



INFORME OAC

El eurotaxi: un medio de transporte necesario para la movilidad de las personas con discapacidad.



INDICE

Introducción

Entrando en materia. Conozcamos los conceptos

Desde la idea original al Eurotaxi. Un poco de historia

Cuantificando usuarios. ¿Es realmente necesaria la disponibilidad de taxis adaptados?

La normalización es importante. Repasemos la legislación

Como debe de ser un Eurotaxi. Aspectos técnicos

La evolución de los Eurotaxis en España. Número actual

Considerando contrariedades. Los principales problemas de los Eurotaxis en España

¿Podemos hacer algo? Propuestas de mejora para el servicio de Eurotaxi en España

Bibliografía

1. Introducción

La libre circulación de las personas es un derecho fundamental dentro del Estado español y de la Unión Europea para todo ciudadano. También es un elemento necesario para el desarrollo económico y social.

La utilización libre, cómoda y segura de los medios de transporte es esencial para la integración de una persona en la sociedad. De las actividades que desarrollamos a diario, son muchas las que requieren de un desplazamiento suficientemente largo como para coger el coche, subir al autobús, montar en metro, etc. Por ello, es imprescindible acceder a los medios de locomoción, ya sean públicos o privados, para que todas las personas puedan llevar a cabo su actividad personal y profesional.

Actualmente, debido al aumento de la esperanza de vida y los avances en medicina, se están produciendo cambios en la demografía de los países desarrollados. La población cada vez más envejecida y el censo de personas con discapacidad legal reconocida hacen que sea necesario adoptar medidas de accesibilidad que permitan el uso y disfrute de entornos, productos y servicios por parte de todas las personas, facilitando la inclusión y participación plena en la sociedad.

Es por este motivo que nuestro sistema de transporte debe estar diseñado de manera que todas las personas puedan beneficiarse de él.

Aún queda mucho trabajo por hacer en relación a la movilidad urbana. Por ello, con este informe pretendemos acercar al lector a uno de los medios de transporte accesibles que, actualmente, está dando mucho de qué hablar. Nos referimos al eurotaxi, servicio público de transporte fundamental para la movilidad de las personas con discapacidad. Así, nos centraremos en el concepto del Eurotaxi, hablaremos sobre su evolución a lo largo de la historia y en la actualidad, haremos un pequeño recorrido por legislación vigente, conoceremos los aspectos técnicos y analizaremos los problemas más relevantes que han surgido en el sector y las soluciones que se pueden plantear ante estas situaciones.

2. Entrando en materia. Conozcamos los conceptos

- La RAE define **'taxi'** como un automóvil de alquiler con conductor previsto de taxímetro, mientras que el Reglamento Nacional del Taxi lo define como un automóvil ligero de alquiler con conductor dedicado al transporte de viajeros.
- Los términos **'taxi accesible'**, **'taxi adaptado'** y **'Eurotaxi'** hacen referencia a aquellos taxis que han adoptado las medidas de accesibilidad pertinentes. El concepto más utilizado es el de Eurotaxi.

- La **‘accesibilidad’** es la cualidad de fácil acceso para que cualquier persona, incluso aquellas que tengan limitaciones en la movilidad, en la comunicación o el entendimiento, pueda llegar a un lugar, objeto o servicio.
- El concepto **‘adaptar’** hace referencia al ajuste de algo a otra cosa. Los entornos, productos y servicios se han de acomodar a la persona y no al revés.

3. Desde la idea al Eurotaxi. Un poco de historia

La idea de ofrecer un servicio de taxi accesible a personas con discapacidad física surge aproximadamente en 1980. Entonces las casas comerciales de Renault y Seat ofrecían vehículos a personas con parálisis en los miembros inferiores con algunas adaptaciones básicas. Particulares disponían de este tipo de vehículos pero no se ofrecían como medio de transporte público.

Posteriormente, Nissan España realizó la primera adaptación de lo que hoy conocemos como Eurotaxi. Las modificaciones del vehículo, cuyo modelo era Nissan Prairie, consistieron en subir el techo y rebajar el suelo para obtener una mayor altura interior e incorporaron una rampa de acceso.

Hacia 1990 se firmó el primer convenio de accesibilidad entre Fundación ONCE y el IMSERSO para conceder ayudas económicas. Por su parte, Nissan destinó 125 vehículos de importación para venderlos como Eurotaxis.

A pesar de que iban surgiendo nuevos modelos, como el Renault Space con plataforma, la Fundación ONCE pensaba que los taxis accesibles debían ser lo más parecido posible a los que ya circulaban. Sin embargo, los modelos de Nissan no resultaban muy viables.

Se comenzó un largo periodo de promoción del Eurotaxi. Así, las ciudades pioneras en ofertar estos servicios públicos fueron Madrid, Granada, Barcelona, Sevilla y Palma de Mallorca.

Entre los años 1995 y 1996, cuando existía gran inseguridad en el sector del taxi por el aumento de atracos y asesinatos, la necesidad de protección con mamparas hizo reducirse el espacio destinado a los viajeros. De manera que las personas con discapacidad tenían importantes dificultades a la hora de acceder a este servicio. Por ello, se desarrolló un modelo accesible específico partiendo de modelos emergentes de monovolúmenes y sus variantes industriales.

Se inició un trabajo conjunto entre Fundosa Accesibilidad S.A. y Citroën Hispania que no daría resultados satisfactorios.

Poco más tarde, en los años 1996 y 1997, Kia presentó un modelo de vehículo accesible con adaptaciones más sencillas a las planteadas hasta el momento. Solo se vendió en Madrid.

La llegada de los monovolúmenes trajo consigo un aumento de las posibilidades de adaptación para los taxis. Se negoció con varias marcas pero, finalmente, se llegó a acuerdo con Citroën y Fiat, que homologaron los vehículos.

IMSERSO estableció un sistema de homologación. Todo vehículo adaptado que fuera financiado por Fundación ONCE debía obtener un certificado de aptitudes emitido por CEAPAT.

Hacia 1999 y 2001 se empezaron a otorgar nuevas ayudas económicas que permitirían incrementar la flota de Eurotaxis.

El interés del colectivo de taxistas también ha facilitado el incremento del número de vehículos adaptados, ya que veían oportunidades de negocio en la accesibilidad.

Actualmente, el Eurotaxi no pasa por su mejor momento. Lo analizaremos un poco más adelante.

4. Cuantificando usuarios. ¿Es realmente necesaria la disponibilidad de taxis adaptados?

Según la Encuesta sobre Discapacidades, Autonomía personal y situaciones de Dependencia (EDAD) del año 2008, en España hay 3,85 millones de personas con algún tipo de discapacidad.

De todas las personas que presentan alguna discapacidad, el 44% y el 38% presentan una movilidad regular o mala/muy mala, respectivamente.

Es importante mencionar que desde la publicación de dichos datos han transcurrido 5 años. En este periodo de tiempo la crisis económica en la que España está inmersa ha dejado mella. La falta de fondos ha dificultado el cumplimiento de la Ley de Dependencia, los recortes en las ayudas económicas de los Ayuntamientos y la falta de recursos de las asociaciones de personas con discapacidad está provocando que muchas personas se queden sin la asistencia necesaria. Se une el tijeretazo a la Sanidad, que está reduciendo el tiempo de atención al usuario y la tardanza, aún más si cabe, de las citas en el médico especialista.

Todo ello ha provocado la caída de la esperanza de vida, lo que supone un giro respecto a los últimos años en la mejoría de un indicador de bienestar como es la expectativa de longevidad.

Estos cambios que se han producido en los últimos años, probablemente haya hecho variar algunos de los datos obtenidos en la EDAD.

Considerando estas referencias, podemos observar que la necesidad de taxi accesible es evidente.

No debemos olvidar que a la cifra de personas con discapacidad legal reconocida en España, se suman las personas con discapacidades transitorias (como las lesiones u otras circunstancias que inciden en las capacidades), las personas mayores, las mujeres embarazadas y las personas que portan con grandes maletas.

5. La normalización es importante. Repasemos la legislación

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal para las personas con discapacidad (LIONDAU) establece que la administración Pública debe garantizar las mismas posibilidades de participación en actividades económicas y sociales a todas las personas.

No obstante, a pesar de que la movilidad y el desplazamiento son derechos reconocidos para todas las personas, los medios de transporte siguen presentando problemas de accesibilidad. Así, las personas con discapacidad y/o con movilidad reducida quedan limitadas al no poder disfrutar de sus derechos como el resto de la sociedad.

El servicio de los Eurotaxis es fundamental ya que facilita la autonomía al realizar desplazamientos puerta a puerta.

Para asegurar que este servicio sea de calidad hay que establecer una serie de medidas de accesibilidad a adoptar para considerar que un vehículo está adaptado a personas con discapacidad y que todo ello se recoja en la legislación.

A nivel internacional no existe ninguna normativa que recopile los criterios técnicos en relación al transporte privado y al servicio de taxis para personas con discapacidad.

En España si se ha pensado en el Eurotaxi a la hora de legislar. Aunque existe normativa tanto a nivel nacional como autonómico y municipal, nos centraremos en aquella que afecta a todo el territorio español. Éstas son:

- **Constitución Española de 1978.**

La fundamentación legal de los derechos a un servicio de taxi accesible se encuentra implícita en varios artículos.

- **Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de Minusválidos (LISMI).**

Se incorporan las primeras referencias a la obligación de hacer accesibles los medios de transporte.

- ***La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal para las personas con discapacidad (LIONDAU)***

Dispone que el Gobierno debe adoptar medidas de accesibilidad y no discriminación para garantizar la igualdad de condiciones a todos los ciudadanos con discapacidad.

- ***Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los modos de transporte para las personas con discapacidad.***

Se regulan los aspectos básicos para el Eurotaxi, en el Artículo 8. Se exige que los Ayuntamientos promuevan que, al menos, el 5% o fracción de las licencias de taxis sean para vehículos adaptados y se establecen que la implantación se realizará de forma paulatina en un plazo de 10 años a la entrada en vigor de este Real Decreto.

Se dispone de régimen sancionador de acuerdo a la legislación de infracciones y sanciones en materia de accesibilidad universal y no discriminación.

- **Ley Omnibús**

El Título IV “Servicios de transporte y comunicaciones” y el Artículo 21 “Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres” hacen alusión al Eurotaxi.

El título IV 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 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.

Mencionar que el CERMI presentó una propuesta de Modelo de ordenanza municipal sobre accesibilidad y tecnologías, productos y servicios de información y comunicación, con objeto de presentar a los Ayuntamientos un modelo para la elaboración de ordenanzas que contemplan la accesibilidad. En ella, se incluyen indicaciones específicas para los Eurotaxis.

6. ¿Cómo debe de ser un Eurotaxi? Aspectos técnicos

Un Eurotaxi, para que sea considerado como tal, debe de cumplir una serie de requisitos técnicos que vienen reflejados en tres normas técnicas: La **ISO 7193:1985 Sillas de ruedas - Dimensiones máximas globales**; la **UNE 111-915** (adaptación española de la ISO 7193) y la **UNE 26-437-92:** “Vehículos de carretera, características técnicas del acondicionamiento de los vehículos automóviles de menos de nueve plazas para el

transporte individual como pasajeros”. Los requisitos técnicos que deben de cumplir son:

Acceso a los taxis	La altura mínima del hueco de acceso será de 130 cm (recomendándose un mínimo de 135 cm)
Ancho libre de la puerta de acceso	70 cm (recomendándose un mínimo de 80 cm)
Eje vertical de las puertas abatibles	Angulo mínimo de 90º
Enclavamiento	Los vehículos dispondrán de un dispositivo de enclavamiento que impedirá el cierre fortuito durante la operación entrada / salida
Superficie de alojamiento para el pasajero	1.20 cm x 70 cm (recomendándose 80 cm)
Altura libre interior del vehículo	Sobre un círculo de un radio mínimo de 40 cm con centro sobre la cabeza del pasajero en su silla de ruedas, ubicada en el lugar asignado será como mínimo de 140 cm
Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Dispondrá de un dispositivo de anclaje para la silla de ruedas ✓ El anclaje deberá sujetarse a la silla de ruedas por elementos de su chasis o por el bastidor del automóvil, y no por aquellos que se puedan deformar (Ej. las ruedas), ✓ Además el pasajero en su silla de ruedas deberá de disponer de un elemento de retención (cinturón de seguridad) ✓ Se dispondrá de un reposacabezas fijo o desmontable.
Condiciones de las PMR no usuarias de sillas de ruedas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ El ángulo de apertura mínimo de las puertas abatibles de eje vertical será de 90º ✓ Dispondrán de asideros situados para facilitar las operaciones de entrada /salida y de sentarse / levantarse ✓ Si la altura entre el suelo de la calle y el piso del taxi es superior a la de las taxis convencionales dispondrá obligatoriamente de un escalón suplementario que reduzca esta altura, al menos por una de las puertas.
Rampa	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Será un elemento auxiliar de acceso al automóvil, esta formará con la horizontal del punto de apoyo en la calzada una pendiente no superior al 20% ✓ Soportará un esfuerzo que produzca una masa de 250 Kg. en el centro de su vano, en posición apoyada ✓ La anchura exterior mínima será de 70 cm (recomendándose 80 cm). En el caso de que esta rampa esté formada por 2 canaletas, su separación interior máxima será de 20 cm ✓ Los lados exteriores e interiores en caso de canaletas tendrán un reborde de al menos 8 cm de altura

Así mismo según el Documento Técnico publicado en 2007, por el CEAPAT, aquellos taxis que deseen ser subvencionados por el “Convenio IMSERSO-FUNDACIÓN ONCE para promocionar el Taxi Accesible”, deben cumplir los siguientes requisitos técnicos:

- Los autotaxis han de cumplir con la normativa española, recogida en 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.”, publicada por AENOR el día 20 de febrero de 2004 y su 1ª modificación, UNE 26494/1M, publicada por AENOR el día 19 de noviembre de 2004.

- Preferentemente se instalará un respaldo con reposacabezas que podrá ser fijo (unido permanentemente a la estructura del vehículo) o desmontable. En su defecto, se podrá instalar sólo un reposacabezas (esta última opción sólo se permitirá si el reposacabezas es de los que se instalan en la estructura de la silla). Los requisitos geométricos para el respaldo con reposacabezas se especifican en el Anexo C (informativo) de la Norma UNE 26494.
- Si la altura calzada – piso del vehículo es superior a 250 mm, será obligatorio la instalación de, al menos, un escalón que cumpla con los requisitos especificados en la UNE 26494.
- Será obligatorio que el espejo retrovisor interior sea panorámico.
- Será obligatorio instalar, en las inmediaciones de los asientos de serie y de las puertas de acceso para los pasajeros no usuarios de silla de ruedas, asideros para facilitar las operaciones de sentarse/levantarse y entrar/salir. El color de los asideros contrastará con el de la superficie en la que se instalen y serán de un material antideslizante.
- En la homologación de estos vehículos, no se contemplan exclusivamente los criterios descritos en los puntos anteriores, sino también criterios de integración, dentro de los parámetros de lo que se considera un autotaxi convencional en España. Un vehículo tipo “furgoneta” (Capacidad igual a nueve plazas, incluido el conductor) o un Vehículo “todo-terreno”, que por sus características dimensionales podrían cumplir con los requisitos técnicos, no serán homologables como autotaxis accesibles por no responder al criterio fundamental de normalización.

7. La evolución de los Eurotaxis en España. Número actual

En España, los datos oficiales que se tienen son gracias al Convenio de colaboración que existía entre el IMSERSO y la Fundación Once entre desde los años 90 hasta su finalización en 2011. A fecha de hoy, en España existen, aproximadamente, las siguientes licencias de Eurotaxis:

Datos del Convenio IMSERSO-F.ONCE (1998-2011) y HEMEROTECA* (2011-2013)			
CCAA	NUMERO DE EUROTAXIS	TOTAL DE MUNICIPIOS	CAPITALES DE PROVINCIA
Andalucía	237	61	Almería(8); Cádiz(4); Córdoba(25); Granada(12); Jaén(12); Huelva(2); Málaga(19) Sevilla(49);
Aragón	34	4	Huesca(1); Teruel(1); Zaragoza(31)
Baleares, Islas	72	10	Ciudadela(2); Ibiza(7); Palma de Mallorca(41)
Canarias, Islas	45	15	Las Palmas de Gran Canaria(3); Santa Cruz de Tenerife(16)
Cantabria	13	5	Santander(8)
Castilla la Mancha	54	27	Albacete(15); Ciudad Real(1); Cuenca(1); Guadalajara(1); Toledo(1);
Castilla León	61	21	Ávila(3); Burgos(8); León(5); Salamanca(3) Segovia(4); Soria(5); Valladolid(15); Zamora(1)
Cataluña	194	29	Barcelona(141); Gerona(3); Lérida(4); Tarragona(2)
Comunidad Valenciana	128	20	Alicante(4); Castellón(2); Valencia(16)
Ceuta	1	1	Ceuta(1)
Melilla	7	1	Melilla(7)
Extremadura	45	21	Badajoz(9) Cáceres(10)

Galicia	39	19	La Coruña(6); Lugo(3); Orense(3); Pontevedra(2)
La Rioja	6	2	Logroño(5)
Comunidad de Madrid	105	9	Madrid(105)
Navarra	18	2	Pamplona(14)
País Vasco	91	23	Bilbao(28); San Sebastián(15); Vitoria(17)
Principado de Asturias	24	5	Oviedo(6)
Región de Murcia	42	7	Murcia(21)
TOTAL	1262	277	782

* Conjunto de noticias sobre Eurotaxis a disposición de los usuarios de internet.

De la fusión de los datos recogidos por la Fundación ONCE y el IMSERSO y de aquellos recopilados tras una búsqueda exhaustiva de noticias referentes a concesiones o retirada de licencias de taxis adaptados, hemos realizado una valoración y análisis con objeto de confrontar dicha información.

Aunque hemos apreciado, grosso modo, un incremento en la concesión de licencias de eurotaxis en municipios y una ligera reducción en capitales de provincia queremos resaltar la evolución de la concesión de estas licencias en Madrid ya que lo consideramos un ejemplo muy significativo.

Hacia el año 2003 Madrid contaba con 100 eurotaxis y a principios del año 2013 se contabilizaron 105 licencias. 5 nuevos taxis accesibles en 10 años, una cifra insignificante para las necesidades actuales de la población española.

8. Considerando contrariedades. Los principales problemas de los Eurotaxis en España

A lo largo de la vida del Eurotaxi en nuestro país, han surgido problemas que merecen ser considerados. Muchos de los conflictos que se han generado vienen provocados por la falta de subvenciones o el retraso en el cobro de las mismas, situación que se agrava con la crisis económica que azota España desde el año 2008.

El momento por el que pasa nuestro país hace que el taxi sea considerado por muchas personas como una actividad de lujo y que sólo se recurra a él en caso de necesidad y no por comodidad o rapidez. Así, el trabajo de los taxistas se ha visto considerablemente reducido y, sin embargo, algunos ayuntamientos siguen concediendo licencias.

El coste del eurotaxi es muy superior al de un taxi que no presenta adaptación alguna. Evidentemente, como hemos podido apreciar, los clientes potenciales de este servicio de taxi adaptado y las ayudas económicas son suficientes como para compensar esa diferencia de precio. No obstante, sigue existiendo cierto temor a no obtener beneficios suficientes.

A pesar de ello, la oferta de taxis adaptados ha aumentado ligeramente en los últimos años y se está desarrollando un trabajo importante por parte de los ayuntamientos para cumplir con lo establecido en la legislación vigente (5% de licencias deben ser para eurotaxis para el año 2017) Sin embargo, el número de taxis accesibles sigue siendo escaso. Esta situación se agrava durante los días festivos, fines de semana y en horario nocturno.

Dicha falta de eurotaxis obliga a las personas con discapacidad física a recurrir a los servicios de taxis adaptados que provienen de zonas alejadas a la ubicación del usuario o bien de localidades o ciudades próximas, lo que supone un sobrecoste. Sabiendo que la tasa de paro dentro del colectivo de personas con discapacidad es muy alta, podemos decir que la liquidez de estas personas no es especialmente buena como para asumir un importe considerable.

A modo de ejemplo, en la Comunidad de Madrid, la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid vigente de finales de 2012 fija el importe tope de recogida de los usuarios (con y sin discapacidad) en *cinco euros*. De esta forma, las personas que deban esperar a un eurotaxi que se encuentre alejado pagarán un máximo de 5 euros en concepto de bajada de bandera.

Algunos ayuntamientos disponen de ayudas económicas para facilitar a las personas con discapacidad el uso de este medio de transporte. No obstante, siguen siendo escasas y, en la mayoría de los casos, es el usuario el que soporta el coste del servicio.

Sumado a todo esto, existe una falta de coordinación entre los diferentes operadores (radio taxi, tele taxi,...) con descubierto de horarios y distintos teléfonos a los que llamar para solicitar el servicio. De esta forma, las personas con discapacidad carecen de información completa acerca de los servicios y la disponibilidad.

9. ¿Podemos hacer algo? Propuestas de mejora para el servicio de Eurotaxi en España

En junio de 2012 la Comisión de Accesibilidad del CERMI-Comunidad Valenciana publicó el "Informe de Accesibilidad de Taxis adaptado" donde dictan una serie de medidas a tener en cuenta.

Incentivar el taxi adaptado sin depender de las subvenciones	<ul style="list-style-type: none">• Incentivar la conversión del vehículo a taxi adaptado, el interés por las licencias nuevas y la permanencia de mayor número de taxis en servicio, compensando el supuesto mayor consumo en combustible, el posible mayor recorrido sin bajar la bandera hasta recoger al viajero, etc.• Permitirles trabajar más horas al día (no solo 12 h. al día, ó 16 h si disponen de más conductores) y durante todos los días del año exonerándole del descanso semanal obligatorio (no solo para servicios a personas con movilidad reducida, sino, como siempre, con preferencia a dichos servicios).
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Estudiar la posibilidad de incentivar, mediante desgravaciones fiscales (especialmente en el tramo autonómico) o reducciones de impuestos, que cuando se produzca una transmisión de licencia entre particulares el vehículo se convierta en adaptado.
<p>Concesión de nuevas Licencias y reconversión voluntaria</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Todas las licencias nuevas serán para taxis adaptados, al menos hasta que se alcance el 5% de taxis de esta modalidad. • Se concederán condicionadas a que el vehículo sea adaptado de por vida (el concesionario de la licencia, para mantenerla, al finalizar la vida útil del vehículo deberá renovarlo con otro vehículo adaptado; en caso contrario, perderá la licencia) y a las obligaciones inherentes a éste, como son entre otras atender con carácter prioritario a las demandas de las personas con discapacidad... • Reconversión voluntaria a taxi adaptado: Se propondrá de forma inmediata a todos los titulares de una licencia o autorización que soliciten voluntariamente la conversión de su taxi en adaptado, dando un plazo inicial para ello y haciéndoles saber los nuevos incentivos instaurados y la convocatoria de nuevas licencias si no se cubre el mínimo requerido. (El coste de la reconversión del taxi correrá a cargo del propio titular, sin que necesariamente se compense mediante subvención, entendiéndose que la compensación se hace con las medidas de incentivación: liberalización de horarios y adscripción geográfica...). • Convocatoria de licencias nuevas: Transcurrido este plazo, se hará una convocatoria de licencias nuevas, en un número tal que sumado al de los taxis reconvertidos por solicitud voluntaria, suponga la dotación inicial de un 2% del total de taxis. El proceso se realizará en todas las áreas de prestación de los servicios de taxi de la Comunidad Valenciana. Para el área de prestación conjunta de Valencia se asegurará una dotación inicial de no menos de 60 taxis adaptados. Posteriormente, cada año, se harán nuevas convocatorias hasta alcanzar el 5%. Si las convocatorias de nuevas licencias no se cubrieran en su totalidad, habría que realizar nuevas convocatorias rebajando (o incluso suprimiendo) el canon a abonar como coste de la licencia.
<p>Bajada de bandera en el momento de llegada al punto de recogida del pasajero con movilidad reducida</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Distribuir los taxis adaptados en paradas repartidas por diversos puntos de la ciudad y teniendo en cuenta algunos importantes o más frecuentados como centros comerciales, estaciones de autobuses y tren, hospitales... , de manera que la distancia desde una parada con taxi adaptado a cualquier sitio de la ciudad no sea muy alejada. En cada una de estas paradas habrá siempre algún taxi adaptado en servicio. Conforme vaya aumentando el número de taxis adaptados aumentaría el número de paradas que contarán con ellos. • Sea cual sea el recorrido que se realice en el taxi adaptado, se cobrará según lo que determine el taxímetro, y no previa concertación de precios entre taxista y usuario.
<p>Coordinación de todos los taxis adaptados</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los taxis adaptados estarán adscritos a una agrupación central telefónica, lo cual sería lo mejor (exigirlo en las nuevas concesiones-subvenciones) o bien desde la agrupación-central telefónica que lleva la coordinación se realizará dicha coordinación entre los taxis adaptados de las distintas agrupaciones. • La coordinación incluirá la distribución adecuada de los efectivos

	<p>en cada una de las paradas asignadas, de manera que se cubran todos los horarios de todos los días con las unidades mínimas en servicio que se establezca.</p> <ul style="list-style-type: none">• La central telefónica que coordine debería llevar un registro de las solicitudes de taxi adaptado que no se han podido atender, así como de las atendidas y la demora en la prestación efectiva del servicio, con el fin de detectar carencias y gradualmente subsanar fallos y mejorar la calidad de la oferta
Subvenciones para la conversión a taxi adaptado	<ul style="list-style-type: none">• Si se conceden licencias nuevas y se incentiva con libertad de horarios y compensaciones fiscales, posiblemente no sean necesarias las subvenciones.• En las convocatorias de subvención que se hagan para ayudar a la financiación de vehículos nuevos adaptados se debería permitir el mantenimiento en servicio del taxi adaptado durante 8 años (en lugar de 4), salvo que se justifique que el vehículo no está en condiciones técnicas de prestación del servicio (ITV).
Ampliación de la demarcación geográfica de los taxis adaptados	<ul style="list-style-type: none">• Entre las medidas de incentivación, y también para posibilitar un servicio real a los usuarios de áreas con poca dotación de taxis adaptados, se permitirá a los taxis adaptados operar en otras áreas de prestación distintas de la suya cuando en éstas no existan taxis adaptados disponibles.

10. Bibliografía

- Comisión de Accesibilidad: “Informe de accesibilidad Taxis Adaptados”. Junio 2012. CERMI Comunidad Valenciana
- VIA LIBRE: “Libro Blanco del Eurotaxi. Un Taxi para todos”. 2010 Fundación Once
- IMSERSO: “Distribución territorial de los autotaxis accesibles puestos en funcionamiento entre los años 2001 y 2012”
http://www.imserso.es/imserso_01/documentacion/estadisticas/estadisticas_transpo_rte_publico/index.htm
- FAMMA: “Guía del usuario del Eurotaxi”. 2013
<http://www.famma.org/home/publicaciones-jd/viewdownload/11/86>