos de viaje más importantes, como zonas comerciales, escuelas y centros de rehabilitación. En algunos casos las service routes permiten a sus conductores desviarse a una corta distancia de una ruta fija con el fin de recoger a una persona que ha solicitado, por teléfono, ser recogida directamente en su domicilio.

Los países escandinavos cuentan con grandes flotas de vehículos tipo furgonetas utilizados a modo de taxis. El servicio que se precisa exige de vehículos de cierto tamaño, por lo que el concepto español de Eurotaxi (taxi tradicional adaptado) no es válido para dicho mercado. Noruega y Suecia cuentan con empresas transformadoras de vehículos con participación estatal.

Las demandas del mercado alemán son similares a las escandinavas.



Reino Unido suele ser citado como referencia del taxi accesible en Europa. Desde la perspectiva española, el London Taxi no sería accesible según la normativa nacional, ya que sus parámetros son más estrictos. Es interesante el sistema de subsidio establecido en Londres para el uso de taxis por parte de personas con discapacidad denominado TaxiCard.¹⁰

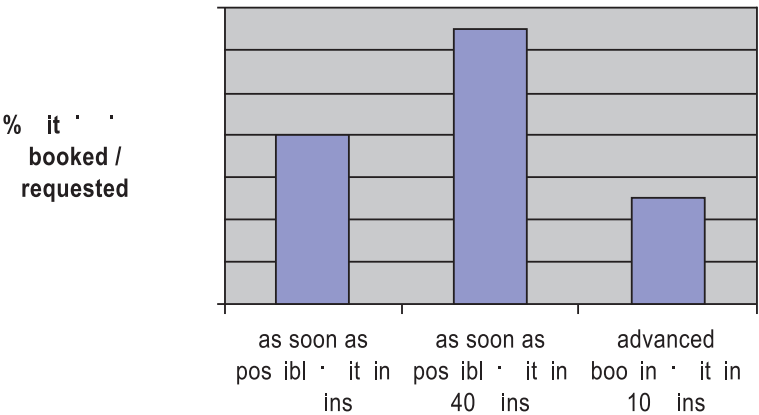
Está financiado de forma voluntaria por distritos londinenses y se gestiona por la Unidad de Movilidad de Londres. Londres se divide en 33 Consejos de Distrito y 29 de ellos participan en el sistema TaxiCard. Los otros 4, o bien ofrecen un servicio diferente, o no tienen ningún servicio.

Cada persona con discapacidad miembro del TaxiCard tiene establecido un cierto número máximo de viajes cada año. Este número de viajes depende de:

- su nivel de necesidad, evaluado por el municipio en el que viven, o
- del número de viajes permitidos por el municipio en el que viven.

A través del sistema TaxiCard se han podido realizar observaciones sobre el rendimiento y los tiempos de espera:

TaxiCard performance statistics 2000/2001



¹⁰ Información extraída del estudio London's mainstream taxi system: subsidization of disabled patrons; by Brian Heiser, July 2000. *London, private consultant and user of wheelchair-accessible transportation*. Más información en: www.independentliving.org

El gráfico muestra que, en promedio, a través de Londres:

- el 90% de los taxis solicitados "tan pronto como sea posible" llegaba antes de 30 minutos;
- el 95% de los taxis solicitados "tan pronto como sea posible" llegaba antes de 40 minutos;
- el 87% de los taxis reservados previamente llegaba dentro de los 10 minutos del tiempo de cita especificado.

En Eslovaquia se estableció, a través del programa europeo PHARE, un sistema de pago directo en lugar de establecer un sistema home help tradicional. -Extraído del estudio realizado por Adolf D. Ratzka, Ph.D. para el *Independent Living Institute*-.

Francia, prácticamente, no había trabajado el mercado del taxi adaptado. Hasta mediados de la década de los 90, del siglo XX, no comenzó a implementarlo, tomando a España como referente legal y de mercado. Las empresas transformadoras francesas hacen un trabajo similar al español.

En otros países, como Italia, los taxis adaptados se encuentran en una fase incipiente. No existe estructura y los servicios prestados son mínimos. Por ejemplo, en Roma, la solicitud del servicio debe realizarse personándose en una determinada oficina.

A nivel internacional existen países, como EEUU o Canadá, en los que el sector está más desarrollado. Canadá es un caso similar al de Escandinavia: estructura organizada y adecuada para la prestación del servicio de taxis con vehículos de 9 plazas y una gran flota.

Otro ejemplo interesante es el desarrollo del sector en Australia. En este país alrededor del 14% de las licencias de taxis a nivel nacional son accesibles. Los vehículos utilizados principalmente en la actualidad son: Chrysler Voyager, Kia Carnival, Mercedes Benz Vito y Toyota Tarago. Las proporciones de taxis accesibles, denominados WATS, varían considerablemente entre los diferentes estados y regiones. (Según los datos de 2010 de la *Australian Human Rights Comisión*).





LOS AGENTES DEL EUROTAXI Y SUS PERSPECTIVAS

El sector del Eurotaxi cuenta con los siguientes agentes implicados:

■ **Usuarios finales**

- Exclusivos
- Habituales
- Eventuales

■ **Industria**

- Fabricantes de Vehículos
- Industria Transformadora

■ **Profesionales**

- Asociaciones Gremiales de taxistas
- Conductores Individuales

■ **Administraciones Públicas**

- CEAPAT
- Ministerios
- Comunidades autónomas
- Federación de Municipios y Provincias
- Gerencias Municipales del Taxi

■ **Entidades dinamizadoras sociales y financieras**

- CERMI y demás entidades: Lucha por los derechos de las personas con discapacidad.
- IMSERSO
- Fundación ONCE

4.1. USUARIOS

4.1.1. TIPOLOGÍAS DE USUARIOS

Se puede considerar que las tipologías fundamentales de usuarios son: usuarios exclusivos -o dependientes de ese servicio-, usuarios habituales y usuarios eventuales.

4.1.1.1. USUARIOS EXCLUSIVOS DEL EUROTAXI

Los usuarios exclusivos dependen por completo de este servicio, ya que el Eurotaxi es el único vehículo taxi al que, por sus circunstancias personales, pueden acceder.

Este colectivo lo constituyen, de forma general, las personas con deficiencias que afectan a la movilidad pero es el caso con mayores condicionantes el de las personas usuarias de silla de ruedas. Es el Eurotaxi, en este último caso, el único vehículo que puede cubrir sus necesidades y, por tanto, es un servicio de transporte clave para su autonomía personal.

Esto se deriva de la necesidad de no realizar la transferencia, es decir, de viajar utilizando su propia silla de ruedas. El objetivo es evitar así dependencias no deseadas, agravar lesiones existentes o provocar otras nuevas tanto en la persona de asistencia como en la usuaria de silla.

4.1.1.2. USUARIOS HABITUALES DEL EUROTAXI.

Una parte de los ciudadanos utiliza el Eurotaxi de forma habitual ya que, si bien les es posible acceder a un taxi convencional, éste servicio les aporta una serie de ventajas y facilidades de uso. Las personas que hacen este tipo de uso, según se desprende del estudio realizado son:

- Personas con discapacidad auditiva. Pueden utilizar un taxi tradicional pero encuentran mejores condiciones para comunicarse en un Eurotaxi, ya que, sólo en estos, se



instalan espejos panorámicos en el interior. Esta adaptación les permite leer los labios del taxista cuando habla.

- Personas mayores que encuentran dificultades de movilidad. Tienen capacidad para utilizar un vehículo tradicional pero les supone un sobreesfuerzo y comprometen su seguridad. En este sentido el Eurotaxi les aporta ventajas de comodidad, confort y facilidad de uso.

Existen razones, sin embargo, por las que todas esas personas aún no recurren de forma masiva y generalizada a los taxis accesibles. Estas razones están basadas, principalmente, en el desconocimiento del servicio y las ventajas de su uso.

4.1.1.3. USUARIOS EVENTUALES DEL EUROTAXI

Se constata que existen también ciudadanos que utilizan de forma puntual el Eurotaxi, motivados principalmente por circunstancias especiales. Este es el grupo más heterogéneo de los tres citados, y las personas que lo constituyen son:

- Personas con discapacidad visual. Utilizan tanto los taxis tradicionales como los Eurotaxis pero encuentran la ventaja en estos últimos, de disponer de un espacio mayor. Sobre todo es útil si se va acompañado de un perro guía.
- Personas que encuentran limitaciones temporales para la realización de algunas actividades debido, por ejemplo, a una lesión o accidente.
- Personas que necesitan trasladar objetos voluminosos de una localización a otra dentro del municipio (semimudanzas).
- Personas que precisan transportar otro tipo de enseres o vehículos, como por ejemplo las sillas o cochecitos de bebé.
- Viajeros con equipajes grandes y pesados. Esta situación es muy habitual entre los turistas, especialmente en el denominado turismo familiar, y entre los migrantes.

4.1.2. FINALIDAD / USO DEL EUROTAXI POR PARTE DE LOS USUARIOS

Hay tres actividades que concentran la demanda de uso del Eurotaxi por parte de los usuarios (según se desprende de las entrevistas realizadas en el estudio):

- Traslados con fines personales; ocio (desplazamientos a restaurantes, cines, bares, casas de familiares/amigos, etc.).
El perfil de usuario mayoritario que demanda este tipo de servicio es un usuario con discapacidad, joven y activo. También se da en usuarios sin discapacidad que precisan trasladar equipajes grandes y pesados por turismo.
- Traslados con fines profesionales: desplazamientos al centro de trabajo, aeropuertos, estaciones.
Al igual que en el caso anterior, el perfil de usuario mayoritario que demanda este tipo de servicio es un usuario con discapacidad, joven y activo, o bien un usuario sin discapacidad que precisa trasladar equipajes grandes y pesados por motivos de trabajo.
- Traslados con fines sanitarios: centros de salud, hospitales, centros de rehabilitación.
El perfil de usuario mayoritario que demanda este tipo de servicio es un usuario con discapacidad que precisa de atención médica o de algún tratamiento.

4.1.3. VALORACIÓN DE LAS ASOCIACIONES

Las asociaciones representan a colectivos muy heterogéneos (personas con discapacidad visual, auditiva, física -afectando o no a la movilidad-, cognitiva...), pero que tienen un aspecto en común: todos necesitan de opciones de transporte adaptado a sus necesidades. Todas las asociaciones abogan por el taxi para todos como opción ideal que permita, a todas las personas, acceder al servicio de taxi sin diferenciaciones ni discriminaciones.

El Eurotaxi es una opción de transporte conocida por los diferentes colectivos entrevistados. Las desventajas o problemas que se perciben actualmente son:

- La petición del servicio tiene, en muchas ocasiones, deficiencias. No sólo se dan retrasos excesivos, sino también se suelen producir cancelaciones del servicio de manera unilateral por parte del prestador. Por otro lado, dada la dificultad de algunos

usuarios para solicitar el servicio en la vía pública, las asociaciones considerarían positivo establecer un acuerdo, con la debida seguridad, para que las compañías de radio-taxi aceptaran llamadas realizadas desde teléfonos móviles de personas con ceguera o deficiencia visual grave.

- Las centralitas para solicitar el servicio tienen carencias de accesibilidad. Para obtener el servicio se exige llamar por teléfono en la mayoría de los casos, sino siempre, y este procedimiento no es útil para las personas sordas. En ocasiones, además, se reciben confirmaciones vía SMS -sistema que no está todavía universalizado y puede que no sirva a quienes no utilicen teléfono móvil o a quienes puedan encontrar dificultades para el uso de esos terminales- (visuales, de manipulación, cognitiva,...).
- El servicio llega incluso a no prestarse en ciertos momentos -noches, por ejemplo- o días concretos. No hay una garantía completa de prestación de dicho servicio.
- El coste del servicio del Eurotaxi, derivado de la escasez de vehículos (sobre todo en grandes ciudades), es muy alto y este precio limita su demanda. Este problema es mayor entre las personas con discapacidad, ya que sus ingresos medios están por debajo de la media, dándose la paradójica circunstancia de que sus necesidades de transporte accesible son mayores.
- Con frecuencia el espacio para la persona en silla de ruedas es:
 - Reducido. Los taxistas acostumbran a llevar gran cantidad de objetos que reducen el espacio existente.
 - Peligroso. Es frecuente que se trasladen en el vehículo diversos objetos sueltos que pueden golpear a la persona.
 - Poco confortable. La escasa climatización y el gran espacio de separación con el conductor (que dificulta la comunicación cuando la persona utiliza silla de ruedas) son algunos de los aspectos nombrados en el estudio.

Las mejoras en torno al servicio de taxi y Eurotaxi se centran, para las asociaciones, en aspectos diversos. Dichos aspectos tienen que ver con:

- La facilidad, en cuanto a la disponibilidad, del servicio de Eurotaxi.
- Experiencia y grado de formación/sensibilización del taxista.
- Perfeccionamiento de la adaptación del taxi.

Los problemas específicos planteados en relación a las personas sordas se centran en la comunicación con el taxista. Todas sus demandas se orientan a dicha cuestión. Las personas sordas pueden salvar los problemas de comunicación de una manera sencilla por medio de la escritura (es decir, disponiendo de papel y bolígrafo). En la normativa del Eurotaxi se cita, como una adaptación opcional el espejo retrovisor panorámico que, como se ha comentado, es valorado como positivo (aunque es únicamente útil para una parte de las personas sordas, pues buena parte de ellas no puede leer los labios a través de dicho espejo).

Los ciudadanos con discapacidad intelectual que, a priori, tampoco necesitarían el Eurotaxi, plantean como necesidades no cubiertas en la actualidad la habilitación y uso de códigos básicos para poder utilizar el servicio (taxi libre/ocupado, dirección, importe,...). Por ejemplo, si luz verde es igual a libre, ¿por qué no se plantea el uso de luz roja como señal de ocupado? También demandan contar con un libro adecuado con la información sobre precios, tarifas y formación a los profesionales taxistas para que sepan atenderles adecuadamente. Las personas con discapacidad intelectual podrían relacionarse con el taxista por medio de algún sistema de comunicación básico: tablero con instrucciones básicas (sí/no, parar/seguir, etc.). También sería más sencillo para ellos el tener tarifas sencillas (números enteros a la hora de pagar).

Las personas ciegas, tanto en el taxi como en Eurotaxi, demandan poder comprobar el importe indicado por el taxímetro. En la actualidad el servicio obliga a una confianza total en el taxista, ya que no permite una comprobación por su parte. Se debería contar, por ejemplo, con sistemas de lectura, a través de un sistema de voz, del importe del servicio, los kilómetros recorridos, etc. o la incorporación de un GPS con una función añadida que indique por voz la posición del vehículo.

Otro aspecto que consideran fundamental conocer, para poder ejercer en su caso el derecho de reclamación, es el número de la licencia del taxi. Para ello sugieren incorporar un sistema similar al existente en Estados Unidos, donde los taxis llevan el nº de licencia en relieve y braille colocado en una placa en ambos lados, entre la ventanilla de atrás y la de delante (encima de los cinturones delanteros). Por último al igual que existe un listado de precios y tarifas visual, plantean la posibilidad de incorporar esta información en el sistema de lecto-escritura braille.



Las personas con discapacidad debida a parálisis cerebral pueden tener necesidades muy diversas pero, una de las que destaca, es la demanda de incorporación de algún sistema de sujeción del tronco adaptable a diferentes personas.

La formación de los taxistas es una de las grandes carencias y ésta es comentada con mucha frecuencia. Los usuarios consideran que los conductores carecen de habilidades tanto en el trato al cliente, en general, como en diferenciar el servicio que dan según las necesidades diferentes en función de los tipos de personas con discapacidad: actitud, afabilidad, solución de problemas, etc. Se insiste en que, seguramente, precisan formación específica. El ejemplo paradigmático es el del desconocimiento en el manejo de sillas de ruedas, que conlleva riesgo de caída con el consiguiente daño (tanto para la persona usuaria de la misma como para el profesional taxista).

En la misma línea se considera que los taxistas, en general, precisarían de formación para atender a las personas con discapacidad intelectual a tres niveles: trato, comunicación y comprensión. Se constata que los taxistas no están preparados para ello.

También, como se ha comentado ya, la atención telefónica debería ser accesible para las personas sordas. Podemos encontrarnos con casos de personas sordas que sí pueden comunicarse, mediante teléfono fijo o móvil, de manera convencional -oyendo con la mediación de sus prótesis y de su bucle magnético-. Pero también hay casos de personas sordas que sólo podrán comunicarse mediante texto, bien a través de teléfono de texto o bien a través de dispositivo móvil (teléfono móvil o PDA). Para posibilitar esta comunicación, la emisora que gestione el servicio de taxi deberá disponer de un teléfono de texto para la atención al cliente -con una línea telefónica contratada para este número de teléfono y otra línea telefónica, mediante la cual, se pueda establecer comunicación telefónica móvil a través de SMS-. Esta posibilidad la ofrecen algunos Servicios de Emergencia 112 (Asturias, Baleares, Madrid...).

Respecto a los servicios de atención al cliente, existen varias opciones: pueden contratar los servicios de comunicación telefónica en los que, a través de una aplicación informática -y sin intermediación de operadoras-, se permite la comunicación vía texto con cualquier usuario que realice la llamada -tanto desde un teléfono de texto como desde un dispositivo móvil-. El personal de atención telefónica ha de recibir una forma-

ción en la aplicación y uso de este tipo de servicios, además de unos conocimientos básicos sobre las posibles dificultades de comprensión y expresión escrita que, durante la comunicación, pueden darse por parte de algunas personas sordas (al tener éstas frecuentemente una menor competencia en lengua oral). Otra solución posible es utilizar la videollamada, más compleja técnicamente y que se utiliza a requerimiento del usuario (para facilitar la comunicación realizando la lectura labial a través de la videocámara). También se puede utilizar fax, tanto para atender las llamadas como para informar a los usuarios.

El servicio se debe prestar, además, mediante una web accesible que incluya servicios on-line para todas las personas. Siempre es conveniente que exista la posibilidad de establecer comunicación por red, a través de correo electrónico. Los sitios web accesibles benefician a todas las personas, no sólo a las personas con discapacidad, ya que aseguran una navegación más fácil.

4.1.4. VALORACIÓN DE LOS USUARIOS DE SILLA DE RUEDAS

A continuación se recoge, de forma detallada, la valoración de las personas usuarias de silla de ruedas que, si bien se engloba en las cuestiones generales tratadas en el epígrafe anterior sobre la valoración de las asociaciones, se considera preciso ampliar por su importancia estratégica en relación al servicio de Eurotaxi.

Como se ha señalado, las personas que se benefician del diseño para todos valoran positivamente las mejoras que el Eurotaxi puede ofrecer frente al taxi tradicional, pero, en la mayoría de las ocasiones, para ellos es un servicio opcional. Sin embargo, este servicio es imprescindible para las personas usuarias de silla de ruedas. Por ello, como se desprende del estudio realizado, tanto desde el punto de vista de los usuarios, como desde el de los fabricantes y la industria transformadora, los aspectos relacionados con el uso de la silla de ruedas y el Eurotaxi tienen un gran peso en el sector.

Los usuarios del taxi accesible aspiran a ser clientes del servicio público del taxi como ciudadanos de pleno derecho. Para conseguirlo habría que superar, según las respuestas aportadas para el estudio, diversas limitaciones como:



- Escasez de oferta. Los usuarios de silla de ruedas se ven perjudicados por el reducido número de taxis en los que pueden viajar. Es, en muchas ciudades, menos del 1% del total de la flota. Esta circunstancia tiene las siguientes consecuencias:
 - desventaja en la obtención del servicio con la inmediatez deseada (produciéndose largas esperas que exceden los 30 e incluso los 45 minutos); y
 - encarecimiento del servicio, ya que el coste del trayecto (desde que se produce la bajada de bandera hasta el punto de recogida) es inversamente proporcional a la oferta de vehículos disponibles y, por ello, el coste es más elevado.

Las condiciones de desplazamiento normalizadas, como cualquier otro viajero, son la aspiración mínima de cualquier persona. En el servicio de taxi accesible actual se observan diversas circunstancias que las desvirtúan:

- Ubicación del pasajero en un espacio compartido con equipajes y otros elementos (como rueda de repuesto u otros útiles transportados) en el que, suele ser también, el portaequipajes del vehículo.
- Condiciones de climatización deficientes ya que el portaequipajes no está climatizado.
- Falta de visión, puesto que en la posición en la que se viaja en la parte trasera se tiene escasa visibilidad.
- El portón trasero suele carecer de las características que le doten del adecuado nivel de seguridad para la evacuación en situación de emergencia.
- La comunicación con el taxista, con el conductor, por la distancia y por el ruido, se encuentra dificultada.
- El trato que reciben por parte de los profesionales. Estos, con frecuencia, como se ha recogido en el estudio, repercuten en los usuarios de silla de ruedas sus reivindicaciones hacia el servicio de Eurotaxi, sus frustraciones, etc. Los problemas de los profesionales crean rechazo hacia estos usuarios, cuando estos sólo desean ser clientes del servicio de taxi y no una población que tiene que ser atendida de forma especial y, a quienes, además, se les responsabilice de las dificultades que encuentran quienes les atienden.
- La falta de conocimientos y de formación específica, por parte del profesional, en el uso de los sistemas de adaptación, anclajes y retención para que el viajero usuario de silla de ruedas viaje con la debida seguridad.

La evolución de los otros medios de transporte nos permiten comparar la situación de hace décadas, en la que los pasajeros se desplazaban junto a maletas, con deficiente climatiza-

ción, mínima seguridad y dignidad, con la situación actual, con servicios públicos de transporte dignos, confortables y de calidad. Aún hoy, sin embargo, lo que el usuario de silla de ruedas demanda, a la par de dar las gracias al servicio que obtiene a través del Eurotaxi, es poder hacer uso del servicio en las mismas condiciones que el resto de los ciudadanos.

4.1.5. PROBLEMÁTICA Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

4.1.5.1. PROBLEMÁTICA DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS USUARIOS

Partiendo de la opinión de los actuales usuarios, los problemas explicitados son, por tanto, los siguientes:

a) Tiempos de Espera.

- Los usuarios finales del Eurotaxi suelen tener tiempos de espera prolongados, de más de 30 minutos, para recibir el servicio. Esto sucede, sobre todo, en las ciudades con un bajo número de Eurotaxis y en las grandes ciudades, en las que son frecuentes los problemas circulatorios: Madrid, Barcelona, Sevilla,...

b) Coste económico.

- El elevado coste del servicio por el sistema de aplicación de bajada de bandera que, además, suele realizarse con criterios dispares.
- Si el usuario recurre a este servicio de manera habitual, y no cuenta con ayudas, sus gastos mensuales son muy considerables.
- En algunas ciudades se añade, además, un sobre-coste en el servicio por el coste telefónico de la llamada para demandar dicho servicio.

c) Falta de cultura del servicio del Eurotaxi.

Se desprende de los comentarios recogidos al realizar el estudio que una parte de la población continúa teniendo cierta reticencia al uso de los Eurotaxis. Los motivos son, tanto por desconocimiento de la posibilidad de utilizarlos –taxi para todos-,

como por prejuicios. El estudio refleja que potenciales usuarios no solicitan el servicio de Eurotaxis en la vía pública pensando que son vehículos destinados en exclusiva a usuarios específicos o bien, que el servicio tiene una tarifa superior a la de los taxis tradicionales. Esto hace que su demanda sea menor.

d) Desprotección ante una deficiente prestación del servicio.

- La sensación de los usuarios ante una mala o deficiente prestación del servicio es de indefensión, bien por falta de información sobre los cauces de reclamación o bien por considerar un esfuerzo no recompensado recurrir a las quejas formales. Los principales motivos de insatisfacción con el servicio que se han manifestado son:
 - Tiempos de espera excesivos
 - Criterios dispares en la bajada de bandera
 - Desacuerdo en el recorrido elegido, por considerar que se ha incrementado el coste sin necesidad.
 - Trato inadecuado al cliente por parte del taxista.
 - Prácticas irregulares, al parecer bastante extendidas, que pueden ocasionar conflictos entre el profesional y el usuario. Destaca, sobre todo, la de saltarse el procedimiento establecido para demandar el servicio: usuario - emisora - Eurotaxi, obviando a la emisora, y estableciendo el servicio a través de llamada directa al teléfono móvil del taxista.

e) Actitud de los usuarios:

La mayor parte de los usuarios insatisfechos con el servicio no suelen ejercer su derecho a reclamar de manera formal. Esto sucede, básicamente, por dos motivos: desconocimiento del procedimiento de reclamación o decisión de no reclamar. Comentan que puede deberse a una actitud aprendida del bagaje cultural, ya que, en España, los consumidores están poco acostumbrados a realizar quejas formales comparando con lo que ocurre en otros países.

f) Atención al cliente

- Los taxistas, en general, carecen de formación específica sobre cómo tratar y dar un buen servicio a sus clientes, incluyendo las medidas de seguridad: anclajes, cinturón, etc.
- En ocasiones incluso el trato personal llega a no ser correcto.

g) Limitaciones y mejoras técnicas

- Los usuarios de silla de ruedas se quejan de que van muy encerrados en el vehículo, que no disfrutan del paisaje. Pero, en este caso, el problema no está en el servicio, sino en que los vehículos no ofrecen estas mejoras.
- Las críticas de los usuarios son claves para seguir mejorando los vehículos. Por ejemplo, las personas con discapacidad visual solicitan que los asideros sean de colores que contrasten con el resto del vehículo.
- Las centralitas no garantizan el servicio, lo que provoca, en parte, ese mal uso del que también se quejan los usuarios (el de llamar a los teléfonos móviles de los taxistas), además de que conlleva tener que realizar un gran número de llamadas con el coste añadido que supone.
- Se demanda que estos taxis estén gestionados por las mismas entidades que el resto de las flotas y que, por lo tanto, en aquellas poblaciones en las que hay organizaciones o cooperativas de taxistas con centralitas para la demanda de servicios, el Eurotaxi esté integrado en ellas.
- El servicio no está disponible las 24 horas del día. Los usuarios indican que durante las horas de las comidas y por las noches hay muchos problemas para conseguir taxis adaptados. Al parecer, la mayoría de los profesionales, no quieren hacer el servicio nocturno.
- Algunos taxistas tienen acuerdos con entidades prestadoras de determinados servicios sanitarios, como las mutuas, y priorizan las demandas procedentes de éstas provocando que, en determinados horarios, no haya Eurotaxis libres para el uso de particulares.
- En la inmensa mayoría de los casos, las quejas de los usuarios se centran en que los taxistas no tienen suficiente preparación o conocimiento para mover una silla de ruedas, fuera de lo que es estrictamente subir la rampa, anclar las sillas y vol-

verla a bajar del vehículo. Los taxistas desconocen cómo bajar o subir bordillos y cómo hacer más cómoda la estancia al viajero.

- Igualmente se resalta que, en ocasiones, en el interior de los vehículos se tiene que compartir el espacio con las sillas para niños, las ruedas de recambio e incluso materiales de limpieza.
- La audición suele ser deficiente, llegando a no oírse nada si el taxista o el usuario tienen voz débil o hablan bajo.
- Los anclajes suelen estar en un punto estandarizado, pensado para ubicar grandes sillas de ruedas y no sillas de dimensiones reducidas. Por este motivo, en estos casos, el asiento de adelante -donde generalmente se apoya- queda lejos y esto produce inseguridad e incomodidad al usuario.
- Por último reflejar también que la mayoría de los usuarios en silla de ruedas coinciden en que en la parte trasera se notan mucho los baches o el mal estado del firme y que, generalmente, la manera de conducir de los profesionales les resulta brusca o muy brusca.

h) Perros guía

A pesar de la obligación que tienen los taxis y Eurotaxis de permitir el acceso al vehículo a los perros guía de las personas ciegas, a veces existen reticencias excusándose en razones, por ejemplo, de higiene. Se han detectado otros casos en los que los taxistas han requerido que el perro guía viaje en la parte de atrás, sin embargo, éste debe viajar entre los asientos, a los pies del usuario.

4.1.5.2. LÍNEAS DE ACTUACIÓN SEGÚN LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

Acceso, normalización del uso, igualdad de oportunidades de mercado (condiciones económicas y disponibilidad) y dignidad del desplazamiento vertebran cualquier línea de actuación dirigida a mejorar este servicio. Como resumen de las aportaciones de los usuarios, se puede decir que el servicio de taxi accesible ha de impulsarse con el decidido compromiso, por parte de la administración pública, de conseguir un incremento de la oferta más allá de los propios requerimientos de la ley.

Se consideran varias líneas de trabajo:

- Aumentar el número de Eurotaxis en circulación para corregir los problemas derivados de los tiempos de espera y elevado coste. (Puntos a y b de los enumerados en el epígrafe anterior, 4.1.5.1).
- Realizar campañas informativas a los usuarios del taxi para atajar los problemas planteados por el desconocimiento del Eurotaxi, su finalidad, funcionamiento, estructura, etc. (Puntos c, d y e).
- Formación obligatoria para los profesionales del Eurotaxi. El objetivo es mejorar el confort del servicio a través de la adecuada atención al cliente (punto f), la eliminación de las reticencias a la hora de admitir perros guía (punto h) y, a la par, aumentar sus niveles de información, concienciación y sensibilización.
- Las mejoras de los vehículos vía I+D+i, tomando en consideración las opiniones de los usuarios. Se podrán aportar así mejoras en el área de la seguridad y el confort (punto g). Se trata de lograr, así mismo, un rediseño de los vehículos para, a largo plazo, conseguir un modelo normalizado igual para todos los usuarios del taxi, utilicen o no silla de ruedas.

4.2. INDUSTRIA

4.2.1. PERSPECTIVA DE LOS FABRICANTES.

4.2.1.1. MODELOS EXISTENTES

Actualmente los fabricantes de vehículos que cuentan con modelos declarados aptos por CEAPAT para ser destinados a taxi accesible y, por tanto, para acogerse al convenio marco IMSERSO - Fundación ONCE son los siguientes:

- Chrysler
- Fiat
- Kia
- Mercedes Benz
- PSA: Peugeot y Citroën
- Seat - Volkswagen
- Toyota

CEPAT: MODELOS DECLARADOS APTOS PARA ACOGERSE AL CONVENIO IMSERSO - FUNDACIÓN ONCE

TRANSFORMADORES											
MARCA	MODELO	Rehatrans	Veh. Accesibles	Caradap	Ateva	Transform/ Talleres Cizur	Talleres Moyá	Talleres Rafael	Toyota	Carrocerías Tenerife	Comercial Benito (Tenerife)
Peugeot	807										
Kia	Carnival										
Citroën	C-8										
Fiat	Ulysse										
	Scudo										
	Combi										
Chrysler	Voyager										
Mercedes Benz	Viano										
Toyota	Hiace										
	Combi										
Volkswagen	Caravelle										
	Caddy Maxi										

La oferta de vehículos para Eurotaxi está limitada dada las especificaciones y dimensiones que deben cumplir los vehículos (como la altura mínima, capacidad-espacio interior, etc.), si bien ha crecido mucho en los últimos años.

Ningún fabricante hace, hoy día, transformaciones por sí mismo. Su producto es el coche, y toda modificación es una acción posterior y ajena a la marca.

Los distintos modelos de vehículos con posibilidad de convertirse en Eurotaxis tienen, como característica común, el pertenecer al grupo de los monovolúmenes. Deben tener menos de 9 plazas -para no ser calificados como furgoneta y alejarse del objetivo de normalización perseguido desde la Fundación ONCE y el IMSERSO. Generalmente rondan las 7-8 plazas.

Estas dimensiones, superiores a las de los utilitarios tradicionales, facilitan el proceso de transformación: espacio interior suficiente, elementos reubicables...

4.2.1.2. RAZONES DE ENTRADA DE LOS FABRICANTES EN EL PROYECTO EUROTAXI

Los motivos fundamentales por los que los fabricantes se suman al proyecto del Euro-taxi son:

- Lo consideran una oportunidad de mercado que les permite acceder a un abanico de clientes hasta entonces no atendido
- En esta misma línea de oportunidad de negocio, los fabricantes, sobre todo aquellos más volcados en el ámbito de los vehículos adaptados en general, fabrican, a su vez, vehículos destinados a todo tipo de transformaciones. Se especializan así en este mercado (en el que se incluyen: vehículos policiales, ambulancias, autocaravanas, vehículos de obra de menos de 3.500kg. o vehículos de transporte escolar).
- El componente social de la actividad supone un atractivo complementario, ya sea por motivaciones personales o de imagen de empresa: responsabilidad social corporati-va, publicidad,...

4.2.1.3. NORMATIVA DEL EUROTAXI DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS FABRICANTES

Los fabricantes desconocen, por lo general, los requerimientos normativos aplicables al Eurotaxi aunque existen parámetros que hacen que un modelo pueda convertirse o no en taxi accesible.

De todos los aspectos normativos los que más les afectan son, por tanto, los referentes a las posibilidades de transformación. Los fabricantes garantizan todo el vehículo excepto las partes que han sufrido alguna alteración, que deberán ser garantizadas por el transformador. Por ello, en general, cuantas menos transformaciones y en menos puntos críticos se precise intervenir lo consideran mejor. Sin embargo el nivel técnico y la calidad de los talleres transformadores es muy alto y esto permite superar todas las cuestiones y exigencias de seguridad y homologación.

4.2.1.4. VALORACIONES DE LOS FABRICANTES SOBRE EL EUROTAXI Y LOS TRANSFORMADORES.

Entre los fabricantes no existen, en general, opiniones sobre qué es la accesibilidad universal, el diseño para todos y las necesidades de transporte específicas (al estar menos en contacto con la problemática que encuentran las personas usuarias del Eurotaxi).

Coinciden, sin embargo, con los usuarios finales de los Eurotaxis en dos aspectos significativos:

- Comparten la visión de que el taxi accesible debe ser de uso preferente, pero no exclusivo, para determinados grupos de personas.
- Consideran el número de Eurotaxis actual como insuficiente, ya que opinan que existe una potencial demanda a desarrollar.

Valoran como correcta la gama de Eurotaxis que ofrecen al mercado. El coste de las adaptaciones realizadas, que es percibido como caro por los profesionales taxistas es, sin embargo, considerado por su parte como justificado (dada la cantidad de horas de mano de obras especializada que exige). Opinan que una posible manera de ajustar los costes sería mediante la concesión de exenciones fiscales.

Ya se ha apuntado anteriormente que los costes de transformación están en un intervalo, dependiendo del modelo, que va de los 7.708 euros de la transformación una Citroën Berlingo, a los 12.470 euros de una Renault Space rondando los precios medios de transformación más habituales los 10.000 euros (como media del coste en

el periodo 2006-2010). Esto supone entre 50-100 horas de trabajo que constituyen, aproximadamente, un 30% del coste final de la transformación (debido a que se trata de un trabajo a la medida, no automatizado).

El resultado formal y el diseño del Eurotaxi es muy importante para el sector ya que el objetivo es obtener una transformación lo más discreta posible en términos estéticos. La relación actual con la industria transformadora es valorada por los fabricantes como muy buena.

4.2.2. PERSPECTIVA DE LA INDUSTRIA TRANSFORMADORA

4.2.2.1. ASPECTOS GENERALES

La industria transformadora española ha sufrido un impulso positivo y ha sabido proponer desarrollos tecnológicos innovadores, encontrándose bastante desarrollada (como se observa con la variedad de marcas citadas en el cuadro aportado por el CEAPAT).

4.2.2.2. PERFIL DE LA INDUSTRIA TRANSFORMADORA. RELACIÓN DE LA INDUSTRIA TRANSFORMADORA CON LOS FABRICANTES.

- La mayoría de los transformadores de vehículos para Eurotaxi cuentan con una experiencia de más de 10 años. La mayoría, por tanto, están presentes en el sector desde años 90.
- Los transformadores españoles ya tenían experiencia en la transformación de vehículos comprados por particulares para hacerlos accesibles y, por ello, comenzaron a trabajar en el proyecto Eurotaxi. Pocos señalan, a priori, como razón de entrada en este negocio su rentabilidad o el acceso a ayudas. Generalmente ha sido una evolución lógica, aderezada por el componente social del proyecto.
- No existe una especialización sectorial en accesibilidad. La industria transformadora suele realizar transformaciones de todo tipo, trabajando los diferentes ámbitos: Eurotaxis, adaptación de vehículos para particulares, furgonetas para traslados a centros de día, adaptaciones de ambulancias, coches de policía, etc.

La relación entre los transformadores y los fabricantes es buena en términos generales. En los últimos años, con la caída de las ventas de vehículos, los fabricantes mantienen una actitud más colaboradora que en el pasado.

4.2.2.3. NORMATIVA DEL EUROTAXI E INDUSTRIA TRANSFORMADORA

La reglamentación base para realizar las transformaciones y, consecuentemente, homologarlas ante la ITV es el Manual de Reformas de Importancia correspondiente a la Orden CTE 3191/2002 de 5 de diciembre. En su Anexo IV especifica las directivas aplicables a todas las adaptaciones o transformaciones.

En función de la naturaleza de la transformación que se realice sobre el vehículo para transformarlo en Eurotaxi se aplicarán las modificaciones correspondientes. En la actualidad, por ejemplo, a la transformación de un vehículo tipo Citroën C-8, se le aplican las reformas 09, 15, 25, 32, 33, 36 y 46, del *Manual de Reformas de Importancia*.

Reforma 09	Modificación del sistema de suspensión.
Reforma 15	Reforma del bastidor o de la estructura autoportante
Reforma 25	Reforma del bastidor o de la estructura autoportante
Reforma 32	Sustitución del o los depósitos de carburante líquido y/o adición de depósitos auxiliares.
Reforma 33	Incorporación de rampas elevadoras o sistemas de otra naturaleza para facilitar el acceso o salida de personas
Reforma 36	Sustitución de asientos del vehículo por espacio y medios para sujeción de las sillas de ruedas.
Reforma 46	Cambio de alguna de las características indicadas en la tarjeta ITV del vehículo y no incluida en los casos anteriores.

Sin embargo en algunos casos, en función de cómo se realice la transformación por parte del carrocer o transformador, pueden variar la cantidad de modificaciones a aplicar.



Concretamente en la n º 33 se especifica que:

“Se considerará dispositivo homologado aquel que haya sido ensayado según lo dispuesto en el Anexo VII a la Directiva 2001/85 (categorías M2/N2 y M3/N3) o su equivalencia según Norma UNE 26.494 (categorías M1/N1) por un Laboratorio Oficial acreditado en España para la realización de ensayos e inspecciones de tipo y/o directivas/reglamentos o incluido en la homologación de tipo de vehículo.”

Todos los transformadores tienen conocimiento de las normativas específicas aplicables al Eurotaxi.

La normativa a la que se hace mayoritariamente referencia es la Norma UNE 26.494 y sus posteriores modificaciones.

En términos generales la valoración realizada de dicha normativa es positiva, sobre todo al comparar el nivel de concreción y exigencias de los parámetros con las normativas equivalentes de otros países.

La industria transformadora señala, sin embargo, diversas áreas de mejora que considera que deberían ser reguladas mejor:

- Disposición de la carga y la silla en el habitáculo: anclajes de la carga y otros.
- Homologación de las sillas de ruedas.
- Mejora de la seguridad en las sillas de ruedas. Se considera que los vehículos están preparados en aspectos de seguridad, pero el punto débil está en las sillas: heterogeneidad de materiales, resistencias, aspectos de seguridad, etc. No existe una silla de ruedas tipo que cumpla todos los test de impacto.
- Confort. Los usuarios de Eurotaxi también deberían disfrutar de las comodidades del vehículo: aire acondicionado/calefacción adaptada al habitáculo,...
- Implantación y reconocimiento de diferentes categorías de adaptación: de menos a más completas.
- Posibilidad de realizar test de seguridad del vehículo en su conjunto, y no elemento a elemento.



- Contemplar la posibilidad de realizar, en el vehículo Eurotaxi, transformaciones centrales (es decir, aquellas en la que el rebaje del piso del vehículo se hace en la zona central) desde detrás de la fila de asientos del conductor y acompañante hasta el principio de la tercera fila de asientos. Este tipo de rebaje tendría el acceso por la puerta lateral del vehículo y, por sus dimensiones permitiría, en muchos casos, ubicar dos sillas de ruedas en la zona central. Actualmente esta transformación es muy difícil de homologar debido a las exigencias del Manual de Reformas de Importancia.

4.2.2.4. VALORACIONES SOBRE EL EUROTAXI POR PARTE DE LOS TRANSFORMADORES

La gran mayoría de transformadores considera que el Eurotaxi debe ser de uso universal, un taxi para todos.

El sector de la industria de la transformación está concienciado con las necesidades de los usuarios y, en este sentido, comparten la opinión de los usuarios y consideran inaceptable que estos no puedan acceder a la gran mayoría de los vehículos que conforman la flota de taxis en España.

Por tanto, los transformadores también consideran que el número de Eurotaxis en circulación es manifiestamente insuficiente para el potencial de demanda existente.

4.2.2.5. PERSPECTIVA DE LOS TRANSFORMADORES SOBRE LAS ADAPTACIONES

Precio / Coste

Los taxistas que transforman su taxi a Eurotaxi lo consideran muy caro o caro. Sin embargo, la mayoría, acceden a dicha transformación gracias a las ayudas que cubren el coste de la misma.

El coste de la transformación se mantiene en unos niveles similares desde hace años. Eliminando el efecto-inflación en los precios, estos incluso han bajado.

La gran mayoría de los transformadores considera que el coste de transformación es muy competitivo y que existe poco margen de mejora a nivel técnico dados los requisitos de seguridad que se precisan. Consideran, sin embargo, que existen otros modos de ajustar precios. Estos ajustes pueden provenir de:

- Economías de escala: Si la demanda aumenta y, por tanto, se realizan más transformaciones, los costes fijos se dividen entre más unidades y se abarata el coste unitario.
- Apuesta por la investigación: Si se incentiva la I+D+i se podrían desarrollar más sistemas y productos en España, ahorrándose así en los altos costes unitarios de las importaciones de producto.

4.3. PROFESIONALES (TAXISTAS Y ASOCIACIONES GREMIALES)

La normativa por la que se rige el servicio de taxis, como se ha mencionado anteriormente, es el Reglamento nacional de los servicios urbanos de transporte en automóviles ligeros de 4 de noviembre de 1964, posteriormente sustituido por el vigente de 16 de marzo de 1979 - RD 763/1979 -, así como diversos planes directores regionales de transportes y reglamentos que establecen los ratios de licencias por habitante. Por ejemplo en Madrid existe el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el *Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo*.

Respecto a la organización de los profesionales en agrupaciones se puede afirmar, tras el estudio desarrollado, que las asociaciones gremiales de taxis están muy desarrolladas en las grandes ciudades. En los pueblos, por el contrario, son casi inexistentes. Estas entidades son las que han canalizado, generalmente, las solicitudes de las ayudas al convenio IMSERSO-Fundación ONCE y a los ayuntamientos. Se considera, por ello, que estas agrupaciones han cumplido una importante función en el buen desarrollo del citado convenio.

4.3.1. UNIVERSO DE TAXIS EN ESPAÑA

En España circulan 70.360 taxis (INE, 2008).

Al ser municipales las competencias para otorgar las licencias y controlar su situación resulta complicado conocer con exactitud cuantas licencias de taxis están en activo. De igual forma, debido a esta atomización municipal de las competencias, es difícil saber el número de licencias activas de Eurotaxis ya que, una vez se otorgan y se aprueba la subvención, no se puede hacer un seguimiento de la vida activa de ese vehículo. De forma aproximada se estima que la vida media de un taxi es de unos cuatro años, retirándose de circulación antes de llegar a los 300.000 kilómetros recorridos.

La Asociación Gremial de Auto-taxi y la Unión Nacional del Taxi (UNALT) -ambas, asociaciones de taxistas- tampoco disponen de datos actualizados sobre el número de Eurotaxis activos.

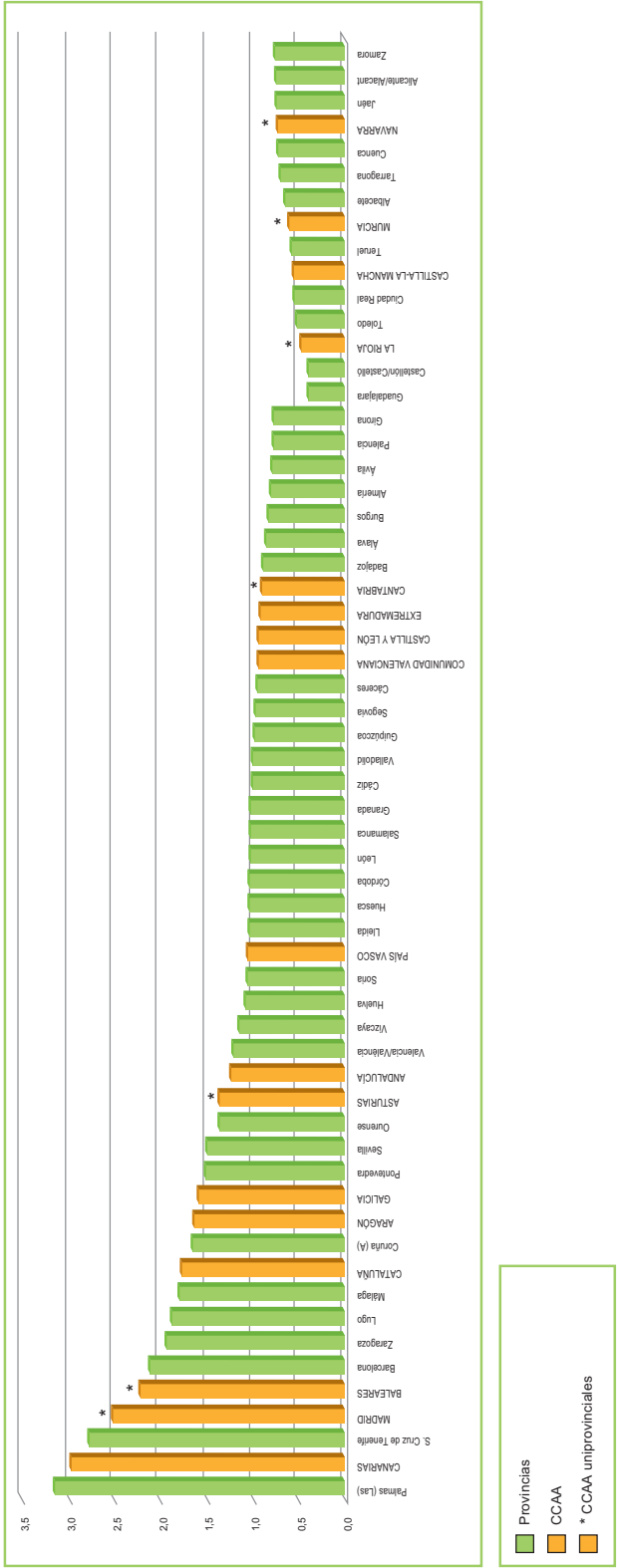
Dado que el número de Eurotaxis a alcanzar que ha sido fijado por la legislación actual a nivel estatal (RD 1544/2007) es un 5% proporcional a la cantidad de taxis tradicionales, se recogen, a continuación, datos sobre la cantidad de turismos de servicio público existentes por comunidades autónomas y provincias (INE, 2008). De este modo se puede perfilar la distribución y previsión de Eurotaxis que deberán estar en funcionamiento en el 2017, extrapolando los datos que se conocen sobre la distribución y número de taxis tradicionales en el territorio.

DATOS DE TURISMOS DE SERVICIO PÚBLICO

	Provincia		Capital de Provincia				Población	Taxis por 1000 habitantes	
	Total	% total	Taxímetro		Taxímetro				
			Con	Sin	Total	Con			Sin
TOTAL ESPAÑA	70.360	100%	57.672	12.688	46.386	46.329	57	46.745.807	1,5
ANDALUCÍA	10.307	14,6%	6.666	3.641	5.638	5.638	0	8.302.923	1,2
ARAGÓN	2.204	3,1%	1.774	430	1.783	1.767	16	1.345.473	1,6
ASTURIAS	1.484	2,1%	732	752	312	312	0	1.085.289	1,4
BALEARES	2.441	3,5%	2.041	400	1.246	1.246	0	1.095.426	2,2
CANARIAS	6.259	8,9%	6.211	48	2.733	2.725	8	2.103.992	3,0
CANTABRIA	531	0,8%	335	196	218	218	0	589.235	0,9
CASTILLA Y LEÓN	2.407	3,4%	1.441	966	1.285	1.285	0	2.563.521	0,9
CASTILLA-LA MANCHA	1.168	1,7%	369	799	281	281	0	2.081.313	0,6
CATALUÑA	13.245	18,8%	12.355	890	10.614	10.614	0	7.475.420	1,8
COMUNIDAD VALENCIANA	4.800	6,8%	4.324	476	3.450	3.450	0	5.094.675	0,9
EXTREMADURA	1.009	1,4%	289	720	220	218	2	1.102.410	0,9
GALICIA	4.473	6,4%	1.800	2.673	787	787	0	2.796.089	1,6
MADRID	16.079	22,9%	15.875	204	15.646	15.646	0	6.386.932	2,5
MURCIA	878	1,2%	662	216	290	287	3	1.446.520	0,6
NAVARRA	461	0,7%	341	120	313	313	0	630.578	0,7
PAÍS VASCO	2.283	3,2%	2.183	100	1.300	1.272	28	2.172.175	1,1
LA RIOJA	153	0,2%	96	57	92	92	0	321.702	0,5



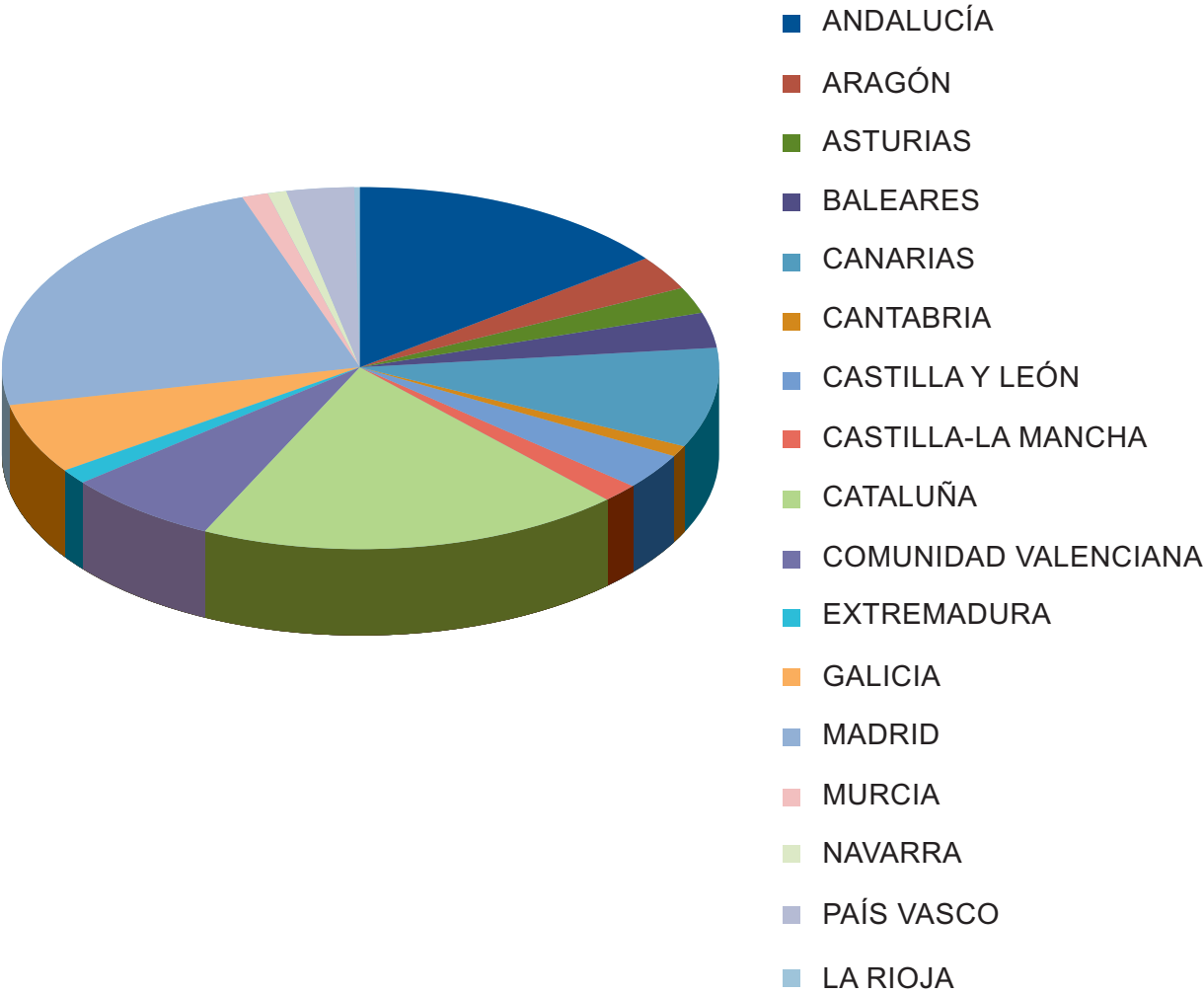
GRÁFICO DE TAXIS POR 1000 HABITANTES POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y PROVINCIAS



El número de taxis existentes en España, 70.360 taxis, representa un ratio de 1,5 taxis por 1.000 habitantes. Las capitales de provincia concentran el 66% del total.

El 82% de los taxis tienen taxímetro, ascendiendo dicho porcentaje al 99,9% en las capitales de provincia.

GRÁFICO DE DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE TAXIS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

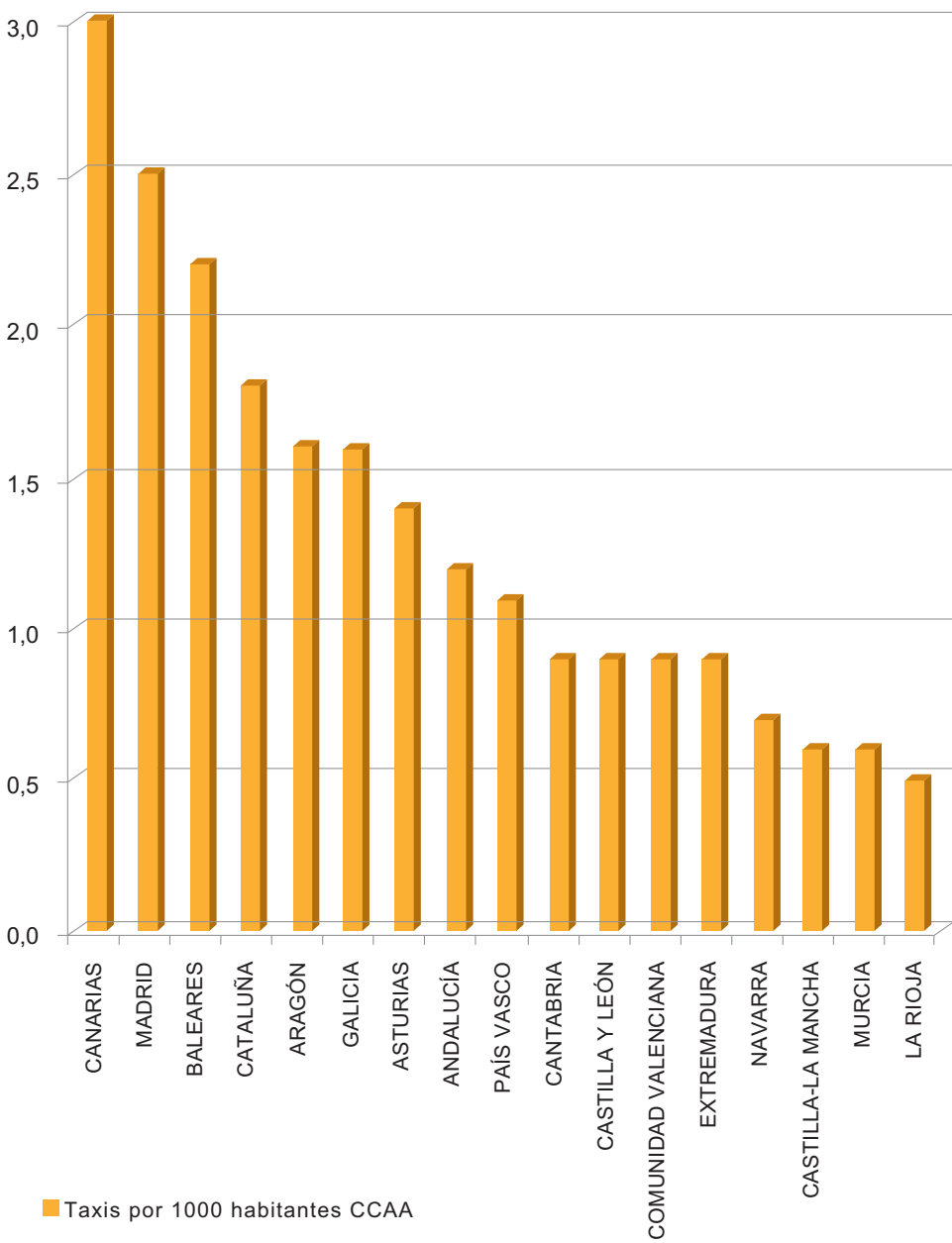


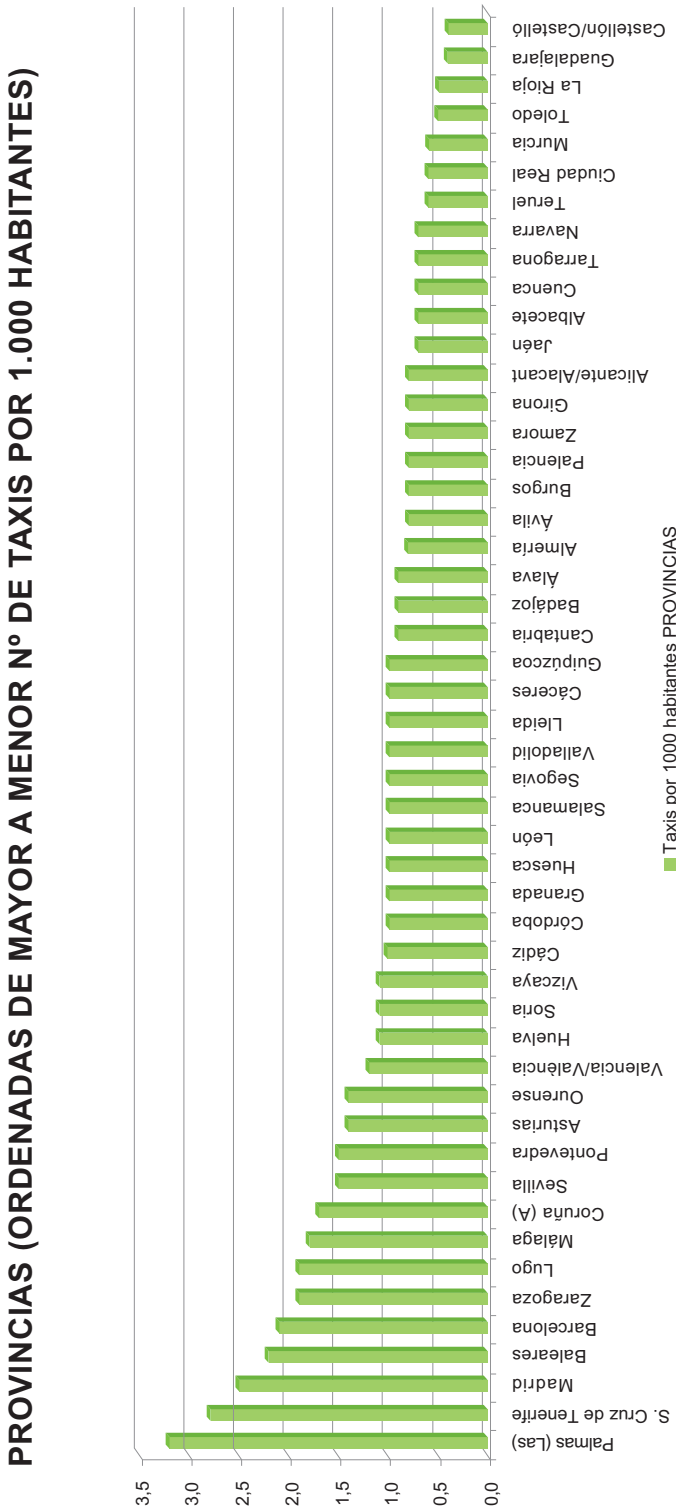
Las tres comunidades autónomas más pobladas (Andalucía, Cataluña y Madrid) concentran el 56,3% de los taxis totales. Su población (22,16 millones) representa el 47,4% del total.

- La Comunidad de Madrid tiene el mayor parque de taxis de España, con 16.079 (22,9% del total). Este número supone una tasa de 2,5 taxis por 1.000 habitantes que la coloca 2ª en el ranking general por comunidades autónomas, mientras Canarias es la 1ª con 3,00 taxis por cada 1.000 habitantes.
El 97% de los taxis de la Comunidad de Madrid están censados en Madrid capital (es decir, existen 15.690 taxis en esta ciudad); quedando sólo el 3% para todo el resto de los municipios que la componen.
- En segundo lugar se sitúa Cataluña, con 13.245 taxis, el 18,8% del total nacional. Su ratio de taxis está por encima de la media siendo de 1,8 taxis por 1.000 habitantes.
- Andalucía, la comunidad autónoma más poblada de España (8,3 millones de personas), dispone de 10.307 taxis. El 65% de sus taxis están censados en las capitales de provincia. Con 1,2 taxis por 1.000 habitantes se encuentra por debajo de la media española.

Las demás comunidades autónomas no llegan a los 10.000 taxis. Destacan las Islas Canarias, por ser la única fuera de las tres grandes que supera los 5.000, con un censo de 6.259 taxis y, como se ha comentado, la mayor densidad de taxis per cápita de toda España (tanto en la comparativa por comunidad autónoma, en la que aparece 1ª, seguida de Madrid y Baleares, como en la comparativa realizada por provincias, con Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife en las dos primeras posiciones).

COMUNIDADES AUTÓNOMAS (ORDENADAS DE MAYOR A MENOR Nº DE TAXIS POR 1.000 HABITANTES)





Como se observa en los gráficos, el ranking de taxis per cápita por comunidades autónomas sigue -tras las ya mencionadas Canarias, Madrid y Baleares-, con Cataluña, Aragón y Galicia. En el ranking por provincias siguen, a las dos provincias canarias, Madrid, Baleares, Barcelona, Zaragoza, Lugo y Málaga.

Respecto a las provincias con menos taxis por 1.000 habitantes, encontramos que las dos últimas son Castellón y Guadalajara (0,4), seguidas de La Rioja y Toledo (0,5).

En cuanto a comunidades autónomas son La Rioja, Murcia y Castilla La Mancha las que cuentan con menos taxis per cápita.

Destaca, entre las que cuentan con menor número de taxis por 1.000 habitantes, el área de Castilla La Mancha -tanto como comunidad autónoma, como por la posición de sus cinco provincias-; y el área de Levante -con Murcia y dos provincias de la Comunidad Valenciana (Castellón y Alicante) ubicadas entre las que menor número de taxis per cápita cuentan.

4.3.2. FRENOS DE LOS TAXISTAS PARA INCORPORARSE AL PROYECTO

El Eurotaxi permite disponer de ayudas para la adquisición del vehículo, ofrecer los servicios a más personas y, además, la satisfacción personal de ayudar a los demás. Sin embargo, los profesionales entrevistados consideran que hay distintos aspectos que frenan la incorporación de más taxistas al Eurotaxi.

4.3.2.1. MANTENIMIENTO / GASTOS SUPERIORES

Los profesionales afirman en el estudio encontrar dificultades derivadas del precio del Eurotaxi. El coste de la transformación es importante (una media de 10.000€ si se analiza el periodo 2006-2010) y, en ocasiones, lo asume el profesional cuando no ha podido acogerse a las ayudas correspondientes.



Además, respecto al mantenimiento, afirman que:

- El seguro del vehículo tiene un coste más elevado. El Eurotaxi, al tener un valor superior en un 20-30% a un vehículo no adaptado, supone que la prima para asegurarlo también sea más elevada.
- Conlleva un mayor consumo de combustible.
- El mantenimiento y las reparaciones resultan más costosas cuando afectan a las partes del vehículo que han sido modificadas.

4.3.2.2. DEMANDA / EXPECTATIVAS

- La demanda de servicios, a día de hoy, no cumple las expectativas de los taxistas para plantearse la incorporación al servicio con un Eurotaxi. El número de servicios de Eurotaxi no son relevantes en relación a los ingresos totales.
- Los taxistas piensan que hay una parte importante de los usuarios que no conoce el Eurotaxi. Creer que este servicio es más caro o considerarlo un servicio especial es lo que hace que los usuarios no se incluyan como clientes potenciales y, por tanto, lo que reduce la demanda.

4.3.2.3. DIFICULTADES EN LA GESTIÓN / COSTES OCULTOS

- A la hora de las revisiones, y sobre todo de las reparaciones, las gestiones con el taller son más complicadas. Los plazos se alargan, con la repercusión correspondiente en sus ingresos, al no poder dedicar ese tiempo a trabajar.
- En ocasiones las revisiones y el mantenimiento exige tener que duplicar la visita a los talleres: una al tradicional, habitualmente al taller de la marca fabricante del vehículo, y otra a la empresa transformadora para lo relacionado con la adaptación.

4.3.2.4. OFERTA /GAMA DE PRODUCTOS DISPONIBLES

- Sus quejas hacen referencia, fundamentalmente, a la escasa gama de vehículos que se ofrece. Hasta hace poco casi era una elección entre dos: Citroën Evasión y Fiat Ulysse. Ahora la capacidad de elección ha aumentado pero, todavía, es muy inferior a la gama que ofrecen los fabricantes para los taxis tradicionales.

4.3.3. RAZONES DE LOS TAXISTAS PARA INCORPORARSE AL PROYECTO

Los taxistas, en contrapartida, aducen las siguientes motivaciones a la hora de incorporarse al proyecto del Eurotaxi: económicas, personales, estrategia de mercado y mejora de sus condiciones laborales.

4.3.3.1. MOTIVACIONES ECONÓMICAS

Son, generalmente, las más importantes por el peso que tienen en la toma de decisión.

- Los profesionales ven en el Eurotaxi una forma de acceder a ayudas económicas que les permiten poder adquirir vehículos de mayor calidad. De esta manera llegan a un segmento de clientes interesante (por el mejor vehículo y la posibilidad de atender a más personas) con el mismo coste. Existe así una oportunidad de mercado al ampliar sus servicios a personas que no pueden acceder a los taxis tradicionales o que encuentran en los taxis accesibles ciertas ventajas en la calidad de servicio.
- Dada la dedicación que exige la profesión, al tener mejores taxis mejora su calidad de vida.
- En situaciones de necesidad el Eurotaxi es un modo de obtener una licencia de taxi y, por tanto, de tener un empleo.

4.3.3.2. MOTIVACIONES PERSONALES

- En ocasiones el profesional del taxi cuenta con alguna vinculación personal con las personas con discapacidad: o el mismo es una persona con discapacidad, o lo es algún familiar o persona de su entorno cercano.
- Algunos taxistas tienen una gran conciencia social, especialmente en las pequeñas poblaciones, donde la relación entre los habitantes es más cercana. El taxista concibe el Eurotaxi como un modo de ayudar a más personas.

4.3.3.3. MEJORAS EN SUS CONDICIONES LABORALES

En ciertos municipios el Eurotaxi permite mejorar las condiciones de los taxistas, por ejemplo, con la posibilidad de incorporar un segundo conductor a la licencia y tener, así, una mayor flexibilidad de horarios.

4.3.4. FINALIDAD / USO DEL EUROTAXI PERCIBIDO

POR LOS PROFESIONALES

- Un porcentaje mayoritario de los servicios de Eurotaxi se realizan con la finalidad de asistir a algún servicio o tratamiento sanitario.
- Como segundo y tercer uso, a cierta distancia, se encontrarían las actividades del ocio y los traslados a aeropuertos o estaciones de ferrocarril y autobuses.
- Otros usos, como el laboral, son residuales -ya que el precio del servicio del taxi no permite utilizarlo diariamente-.

4.3.5. NORMATIVA DEL EUROTAXI Y PROFESIONALES

Los taxistas entrevistados manifiestan, en general, desconocer la existencia o contenido de la legislación específica vigente sobre el Eurotaxi. Lo habitual es que, únicamente, hagan referencia a las exigencias municipales, marcadas por el ayuntamiento correspondiente.

Los taxistas creen que, con la existencia de los taxis adaptados, la libertad de movimiento de las personas con dificultades para el uso de un taxi tradicional no está ya restringida puesto que estos cubren las necesidades de los colectivos usuarios (siempre y cuando se pueda atender a la demanda y no haya carencias de servicio).

El número de taxis adaptados existentes es considerado escaso por algunos y suficiente por otros. No hay opiniones extremas que señalen un exceso de Eurotaxis o una carencia total de dicho servicio.

Los profesionales, tal y como se desprende del estudio realizado, no se muestran partidarios de un taxi adaptado para colectivos específicos, es decir, destinado de forma exclusiva a personas con discapacidad, debido, fundamentalmente, a su inviabilidad económica. Apuestan por un taxi universal que pueda dar servicio a todos los ciudadanos.

4.3.6. VALORACION DE LOS PROFESIONALES SOBRE EL EUROTAXI

4.3.6.1. DIFICULTADES PRECIO / COMPETITIVIDAD

- En aquellos municipios en los que el coste del servicio no se incrementa por los recorridos sin usuario tras la bajada de bandera (es decir, donde resulta igual que en los taxis tradicionales) los conductores de Eurotaxis consideran que el precio del servicio es adecuado.
- En los lugares donde la bajada de bandera se realiza cuando se recibe el aviso -en especial, si el municipio es extenso o tiene problemas de tráfico- el coste resulta más elevado.

Algunos profesionales opinan, en el estudio realizado, que este coste se podría ajustar aumentando la oferta de Eurotaxis o institucionalizando el sistema existente en Barcelona -que se recoge a continuación de forma resumida-.

SISTEMA DE EUROTAXI EN BARCELONA:

A marzo de 2010 este municipio cuenta con 57 Eurotaxis. Para garantizar la calidad del servicio la asociación Taxi Amic mantiene reuniones con los futuros eurotaxistas, para conocer sus motivaciones y seleccionar un perfil adecuado: personas pacientes, con dedicación, aptitudes de trato, etc.

El coste del recorrido-tipo suele rondar los 12-13€. La bajada de bandera se realiza al llegar al punto de encuentro con el viajero. El único sobrecoste resultante es que el taxímetro está en funcionamiento durante las maniobras de entrada en el vehículo, anclaje, desanclaje, puesta del cinturón,... Estas maniobras suelen durar aproximadamente 4 minutos.

El Ayuntamiento ofrece además un servicio público puerta a puerta, por el que la persona acreditada se desplaza a su destino en un Eurotaxi, pagando el precio del transporte municipal (1,40€). Taxi Amic tiene un acuerdo con el Ayuntamiento para cobrar la diferencia de forma periódica, a posteriori.

4.3.6.2. TIEMPO DE ESPERA

- En términos generales el tiempo de espera habitual para los usuarios es de 15-30 minutos. (Se debe tener en cuenta que la mayoría de los usuarios que aportan información viven en grandes ciudades).

Esta media, sin embargo, no refleja la casuística muy diferente de una ciudad media con suficientes Eurotaxis o la de municipios pequeños que son atendidos por servicios de taxis comarcales.

La opinión de los taxistas es que el único modo de poder reducir estos tiempos de espera es por medio de un aumento de la flota de Eurotaxis. Allí donde la espera ya es muy corta no identifican un modo de reducirlo aún más.

4.3.6.3. INFORMACIÓN Y DEMANDA

Los profesionales consideran que la demanda actual del Eurotaxi se ve limitada por el desconocimiento del servicio por parte de la ciudadanía, que considera que se trata de vehículos especiales y, por ello, no solicitan el servicio. En este sentido consideran que las campañas de información resultarían muy positivas y aumentarían la demanda.

4.3.7. FORMACIÓN ESPECÍFICA EN DISCAPACIDAD Y ACCESIBILIDAD PARA LOS TAXISTAS

Las entrevistas realizadas a los profesionales ponen de manifiesto un desconocimiento general, tanto de la normativa de aplicación al Eurotaxi, como de las necesidades específicas de las personas con discapacidad. A estos profesionales del taxi, sin embargo, les es de aplicación y exigencia lo dispuesto en el RD 1544/2007 en lo que respecta a las condiciones de atención al viajero. Es lógico, en consecuencia, que la formación a recibir por los profesionales se encamine a la consecución del objetivo de asegurar *“el viaje y la asistencia a las personas con discapacidad en condiciones de dignidad, así como de comodidad y seguridad razonables”*, además de tener competencia y conocimientos para evitar *“la utilización, salvo en circunstancias excepcionales, de medios improvisados como el traslado ‘a pulso’ de los viajeros con necesidades intensas de apoyo (usuarios de sillas de ruedas, etc.)”*.

Otro componente curricular vendría derivado de la necesidad de contemplar formación para resolver situaciones de emergencia dando cumplimiento a lo dispuesto en el punto 6 del Anexo IX de medidas transversales de dicho RD: *“Los operadores de transporte deberán establecer en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de este RD el protocolo y previsión de actuaciones en las situaciones de emergencia que pudieran darse en el viaje, atendiendo a las especificidades tanto de la discapacidad como del modo y medio de transporte”*.



4.4. ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

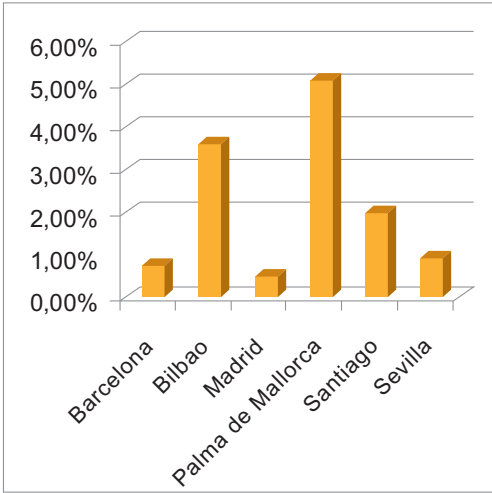
4.4.1 PERSPECTIVA DE LAS GERENCIAS MUNICIPALES.

Si bien actualmente no existe una base de datos fiable sobre el número de licencias de Eurotaxi en activo, se recogen a continuación los datos extraídos en las entrevistas en diferentes ciudades.

Dichos datos sirven como orientación y muestreo del parque de Eurotaxis en varios puntos de la geografía y de la proporción respecto al parque total, que, como se puede observar (salvo en el caso de Palma de Mallorca), se encuentra por debajo del 5% marcado por el RD para el 2017.

DATOS RECOGIDOS EN LAS ENTREVISTAS

Ciudad	Taxis	Eurotaxis	%
Barcelona	10.481	79	0,75%
Bilbao	774	28	3,6%
Madrid	16.079	75	0,5%
Palma de Mallorca	1.246	63	5,1%
Santiago	147	3	2,0%
Sevilla	2.300	22	0,95%



4.4.2. FINALIDAD / USO DEL EUROTAXI DETECTADA POR LAS GERENCIAS

La finalidad más importante de uso del Eurotaxi, detectada por las gerencias municipales, es la relacionada con los servicios sanitarios. Ésta es seguida de los traslados a aeropuertos y estaciones.

4.4.3. NORMATIVA DEL EUROTAXI DESDE LA PERSPECTIVA

DE LAS GERENCIAS MUNICIPALES

Las Gerencias municipales conocen fundamentalmente el RD 1544/2007. No indican ninguna otra fuente legislativa de relevancia.

El acceso universal al taxi es un principio asimilado por todas ellas. Consideran que, conceptualmente, acotar el número de taxis adaptados a un porcentaje del total restringe la libertad de movimiento de las personas con discapacidad. Sin embargo opinan que, en la práctica, el servicio ofrecido es suficiente para los ciudadanos que lo necesitan.

Una flota 100% accesible es una meta muy complicada, dados los gastos que requeriría esta medida. Por ello, aunque el concepto de que determinadas personas no puedan acceder a todos los taxis no es considerado por las administraciones públicas como la situación ideal, en términos prácticos se valora el servicio de Eurotaxi como suficiente para la demanda existente.

Algunos municipios ya han modificado sus ordenanzas para adaptarlas a la nueva legislación. En otros casos estas modificaciones se encuentran aún en proceso.

4.4.4. VALORACIÓN DEL EUROTAXI POR LAS GERENCIAS MUNICIPALES

■ Dotación y calidad del servicio

Las causas del bajo porcentaje de Eurotaxis respecto al parque total de taxis son fundamentalmente, desde el punto de vista de las Gerencias, el mayor coste asociado a los vehículos (mantenimiento, combustible, seguros) y la reducción de las subvenciones (menor cuantía, pagos atrasados).

Los tiempos medios de espera entre unos y otros municipios son muy dispares pero, sin embargo, destacan que la relación entre número de Eurotaxis y calidad del servicio es total.



- En los municipios con una mejor dotación de Eurotaxis, la espera está por debajo de los 15 minutos.
- En los municipios con deficiente dotación, el tiempo de espera supera la media hora, habiendo lugares donde puede extenderse por encima de los 45 minutos.

Para reducir estos tiempos, además de aumentar la flota de Eurotaxis, es conveniente centralizar el servicio de Eurotaxis en una emisora que utilice más eficientemente los taxis disponibles.

■ Reclamaciones / Gestión de quejas

Las Gerencias Municipales son los organismos receptores de las reclamaciones de los usuarios de taxi o Eurotaxi.

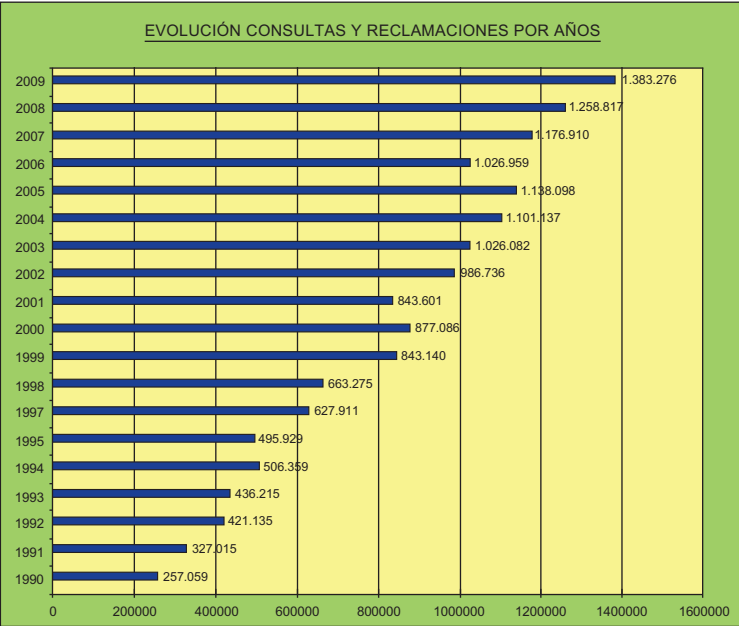
El número de quejas formales realizadas por usuarios de Eurotaxi es muy bajo, pudiendo considerarse como meramente anecdótico.

La interpretación de este dato, sin embargo, debe ser prudente ya que éste no implica necesariamente una alta calidad en el servicio prestado o una valoración y percepción por parte de los usuarios siempre positiva. El estudio realizado a nivel nacional, en 2006, por el INC (Instituto Nacional del Consumo) “Índice de satisfacción del consumidor” -con casi 7.000 entrevistas realizadas-, refleja, entre otros, los problemas y actitud de los usuarios en relación con la reclamación de sus derechos, destacando:

- La elevada dispersión o desigualdad en los comportamientos o actitudes de los ciudadanos a la hora de realizar reclamaciones en unos servicios y en otros;
- Que, curiosamente, aquellos sectores que han recibido menos valoración en el nivel de satisfacción media o han sido identificados como los causantes de un significativo número de problemas (telefonía e Internet), no coinciden con los que mayor número de quejas registran.

La falta de reclamaciones está, generalmente, más vinculada al hecho de que en España, a diferencia de lo que ocurre en otros países, no existe una cultura extendida

de utilizar los cauces formales para realizar reclamaciones respecto a deficiencias en productos y servicios. Se puede observar, sin embargo, un cierto cambio de esta tendencia en los últimos años. El siguiente gráfico muestra el número de reclamaciones y consultas remitidas por diferentes asociaciones de consumidores desde 1990 hasta 2009:



Extraído del estudio “Balance de consultas y reclamaciones presentadas en las organizaciones de consumidores de ámbito nacional: año 2009,” Instituto Nacional del Consumo. Madrid, marzo de 2010.

La tipología de las quejas del Eurotaxi registradas por las Gerencias se puede clasificar en:

- Relacionadas con el precio: Presuntas irregularidades en la bajada de bandera, precios abusivos, intentos de pactar un precio sin taxímetro,...
- Esperas excesivas para recibir el servicio de Eurotaxi.
- Lugar de parada inadecuado, alejado del lugar de destino o de acceso complicado.



■ Modelos de Eurotaxi

El aspecto exterior del vehículo es importante tanto para los taxistas como para los usuarios. Por este motivo las Gerencias municipales valoran la estética e ir en línea con los demás taxis de la localidad. Profesionales y clientes apuestan por la integración, apostando por vehículos similares a los taxis tradicionales.

4.4.5. GERENCIAS MUNICIPALES Y PARTICIPACIÓN DEL SECTOR

Las Gerencias consideran que las políticas relativas al Eurotaxi han tenido en cuenta la opinión de los agentes del sector. Sin embargo, los agentes que han representado la opinión general han sido los taxistas, siendo muy reducida la representación del movimiento asociativo y los usuarios finales.

Esta participación ha seguido, habitualmente, procedimientos informales, si bien hay municipios que han establecido canales de participación específicos y normalizados (ej.: Comisiones de seguimiento).



CONCLUSIONES Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

5.1. LÍNEAS DIRECTRICES

5.1.1. FILOSOFÍA DE LA ACTUACIÓN

El marco conceptual, sobre el que se apoyan las propuestas dirigidas a mejorar la situación actual del Eurotaxi, se resume en los siguientes planteamientos generales:

- Visión del transporte accesible como derecho de los ciudadanos para una vida autónoma e independiente.
- Aplicación del concepto de diseño para todos y accesibilidad universal como imprescindibles para lograr ejercer los derechos ciudadanos y para mejorar la calidad de vida. Es decir, un planteamiento centrado en el usuario para ofrecer productos y servicios dirigidos a la variedad potencial de capacidades humanas, habilidades, requisitos y preferencias.

5.1.2. FUNDAMENTACIÓN DE LAS PROPUESTAS

Las propuestas de actuación tienen su origen en tres fuentes principales que, a su vez, interactúan entre sí:

- Detección de diversas carencias en la situación actual del servicio de Eurotaxi. Las carencias han sido detectadas tras el estudio realizado. Éstas, mediante distintas técnicas de recogida y análisis de información, se extraen de los datos aportados por los diferentes agentes implicados, especialmente usuarios y asociaciones de personas con discapacidad. Dentro de los recursos y sistemas utilizados cabe destacar el análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades) que, dada su naturaleza, ofrece una visión global de la situación para elaborar las propuestas de actuación. El resultado del mismo se incorpora para completar la información en el Anexo I.

- Experiencia y referentes de actuaciones de accesibilidad en el transporte.
- Conocimiento específico, por parte del equipo multidisciplinar que ha realizado este estudio, de las necesidades y experiencias de las personas con discapacidad y de la accesibilidad universal. De este modo se incorpora en las propuestas un punto de vista sociológico y técnico.

5.2. VARIABLES DE LA INTERVENCIÓN / LÍNEAS DE ACTUACIÓN

5.2.1. CARÁCTER DE LAS PROPUESTAS

Durante el análisis y la aportación de propuestas se ha utilizado la teoría de sistemas o enfoque sistémico.

Esto se debe a que, dada la naturaleza del sector, los diversos agentes presentan una fuerte interacción entre sí y, por lo tanto, como se verá a continuación, siempre existe, en mayor o menor medida, una transversalidad -tanto en las carencias detectadas como en las propuestas de actuaciones-. Es decir, estando las propuestas fundamentadas en las carencias, cada una de ellas no está vinculada a un único sector o agente ni a una única propuesta y viceversa.

5.2.2. LÍNEAS DE ACTUACIÓN

1. *Propuesta de creación de un sistema estructurado de registro de datos sobre la flota de Eurotaxis.*

Existe una carencia de información fiable, veraz y suficiente para cuantificar la oferta de taxis accesibles (nº de eurotaxis en circulación, bajas y alta anuales,...). Se



considera necesario contar con un sistema que ofrezca esta información y actúe como organizador y archivo de los datos disponibles en cada uno de los municipios de España que dispongan de taxis y Eurotaxis. Así, se podrá disponer de indicadores estadísticos que permitan medir la evolución del servicio y su situación.

Este sistema será clave para determinar la efectividad de las políticas y acciones propuestas y para medir el impacto de los programas de fomento del Eurotaxi en cada municipio y a nivel estatal, así como el cumplimiento de la propia legislación.

2. **Propuesta de medidas económicas para facilitar el uso del taxi accesible a personas con discapacidad.**

- Algunos municipios han implantado los “bono taxis”, como dotación económica puesta a disposición de personas con discapacidad para dedicarla a los servicios del Eurotaxi. Se trata de una aportación anual. Se propone revisar la eficacia de esta medida de subvención directa en relación a la puntualidad de los pagos y establecer un sistema transparente mediante tarjetas de recarga.
- Se propone disponer de un servicio de Eurotaxi para personas acreditadas con las tarifas del transporte público, haciendo extensivo el ejemplo del sistema de Barcelona.
- Otra posibilidad es reducir el IVA aplicable a los usuarios del Eurotaxi acreditados del 8% habitual al 4%. Éste es el denominado IVA superreducido y ya se aplica actualmente a la prestación de servicios en dos casos, aprobados por Ley (Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido, Ley 37/1992 y Reglamento del impuesto aprobado por Real Decreto 1624/1992):
 - Servicios de reparación de los coches de minusválidos (nº 20 Anexo RDL 339/1990, de 2 de Marzo) y sillas de ruedas.
 - Servicios de adaptación de los autotaxis y autoturismos para el transporte de personas minusválidas en silla de ruedas.

La aplicación al servicio de Eurotaxi redundaría en un ahorro directo en el coste del servicio.
- Unificar, a nivel nacional, la política de bajada de bandera. Optar, bien por homogeneizar el momento de inicio de servicio y establecer un coste máximo,

o bien por establecer un coste fijo, que permita conocer a priori el coste del servicio.

3. **Propuesta de implantación de un servicio de gestión de Eurotaxi a nivel estatal (canal de solicitud del servicio).**

Actualmente el servicio se ofrece de forma disgregada, lo que supone una dificultad para los usuarios a la hora de contactar, complicando el trámite.

Por ello se propone la creación de un canal global de solicitud del servicio, mediante el establecimiento de un único número de teléfono y fax de servicio Eurotaxi y una web oficial. De este modo se facilitará el acceso al mismo por parte de los usuarios.

4. **Propuestas de establecimiento de sistemas de comunicación accesible para la solicitud del servicio.**

Desde las distintas organizaciones de personas con discapacidad se incide en esta necesidad, por lo que se proponen las siguientes acciones:

- Disponer de un teléfono de texto en la empresa gestora de las llamadas (o de radio-taxi) y otra línea telefónica mediante la cual se pueda establecer comunicación telefónica móvil.
- Poner a disposición de los usuarios un número de fax que permita recibir y responder las consultas realizadas.
- Crear una web oficial accesible del Eurotaxi y servicios online para todas las personas.
- Desarrollar tecnologías adecuadas para la eficiencia del Servicio de Transporte de Eurotaxis de uso Compartido.
- Mejorar la formación para mejorar la comunicación, tanto del personal de atención telefónica como de los taxistas, a través de cursos de formación que les permitan adquirir las competencias necesarias para comunicarse con todas las

personas de forma efectiva y correcta. Esta propuesta enlaza con la formación en accesibilidad de los taxistas.

5. *Propuesta de mejora de las condiciones de interoperabilidad y servicio puerta a puerta*

La interoperabilidad es la condición mediante la cual sistemas heterogéneos pueden interaccionar o relacionarse.

En el ámbito del transporte se trata de permitir la utilización combinada de diversos medios de transporte, facilitando la comunicación o interacción de unos con otros, para hacerlos compatibles y dar respuesta a las necesidades de los viajeros.

Existen interesantes iniciativas que promueven la interoperabilidad de los sistemas de transporte. Un caso destacado es la directiva europea 96/48/CE relativa a la interoperatividad del Sistema Ferroviario Transeuropeo de Alta Velocidad. Esta directiva define la interoperabilidad como la "capacidad para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes de alta velocidad cumpliendo unos rendimientos específicos". Su objetivo es eliminar las diferencias reglamentarias, técnicas y operativas que actualmente obstaculizan en gran medida la libre circulación.

En este sentido se trata de lograr que el Eurotaxi conforme un eslabón de la cadena del sistema de transporte público. La demanda del mismo aumentará si se consiguen acuerdos y mejoras con los gestores de otros medios de transporte, por ejemplo, para enlazar los viajes en esos medios con la petición del servicio de Eurotaxi para el traslado desde y hacia aeropuertos, estaciones de tren, autobús e intercambiadores.

6. *Propuesta de realización de campañas de concienciación y difusión del servicio.*

Se propone realizar una campaña de comunicación e información del Eurotaxi como taxi para todos, similar a la realizada en los años 90 de "Si lo ves, cógelo". El

objetivo de la propuesta es eliminar recelos o prejuicios que limitan la demanda de este vehículo.

7. *Propuesta de formación específica de taxistas para mejorar la atención al cliente.*

Se trata de proporcionar a los taxistas los recursos para satisfacer las demandas de trato y atención de los clientes, mejorando la calidad del servicio y, por tanto, la demanda del mismo.

8. *Propuesta de campañas de información y cauces adecuados de reclamación para todas las personas.*

Se trata de informar a los usuarios sobre cómo ejercer sus derechos de reclamación, así como establecer cauces sencillos, cómodos y accesibles para ello. Esta propuesta se complementa con la de los sistemas de comunicación accesible ya comentada.

Con el objetivo de ampliar el número de licencias y debido a que, actualmente, no existen estímulos adecuados para promover la permanencia o la creación de nuevas licencias de Eurotaxi se realizan las siguientes propuestas:

9. *Propuesta de ventajas económicas y beneficios fiscales dirigidos a los profesionales.*

- Ofrecer ventajas en el IRPF.
- Establecer beneficios/exenciones fiscales.
- Realizar estudios económicos comparativos que definan y demuestren, de forma objetiva y fiable, la rentabilidad pura de la opción del taxi accesible.
- Promover desde los ayuntamientos licencias de Eurotaxi en condiciones económicas ventajosas.
- Otras ayudas, subvenciones e incentivos, a establecer por parte de las comunidades autónomas.

10. Propuesta de mejoras a la explotación de cada licencia de Eurotaxi y actuaciones de fidelización.

Al ofrecer mejoras en las condiciones de la explotación, se fomenta el cambio del taxi tradicional al taxi accesible. Las actuaciones de mejora propuestas pueden ser:

- Favorecer la incorporación de un segundo conductor
- Eliminar el día de descanso (siempre que se permita el segundo conductor).
- Incorporar un servicio de sustitución para los Eurotaxis en reparación en España: stock de Eurotaxis para su traslado urgente, stock de taxis o vehículos a utilizar como taxis.
- Convertir licencias de taxis de pedanías en Eurotaxis.
- Proponer el aumento del periodo de amortización del vehículo de 4 a 5 años.
- Establecer un sistema garante de la renovación de Eurotaxi.
- Intervenir en la compra-venta de licencias a taxistas jubilados, para transformarlas en licencias especiales de Eurotaxi.
- Establecer prioridad por municipios para la concesión y mantenimiento de licencias destinadas al servicio de Eurotaxi.
- Establecer, a nivel municipal, dos tipologías de subvención: incorporación o renovación del Eurotaxi.

11. Propuesta de implantación de un modelo de Eurotaxi de producción industrial.

Para evitar los problemas, señalados por la industria transformadora y los fabricantes, derivados de las adaptaciones para la transformación del vehículo se propone la creación, en fábrica y a nivel industrial, de un vehículo diseñado para todos, ya que esto sería tecnológicamente posible. Aunque en la actualidad ninguna de las grandes marcas existentes baraja esta posibilidad, al no encontrarlo rentable, la propuesta es seguir analizando el modo de hacer realidad esta fabricación industrial.

12. Propuesta de actuaciones para la reducción de costes en las adaptaciones.

Los profesionales consideran que el coste actual de las adaptaciones es muy elevado. Para ello, en este sentido, los transformadores apuntan diversas áreas de mejora que permitirían reducirlo:

- Economías de escala: Si la demanda aumenta, y se realizan más transformaciones, los costes fijos se dividen entre más unidades, abaratando el coste unitario
- Apuesta por la investigación: Si se incentiva la I+D+i, se podrían desarrollar más sistemas y productos en España, ahorrándose los altos costes unitarios de las importaciones.

13. Propuesta de actuaciones en I+D.

Enlazando con la propuesta anterior se plantea promover la investigación para fortalecer la industria transformadora, permitiendo depender menos de la importación. Esto repercutiría directamente en:

- reducir los costes
- reducir los tiempos de reparación
- mejorar la calidad de las transformaciones

En esa línea se propone que la Administración Estatal establezca, a través del correspondiente ministerio, una dotación económica anual para realizar proyectos, bien en las instalaciones del transformador, fabricante y fabricante de adaptaciones, o bien en un centro de investigación.

Se considera que existen ciertas deficiencias en la legislación vigente que limitan el alcance y no permiten ofrecer una visión amplia y universal de la cuestión. Por un lado, no se contemplan directrices de aplicación posteriores a la fecha de 2017 y, por otro, no se recoge de forma expresa la incorporación de los criterios del diseño para todos, para normalizar el servicio.

14. *Propuesta de mejora y ampliación del corpus legal existente.*

La legislación vigente alcanza únicamente hasta la implantación mínima de, al menos, el 5 % de vehículos accesibles en las flotas de taxi en 2017, quedando indefinida la evolución del sector más allá de esta fecha. Deberá promulgarse nueva legislación, que amplíe la existente y establezca objetivos y estrategias de actuación para garantizar y mantener los derechos de los ciudadanos a un transporte accesible en los años posteriores.

Se propone desarrollar, así mismo, una legislación estatal que favorezca las condiciones de interoperabilidad de servicios a nivel regional/nacional y que incorpore y armonice criterios con los servicios accesibles en otras partes del mundo.

15. *Propuesta de creación de sistemas de normalización en el servicio y códigos comunes.*

Se propone diseñar y aplicar un sistema de normalización a los diferentes aspectos del sector del Eurotaxi, como pueden ser: procedimientos de solicitud del servicio, identificación y señalización de paradas, tipo de vehículos, pautas de atención al cliente, etc., de modo que el servicio resulte homogéneo y, por tanto, más accesible para los usuarios.

Esta normalización persigue fundamentalmente tres objetivos: simplificación, unificación y especificación.

Los esfuerzos para unificar criterios e implantar una estandarización en los productos y servicios facilitan, entre otros, la comunicación y el intercambio de información y aumentan la eficiencia. Por ejemplo la señalización SIA (Símbolo Internacional de Accesibilidad) ha permitido poder identificar entornos, productos y servicios accesibles por ciudadanos de distintas nacionalidades en cualquier parte.

5.2.3. ESTUDIO DE IMPACTO SOBRE UN AUMENTO DE LA FLOTA

DE EUROTAXIS

Como se deduce de todo lo anterior, la necesidad de aumento de la flota de Eurotaxis es la conclusión principal -aunque no la única- a la que se llega para resolver las principales deficiencias detectadas.

El objetivo, sin embargo, necesariamente ha de ser más ambicioso: se ha de considerar la accesibilidad universal como un concepto transformador de la realidad urbana y del transporte y no sólo una propuesta limitada de adaptaciones o transformaciones de dicha realidad. La meta por tanto, al igual que en el entorno urbano, es que todos los taxis sean accesibles. Solo así desaparecerá la limitación que imponen las cuotas o porcentajes sobre el total de taxis. El servicio público de taxis será un servicio accesible si sus taxis lo son (junto con los procedimientos relacionados con su uso). Dicha aspiración, lejos de ser utópica, es consecuencia de la aplicación efectiva del concepto de diseño para todos. Para ello, por tanto, es necesario que la flota de Eurotaxis aumente paulatinamente.

Se ha considerado necesario, por su importancia, realizar una reflexión sobre el impacto que tendría dicho aumento de flota sobre la situación actual del mercado español y su efecto directo en todas las variables clave del negocio.

A continuación se reúnen una serie de datos que ponen de manifiesto la interrelación entre el nº de Eurotaxis existente y la calidad del servicio, así como una serie de reflexiones extraídas del análisis de las cifras sobre la oferta y la demanda en el Eurotaxi y su efecto sobre el sector.

Variables clave		Escenario Actual: Escasa Oferta de Eurotaxis (< 1%)	Escenario Objetivo: Mayor oferta de Eurotaxis (> 5%)
Precio		Alto	Competitivo
Servicio	Calidad del Servicio	Bajo - Insuficiente	Medio-Alto
	Factores que inciden en el servicio	Disponibilidad / Tiempo de Espera	Calidad del Servicio
	Prestación del Servicio	No garantizada en ciertos lugares (entorno rural) ni en momentos puntuales (noches, festivos,...)	Garantizada
	Tiempos de espera	Medios – Altos (más de 30 minutos)	Bajos
Oferta	Nivel de organización	Atomizada	Estructurada
	Nivel de empleo y actividad	Bajo	Alto
	Nivel de Satisfacción	No satisfecho	Satisfecho
	Impacto de los costes extra sobre el negocio	Alto	Medio-Bajo (economías de escala)
	Formación	Baja	Media-Alta
Demanda / Consumidor	Demanda Efectiva	Baja (Inactiva)	Alta
	Demanda Potencial	Muy alta	Media
	Acceso al Servicio	Limitado / Canal específico (Centralita)	Ampliado / Centralita telefónica y vehículos en circulación
	Nivel de Satisfacción	No satisfecho	Satisfecho
	Notoriedad del Servicio	Baja	Media
Industria Transformadora	Nº de Eurotaxis transformados	Bajo	Alto
	Precios unitarios	Altos	Medios (Reducción vía economías es escala)
	I+D	Escaso y atomizado	Más elevado (perspectiva de retorno de la inversión)

■ Consecuencias del aumento de la flota en el servicio

Un aumento de la flota de Eurotaxis en cada municipio, hasta alcanzar el mínimo del 5% de los taxis totales, tendría los siguientes efectos directos sobre las variables clave del servicio

- Varios factores que influyen en la calidad del servicio se verían implementados: A mayor número de Eurotaxis mayor disponibilidad del servicio -hasta garantizar su disponibilidad- y reducción drástica de los tiempos de espera.
- A partir de este punto el servicio se valorará en función de variables propias de un servicio de mayor nivel: confort, trato, experiencia del servicio, etc.

■ Consecuencias del aumento de la flota en la oferta

Los profesionales del taxi percibirían el Eurotaxi como un subsector en sí mismo al cobrar éste mayor entidad: organización supra-municipal del Eurotaxi, mayor número de profesionales involucrados, etc.

La mejora en la calidad del servicio prestado redundará en una mayor demanda, que mejorará su ocupación y facturación. De este modo los costes extra propios del Euro-taxi se repartirían entre más clientes y los costes unitarios bajarían al aumentar la explotación vehículo.

El aumento de la facturación conllevará también un aumento de la satisfacción del taxista. En esta nueva situación la solicitud de mayor formación específica para tratar a personas usuarias de su servicio estaría más justificada aún.



■ Consecuencias del aumento de la flota en la demanda / consumidor

Las diversas mejoras citadas en los puntos anteriores se plasman, cara al consumidor, en:

- Mejor calidad
- Mayor disponibilidad
- Precio más competitivo (sobre todo en los lugares donde el taxímetro empiece a funcionar al solicitar el servicio desde la emisora)

En resumen: mejor servicio a menor coste. La demanda aumentará claramente, tanto entre los usuarios actuales (mayor satisfacción y menor coste que se traducirá en una mayor frecuencia de uso) como entre los potenciales (mayor accesibilidad al servicio y mejores precios que animarán a probar el Eurotaxi).

■ Consecuencias del aumento de la flota en la industria transformadora

Los transformadores multiplicarán el número de Eurotaxis transformados, lo que les permitirá reducir costes y ofrecer al mercado precios más competitivos.



ANEXO I:

ANÁLISIS DAFO DEL EUROTAXI Y SUS AGENTES.

ANEXO II:

TABLAS Y DATOS BASADOS EN EL INFORME DEL INE DE 2008:
ENCUESTA SOBRE DISCAPACIDADES, AUTONOMÍA PERSONAL
Y SITUACIONES DE DEPENDENCIA 2008.

ANEXO III:

TABLA COMPARATIVA DE LA NORMATIVA DE APLICACIÓN
AL EUROTAXI POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS.

ANEXO IV:

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LOS VEHÍCULOS "EUROTAXI"
APROBADOS DENTRO DEL CONVENIO IMSERSO - FUNDACIÓN ONCE,
A LO LARGO DE LA GEOGRAFÍA ESPAÑOLA, A 31/12/08.

ANEXO V:

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LOS VEHÍCULOS "EUROTAXI"
APROBADOS DENTRO DEL CONVENIO IMSERSO - FUNDACIÓN ONCE,
A LO LARGO DE LA GEOGRAFÍA ESPAÑOLA, POR AÑOS DESDE 1998.

ANEXO I: ANÁLISIS DAFO DEL EUROTAXI Y SUS AGENTES

Este análisis ha sido generado a partir de toda la información recogida tanto entre las entrevistas en profundidad realizadas y las reuniones de grupo como desde el análisis desk research de toda la información pública y publicada disponible. Explicar y matizar las Debilidades y Amenazas frente a Fortalezas y Oportunidades que tiene en el presente y en el futuro el Taxi Accesible, fue el eje vertebrador de las guías temáticas utilizadas en el trabajo de campo.

El Análisis **DAFO** (en inglés, SWOT - *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*), también conocido como Matriz, es una metodología de estudio de la situación competitiva de una empresa en su mercado (situación externa) y de las características internas (situación interna) de la misma, a efectos de determinar sus **D**ebilidades, **O**portunidades, **F**ortalezas y **A**menazas.

La situación interna se compone de dos factores controlables: fortalezas y debilidades, mientras que la situación externa se compone de dos factores no controlables: oportunidades y amenazas.

Es la herramienta estratégica por excelencia más utilizada para conocer la situación real en que se encuentra la organización.

Durante la etapa de planificación estratégica, el análisis DAFO permite poder contestar cada una de las siguientes preguntas:

- ¿Cómo se puede explotar cada fortaleza?
- ¿Cómo se puede aprovechar cada oportunidad?
- ¿Cómo se puede detener cada debilidad?
- ¿Cómo se puede defender de cada amenaza?

USUARIOS	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
☒ Presencia del Eurotaxi en casi todas las provincias y localidades turísticas. ☒ En las localidades donde el uso del Eurotaxi está normalizado con un número adecuado de efectivos, ofrece un servicio con altos estándares de calidad y a precios competitivos. ☒ Existencia e implantación progresiva de un medio de movilidad que antes no existía.	☒ El perfil de los usuarios del Eurotaxi son personas con discapacidad y un poder adquisitivo medio-bajo, por lo que el coste del Eurotaxi puede suponer una traba a la hora de utilizar este servicio. ☒ Además, es un servicio percibido como caro (en algunos casos el importe se incrementa con la bajada de bandera desde el lugar de aviso al taxista). ☒ El escaso número de Eurotaxis repercute en un peor servicio en cuanto a la calidad, altos tiempos de espera, servicios no garantizados en momentos de baja demanda (nocturno).

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
☒ Utilización de equipos y sistemas de localización GPS pueden mejorar la eficiencia del servicio en cuanto a tiempos de espera, costes de desplazamiento, etc. ☒ Existe un gran volumen de población susceptible de beneficiarse del servicio de Eurotaxi como por ejemplo las personas mayores, transporte de objetos y equipaje voluminoso, etc. ☒ La política de estímulo que establecen las administraciones locales para facilitar el acceso, en términos económicos, de la persona con discapacidad o persona con movilidad reducida al Eurotaxi: Bono taxi vs. Bono Servicios. ☒ El transporte intermodal de personas con discapacidad: Eurotaxi + Tren + Avión. ☒ Las innovaciones técnicas (como asientos extraíbles y giratorios) pueden propiciar que los Eurotaxis puedan ser usados por personas que hasta entonces no utilizaban el Eurotaxi. ☒ El Eurotaxi ofrece una solución integradora a la problemática de la accesibilidad universal.	☒ La desviación del uso del Eurotaxi hacia otros sectores como pueden ser hoteles y empresas puede generar una pérdida de calidad en la finalidad del servicio “originario”, disminuyendo el número de efectivos y aumentando los tiempos de espera.

FABRICANTES DE VEHÍCULOS	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
☒ El aumento progresivo en los últimos años de la oferta de modelos de vehículos fabricados para la adaptación / transformación en “taxi accesible para todos”. ☒ Colaboración creciente con la industria transformadora de vehículos.	☒ Falta de conocimiento de la normativa aplicable al Eurotaxi. ☒ Desconocimiento sobre la problemática de la accesibilidad universal y los Eurotaxis.

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
☒ La incursión en el mercado del Euro-taxi para los fabricantes puede suponer un nuevo nicho de clientes no atendidos hasta el momento. Existe una demanda a desarrollar relacionada no sólo con las personas discapacitadas sino también con personas mayores, personas con movilidad reducida, etc. ☒ La involucración de los fabricantes en una actividad con importantes implicaciones sociales incrementando así el valor añadido de la empresa/marca relacionado por la Responsabilidad Social Corporativa. ☒ La obligación legal para 2017 de llegar al umbral mínimo de taxis adaptados del 5% de la flota total de taxis para todos los municipios supone una oportunidad de desarrollar las ventas de vehículos. ☒ Aumento de la importancia del concepto de accesibilidad universal en los próximos años como aspecto transversal a tener en cuenta en la legislación, su mayor presencia en los medios de comunicación, así como su popularización y sensibilización entre la población general.	☒ La oferta para Eurotaxis es limitada por las estrictas especificaciones que debe cumplir el vehículo para su posterior adaptación en cuanto a dimensiones y altura, capacidad interior, etc.

INDUSTRIA TRANSFORMADORA	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
☒ Fuerte desarrollo de la industria de transformación de vehículos, con empresas con más de 10 años dentro del sector. ☒ Alta competitividad del sector, sin grandes diferencias de precios entre empresas. ☒ Mejora continuada de las transformaciones de vehículos, en especial, de los aspectos relacionados con la seguridad. ☒ Buen conocimiento y valoración positiva de las normativas referentes al Eurotaxi. ☒ Los costes de las transformaciones se han mantenido constantes en los últimos años.	☒ Ausencia de especialización sectorial, la transformación engloba diferentes ámbitos y nichos de mercado como adaptación de vehículos para particulares, furgonetas para traslados de personas a centros de día, coches de policía y ambulancias, etc. ☒ Ineficientes canales de comercialización con demasiados intermediarios.

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
☒ Consideración del Eurotaxi como un “taxi para todos”, de acceso universal, y no una demanda específica de cierto colectivo. ☒ Con la potenciación de la demanda existiría la posibilidad de generar economías de escala, lo que generaría una reducción de costes de las transformaciones. ☒ Margen de mejora en I+D+i para desarrollar más sistemas y productos, permitiendo ahorrar costes unitarios de las importaciones.	☒ La oferta de Eurotaxi es insuficiente en relación a la demanda existente. ☒ Gama de vehículos ofrecidos para la transformación sigue siendo insuficiente. ☒ Falta de conocimiento por parte de la ciudadanía del Eurotaxi, obviando que es un servicio utilizable por todos y no sólo por un colectivo determinado.

PROFESIONALES	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
☒ Gran desarrollo de las asociaciones gremiales en los grandes municipios, que canalizan y tramitan la conversión en Eurotaxi, poniendo en contacto al interesado con el correspondiente Ayuntamiento. ☒ La existencia de una cuota obligatoria de Eurotaxis en relación al total de las licencias en cada municipio. ☒ Gran extensión de Eurotaxis en casi todas las capitales de provincia y localidades turísticas. ☒ El Eurotaxi, en las ciudades donde se encuentra plenamente integrado, supone un servicio de alta calidad y a precios competitivos. ☒ El Eurotaxi se concibe como un servicio que mejora la accesibilidad universal y ofrece una solución integradora a unos problemas específicos de movilidad de ciertos colectivos que no pueden ser usuarios de los taxis tradicionales.	☒ El escaso número existente aún de Eurotaxis repercuten también en que se esté prestando un peor servicio: Altas esperas de los usuarios (15-30 minutos de media), servicio no garantizado en momentos de baja demanda (como el servicio nocturno), mayor coste para el usuario, etc. ☒ Ausencia de una agrupación nacional del Eurotaxi que permita unificar criterios en el servicio y la calidad del mismo. ☒ La adaptación del taxi supone un alto coste si la transformación se hace al margen de las ayudas correspondientes. ☒ El coste del seguro de este tipo de vehículos es más elevado, además, el mayor consumo de combustible y las revisiones/reparaciones suponen un freno para la expansión del Eurotaxi. ☒ Falta de formación específica de los taxistas en cuanto a la atención y ayuda a personas con discapacidad. ☒ La desviación del uso del Eurotaxi hacia otros sectores como pueden ser hoteles y empresas puede generar una pérdida de calidad en la finalidad del servicio “originario”.



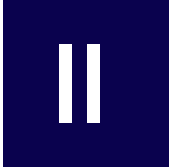
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
☒ La existencia de subvenciones y ayudas públicas para adquirir vehículos de mayor calidad y acometer la conversión en “taxi para todos” supone un atractivo para los taxistas. ☒ La obligación legal para todos los municipios a cumplir para 2017 de disponer de 5% de la flota para el Eurotaxi. ☒ Existe una demanda no atendida interesada en este tipo de servicios, que no tiene por qué estar vinculada a la discapacidad, como por ejemplo, las personas mayores, transporte de objetos y equipaje voluminoso, etc. ☒ También hay una demanda inactiva, ya que existen clientes potenciales que perciben el Eurotaxi como un servicio especial y de alto coste. ☒ La adquisición de un Eurotaxi también puede suponer una mejora en la calidad de vida del propio taxista, por la mejora en la calidad de su vehículo (en el que pasa muchas horas), y una generación de empleo por la posibilidad de incorporar un segundo conductor a la licencia. ☒ La política de estímulo que establecen las administraciones locales para facilitar el acceso de la persona con discapacidad o persona con movilidad reducida al Eurotaxi: Bono taxi vs. Bono Servicios. (Continúa en pág. siguiente)	☒ El perfil de los usuarios del Eurotaxi son personas con discapacidad con un nivel de ingresos medio-bajo, por lo que el coste del servicio tiene un gran peso en la obstaculización de su mayor uso. ☒ Diversidad de modelos de gestión del Eurotaxi. ☒ La escasa demanda existente por parte de usuarios con discapacidad y personas con movilidad reducida, produce una desviación de la actividad del Eurotaxi, un “mal uso” que determinados Euro taxistas realizan de su vehículo atendiendo la demanda en hoteles, empresas, etc.



(Continuación) ☑ Las innovaciones técnicas (como asientos extraíbles y giratorios) pueden propiciar que los Eurotaxis puedan ser usados por personas que hasta entonces no utilizaban el Eurotaxi. ☑ Utilización de equipos y sistemas de localización GPS que mejoren la eficiencia del servicio en cuanto a tiempos de espera, costes de desplazamiento, etc. ☑ Aprovechamiento del Eurotaxi para otros usos, atendiendo una demanda relacionada con hoteles, empresas, etc.	
--	--

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
☑ El Eurotaxi ofrece una solución integradora posibilitando el compromiso adquirido de la Administración Pública con la accesibilidad universal. ☑ Efectiva adaptación de las ordenanzas a la nueva legislación en los municipios más avanzados en la implantación del Eurotaxi.	☑ Inexistencia de un censo de Eurotaxis en España que clarifique un mapa de adecuación de oferta y demanda por municipios y comunidades autónomas. Además, un registro facilitaría información y herramientas de control sobre el Eurotaxi, su seguimiento y valoración, calidad, etc. ☑ Gran número de trámites para la adquisición de la licencia, lo que repercute en el tiempo que transcurre desde la solicitud hasta la puesta en marcha del servicio.
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
☑ Integrar el taxi accesible en el concepto global de accesibilidad universal.	☑ Priorizar el transporte público sin considerar el taxi un elemento clave de movilidad urbana e interurbana.

**ANEXO II: TABLAS Y DATOS BASADOS
EN EL INFORME DEL INE DE 2008:
ENCUESTA SOBRE DISCAPACIDADES,
AUTONOMÍA PERSONAL Y SITUACIONES
DE DEPENDENCIA 2008**



	Ambos sexos		Varones		Mujeres	
	Personas (miles)	% s/total población	Personas (miles)	% s/total población	Personas (miles)	% s/total población
De 0 a 5 años	60,4	2,2%	36,4	2,5%	24,0	1,8%
De 6 a 15 años	78,3	1,8%	50,7	2,3%	27,6	1,3%
De 16 a 24 años	75,1	1,6%	46,5	2,0%	28,6	1,3%
De 25 a 34 años	168,7	2,2%	98,8	2,5%	69,8	1,9%
De 35 a 44 años	286,5	3,9%	149,4	3,9%	137,0	3,8%
De 45 a 54 años	406,0	6,7%	181,9	6,0%	224,1	7,3%
De 55 a 64 años	545,8	11,3%	227,1	9,7%	318,7	12,9%
De 65 a 69 años	292,8	15,6%	124,2	14,0%	168,6	17,0%
De 70 a 74 años	404,7	21,8%	147,5	17,6%	257,2	25,3%
De 75 a 79 años	503,8	30,9%	183,2	26,3%	320,6	34,3%
De 80 a 84 años	482,6	42,7%	148,6	33,6%	333,9	48,5%
De 85 a 89 años	339,8	57,4%	103,2	50,6%	236,6	61,1%
De 90 y más años	203,4	75,1%	50,0	66,8%	153,4	78,3%
Total	3.847,9	8,5%	1.547,7	7,0%	2.300,2	10,1%

POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD SEGÚN GRUPO DE DISCAPACIDAD POR TIPO DE MUNICIPIO

	Total		Capital de provincia y municipios de más de 100.000 habitantes		De 50.000 a 100.000 habitantes		De 20.000 a menos de 50.000 habitantes		De 10.000 a menos de 20.000 habitantes		Menos de 10.000 habitantes	
	Perso- nas	% s/ pobla- ción	Perso- nas	% s/ pobla- ción	Perso- nas	% s/ pobla- ción	Perso- nas	% s/ pobla- ción	Perso- nas	% s/ pobla- ción	Perso- nas	% s/ pobla- ción
Visión	979,2	2,3%	413,7	2,3%	85,4	1,9%	121,9	1,9%	100,3	2,2%	257,9	2,9%
Audición	1.064,6	2,5%	441,1	2,5%	81,2	1,8%	132,5	2,1%	115,7	2,5%	294,1	3,3%
Comunicación	737,2	1,7%	302,3	1,7%	69,1	1,6%	98,1	1,5%	81,3	1,8%	186,4	2,1%
Aprendizaje, aplicación de conocimientos y desarrollo de tareas	630,1	1,5%	261,4	1,5%	59,0	1,3%	87,8	1,4%	65,7	1,4%	156,2	1,7%
Movilidad	2.544,1	6,0%	1.073,0	6,0%	221,2	5,0%	342,6	5,4%	271,2	5,9%	636,1	7,1%
Autocuidado	1.834,6	4,3%	736,5	4,1%	161,8	3,6%	241,9	3,8%	206,2	4,5%	488,2	5,4%
Vida doméstica	2.095,3	5,0%	879,6	4,9%	188,5	4,2%	290,9	4,6%	225,3	4,9%	511	5,7%
Interacciones y relaciones personales	620,9	1,5%	260,6	1,5%	63,7	1,4%	88,3	1,4%	66,6	1,5%	141,6	1,6%
Total	3.787,4	9,0%	1.607,0	9,0%	327,9	7,4%	511,6	8,1%	396,6	8,7%	944,4	10,5%



POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD SEGÚN SATISFACCIÓN DE LAS AYUDAS TÉCNICAS QUE RECIBE PARA SU DISCAPACIDAD POR EDAD

	Total		De 6 a 44 años		De 45 a 64 años		De 65 a 79 años		De 80 y más años	
	Perso- nas (miles)	% s/ pobla- ción	Perso- nas (miles)	% s/ pobla- ción	Perso- nas (miles)	% s/ pobla- ción	Perso- nas (miles)	% s/ pobla- ción	Perso- nas (miles)	% s/ pobla- ción
Satisfecho con las ayudas	860,5	25,2%	76,1	13,9%	158,5	18,3%	300,4	27,8%	325,6	35,1%
No satisfecho con las ayudas, son insuficientes	533,5	15,6%	62,4	11,4%	94,1	10,9%	180,9	16,8%	196,1	21,1%
No recibe o utiliza ayudas técnicas, aunque las necesita	554,0	16,2%	91,2	16,6%	155,9	18,0%	172,9	16,0%	134,0	14,4%
No necesita ayudas técnicas	1.472,8	43,1%	318,1	58,1%	455,6	52,7%	426,1	39,4%	273,1	29,4%
Total	3.420,8	100%	547,8	100%	864,1	100%	1.080,3	100%	928,8	100%



POBLACIÓN CON CERTIFICADO DE MINUSVALÍA SEGÚN NÚMERO DE DISCAPACIDADES QUE TIENEN POR GRUPO DE DISCAPACIDAD

Discapa- cidades	Total	Visión	Audición	Comuni- cación	Apren- dizaje, aplicación de cono- cimientos y desa- rrollo de tareas	Movilidad	Auto- cuidado	Vida doméstica	Interaccio- nes y rela- ciones personales
Sólo una	123,2	21,8	31,9	3,0	3,7	39,9	7,8	11,8	3,2
Dos	156,0	31,9	48,6	11,7	6,8	58,3	15,4	26,6	9
De tres a diez	608,9	126,6	98,4	101,5	69,5	450,9	245	340,7	94,7
Once o más	434,4	118,5	84,9	247,2	230,1	402	416,3	405	234,8
Total	1.322,5	298,9	263,9	363,4	310,1	951,2	684,4	784,1	341,7

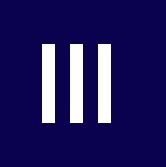
POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD SEGÚN SU ESTADO DE SALUD POR GRUPO DE DISCAPACIDAD

Estado de Salud	Total		Visión		Audición		Comunicación		Aprendizaje, aplicación de conocimientos y desarrollo de tareas	
	Personas (miles)	%	Personas (miles)	%	Personas (miles)	%	Personas (miles)	%	Personas (miles)	%
Muy bueno	80,4	2,1%	20,6	2,1%	26,5	2,5%	18	2,4%	16,1	2,6%
Bueno	921,5	24,4%	219,1	22,5%	308,7	29,1%	188,5	25,6%	149,6	23,8%
Regular	1.667,2	44,1%	422,5	43,3%	461	43,4%	227,8	30,9%	188,8	30,0%
Malo	862,6	22,8%	234,8	24,1%	200,3	18,9%	193,8	26,3%	178,3	28,3%
Muy malo	246	6,5%	79,3	8,1%	65,1	6,1%	108,9	14,8%	97	15,4%
Total	3.787,4	100%	979,2	100%	1.064,6	100%	737,2	100%	630,1	100%

Estado de Salud	Total		Movilidad		Autocuidado		Vida doméstica		Interacciones y relaciones personales	
	Personas (miles)	%	Personas (miles)	%	Personas (miles)	%	Personas (miles)	%	Personas (miles)	%
Muy bueno	80,4	2,1%	26,4	1,0%	21,8	1,2%	22,7	1,1%	14,7	2,4%
Bueno	921,5	24,4%	427,6	16,8%	298	16,3%	330,2	15,8%	149,2	24,0%
Regular	1.667,2	44,1%	1.131,5	44,6%	745,2	40,7%	884,3	42,3%	180,5	29,1%
Malo	862,6	22,8%	728,4	28,7%	564,5	30,8%	642,3	30,7%	171,1	27,6%
Muy malo	246	6,5%	225,4	8,9%	201,9	11,0%	213	10,2%	105,2	17,0%
Total	3.787,4	100%	2.544,1	100%	1.834,6	100%	2.095,3	100%	620,9	100%

ANEXO III: TABLA COMPARATIVA DE LA NORMATIVA DE APLICACIÓN AL EUROTAXI POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

Nota: en el apartado de Normativa de aplicación se incluyen también aquellas Leyes y Decretos relacionados con la accesibilidad al medio físico ya que, si bien no son específicos de transporte y Eurotaxi, son fundamentales en la citada cadena de accesibilidad.

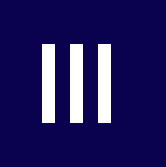


COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Andalucía	Ley 1/1999; Decreto 293/2009	La Administración de la Junta de Andalucía promoverá los mecanismos de colaboración con los entes locales para hacer efectivo lo dispuesto en el RD 1544/2007.	No existe normativa específica al respecto
Aragón	Ley 3/97; Decreto 19/1999	• Todos los Ayuntamientos con población superior a 5000 habitantes, tendrán la obligación de que exista un taxi o vehículo del servicio público adaptado para las personas con movilidad reducida, permanente o temporal. • En aquellas zonas de salud donde únicamente existan Municipios de población no superior a cinco mil habitantes, será el Ayuntamiento, cabecera de la zona de salud, el que deba cumplir la obligación dispuesta en el apartado anterior. • Será obligatoria la ayuda del conductor para la persona y su equipaje en el caso de vehículos adaptados. • El Ayuntamiento de Zaragoza deberá garantizar que de cada 100 taxis, al menos 1 esté adaptado para personas con discapacidad.	No existe normativa específica al respecto

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Asturias	Ley 5/1995; Decreto 37/2003	En las poblaciones en que reglamentariamente se determine, existirá un vehículo especial o taxi accesible, que cubra las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida.	No existe normativa específica al respecto
Baleares	Ley 3/93; Decreto 20/2003	En los municipios dónde se preste servicio de taxi, al menos, un taxi o vehículo será acondicionado. En los municipios de entre 25.000 y 50.000 habitantes, al menos, dos taxis o vehículos. En los municipios de entre 50.001 y 100.000 habitantes, al menos, cuatro taxis o vehículos. En aquellos municipios de más de 100.000 habitantes, a los cuatro anteriores, se añadirá uno más, al menos, por cada 50.000 habitantes de exceso sobre los 100.000	No existe normativa específica al respecto

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Canarias	Ley 8/1995; Decreto 227/1997; Modificado por el Decreto 148/2001	Existen dos modalidades: A) Servicio de transporte especializado (STE), mediante vehículo accesible que puede ser desde un turismo hasta una guagua. Como mínimo 1 unidad de STE en Ayuntamientos de más de 10.000 habitantes y en los municipios de Valverde y San Sebastián de la Gomera. Las flotas de STE darán al menos los siguientes servicios por orden de prioridad: Grupos escolares, grupos de trabajadores, estudios individuales, trabajo individual, gestiones, ocio y tiempo libre. Los usuarios deben acreditar graves problemas de movilidad. B) Taxi accesible: Número mínimo de taxis accesibles en los municipios de cada isla fijado en el Anexo 3.1 del Reglamento. Licencia de taxi para vehículo accesible; el conductor deberá ayudar al embarque y desembarque de la PMR y los taxis estarán permanentemente comunicados con radio o teléfono con la entidad de la administración en cuyo ámbito tienen autorizado el servicio.	No existe normativa específica al respecto

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Cantabria	Ley 3/1996; Decreto 61/1990.	En las localidades con población superior a 20.000 habitantes existirá, al menos, un vehículo especial o taxi acondicionado que cubra las necesidades de desplazamiento de personas con algún tipo de discapacidad física.	No existe normativa específica al respecto



COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Castilla La Mancha	Ley 1/1994 Decreto 158/1997	• En todos los municipios que tengan una población superior a 15.000 habitantes debe existir, al menos, un vehículo especial o taxi adaptado en las condiciones establecidas en el apartado 3.4 del Anexo 3 que cubra las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida permanente. El número de vehículos o taxis adaptados aumentará en 1 por cada 50.000 habitantes del municipio o fracción. • La Consejería de Bienestar Social promoverá los mecanismos de colaboración necesarios para hacer efectivo lo que se establece en el apartado anterior, así como para atender el servicio de vehículo especial o taxi accesible en aquellos municipios no incluidos en el citado apartado.	No existe normativa específica al respecto. Dispondrá de apertura apta para usuarios de sillas de ruedas sin abandonar ésta. Altura mínima de hueco de acceso 135 cm. y anchura 80 cm. Puertas de acceso con dispositivo de enclavamiento que impedirá el cierre fortuito durante la entrada o salida. Dispondrá de asideros estratégicamente situados para facilitar las operaciones de entrada/salida y sentarse/levantarse. El vehículo dispone de un espacio suficiente para alojar como mínimo un pasajero en su silla de ruedas. Las dimensiones de este espacio

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Castilla La Mancha (Continuación)			son de 120 cm. de largo x 80 cm. de ancho. Altura libre interior del vehículo, sobre un círculo de diámetro mínimo 80 cm., con centro sobre la cabeza del pasajero en su silla de ruedas, ubicada en el lugar asignado, será de más de 140 cm. Dispositivo de anclaje para la silla, elemento de retención (cinturón de seguridad) y de un reposacabezas que podrá ser fijo o desmontable. Dispondrá de una rampa que soportará 250 kg., con una anchura exterior mínima de 80 cm. y si fuese de dos canaletas, su separación interior máxima será de 30 cm. Los lados exteriores tendrán



COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Castilla La Mancha (Continuación)			un reborde de al menos 8 cm. de altura. En el caso de que disponga de plataforma elevadora ésta tendrá una capacidad de carga de al menos 250 kg., con un coeficiente de seguridad de 1,4 y estará escrito en sitio visible. Tendrá una planta útil de 80 x 125 cm. y con alerones frontal y trasero. Contará con una velocidad lineal en marcha de 0,12 m/s. Los pulsadores de marcha serán todos de pulsión continua. Accionamiento manual en caso de emergencia. Pavimento antideslizante.

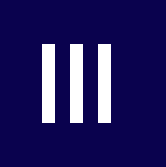
COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Castilla León	Ley 3/98; Decreto 217/2001		En todas las ciudades con población superior a 20.000 habitantes existirá al menos un taxi o vehículo de servicio público adaptado a las condiciones de las personas con discapacidad permanente. El número de taxis o vehículos de servicio público adaptados aumentará en uno por cada fracción de setenta y cinco mil habitantes del municipio. Los taxis o vehículos de servicio público adaptados darán servicio preferente a las personas con movilidad reducida, aunque en ningún caso tendrán este uso exclusivo, pudiendo ser utilizados por todo tipo de viajeros. Los conductores de los taxis o vehículos de servicio público adaptados 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 movilidad reducida.

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Cataluña	Ley 20/1991 Decreto 135/1995	En todos los municipios capital de comarca y también en aquellos que tengan una población superior a 50.000 habitantes debe existir, al menos, un vehículo especial o taxi adaptado en las condiciones establecidas en el anexo 3 que cubra las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida. El número de vehículos o taxis adaptados aumentará en 1 por cada 100.000 habitantes del municipio o fracción. El Departamento de Bienestar Social promoverá los mecanismos de colaboración con los entes locales para hacer efectivo lo que se establece en el apartado anterior, así como para atender el servicio de vehículo especial o taxi adaptado en aquellos municipios no incluidos en el citado apartado.	No existe normativa específica al respecto

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Ceuta	Ordenanza Municipal de 31 de Marzo de 2003 para la accesibilidad y la eliminación de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, del Transporte y de la Comunicación.	Se garantizará la existencia de cinco licencias de vehículos adaptados por cada cien taxis, y dos más por cada fracción de cincuenta licencias que excedan de aquéllas cien. Existirán al menos dos unidades de taxi adaptados por cada turno de trabajo.	La altura mínima del hueco de acceso para las personas en sillas de ruedas es de 135 cm. y la anchura mínima de 80 cm. Las puertas de acceso tendrán un dispositivo de enclavamiento para impedir el cierre fortuito durante la operación de entrada/salida. Existen asideros estratégicamente situados (en los accesos e interior) para facilitar las operaciones de entrada/ salida y sentarse/levantarse. Si la altura calzada-piso del taxi es superior a la de los taxis convencionales (caso de monovolúmenes), se dispone de un escalón suplementario que reduzca esta altura, al menos por

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Ceuta (Continua- ción)			una de las puertas. La altura libre interior del vehículo, sobre un circulo de diámetro mínimo 80 cm., con centro en la cabeza del pasajero en su silla de ruedas, ubicada en el lugar asignado, será de 140 cm. mínima. En el vehículo se dispone de un dispositivo de anclaje para la silla de ruedas que soporte los esfuerzos de tracción, torsión y flexión a que puede exponerse la silla de ruedas, así como los movimientos de traslación y giro podrá ser fijo o desmontable.

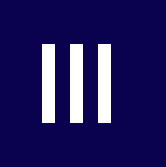
COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Madrid	Ley 8/93; Decreto 13/2007	En todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados conforme a la normativa estatal. En cumplimiento del artículo 30.4 de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, existirá al menos un vehículo autotaxi acondicionado a las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida en las poblaciones de Alcalá de Henares, Algete, Aranjuez, Arganda del Rey, Ciempozuelos, Collado Villalba, Colmenar Viejo, El Escorial, Galapagar, Guadarrama, Navalcarnero, San Lorenzo de El Escorial, Torrejón de Ardoz, Torreldones y Villanueva del Pardillo. En el Área de Prestación Conjunta que realiza la gestión integrada del servicio de taxi de Madrid y otros municipios de su área metropolitana existirá, al menos, un vehículo autotaxi adaptado por cada municipio que forme parte de la misma. Las Administraciones Públicas mediante planes periódicos velarán por que las personas con movilidad reducida dispongan de suficientes vehículos de autotaxis adaptados que cubran las necesidades de las mismas.	No existe normativa específica al respecto.



COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Extremadura	Ley 8/1997; Decreto 8/2003	En los municipios de Extremadura con población superior a 10.000 habitantes y en el plazo que se establezca por las Administraciones Públicas competentes a partir de la entrada en vigor de este Reglamento existirá al menos un taxi adaptado para podrá ser utilizado por personas con movilidad reducida. El número mínimo de taxis adaptados en cada municipio, en función de su población, será de uno por cada 10.000 habitantes.	El espacio libre en planta tendrá unas dimensiones mínimas de 120 cm. de fondo y 80 cm. de anchura. La altura interior libre mínima en la zona a ocupar por la silla de ruedas será de 140 cm. La puerta de acceso para la silla de ruedas tendrá unas dimensiones mínimas de 135 cm. de altura y 80 cm. de anchura. Cuando el sistema de apertura sea batiente abrirá al menos 90º y dispondrá de los mecanismos adecuados para impedir su cierre accidental. Existirán anclajes ajustables para la silla de ruedas y cinturón de seguridad para el usuario con al menos tres puntos de anclaje,

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Extremadura (Continuación)			ambos se podrán quitar autónomamente en caso de emergencia. Dispondrá de rampas (automáticas o manuales) o de plataformas elevadoras en la puerta (o puertas) en que se prevea realizar el embarque y desembarque de sillas de ruedas. Los asientos tendrán una altura de entre 43 y 45 cm. Máxima inclinación del asiento: 5º. Máxima inclinación del respaldo respecto del asiento: 100º.





COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Galicia	Ley 8/1997 Decreto 35/2000	Al menos un vehículo especial o taxi adaptado que pueda ser utilizado por las personas de movilidad reducida en sus desplazamientos. En los municipios de más de 25.000 habitantes. El número de vehículos especiales o taxis adaptados aumentará en una plaza más por cada 100.000 habitantes del municipio o fracción. En los municipios cabeceras de comarca que se establezcan en los planes de desarrollo comarcal previstos en la Ley 7/1996, de 10 de julio, de desarrollo comarcal de Galicia, cuando en el ámbito de las zonas rurales no exista ningún municipio que alcance los 25.000 habitantes.	Los taxis adaptados se ajustarán a las determinaciones establecidas para el denominado “Eurotaxi”. La silla de ruedas se situará paralelamente a la dirección de la marcha. El espacio libre en planta será como mínimo de 80 cm. de ancho y de 120 cm. de fondo. La altura interior libre será como mínimo de 140 cm. en la zona a ocupar por la silla de ruedas. La dimensión mínima de la puerta para acceso de la silla de ruedas será de 135 cm. de altura y de 80 cm. de ancho. Dispondrá de sistemas de seguridad para evitar la apertura fortuita. Existirán anclajes para fijar la silla de

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Galicia (Continuación)			ruedas y cinturones de seguridad para el usuario, con tres puntos de anclaje como mínimo. Dispondrán de rampas (automáticas o manuales) o de plataformas elevadoras en la puerta de acceso de la silla, para permitir el embarque y desembarque de la misma. Serán accionadas por el conductor del vehículo, y dispondrán de un dispositivo de retroceso automático si encuentran algún obstáculo en su desplazamiento.



COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
La Rioja	Ley 5/1994 Decreto 19/2000	En las poblaciones en que reglamentariamente se determine existirá, al menos, un vehículo especial o taxi acondicionado, que cubra las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida.	No existe normativa específica al respecto
Melilla	No está regulado	No existe normativa específica al respecto	No existe normativa específica al respecto
Murcia	Ley 5/95; Orden 15/1991	El Gobierno de la Región determinará reglamentariamente las localidades en las que habrán de ser establecidos servicios de transporte especial adaptado y de taxi adaptado a personas de movilidad reducida no ambulantes.	No existe normativa específica al respecto
Navarra	Decreto Foral 154/1989, Decreto Foral 57/1990 Ley Foral 5/2010	Deberá existir, al menos, un vehículo especial o taxi acondicionado que cubra las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida.	No existe normativa específica al respecto

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
País Vasco	Ley 20/1997; Decreto 68/2000 y 126/2001	En poblaciones superiores a tres mil habitantes, su Ayuntamiento promoverá la existencia de al menos una licencia de taxi adaptado, debiendo garantizarse el servicio durante las 24 horas del día. En todo caso, en los municipios de más de 20 licencias de taxi, un 5% de las mismas deberán corresponder a vehículos adaptados a personas usuarias de sillas de ruedas. Los taxis adaptados darán servicio preferente a las personas con movilidad reducida, pero en ningún caso tendrán ese uso exclusivo.	Los cuadros de tarifas, así como las demás informaciones complementarias, deberán estar disponibles en material impreso, en sistema Braille y en cualquier método escrito de comunicación. Deben disponer de un espacio para transportar una silla de ruedas eléctrica. La puerta de acceso a sillas de ruedas tendrá unas dimensiones que permitan el paso, con holgura, de sillas de rueda eléctricas. Disponga de rampas o de plataformas elevadoras en la puerta en que se prevea realizar el embarque y desembarque de las sillas de ruedas. Existirán anclajes

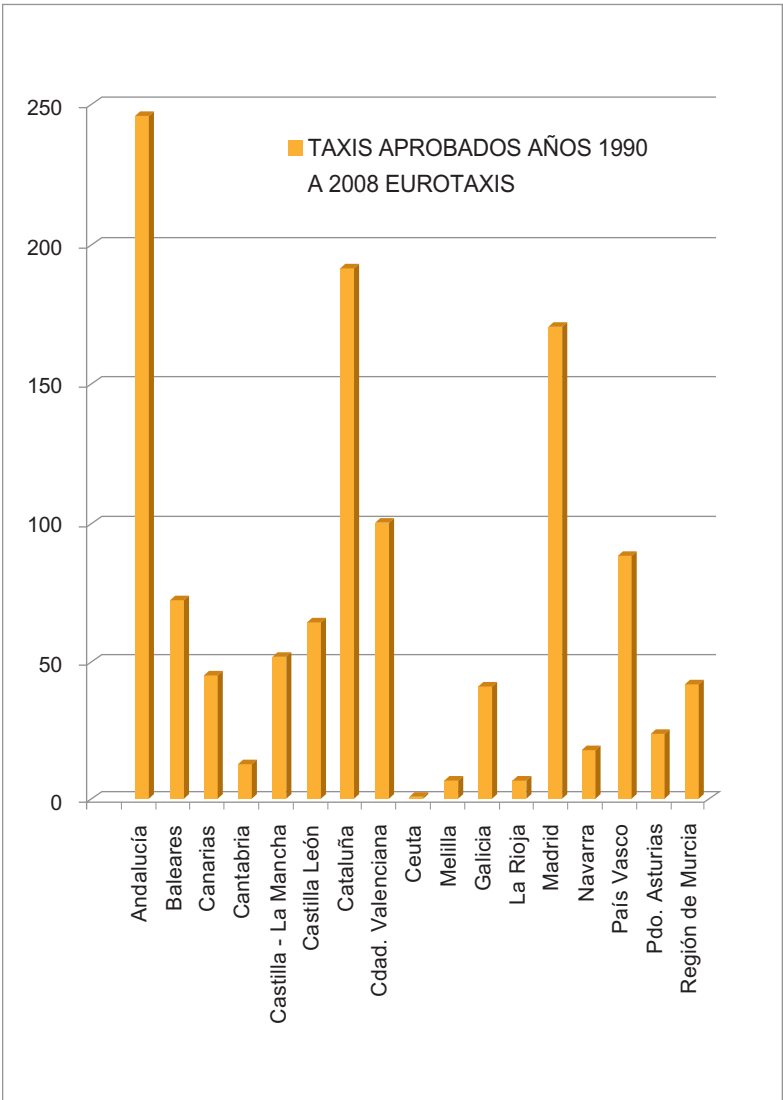
COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
País Vasco (Continuación)			para las sillas de ruedas y cinturón de seguridad para el usuario. El interior del habitáculo dispondrá de barras de sujeción, en color contrastado con el entorno. Los conductores serán los responsables de la colocación de los anclajes y cinturones de seguridad, y de la manipulación de los equipos instalados para facilitar, a los usuarios en silla de ruedas, el acceso y la salida los vehículos.

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NORMATIVA DE APLICACIÓN AUTONÓMICA	PARÁMETROS EN NORMATIVA AUTONÓMICA	
		RESERVA	CARACTERÍSTICAS DEL VEHÍCULO
Comunidad Valenciana	Ley 1/98; Ley 9/2009; Decreto 39/04; Orden 9/7/04; Orden 25/05/2004; Orden 9/06/2004	La administración competente promoverá que las áreas de prestación conjunta y las mancomunidades de servicio de taxi dispongan de, al menos, un 5% de vehículos adaptados para el traslado de personas en sillas de ruedas, redondeándose al entero superior más próximo la cifra resultante de la aplicación del porcentaje. En el caso de municipios no adscritos a las áreas o mancomunidades, el número de vehículos adaptados necesarios lo determinará la Conselleria competente en materia de transporte, previo informe del Consejo de Participación del Transporte Adaptado de la Comunitat Valenciana. Para conseguir este porcentaje se procederá de forma gradual y porcentual, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.	Los vehículos destinados a la prestación del servicio del taxi tendrán las condiciones adecuadas para que el acceso, viaje y descenso de todos los usuarios se produzca en condiciones de comodidad y seguridad, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine tanto en desarrollo de esta Ley como de la normativa en materia de transporte por carretera.

**ANEXO IV: DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL
DE LOS VEHÍCULOS "EUROTAXI" APROBA-
DOS DENTRO DEL CONVENIO IMSERSO -
FUNDACIÓN ONCE, A LO LARGO
DE LA GEORAFÍA ESPAÑOLA, A 31/12/08**

RESUMEN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS TABLA Y GRÁFICO:

TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008	
CDAD. AUTONOMA	EUROTAXIS
Andalucía	246
Baleares	72
Canarias	45
Cantabria	13
Castilla la Mancha	52
Castilla León	64
Cataluña	192
Cdad. Valenciana	100
Ceuta	1
Melilla	7
Galicia	41
La Rioja	7
Madrid	171
Navarra	18
País Vasco	88
Pdo. Asturias	24
Región de Murcia	42
TOTAL	1.261



TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
Andalucía (8 provincias) (58 municipios)	Málaga –capital provincia-	18
	Antequera (Málaga)	1
	Fuengirola (Málaga)	4
	Estepona (Málaga)	7
	Mijas (Málaga)	2
	Ronda (Málaga)	1
	Competa (Málaga)	1
	Algatocín (Málaga)	1
	Alhaurín el Grande (Málaga)	1
	Marbella (Málaga)	6
	Córdoba –capital provincia-	21
	Torrecampo (Córdoba)	2
	Pedroche (Córdoba)	2
	La Carlota (Córdoba)	1
	Castro del Río (Córdoba)	1
	Bujalance (Córdoba)	1
	Lucena (Córdoba)	3
	Jaén –capital provincia-	12
	Ubeda (Jaén)	1
	Pozo Alcón (Jaén)	1
	Linares (Jaén)	1
	Andújar (Jaén)	1
	Granada –capital provincia-	33
	Huéscar (Granada)	3
	Huétor Tajar (Granada)	2
	Guadix (Granada)	2
	Villanueva de Mesías (Granada)	1
	Baza (Granada)	1
	Motril (Granada)	1



TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
Andalucía (cont.)	Almería –capital provincia-	8
	Roquetas de Mar (Almería)	2
	Nijar (Almería)	2
	Sevilla –capital provincia-	49
	Casariche (Sevilla)	1
	Dos Hermanas (Sevilla)	2
	Lebrija (Sevilla)	1
	San Juan Aznalfarache (Sevilla)	1
	Marchena (Sevilla)	1
	Morón de la Frontera (Sevilla)	1
	Alcalá de Guadaira (Sevilla)	1
	Constantina (Sevilla)	1
	Alcalá del Río (Sevilla)	1
	Utrera (Sevilla)	1
	Las Navas Concepción (Sevilla)	1
	Aljarafe (Sevilla)	2
	Huelva –capital provincia-	2
	Bollullos (Huelva)	1
	Lepe (Huelva)	3
	Olula Río (Huelva)	1
	Isla Cristina (Huelva)	2
	Almonte (Huelva)	4
	Alosno (Huelva)	1
	Cádiz –capital provincia-	4
	Línea Concepción. (Cádiz)	8
	San Fernando (Cádiz)	4
	Jérez Frontera (Cádiz)	3
	Puerto Real (Cádiz)	1
	Algeciras (Cádiz)	5

TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
Aragón		34
(3 provincias)	Zaragoza –capital provincia-	31
(4 municipios)		
	Huesca –capital provincia-	1
	Sabiñánigo (Huesca)	1
	Teruel –capital provincia-	1
Baleares, Islas		72
(1 provincia: Islas Baleares)	Palma -Isla: Mallorca; capital provincia-	41
(10 municipios)	Calviá -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	11
	Inca -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	1
	Ciudadela -Isla: Menorca- (Islas Baleares)	2
	Mahón -Isla: Menorca- (Islas Baleares)	3
	Ibiza -Isla: Ibiza- (Islas Baleares)	7
	Andraitx -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	1
	Manacor -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	2
	Lluchmayor -Isla: Mallorca-	
	(Islas Baleares)	2
	Sóller -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	2
Canarias		45
(2 provincias)	Santa Cruz de Tenerife -	
	capital provincia-	16
(15 municipios)	Puerto de la Cruz -Isla: Tenerife-	
	(Santa Cruz de Tenerife)	1
	Arona -Isla: Tenerife-	
	(Santa Cruz de Tenerife)	4
	Los Realejos -Isla: Tenerife-	
	(Santa Cruz de Tenerife)	1
	La Orotava –Isla: Tenerife-	
	(Santa Cruz de Tenerife)	1



TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
Canarias (cont.)	Adeje –Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	2
	Candelaria –Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	6
	Tacoronte -Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	1
	Las Palmas de Gran Canaria -capital provincia-	3
	Tías -Isla: Lanzarote- (Las Palmas)	2
	Arrecife -Isla: Lanzarote- (Las Palmas)	1
	San Bartolomé - Isla: Lanzarote- (Las Palmas)	1
	Yaiza –Isla: Lanzarote- (Las Palmas)	1
	Puerto del Rosario –Isla: Fuerteventura- (Las Palmas)	2
	Santa Lucía de Tirajana -Isla: Gran Canaria- (Las Palmas)	3
Cantabria		13
(1 provincia: Cantabria)	Santander –capital provincia-	8
(5 municipios)	Cabezón de la Sal (Cantabria)	1
	Villacarriedo (Cantabria)	2
	Santa Cruz de Bezana (Cantabria)	1
	Astillero (Cantabria)	1
Castilla la Mancha		52
(5 provincias)	Cuenca –capital provincia-	1
(26 municipios)	San Clemente (Cuenca)	2
	Motilla del Palancar (Cuenca)	2
	Guadalajara –capital provincia-	1
	Pastrana (Guadalajara)	1

TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
Castilla la Mancha (cont.)	El Picazo (Guadalajara)	1
	Matillas (Guadalajara)	1
	Mudux (Guadalajara)	1
	Toledo –capital provincia-	6
	Escalona (Toledo)	1
	elafustán (Toledo)	1
	Quintanar de la Orden (Toledo)	1
	Talavera de la Reina (Toledo)	1
	Totanes (Toledo)	1
	Albacete –capital provincia-	15
	Casas Ibáñez (Albacete)	3
	Montealegre Castillo (Albacete)	1
	Villarobledo (Albacete)	2
	Ciudad Real –capital provincia-	1
	Campo de Criptana (Ciudad Real)	1
	Argamasilla de Calatrava (Ciudad Real)	1
	Alcázar de San Juan (Ciudad Real)	1
	Daimiel (Ciudad Real)	2
	Puertollano (Ciudad Real)	1
	Valdepeñas (Ciudad Real)	2
	Herencia (Ciudad Real)	1
Castilla León		64
(9 provincias)	Segovia –capital provincia-	4
(21 municipios)		
	León –capital provincia-	5
	Santa María del Páramo (León)	1
	Roperuelos del Páramo (León)	1
	San Andrés Rabanedo (León)	2



TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
Castilla León (cont.)	Burgos –capital provincia-	8
	Aranda de Duero (Burgos)	1
	Frías (Burgos)	1
	Valladolid –capital provincia-	15
	Medina del Campo (Valladolid)	1
	Olmedo (Valladolid)	1
	Salamanca –capital provincia-	5
	Villamayor Armuña (Salamanca)	2
	Béjar (Salamanca)	2
	Palencia –capital provincia-	3
	Zamora –capital provincia-	1
	Soria –capital provincia-	5
	Arcos de Jalón (Soria)	1
	Avila –capital provincia-	3
	Barco de Avila (Avila)	1
	Cuevas del Valle (Avila)	1
Cataluña		192
(4 provincias)	Barcelona –capital provincia-	141
(28 municipios)	Alella (Barcelona)	1
	Palau Plegamans (Barcelona)	1
	Manresa (Barcelona)	3
	Sant Sadurní (Barcelona)	1
	Sabadell (Barcelona)	12
	Villafranca del Penedés (Barcelona)	1
	Igualada (Barcelona)	1
	Arenys de Munt (Barcelona)	2
	Malgrat de Mar (Barcelona)	2

TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
Cataluña (cont.)	Gelida (Barcelona)	1
	Torelló (Barcelona)	1
	Mataró (Barcelona)	5
	Masnou (Barcelona)	1
	Pineda de Mar (Barcelona)	1
	San Vicente Montalt (Barcelona)	1
	Sitges (Barcelona)	1
	Martorell (Barcelona)	1
	Premiá de Mar (Barcelona)	1
	Barberá del Vallés (Barcelona)	1
	Gerona –capital provincia-	3
	Olot (Gerona)	1
	L’Escala (Gerona)	1
	Figueras (Gerona)	1
	Lérida –capital provincia-	4
	Réus (Tarragona)	1
	Cambrills (Tarragona)	1
	Vandellós i L’Hospitalet de L’Infant (Tarragona)	1
Cdad. Valenciana		100
(3 provincias)	Alicante –capital provincia-	5
(19 municipios)	Elche (Alicante)	8
	Denia (Alicante)	2
	Polop de la Marina (Alicante)	1
	Benidorm (Alicante)	10
	Calpe (Alicante)	1
	L’Alfas del Pi (Alicante)	2
	Alcoy (Alicante)	2

TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
Cdad. Valenciana (cont.)	Villajoyosa (Alicante)	2
	Torreveja (Alicante)	12
	Orihuela (Alicante)	5
	Guardamar (Alicante)	2
	Valencia –capital provincia-	39
	Alcira (Valencia)	1
	Oliva (Valencia)	1
	Onteniente (Valencia)	1
	Gandía (Valencia)	3
	Castellón –capital provincia-	2
	Alcora (Castellón)	1
Ceuta		1
(1 municipio)	Ceuta	1
Melilla		7
(1 municipio)	Melilla	7
Extremadura		44
(2 provincias)	Cáceres –capital provincia-	10
(20 municipios)	Coria (Cáceres)	2
	Jaraiz de la Vera (Cáceres)	2
	Plasencia (Cáceres)	2
	Valverde del Fresno (Cáceres)	1
	Alcuéscar (Cáceres)	1
	Logrosán (Cáceres)	1
	Badajoz –capital provincia-	9
	Calamonte (Badajoz)	1
	Mérida (Badajoz)	2
	Montijo (Badajoz)	2

TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
Extremadura (cont.)	Oliva de la Frontera (Badajoz)	1
	Villar del Rey (Badajoz)	1
	Zalamea de la Serena (Badajoz)	3
	Valencia de Mombuey (Badajoz)	1
	Don Benito (Badajoz)	1
	Villanueva de la Serena (Badajoz)	1
	Almendralejo (Badajoz)	1
	Castuera (Badajoz)	1
	Navalvillar de Pela (Badajoz)	1
Galicia		41
(4 provincias)	La Coruña –capital provincia-	6
(19 municipios)	Narón (La Coruña)	3
	Culleredo (La Coruña)	1
	Betanzos (La Coruña)	1
	Santiago Compostela (La Coruña)	4
	El Ferrol (La Coruña)	2
	Teo (La Coruña)	1
	Concello Brión (La Coruña)	1
	Boiro (La Coruña)	1
	Melide (La Coruña)	1
	Ordes (La Coruña)	1
	Lugo –capital provincia-	2
	Orense –capital provincia-	3
	Pontevedra –capital provincia-	2
	Vigo (Pontevedra)	8
	La Guardia (Pontevedra)	1
	Vilagarcía de Arosa (Pontevedra)	1
	Redondela (Pontevedra)	1
	Puenteareas (Pontevedra)	1



TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
La Rioja		7
(1 provincia: La Rioja)	Logroño –capital provincia-	6
(2 municipios)	Haro (La Rioja)	1
Comunidad de Madrid		171
(1 provincia: Madrid)	Madrid –capital provincia-	152
(9 municipios)	San Martín de la Vega (Madrid)	1
	Alcalá de Henares (Madrid)	10
	Ciempozuelos (Madrid)	1
	Colmenar Viejo (Madrid)	1
	Arganda del Rey (Madrid)	2
	San Lorenzo del Escorial (Madrid)	2
	Fuenlabrada (Madrid)	1
	Torrejón de Ardoz (Madrid)	1
Comunidad Foral de Navarra		18
(1 provincia: Navarra)	Pamplona –capital provincia-	14
(2 municipios)	Tudela (Navarra)	4
Pais Vasco		88
(3 provincias)	San Sebastián –capital provincia- (Guipúzcoa)	5
(23 municipios)	Zizurkil (Guipúzcoa)	2
	Eibar (Guipúzcoa)	1
	Alto Deba (Guipúzcoa)	1
	Tolosa (Guipúzcoa)	2
	Rentería (Guipúzcoa)	2
	Oñate (Guipúzcoa)	1
	Azpeitia (Guipúzcoa)	1
	Villabona (Guipúzcoa)	1
	Irún (Guipúzcoa)	1

TAXIS APROBADOS AÑOS 1990 A 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
País Vasco (cont.)	Bilbao –capital provincia- (Vizcaya)	45
	Galdácano (Vizcaya)	1
	Basauri (Vizcaya)	3
	Gorliz (Vizcaya)	2
	Getxo (Vizcaya)	4
	Durango (Vizcaya)	1
	Plentzia (Vizcaya)	2
	Vitoria –capital provincia- (Alava)	7
	Amurrio (Alava)	3
	Alegia (Alava)	1
	Asparrena (Alava)	1
	Labastida (Alava)	1
Principado de Asturias		24
(1 provincia: Asturias)	Oviedo –capital provincia-	6
(5 municipios)	Avilés (Asturias)	4
	Gijón (Asturias)	8
	Mieres (Asturias)	5
	Siero (Asturias)	1
Región de Murcia		42
(1 provincia: Murcia)	Murcia –capital provincia-	21
(7 municipios)	Cartagena (Murcia)	13
	Alcantarilla (Murcia)	1
	Yecla (Murcia)	2
	San Pedro Pinatar (Murcia)	3
	Aguilas (Murcia)	1
	Abanilla (Murcia)	1
TOTAL	17 CCAA (+ Ceuta y Melilla)	
50 provincias		
276 municipios		1.261



**ANEXO V: DISTRIBUCION TERRITORIAL
DE LOS VEHICULOS "EUROTAXI"
APROBADOS DENTRO DEL CONVENIO
IMSERO - FUNDACION ONCE,
A LO LARGO DE LA GEOGRAFIA
ESPAÑOLA, POR AÑOS DESDE 1998**

RESUMEN DE EUROTAXIS APROBADOS QUE SE HAN IDO INCORPORANDO POR AÑO, TABLA Y GRÁFICO:

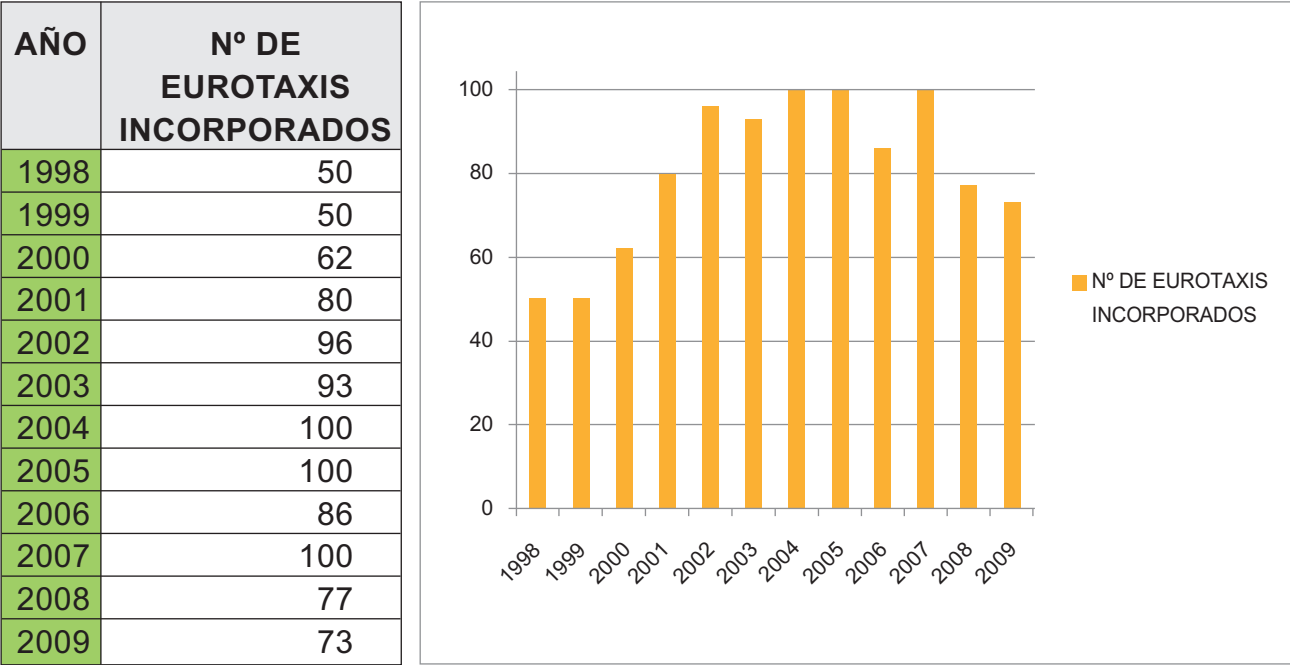
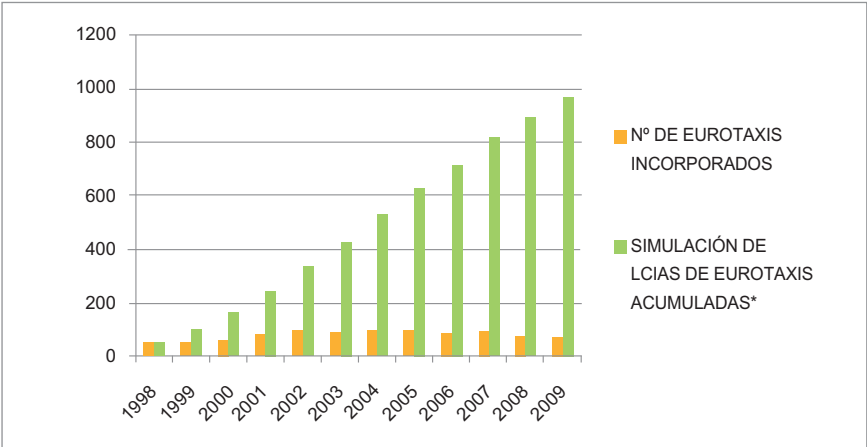


GRÁFICO SIMULACIÓN DE LICENCIAS DE EUROTAXI ACUMULADAS*

El número de Eurotaxis en circulación reales sería el de las lcias aprobadas acumuladas, menos aquellas lcias que no se han renovado, de lo que no se tienen datos fiables, pero se considera interesante mostrar la tendencia de crecimiento.



TAXIS APROBADOS AÑO 1998		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
ANDALUCIA		
	Ronda (Málaga)	1
	Huelva (Huelva)	1
BALEARES, ISLAS		
	Palma –Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	7
CANARIAS		
	Puerto del Rosario –Isla: Fuerteventura- (Las Palmas)	2
	Santa Cruz de Tenerife –Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	5
CANTABRIA		
	Santander (Cantabria)	4
CASTILLA LA MANCHA		
	Motilla del Palancar (Cuenca)	1
CASTILLA LEON		
	Valladolid (Valladolid)	2
	Zamora (Zamora)	1
	Soria (Soria)	2
CATALUÑA		
	L’Escala (Gerona)	1
	Masnou (Barcelona)	1
	Barcelona (Barcelona)	5
COMUNIDAD VALENCIANA		
	Castellón (Castellón)	2
	Villajoyosa (Alicante)	1
	Torrevieja (Alicante)	2
	Elche (Alicante)	2
	Valencia (Valencia)	5
MADRID, COMUNIDAD DE		
	Alcalá de Henares (Madrid)	1
PAÍS VASCO		
	Azpeitia (Guipúzcoa)	1
	Getxo (Vizcaya)	1
REGIÓN DE MURCIA		
	Murcia (Murcia)	2
TOTAL	22 MUNICIPIOS	50



TAXIS APROBADOS AÑO 1999		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
ANDALUCIA		
	Estepona (Málaga)	2
	Jaén (Jaén)	3
ARAGON		
	Huesca (Huesca)	1
BALEARES, ISLAS		
	Palma –Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	1
CANARIAS		
	Yaiza –Isla: Lanzarote- (Las Palmas)	1
CASTILLA LA MANCHA		
	Albacete (Albacete)	3
	Villarrobledo (Albacete)	1
CASTILLA LEON		
	Avila (Ávila)	1
	Burgos (Burgos)	2
CATALUÑA		
	Barcelona (Barcelona)	5
	Réus (Tarragona)	1
COMUNIDAD VALENCIANA		
	Lliria (Valencia)	1
	Valencia (Valencia)	5
EXTREMADURA		
	Badajoz (Badajoz)	1
	Montijo (Badajoz)	2
	Jaraiz de la Vera (Cáceres)	1
GALICIA		
	Santiago de Compostela (La Coruña)	1
MADRID, COMUNIDAD DE		
	Alcalá de Henares (Madrid)	1
NAVARRA, COMUNIDAD FORAL DE		
	Pamplona (Navarra)	6

TAXIS APROBADOS AÑO 1999		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
PAIS VASCO		
	Bilbao (Vizcaya)	6
	San Sebastián (Guipúzcoa)	3
PRINCIPADO DE ASTURIAS		
	Gijón (Asturias)	2
TOTAL	22 MUNICIPIOS	50

TAXIS APROBADOS AÑO 2000		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
ANDALUCIA		
	Málaga (Málaga)	4
	Fuengirola (Málaga)	1
	Córdoba (Córdoba)	2
	Torrecampo (Córdoba)	1
	Jaén (Jaén)	2
	Granada (Granada)	7
	Roquetas de Mar (Almería)	2
	San Juan de Aznalfarache (Sevilla)	1
	Lepe (Huelva)	1
	Línea Concep. (Cádiz)	3
BALEARES, ISLAS		
	Mahón -Isla: Menorca- (Islas Baleares)	1
CANARIAS		
	Sta. Cruz Tenerife -Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	4
CASTILLA LA MANCHA		
	Guadalajara (Guadalajara)	1
	Albacete (Albacete)	2
	Daimiel (Ciudad Real)	1
CATALUÑA		
	Barcelona (Barcelona)	6
COMUNIDAD VALENCIANA		
	Elche (Alicante)	1
	Benidorm (Alicante)	2
	Onteniente (Valencia)	1
EXTREMADURA		
	Plasencia (Cáceres)	1
	Valverde del Fresno (Cáceres)	1
	Badajoz (Badajoz)	1
	Zalamea de la Serena (Badajoz)	3
GALICIA		
	Vigo (Pontevedra)	1



TAXIS APROBADOS AÑO 2000		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
MADRID, COMUNIDAD DE		
	Madrid (Madrid)	8
PRINCIPADO DE ASTURIAS		
	Avilés (Asturias)	1
REGIÓN DE MURCIA		
	Murcia (Murcia)	2
	San Pedro del Pinatar (Murcia)	1
TOTAL	28 MUNICIPIOS	62



TAXIS APROBADOS AÑO 2001		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
ANDALUCIA		
	Almería (Almería)	2
	Jerez de la Frontera (Cádiz)	1
	La Línea de la Concepción (Cádiz)	3
	San Fernando (Cádiz)	1
	Baza (Granada)	1
	Huéscar (Granada)	1
	Huétor Tajar (Granada)	1
	Antequera (Málaga)	1
	Málaga (Málaga)	1
	Sevilla (Sevilla)	15
ARAGON		
	Zaragoza (Zaragoza)	3
BALEARES, ISLAS		
	Calviá -Isla: Mallorca - (Islas Baleares)	1
CANARIAS		
	San Bartolomé -Isla: Lanzarote- (Las Palmas)	1
CASTILLA LA MANCHA		
	Albacete (Albacete)	1
	Quintanar de la Orden (Toledo)	1
	Toledo (Toledo)	2
CASTILLA LEON		
	Segovia (Segovia)	1
	Burgos (Burgos)	1
CATALUÑA		
	Barcelona (Barcelona)	15
	Pineda del Mar (Barcelona)	1
	San Vicente Montalt (Barcelona)	1
	Sitges (Barcelona)	1
COMUNIDAD VALENCIANA		
	Orihuela (Alicante)	2
	Valencia (Valencia)	3

TAXIS APROBADOS AÑO 2001		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
EXTREMADURA		
	Badajoz (Badajoz)	1
	Oliva de la Frontera (Badajoz)	1
	Villar del Rey (Badajoz)	1
GALICIA		
	La Coruña (La Coruña)	1
	El Ferrol (La Coruña)	1
	Teo (La Coruña)	1
LA RIOJA		
	Logroño (La Rioja)	2
MADRID, COMUNIDAD DE		
	San Lorenzo del Escorial (Madrid)	1
	Arganda del Rey (Madrid)	1
PAIS VASCO		
	Zizurkil (Guipúzcoa)	1
REGIÓN DE MURCIA		
	Alcantarilla (Murcia)	1
	Cartagena (Murcia)	6
	Yecla (Murcia)	1
TOTAL	37 MUNICIPIOS	80



TAXIS APROBADOS AÑO 2002		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
ANDALUCIA		
	Córdoba (Córdoba)	1
	Castro del Río (Córdoba)	1
	Guadiz (Granada)	1
	Granada (Granada)	5
	Isla Cristina (Huelva)	1
	Cómpeta (Málaga)	1
	Alcalá de Guadaira (Sevilla)	1
BALEARES, ISLAS		
	Manacor –Isla: Mallorca (Islas Baleares)	1
	Palma –Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	1
CANARIAS		
	Santa Cruz de Tenerife -Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	2
	Tías -Isla: Lanzarote - (Las Palmas)	2
CANTABRIA		
	Santa Cruz de Bezana (Cantabria)	1
CASTILLA LA MANCHA		
	Casas Ibáñez (Albacete)	1
CASTILLA LEON		
	Palencia (Palencia)	2
	Valladolid (Valladolid)	2
	Béjar (Salamanca)	1
	Frías (Burgos)	1
	Burgos (Burgos)	1
COMUNIDAD VALENCIANA		
	Benidorm (Alicante)	2
	Guardamar del Segura (Alicante)	1
	Valencia (Valencia)	5
	Sagunto (Valencia)	1

TAXIS APROBADOS AÑO 2002		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
EXTREMADURA		
	Don Benito (Badajoz)	1
	Valencia de Mombuey (Badajoz)	1
MADRID, COMUNIDAD DE		
	Madrid (Madrid)	50
PAIS VASCO		
	Plentzia (Vizcaya)	1
	Errentería (Guipúzcoa)	1
PRINCIPADO DE ASTURIAS		
	Gijón (Asturias)	2
REGION DE MURCIA		
	Murcia (Murcia)	5
TOTAL	29 MUNICIPIOS	96



TAXIS APROBADOS AÑO 2003		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
ANDALUCIA		
	Algeciras (Cádiz)	1
	Almonte (Huelva)	1
	La Carlota (Córdoba)	1
	Morón de la Frontera (Sevilla)	1
BALEARES, ISLAS		
	Calviá -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	4
CANARIAS		
	Santa Lucía Tirajana –Isla: Gran Canaria- (Las Palmas)	1
CASTILLA LA MANCHA		
	Puertollano (Ciudad Real)	1
	Daimiel (Ciudad Real)	1
CASTILLA LEON		
	Valladolid (Valladolid)	2
	Salamanca (Salamanca)	2
CATALUÑA		
	Gerona (Gerona)	1
	Barcelona (Barcelona)	6
	Sabadell (Barcelona)	4
	Cambrils (Tarragona)	1
COMUNIDAD VALENCIANA		
	Orihuela (Alicante)	2
EXTREMADURA		
	Badajoz (Badajoz)	1
	Coria (Cáceres)	1
GALICIA		
	Orense (Orense)	1
	La Coruña (La Coruña)	1
	Santiago Compostela (La Coruña)	2
	Boiro (La Coruña)	1
	Vigo (Pontevedra)	2

TAXIS APROBADOS AÑO 2003		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
MADRID, COMUNIDAD DE		
	Madrid (Madrid)	50
PAIS VASCO		
	Bilbao (Vizcaya)	3
	Getxo (Vizcaya)	2
TOTAL	25 MUNICIPIOS	93

TAXIS APROBADOS AÑO 2004		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
ANDALUCIA		17
	Málaga (Málaga)	2
	Huelva (Huelva)	1
	Almonte (Huelva)	1
	Lepe (Huelva)	1
	Sevilla (Sevilla)	6
	Dos Hermanas (Sevilla)	1
	Marchena (Sevilla)	1
	Casariche (Sevilla)	1
	Jaén (Jaén)	1
	Linares (Jaén)	1
	Pedroche (Córdoba)	1
ARAGÓN		6
	Zaragoza (Zaragoza)	6
BALEARES, ISLAS		7
	Palma –Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	6
	Ciudadela -Isla: Menorca- (Islas Baleares)	1
CANARIAS		4
	Sta. Cruz Tenerife -Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	2
	Las Palmas de Gran Canaria – Isla: Gran Canaria- (Las Palmas)	2
CANTABRIA		1
	Astillero (Cantabria)	1
CASTILLA LA MANCHA		7
	Albacete (Albacete)	3
	Casas Ibáñez (Albacete)	1
	Montealegre Castillo (Albacete)	1
	Valdepeñas (Ciudad Real)	1
	Escalona (Toledo)	1
CASTILLA LEON		9
	Villamayor Armuña (Salamanca)	1



TAXIS APROBADOS AÑO 2004		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
	Béjar (Salamanca)	1
	Aranda Duero (Burgos)	1
	León (León)	3
	Santa Maria del Páramo (León)	1
	Valladolid (Valladolid)	2
CATALUÑA		23
	Barcelona (Barcelona)	17
	Alella (Barcelona)	1
	Manresa (Barcelona)	2
	Arenys de Munt (Barcelona)	1
	Malgrat de Mar (Barcelona)	1
	Lérida (Lérida)	1
COMUNIDAD VALENCIANA		6
	Torre Vieja (Alicante)	4
	Benidorm (Alicante)	2
EXTREMADURA		8
	Cáceres (Cáceres)	4
	Calamonte (Badajoz)	1
	Jaraiz de la Vera (Cáceres)	1
	Badajoz (Badajoz)	2
MADRID, COMUNIDAD DE		3
	Alcalá Henares (Madrid)	3
PAIS VASCO		7
	Irún (Guipúzcoa)	1
	Tolosa (Guipúzcoa)	1
	Villabona (Guipúzcoa)	1
	Bilbao (Vizcaya)	2
	Vitoria (Alava)	2
REGIÓN DE MURCIA		2
	Murcia (Murcia)	2
TOTAL	47 MUNICIPIOS	100



TAXIS APROBADOS AÑO 2005		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
ANDALUCIA		26
	Bujalance (Córdoba)	1
	Málaga (Málaga)	4
	Motril (Granada)	1
	Nijar (Almería)	1
	Sevilla (Sevilla)	15
	Constantina (Sevilla)	1
	Jaén (Jaén)	2
	San Fernando (Cádiz)	1
ARAGÓN		1
	Teruel (Teruel)	1
BALEARES, ISLAS		10
	Ibiza -Isla: Ibiza- (Islas Baleares)	2
	Palma -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	7
	Mahón -Isla: Menorca- (Islas Baleares)	1
CANARIAS		6
	Arona -Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	4
	Santa Lucía de Tirajana -Isla: Gran Canaria- (Las Palmas)	2
CANTABRIA		4
	Santander (Cantabria)	4
CASTILLA LA MANCHA		5
	Albacete (Albacete)	4
	Totanes (Toledo)	1
CASTILLA LEON		2
	Salamanca (Salamanca)	1
	Avila (Ávila)	1
CATALUÑA		13
	Barcelona (Barcelona)	9
	Sabadell (Barcelona)	2
	Mataró (Barcelona)	2



TAXIS APROBADOS AÑO 2005		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
COMUNIDAD VALENCIANA		11
	Guardamar (Alicante)	1
	Valencia (Valencia)	10
EXTREMADURA		2
	Badajoz (Badajoz)	1
	Mérida (Badajoz)	1
GALICIA		3
	La Coruña (La Coruña)	1
	Vigo (Pontevedra)	2
NAVARRA		3
	Tudela (Navarra)	3
PAIS VASCO		7
	Bilbao (Vizcaya)	6
	Vitoria (Alava)	1
PRINCIPADO DE ASTURIAS		3
	Mieres (Asturias)	1
	Gijón (Asturias)	2
REGIÓN DE MURCIA		4
	Cartagena (Murcia)	1
	Murcia (Murcia)	3
TOTAL	35 MUNICIPIOS	100



TAXIS APROBADOS AÑO 2006		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
ANDALUCIA		11
	Alosno (Huelva)	1
	Dos Hermanas (Sevilla)	1
	Algatocín (Málaga)	1
	Granada (Granada)	2
	Alcalá del Río (Sevilla)	1
	Huéscar (Granada)	1
	Córdoba (Córdoba)	2
	Andújar (Jaén)	1
	Níjar (Almería)	1
BALEARES, ISLAS		6
	Lluchmajor -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	2
	Sóller -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	2
	Ibiza -Isla: Ibiza- (Islas Baleares)	2
CANARIAS		6
	Los Realejos -Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	1
	Santa Cruz de Tenerife -Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	2
	La Orotava -Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	1
	Adeje -Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	2
CASTILLA LA MANCHA		3
	Argamasilla de Calatrava (Ciudad Real)	1
	San Clemente (Cuenca)	1
	Motilla del Palancar (Cuenca)	1
CASTILLA LEON		3
	Barco de Avila (Avila)	1
	Burgos (Burgos)	2
CATALUÑA		20
	Martorell (Barcelona)	1

TAXIS APROBADOS AÑO 2006		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
	Sabadell (Barcelona)	2
	Barcelona (Barcelona)	16
	Vandellos i L'Hospitalet (Tarragona)	1
COMUNIDAD VALENCIANA		5
	Orihuela (Alicante)	1
	Villajoyosa (Alicante)	1
	Gandía (Valencia)	3
EXTREMADURA		3
	Villanueva de la Serena (Badajoz)	1
	Cáceres (Cáceres)	2
GALICIA		7
	Narón (La Coruña)	1
	Melide (La Coruña)	1
	La Coruña (La Coruña)	1
	Ferrol (La Coruña)	1
	Lugo (Lugo)	1
	Vilagarcía de Arosa (Pontevedra)	1
	Redondela (Pontevedra)	1
LA RIOJA		2
	Logroño (La Rioja)	2
MADRID, COMUNIDAD DE		3
	Alcalá de Henares (Madrid)	3
PAIS VASCO		7
	Basauri (Vizcaya)	1
	Bilbao (Vizcaya)	6
PRINCIPADO DE ASTURIAS		2
	Avilés (Asturias)	1
	Oviedo (Asturias)	1



TAXIS APROBADOS AÑO 2006		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
REGIÓN DE MURCIA		5
	Murcia (Murcia)	4
	Yecla (Murcia)	1
CEUTA-MELILLA		3
	Melilla (Melilla)	3
TOTAL	46 MUNICIPIOS	86

TAXIS APROBADOS AÑO 2007		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
ANDALUCIA		21
5 provincias	Córdoba (Córdoba)	6
9 municipios	Málaga (Málaga)	1
	Alhaurín el Grande (Málaga)	1
	Marbella (Málaga)	2
	Cádiz (Cádiz)	1
	Jerez de la Frontera (Cádiz)	1
	Utrera (Sevilla)	1
	Las Navas Concepción (Sevilla)	1
	Granada (Granada)	7
ARAGÓN		8
1 provincia	Zaragoza (Zaragoza)	8
1 municipio		
BALEARES, ISLAS		12
1 provincia	Palma -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	10
2 municipios	Calviá -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	2
CANARIAS		6
1 provincia	Candelaria -Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	6
1 municipio		
CASTILLA LA MANCHA		5
3 provincias	Toledo (Toledo)	2
4 municipios	Herencia (Ciudad Real)	1
	Valdepeñas (Ciudad Real)	1
	Villarrobledo (Albacete)	1
CASTILLA LEON		7
5 provincias	Avila (Ávila)	1
6 municipios	Cuevas del Valle (Avila)	1

TAXIS APROBADOS AÑO 2007		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
	Segovia (Segovia)	1
	Roperuelos del Páramo (León)	1
	Valladolid (Valladolid)	2
	Soria (Soria)	1
CATALUÑA		22
1 provincia	Barcelona (Barcelona)	18
4 municipios	Premiá de Mar (Barcelona)	1
	Sabadell (Barcelona)	2
	Barberá del Vallés (Barcelona)	1
COMUNIDAD VALENCIANA		2
1 provincia	Benidorm (Alicante)	1
2 municipios	Torrevieja (Alicante)	1
EXTREMADURA		2
2 provincias	Alcuéscar (Cáceres)	1
2 municipios	Almendralejo (Badajoz)	1
GALICIA		4
3 provincias	Ordes (A Coruña)	1
3 municipios	Orense (Orense)	1
	Pontevedra (Pontevedra)	2
PAIS VASCO		2
2 provincias	Amurrio (Alava)	1
2 municipios	Durango (Vizcaya)	1
PRINCIPADO DE ASTURIAS		6
1 provincia	Oviedo (Asturias)	4
2 municipios	Mieres (Asturias)	2

TAXIS APROBADOS AÑO 2007		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
REGIÓN DE MURCIA		3
1 provincia	Abanilla (Murcia)	1
3 municipios	Cartagena (Murcia)	1
	San Pedro del Pinatar (Murcia)	1
TOTAL 27 PROVINCIAS 41 MUNICIPIOS	13 CC.AA	100

TAXIS APROBADOS AÑO 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
ANDALUCIA		20
5 provincias	Córdoba (Córdoba)	6
8 municipios	Lucena (Córdoba)	3
	Málaga (Málaga)	2
	Marbella (Málaga)	4
	Cádiz (Cádiz)	1
	La Línea de la Concepción (Cádiz)	1
	Aljarafe (Sevilla)	2
	Huétor Tajar (Granada)	1
ARAGÓN		1
1 provincia		
1 municipio	Sabiñánigo (Huesca)	1
BALEARES, ISLAS		8
1 provincia	Palma -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	6
2 municipios	Calviá -Isla: Mallorca- (Islas Baleares)	2
CANARIAS		1
1 provincia	Tacoronte -Isla: Tenerife- (Santa Cruz de Tenerife)	1
1 municipio		
CANTABRIA		1
1 provincia	Villacarriedo (Cantabria)	1
1 municipio		
CASTILLA LA MANCHA		3
2 provincias	Ciudad Real (Ciudad Real)	1
3 municipios	Campo de Criptana (Ciudad Real)	1
	Talavera de la Reina (Toledo)	1



TAXIS APROBADOS AÑO 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
CASTILLA LEON		6
3 provincias	San Andrés Rabanedo (León)	2
4 municipios	Soria (Soria)	2
	Arcos de Jalón (Soria)	1
	Salamanca (Salamanca)	1
CATALUÑA		8
3 provincias	Barcelona (Barcelona)	6
3 municipios	Figueras (Gerona)	1
	Lleida (Lleida)	1
CDAD. VALENCIANA		6
1 provincia	L'Alfas del Pí (Alicante)	1
2 municipios	Torrevieja (Alicante)	5
EXTREMADURA		6
2 provincias	Cáceres (Cáceres)	2
5 municipios	Plasencia (Cáceres)	1
	Logrosán (Cáceres)	1
	Castuera (Badajoz)	1
	Navalvillar de Pela (Badajoz)	1
GALICIA		1
1 provincia	Puenteareas (Pontevedra)	1
1 municipio		
LA RIOJA		1
1 provincia	Haro (La Rioja)	1
1 municipio		
PAIS VASCO		14
1 provincia	Plentzia (Vizcaya)	1
3 municipios	Bilbao (Vizcaya)	12



TAXIS APROBADOS AÑO 2008		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO	EUROTAXIS
	Gorliz (Vizcaya)	1
REG. MURCIA		1
1 provincia	Murcia (Murcia)	1
1 municipio		
TOTAL 24 PROVINCIAS 36 MUNICIPIOS	14 CC.AA	77

TAXIS APROBADOS AÑO 2009		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO / ASOCIACIÓN GREMIAL	EUROTAXIS
ANDALUCÍA	Algeciras (Cádiz)	1
	Dos Hermanas (Sevilla)	1
	Estepona (Málaga)	1
	Granada (Granada)	1
	La Línea de la Concepción (Cádiz)	1
	Inst. Autotaxi Sevilla	7
	Huelva (Huelva)	2
	Málaga (Málaga)	4
ARAGÓN	Almudevar (Huesca)	1
	Teruel (Teruel)	2
ASTURIAS	Lena (Asturias)	1
	Mieres (Asturias)	1
	Parres (Asturias)	1
	Ribadesella (Asturias)	1
CANARIAS	Candelaria (Santa Cruz de Tenerife)	6
	Güimar (Santa Cruz de Tenerife)	5
	Puerto de la Cruz (Santa Cruz de Tenerife)	6
CASTILLA LA MANCHA	Alovera (Guadalajara)	1
	Baides (Guadalajara)	1
	Ciudad Real (Ciudad Real)	1
	Casas de Fernando Alonso (Cuenca)	1
	Miguelterra (Ciudad Real)	1
	Mota del Cuervo (Cuenca)	1
CASTILLA Y LEÓN	Ponferrada (León)	1
	San Andrés del Rabanedo (León)	1

TAXIS APROBADOS AÑO 2009		
CDAD. AUTÓNOMA	MUNICIPIO / ASOCIACIÓN GREMIAL	EUROTAXIS
CATALUÑA	Inst. Metrop. Taxi	3
	Olesa Montserrat (Barcelona)	1
EXTREMADURA	Badajoz (Badajoz)	2
	Jaraiz de la Vera (Cáceres)	1
GALICIA	La Coruña (La Coruña)	1
	Culleredo (La Coruña)	1
	Santiago de Compostela (La Coruña)	2
	Vigo (Pontevedra)	1
MURCIA	Murcia (Murcia)	1
PAÍS VASCO	Bilbao (Vizcaya)	3
	Errenteria (Guipuzcoa)	1
	Getxo (Vizcaya)	1
	Vitoria (Álava)	2
COMUNIDAD VALENCIANA	Benidorm (Alicante)	1
	Torrevieja (Alicante)	2
TOTAL	12 CCAA	73



ETIQUETA	CORRESPONDENCIA INTERNACIONAL	DESCRIPCIÓN
DF	-	Definición del término en castellano
FT	-	Fuente del elemento
TR USE	RT (Related term) Use	Término relacionado El término es el preferente entre varios sinónimos o cuasi-sinónimos
UP	UF (used for)	Usado por; el término es un sinónimo o cuasi-sinónimo no preferente

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Accesibilidad universal	DF: Condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de “diseño para todos” y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse. FT: Ley 51/2003, de 2 diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU). TR: Diseño para todos, Cadena de Accesibilidad, Barrera, Persona con discapacidad, SIA.
Ajustes razonables	DF: Se entenderán las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales. FT: Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. ONU (2006). TR: Principio de normalización, Discriminar, Discriminación por motivos de discapacidad, Barreras, Accesibilidad.

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Apoyo, Tecnologías o Productos de	DF: Son los productos, instrumentos, equipamientos o sistemas técnicos accesibles para personas con discapacidad y/o mayores -ya sean éstos producidos especialmente para ellas o con carácter general- para evitar, compensar, mitigar o neutralizar la limitación y mejorar la autonomía personal y la calidad de vida. Antes se denominaban “Tecnologías de la rehabilitación”. FT: Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Salud y la Discapacidad (CIF). Organización Mundial de la Salud, 2001. UP: Ayudas técnicas (obsoleto). TR: Ayudas técnicas, Barreras, Accesibilidad, Discriminación por motivos de discapacidad, Persona con discapacidad, PMR, Limitaciones de actividad.
Asistencias o suspensiones neumáticas	DF1: Asistencia neumática es aquella asistencia a la suspensión original del vehículo que sin modificarla le da soporte y/o sustentación y confort adicional con ayuda de balones neumáticas que se le adicionan. FT1: Drive-Rite Ltd. (Representante de “Firestone Europa”). http://www.driveriteltd.com/ DF2: Suspensión neumática en automóviles Este tipo de suspensión se esta utilizando desde hace pocos años sobre todo en vehículos de alta gama. La suspensión neumática basa su funcionamiento en las propiedades que ofrece el aire sometido a presión. En esta suspensión, se sustituye el resorte mecánico (muelle, ballesta o barra de torsión) por un fuelle o cojín de aire que varia su rigidez. La suspensión neumática permite: • Adaptar la carrocería a distintas alturas en función de las necesidades de marcha. • Adaptar la suspensión y la amortiguación a la situación de la calzada y a la forma de conducir.

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Asistencias o suspensiones neumáticas (Cont.)	Se caracteriza por su elevada flexibilidad, notable capacidad de amortiguación de las vibraciones y por la autorregulación del sistema que permite mantener constante la distancia entre el chasis y la superficie de carretera independientemente de la carga presente en el vehículo. FT2: http://mecanicavirtual.org TR: Eurotaxi.
Autonomía personal	DF: Capacidad de la persona para decidir y llevar a cabo las actividades de la vida cotidiana, utilizando sus propias habilidades y recursos. La autonomía personal se ve favorecida por la adecuación de las tareas, las adaptaciones del entorno y la utilización de las ayudas técnicas necesarias. FT: Vía Libre -Fundosa Accesibilidad, S.A.- (Manual AENOR, 2009) TR: Vida independiente, Accesibilidad, Discriminación por motivos de discapacidad.

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Ayuda técnica (Ahora: Productos de apoyo)	DF: Es cualquier producto, instrumento, equipo o sistema técnico usado en el ámbito del hogar, como en espacios interiores o exteriores, por una persona con discapacidad, fabricado especialmente o disponible en el mercado para prevenir, compensar, mitigar o neutralizar las limitaciones producidas por la discapacidad. Las ayudas técnicas (ahora: productos de apoyo) son nombradas frecuentemente como «dispositivos de asistencia» o «tecnología de apoyo» y se clasifican en: ayudas para la protección y el cuidado personal, ayudas para la movilidad personal, ayudas para las tareas domésticas y ayudas para la comunicación. FT: Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Salud y la Discapacidad (CIF). Organización Mundial de la Salud, 2001. TR: Productos de Apoyo, Barreras, Accesibilidad, Discriminación por motivos de discapacidad, Personas con discapacidad, Limitaciones de actividad.
Bajada de bandera	DF: Tarifa inicial fija que se paga en los taxis, independiente del importe del recorrido y de los suplementos. FT: Vía Libre. TR: Taxi, Eurotaxi, Bono taxi,

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Barrera/s	DF1: Cualquier traba u obstáculo que impida o limite la accesibilidad. FT1: UNE 41500:2001 IN . DF2: Son todos aquellos factores ambientales en el entorno de una persona, que, por ausencia o presencia, limitan el funcionamiento y crean discapacidad. Estos incluyen aspectos como un ambiente físico inaccesible, falta de tecnología asistencial apropiada, actitudes negativas de las personas hacia la discapacidad, servicios, sistemas y políticas que no existen o que específicamente dificultan la participación de todas las personas con una condición de salud que conlleve una discapacidad. FT2: Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Salud y la Discapacidad (CIF). Organización Mundial de la Salud, 2001. TR: Diseño para todos, Accesibilidad, Cadena de Accesibilidad, Personas con discapacidad, Entorno.
Bono taxi	DF: Se trata de una dotación económica puesta a disposición de personas con discapacidad para dedicarlos a los servicios del Eurotaxi. FT: Vía Libre. TR: Taxi, Eurotaxi, Bajada de bandera



TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Cadena de accesibilidad	DF: Conjunto de entornos, productos o servicios que deben resultar accesibles para posibilitar una determinada acción. La cadena de accesibilidad aplicada a realizar un viaje tendría los siguientes elementos o eslabones: planificación del viaje, conexión usuario- vía pública-usuario-infraestructura de transporte, estación/parada, destino, acciones posteriores al desplazamiento FT: Vía Libre. / Ministry of Transport and Communications, Finland. TR: Diseño para todos, Accesibilidad, Barrera, Personas con discapacidad, Entorno, Itinerario,
Cajeado monocasco	DF: El suelo rebajado que se adiciona al vehículo por parte del carrocerero sigue la misma técnica que se aplica para construir un chasis monocasco por parte del fabricante del automóvil. Es decir, no se adiciona un subchasis y, a continuación, el resto de elementos del cajeado, sino que la adición es de una parte estructural completa, que tiene sus diferentes partes unidas mediante soldadura de puntos FT: Caradap, S.L. TR: Asistencia o suspensiones neumáticas.

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Comunicación	DF: Incluirá los lenguajes, la visualización de textos, el Braille, la comunicación táctil, los macro tipos, los dispositivos multimedia de fácil acceso, así como el lenguaje escrito, los sistemas auditivos, el lenguaje sencillo, los medios de voz digitalizada y otros modos, medios y formatos aumentativos o alternativos de comunicación, incluida la tecnología de la información y las comunicaciones de fácil acceso. FT: Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. ONU (2006). TR: Barreras, Accesibilidad, Discriminación por motivos de discapacidad.
DAFO	DF: El Análisis DAFO es una metodología de estudio de la situación competitiva de una empresa en su mercado (situación externa) y de las características internas (situación interna) de la misma, a efectos de determinar sus Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas. FT: Vía Libre. TR: Grupo de discusión, Desk Research.



TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Deficiencia	DF: Anormalidad o pérdida de una estructura corporal o de una función fisiológica. Las funciones fisiológicas incluyen las funciones mentales. Con “anormalidad” se hace referencia, estrictamente, a una desviación significativa respecto a la norma estadística establecida (ej. la desviación respecto a la media de la población obtenida a partir de normas de evaluación estandarizadas) y sólo debe usarse en este sentido. FT: Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Salud y la Discapacidad (CIF). Organización Mundial de la Salud, 2001. TR: Persona con discapacidad, Persona con deficiencia.
Desk Research	DF: Consiste en una búsqueda sistemática de toda la información pública o privada accesible sobre un tema determinado, la organización y filtrado de dicha información, su análisis y depuración y el resumen de la misma (citando fuentes y vigencia). FT: Vía Libre. TR: Grupo de discusión, DAFO.

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Discapacidad	DF: Aspectos negativos de la interacción entre un individuo con una condición de salud dada y los factores contextuales (ambientales y personales). Es el término genérico que engloba todos los componentes: deficiencias, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación. Expresa los aspectos negativos de la interacción entre un individuo con problemas de salud y su entorno físico y social. FT: Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Salud y la Discapacidad (CIF). Organización Mundial de la Salud, 2001. TR: Personas con discapacidad, Limitaciones de actividad.
Discriminación por motivos de discapacidad	DF: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables. FT: Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. ONU (2006). UP: Discriminación hacia las personas con discapacidad TR: Inclusión, Integración, Ajustes razonables, Accesibilidad, Discriminación



TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Discriminar	DF: Seleccionar excluyendo. Dar trato de inferioridad a una persona o colectividad por motivos raciales, religiosos, políticos, etc. (Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud (CIF) FT: Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. ONU (2006). TR: Inclusión, Integración, Accesibilidad, Discriminación por motivos de discapacidad.
Diseño normalizado	DF: Tipificado, ajustado a un modelo o norma. FT: Vía Libre. (Manual AENOR, 2009) TR: Principio de normalización, Diseño para todos.

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Diseño para todos	DF1: Actividad por la que se concibe o proyecta, desde el origen, y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible. FT1: Ley 51/2003, de 2 diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU). DF2: El diseño de productos y entornos que pueden ser utilizados por todas las personas, en la mayor medida posible, sin la necesidad de adaptaciones o diseños especializados. FT2: Trace Center: General Concepts, Universal Design Principles and Guidelines (http://trace.wisc.edu/world/gen_ud.html) DF3: Diseño de productos, servicios y entornos que pueden ser usados por el mayor número posible de personas, independientemente de su edad y características físicas FT3: Fujitsu's Activities for Universal Design. (http://trace.wisc.edu/world/gen_ud.html) TR: Accesibilidad, Cadena de Accesibilidad, Personas con discapacidad.
Entorno	DF: Todo aquello que nos rodea y con lo que podemos llegar a interactuar en la vida diaria. Entorno accesible es aquel que consigue que todas las personas realicen las actividades vitales de forma autónoma, cómoda y segura. FT: Vía Libre. (Manual AENOR, 2009). TR: Accesibilidad, Cadena de Accesibilidad, Itinerario.

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Eurotaxi	DF: Taxi que ha adoptado las medidas de accesibilidad pertinentes, establecidas por la legislación para poder prestar servicio a todas las personas. FT: Vía Libre. USE: Taxi para todos, Taxi accesible UP: Taxi adaptado TR: Taxi
Grupo de discusión	DF1: Técnica de recogida de información a través de un grupo reducido de personas, no menor de 5 ni mayor de 20 personas, los cuales se reúnen para intercambiar ideas, sobre un tema de manera informal, considerada como un intercambio que se da en los individuos "cara a cara", donde todas estas personas o individuos poseen un interés común para discutir un tema en particular y resolver un problema o adquirir una información específica. El grupo de discusión permite a través de un procedimiento adecuado, con un moderador experto, recabar información relevante para el objetivo central de la investigación. FT1: Vía Libre. DF2: Un grupo de discusión puede ser definido como una conversación cuidadosamente planeada y diseñada para obtener información de un área definida de interés. FT2: Krueger (1988: 24). TR: Desk Research, DAFO. USE: grupo focal (<i>focus group</i> en inglés), sesiones de grupo.

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Igualdad de trato	DF: Lucha contra la discriminación. En el ámbito del presente Libro blanco se refiere, especialmente, a lucha contra la discriminación por motivos de discapacidad FT: Vía Libre. USE: Igualdad de oportunidades UP: Discriminación positiva TR: Autonomía
Inclusión, Cultura de	DF: Cultura que no discrimina sino que encuentra en todos sus miembros posibilidades de estar en la sociedad. FT: Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Salud y la Discapacidad (CIF). Organización Mundial de la Salud, 2001. TR: Integración, Accesibilidad, Discriminar, Discriminación por motivos de discapacidad.
Integración, Cultura de	DF: Cultura que supone acercar a alguien que está fuera o que eventualmente no estuvo integrado desde el punto de vista físico o social. FT: Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Salud y la Discapacidad (CIF). Organización Mundial de la Salud, 2001. TR: Inclusión, Barreras, Accesibilidad, Discriminar, Discriminación por motivos de discapacidad.



TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Interoperabilidad	DF: Genéricamente es la condición mediante la cual sistemas heterogéneos pueden intercambiar procesos o datos. La directiva europea 96/48/CE la define como la capacidad para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes de alta velocidad cumpliendo unos rendimientos específicos. Su objetivo es eliminar las diferencias reglamentarias, técnicas y operativas que actualmente obstaculizan en gran medida la libre circulación de trenes por las fronteras transeuropeas. FT: Directiva europea 96/48/CE. TR: Taxi, Eurotaxi, Policy Outlook, Paratransit o Dial-a -Ride
Itinerario	DF: Ámbito o espacio de paso que permite un recorrido continuo, que relaciona los diferentes espacios del entorno y que permite acceder a ellos. FT: Vía Libre. (Manual AENOR, 2009). TR: Accesibilidad, Cadena de Accesibilidad, Entorno.
Limitaciones de actividad	DF: Son las dificultades que un individuo puede tener para realizar actividades. Estas dificultades pueden aparecer como una alteración cualitativa o cuantitativa en la manera en que la persona desempeña la actividad en comparación con otras que no tienen un problema de salud similar. FT: Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Salud y la Discapacidad (CIF). Organización Mundial de la Salud, 2001. TR: Personas con discapacidad, PMR.

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Observatorio	DF: Son organismos encargados de facilitar la transferencia y el acceso a la información y el conocimiento, con el fin de servir de apoyo al proceso de toma de decisiones en una determinada materia por medio de sistemas de información. También existen algunos observatorios en los que además de dicho objetivo, se encuentra entre sus funciones el intervenir directamente en el proceso cultural con acciones que van desde la presentación de propuestas o recomendaciones , o el desarrollo de estudios de consultoría, hasta la elaboración de estrategias y programas de intervención. FT: European Network of Cultural Administration Training Centres.
Paratransit o Dial-a -Ride	DF: Es un modo alternativo de transporte de pasajeros flexible que no siguen rutas fijas u horarios. Durante las últimas tres décadas la palabra "paratransito" ha evolucionado y su aplicación se utiliza principalmente en dos conceptos: • El significado más general, parte de los proyectos que comenzaron en los primeros años setenta, documentada por el libro Para-transit: Neglected options for urban mobility (1974)[1], Seguido, un año después, por el panorama internacional con Paratransit: Survey of International Experience and Prospects[2]. Estas referencias son todavía muy importantes en muchas partes del mundo. 1. Ronald F. Kirby, Urban Institute, et al (1974) Paratransit: negelected options for urban mobility ISBN 0-87766-121-9 2. Eric Britton et al (1975) Paratransit: Survey of International Experience and Prospects, EcoPlan International and U.S. Dept. of Transportation



TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Paratransit o Dial-a -Ride (Cont.)	A principios de los ochenta y, en particular en América del Norte, el término comenzó a utilizarse cada vez más para describir el segundo significado: servicios especiales de transporte para las personas con discapacidad. En este sentido, el Sistema de Paratransito se ha convertido en un sub-sector propio del transporte. FT: Vía Libre. TR: Taxi, Eurotaxi, Interoperabilidad.
Persona con deficiencia	DF: Aquélla que tiene una deficiencia FT: Remitirse a la Clasificación internacional.... UP: Deficiente, Discapacitado, Minusválido. TR: Personas con discapacidad, PMR, Discapacidad, SIA
Persona con discapacidad	DF: Incluye a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás. FT: Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. ONU (2006). USE: Persona con limitaciones en la actividad, en su caso, Persona usuaria o Usuario de silla de ruedas UP: Discapacitado, Minusválido. TR: Discapacidad, SIA

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Persona con movilidad reducida	DF: Término acuñado con anterioridad a las definiciones de la Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Salud y la Discapacidad (CIF) y superado por ella. Se mantiene en el texto pues continúa apareciendo con cierta frecuencia en legislación y normas técnica. Se refiere a las persona que temporal o permanentemente encuentra limitaciones en la capacidad de desplazarse. FT: Vía Libre. USE: Persona con discapacidad, Persona con limitaciones en la actividad. UP: Discapacitado físico, Minusválido. TR: Personas con discapacidad, Discapacidad, SIA
Principio de normalización	DF1: Principio en virtud del cual las personas con discapacidad deben poder llevar una vida normal, accediendo a los mismos lugares, ámbitos, bienes y servicios que están a disposición de cualquier otra persona. FT1: Ley 51/2003, de 2 diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU). DF2: Nace vinculado al ámbito de la educación en los países escandinavos en los años 60. Es una declaración de aspiraciones para asegurar a todos los ciudadanos unas pautas y condiciones de vida cotidiana tan próximas como sea posible al cuerpo principal de la sociedad. Son las condiciones de vida, las que deben ser normalizadas y no las personas con discapacidad las que han de ser transformadas en lo que se entiende como normal. FT2: Vía Libre. TR: Diseño para todos, diseño normalizado.

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Restricciones en la participación	DF: Son problemas que una persona puede experimentar al involucrarse en situaciones vitales, tales como relaciones interpersonales, empleo, etc. en el contexto real en el que viven. La presencia de una restricción en la participación viene determinada por la comparación de la participación de la persona con discapacidad con la participación de una persona sin discapacidad en una situación análoga o comparable. FT: Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Salud y la Discapacidad (CIF). Organización Mundial de la Salud, 2001. TR: Accesibilidad, Discriminación por motivos de discapacidad, Limitaciones de actividad.
SIA	DF: Acrónimo del Símbolo Internacional de Accesibilidad FT: Vía Libre. (Manual AENOR, 2009) TR: Accesibilidad, Personas con discapacidad
Taxi	DF1: Automóvil de alquiler con conductor, provisto de taxímetro FT1: Diccionario de la Real Academia Española (DRAE) DF2: Un automóvil ligero de alquiler con conductor dedicado al transporte de viajeros FT2: Reglamento Nacional del Taxi (RD 763/1979, de 16 de marzo). TR: Eurotaxi

TÉRMINO/CONCEPTO	DF / FT / TR / USE / UP
Transferencia	DF: Cambio de la superficie de apoyo o asiento realizado por una persona al pasar desde la silla de ruedas (o excepcionalmente desde un andador con asiento) al asiento del coche o a otra superficie de apoyo y viceversa. FT: Vía Libre. TR: Persona con discapacidad.
Vida independiente	DF: Situación en la que la persona con discapacidad ejerce el poder de decisión sobre su propia existencia y participa activamente en la vida de su comunidad, conforme al derecho al libre desarrollo de la personalidad. FT: Ley 51/2003, de 2 diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU). TR: Autonomía personal, Accesibilidad, Discriminación por motivos de discapacidad.





www.fundaciononce.es
www.vialibre.es