

Expte. **DI-974/2007-5**

S/R: 836.320/2007 a.I.

**Excmo. Sr. ALCALDE PRESIDENTE
AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA
Plaza del Pilar, 18
50001 ZARAGOZA**

5 de octubre de 2007

I. Antecedentes

Primero.- Se inició en esta Institución expediente de oficio, que quedó registrado con el número de referencia arriba indicado, en el cual se refiere que una persona minusválida, usuaria de silla de ruedas tenía contratado con la ONCE un viaje al Delta del Ebro para el fin de semana de 16 de junio. Para acudir al punto de salida en las murallas romanas a las 8 horas, la interesada llamó a los autobuses adaptados de Tuzsa pero en Zaragoza el transporte colectivo urbano especial para minusválidos no comienza el servicio antes de las 8 horas de la mañana y tampoco pudo contratar un taxi adaptado por la mañana porque en la centralita le indicaron que a esa hora era muy difícil. Finalmente, a las 7 horas tuvo que desplazarse en su silla de ruedas con su maleta desde su domicilio en el barrio de Torrero hasta las murallas romanas.

Segundo.- Se solicitó información al Ayuntamiento de Zaragoza el cual informó lo siguiente:

“En contestación al oficio del Justicia de Aragón, con nº de expediente DI- 974/2007-5, solicitando informe sobre dificultad para hacer uso tanto del transporte urbano como del servicio de taxis adaptados a minusválidos .por una persona usuaria de silla de ruedas el pasado 16 de junio, se pone en su conocimiento que, de conformidad con el informe adjunto del Servicio de Movilidad Urbana, por lo que respecta al servicio de PMRS, el servicio durante el fin de semana comienza a las 8,00 h. el sábado y a las 9,00'h. el domingo.

Con relación a la dificultad de contratar el servicio de un taxi adaptado, se informa lo siguiente:

1. - La competencia municipal en la regulación de los servicios de transporte público de taxi, viene expresada en la L.B.RL artº 25.2. II); Ley de

Transportes Urbanos de la Comunidad de Aragón, del 31 de diciembre de 1998, artº. 6.1 y en el artº. 32 de la Ordenanza Municipal del Taxi.

2.- En la actualidad existen 11 taxis adaptados para su uso por personas con problemas severos de movilidad, acondicionados para su transporte en sus propias sillas de ruedas. Además, existe una licencia que utiliza un vehículo tipo "London taxi" que permite también un fácil acceso a personas con movilidad reducida, aunque no con sillas de ruedas.

El Ayuntamiento, consciente de la necesidad de potenciar el servicio de transporte al alcance de estas personas, a fin de mejorar su calidad de vida y su plena realización personal, ha venido impulsando determinadas medidas en tal sentido, dentro de sus políticas de transporte público y de acción social. Así y por lo que se refiere al auto-taxi, se han formulado adhesiones a los sucesivos Convenios celebrados entre el IMSERSO y la Fundación ONCE, para la extensión del servicio de auto-taxi accesible a discapacitados. En dicho marco, y de acuerdo con lo ya recogido en el Plan Sectorial del Taxi aprobado por el Ayuntamiento, se han efectuado aportaciones económicas por importe de 1.800 euros para la incorporación de nuevos vehículos adaptados, y para la renovación de éstos.

De hecho, en el ámbito del actual Convenio IMSERSO-Fundación ONCE relativo a la Cooperación e Integración social de personas con discapacidad para desarrollar un programa de accesibilidad universal, se ha solicitado la incorporación de dos nuevos taxis adaptados, de modo que la flota disponible se elevará a 13 unidades.

Con ello, se puede afirmar que la ratio entre taxis adaptados y potenciales usuarios se sitúa en magnitudes más favorables que las de otras Ciudades españolas de dimensión equiparable o superior.

3.- Sin embargo, es cierto que el Decreto 19/1999, de 9 de febrero del Gobierno de Aragón, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación, establece en su artº 31, que "El Ayuntamiento de Zaragoza deberá garantizar que de cada 100 taxis, al menos 1 esté adaptado para minusválidos". En el mismo sentido se expresa el artº 19 de la Ordenanza Municipal para la Eliminación de Barreras de la Comunicación y del Transporte en el Municipio de Zaragoza. Ello implica una flota mínima adaptada de 17 vehículos.

Al objeto de alcanzar dicha dotación, se está desarrollando la ya mencionada política de fomento. Y ello en virtud de la naturaleza de la actividad del taxi.

4.- En efecto, de acuerdo con la definición legal establecida en la legislación sectorial, el taxi se trata de un servicio discrecional (art. 3 b) de la

Ley 14/98, de 30 de diciembre, de Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón y 64.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres). Por ello, ya tenor de lo dispuesto en los artículos 16 LTUA y 69 LOTT, no tienen la calificación legal de servicio público de titularidad municipal y, en consecuencia, no resultan de prestación obligatoria en virtud de los artículos 26.1 d) de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y 44 e) de la Ley de Administración Local de Aragón.

En consecuencia, el taxi es un transporte público discrecional en vehículo de turismo, por lo que tiene naturaleza jurídica de servicio virtual o impropio o de actividad privada reglamentada y de interés público. No se trata por tanto de un servicio público de titularidad administrativa, por lo que no cabe la imposición de obligaciones de servicio público.

Resultando asimismo difícil concebir el criterio y procedimiento de selección de los taxistas que hubieran de verse obligados a adaptar sus vehículos.

5.- Ahora bien, los Ayuntamientos tienen reconocida una potestad de organización del servicio dentro de los límites de lo razonable, procurando satisfacer las necesidades de los usuarios y con respeto al principio de libertad de empresa.

En este orden de cosas, cabe suponer que el problema planteado puede deberse, más que a la oferta global de taxi adaptado, a su disponibilidad en tramos horarios muy determinados. .

Al respecto ha de partirse de la regulación general del calendario y horarios de servicio establecida por el Ayuntamiento. Ésta, por lo que a la distribución de los descansos en fines de semana respecta, se basa en un sistema sencillo y eficiente: los fines de aquellas semanas que empiezan en día cuyo número es par, guardan fiesta los taxis cuyo número de licencia es asimismo par, y prestan servicio los de licencia impar. y viceversa, obviamente.

Este sistema, altamente eficiente en términos de simplicidad y posibilidad de verificación y control, puede tener algún efecto negativo en el caso de que, eventualmente, las licencias de los taxis adaptados no se distribuyan equitativamente entre ambos cupos, par e impar.

6.- En concreto, tal es la situación que se produce en el momento actual, ya que de las 12 licencias correspondientes a vehículos adaptados (incluido el "London taxi"), 8 tienen número impar y 4 son pares.

No obstante, las dos licencias cuyos vehículos se prevé adaptar durante el presente ejercicio corresponden a números pares, de modo que la

relación entre ambos turnos se equilibrará sustancialmente (8 impares y 6 pares).

7.- En cualquier caso, en ejercicio de la competencia municipal para organizar el servicio en aras del interés público, en este momento se está procediendo a analizar la demanda real del servicio y las soluciones más idóneas para su adecuada satisfacción.”

II.- Consideraciones jurídicas

Primera.- Uno de los principales cometidos del Estado Social y Democrático de Derecho es el que impone el artículo 9.2 de la CE, en cuanto a la remoción de obstáculos para que la libertad e igualdad sean reales y efectivas, mandato que se desarrolla en el artículo 49 del mismo Texto respecto a la plena integración social de las personas que padezcan situaciones de minusvalía. Estos preceptos obligan a los poderes públicos a una mayor sensibilidad para quienes padecen situaciones de minusvalía psíquica, física o sensorial garantizando la superación de las barreras de índole laboral, social o material que dificultan dicha plena integración.

Debe reconocerse el importante esfuerzo realizado por las Administraciones competentes para mejorar las condiciones de vida de las personas aquejadas de alguna minusvalía. No obstante, y si bien ha de admitirse que ninguna necesidad pública puede ser satisfecha en su totalidad, existen unas actuaciones mínimas que sí son exigibles a los poderes públicos.

Por las Cortes de Aragón, se dictó la Ley 3/1997, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transporte y de la Comunicación seguida por diferentes normas cuya finalidad es cumplir el mandato constitucional.

La citada Ley 3/1997 de 7 de abril de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación recoge en su articulado, entre otras, las directrices que deben seguirse en la eliminación de las barreras en materia urbanística y en el transporte.

En materia de transporte, dispone en su artículo 11.1 que *“las nuevas concesiones de competencia de las Administraciones públicas ubicadas en el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón referentes al transporte público colectivo de viajeros, deberán incluir en las condiciones de la prestación del servicio, la exigencia de que un porcentaje de vehículos adscritos a aquéllas sean accesibles a todas las personas con movilidad reducida y con*

disminución de su capacidad física o sensorial". Y en el apartado cuarto del mismo artículo se establece que: *"en todas las ciudades con población superior a 5.000 habitantes o en las cabeceras de las zonas de salud, existirá por los menos un taxi o vehículo del servicio público adaptado a las condiciones de las personas con movilidad reducida permanente o temporal."*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.1 de la Ley, *"en el plazo y forma que determinen las normas técnicas de desarrollo de la Ley, las Administraciones públicas con competencia en la materia elaborarán programas de adaptación y eliminación de barreras en el transporte público colectivo urbano e interurbano de viajeros, teniendo en cuenta la posibilidades de instalación en atención a la antigüedad de los citados vehículos de transporte"*.

Y el apartado 3 del citado artículo, remite a la Disposición Transitoria segunda de la ley para fijar los plazos en que deben elaborarse los primeros programas que deberán realizarse en un plazo máximo de dos años, a partir de la entrada en vigor de las normas técnicas que se dicten en desarrollo de la Ley. Y las obras deberán haberse concluido en un plazo máximo de diez años a partir de la entrada en vigor de dicha normas técnicas.

En desarrollo de la Ley 3/1997, se ha dictado el Decreto 19/1999 de 9 de febrero del Gobierno de Aragón, por el que se regula la promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas, de transporte y de la comunicación, que entró en vigor a los tres meses de su publicación en el B.O.A. de 15 de marzo de 1999, es decir el 15 de junio de 1999.

El artículo 47 del mencionado Decreto regula la obligación de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma de Aragón de elaborar los programas de adaptación y eliminación de barreras en el transporte colectivo, respecto de las concesiones vigentes, teniendo en cuenta las posibilidades de instalación y antigüedad de los vehículos. Como se indica en la Ley 3/1997, los primeros programas para cada concesión vigente deben realizarse en el plazo de dos años desde la entrada en vigor del Decreto y deben estar ejecutados en un plazo máximo de 10 años, es decir, hasta el 2009.

El citado Decreto 19/1999 establece en su título VII relativo a los recursos económicos para la supresión de barreras y promoción de la accesibilidad, dentro del artículo 56 que "los entes locales de la Comunidad autónoma de Aragón, con arreglo al respectivo ámbito de su competencia, deberán establecer en sus presupuestos anuales partidas presupuestarias suficientes para el cumplimiento de las obligaciones contempladas en la Ley 3/1997 de 7 de abril y en el presente Decreto".

Segundo. En el expediente incoado por esta Institución se plantean dos ámbitos en los que la eliminación de barreras y mejora de la accesibilidad es necesaria.

El primero de ellos es el transporte colectivo urbano. Ya se han efectuado Sugerencias desde esta Institución para que la flota de autobuses para el transporte especial para minusválidos sea ampliada a fin de que sea atendida el 100% de la demanda de los usuarios y, aunque aún no se ha logrado, el Ayuntamiento ha incrementado el número de autobuses especiales de forma significativa. Ahora bien, el funcionamiento de tales autobuses es los sábados a partir de las 8 horas hasta las 18 horas y de las 9 a las 16 horas, los domingos. Se trata de un horario excesivamente reducido que limita la posibilidad de realizar las actividades lúdicas propias de un fin de semana a las personas con problemas de movilidad. Teniendo en cuenta los servicios con los que cuenta el Ayuntamiento, autobús búho gratuito hasta altas horas de la madrugada y una amplia oferta horaria de las líneas regulares del autobús urbano, algunos de los cuales realizan su primera salida entre las 6 y 6.30 horas, creemos que sería adecuado ampliar el horario del servicio PMRS a fin de que sus usuarios puedan disfrutar del mismo en condiciones, si no iguales a las de cualquier vecino, más favorables a las actuales. Así, sería adecuado que se estableciera un servicio de guardia en el que los autobuses especiales para personas con minusvalía que funcionan el fin de semana empezaran su actividad a las 6.30 horas y finalizara a las 22 horas y que existiese algún servicio nocturno.

Tercero. En cuanto al servicio de taxi, la ley impone que, al menos, exista un taxi adaptado en los municipios de más de 50.000 habitantes. Y según el artículo 31 del Decreto 19/1999 de 9 de febrero del Gobierno de Aragón, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónica, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación dispone que “el Ayuntamiento de Zaragoza deberá garantizar que de cada 100 taxis, al menos 1 esté adaptado para minusválidos”.

Aunque el Ayuntamiento reconoce que deberían existir 17 taxis adaptados, en el momento actual existen 11 y uno más tipo “London” que puede ser utilizado por personas con movilidad reducida no usuarias de silla de ruedas.

Además de ser conveniente la ampliación del número de taxis para cubrir las necesidades actuales de la población con dificultades de movilidad, ampliación que debería completarse antes del 15 de junio de 2009, es conveniente en todo caso regular adecuadamente el servicio de guardia establecido para los taxis adaptados. Según expresa el Ayuntamiento, los fines de aquellas semanas que empiezan en día cuyo número es par, guardan fiesta los taxis cuyo número de licencia es asimismo par y prestan servicio los de licencia impar y viceversa. Se da la circunstancia actualmente de que hay más licencias para los repetidos taxis con número par que impar

de modo que la mitad de los fines de semana existen de guardia 8 taxis y la otra mitad tan sólo 4.

Este sistema, aunque sencillo y cómodo para llevar a cabo el control, como reconoce el Ayuntamiento, no garantiza la eficiencia del servicio para lo cual debería establecerse un turno de guardia con 6 taxis y, además, con un horario que cubriera las 24 horas del día. De esta forma, las personas con movilidad reducida tendrían la posibilidad de recurrir a este medio de transporte tan necesario en una ciudad grande como Zaragoza. No creemos que el control de tan sólo 12 taxis adaptados, aunque no se siga el criterio general de guardias, entrañe grandes dificultades para el Ayuntamiento y consideramos que el servicio mejoraría notablemente.

III.- Resolución

Por todo lo anteriormente expuesto, y en uso de las facultades que me confiere la Ley 4/1985, de 27 de junio, reguladora del Justicia de Aragón, considero conveniente formular la siguiente Sugerencia:

-Para que por el Ayuntamiento de Zaragoza se elaboren los programas de eliminación de barreras ya existente en los términos establecidos en la Ley 3/1997 y Decreto 19/1999 y el artículo 4 de la Ordenanza municipal de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas, en caso de que no se hayan elaborado y se ejecuten en los plazos previstos en dicha normativa.

- Para que por el Ayuntamiento de Zaragoza se amplíe el horario del fin de semana del servicio PMRS estableciendo un servicio de guardia en el que los autobuses especiales para personas con minusvalía comiencen su actividad a las 6.30 horas y la finalicen a las 22 horas. Asimismo que se estudie la posibilidad de establecer un servicio nocturno para las personas con movilidad reducida similar al autobús búho.

-Para que por el Ayuntamiento de Zaragoza se realicen las gestiones necesarias para alcanzar antes del 15 de junio de 2009 el número de taxis adaptados para personas con minusvalía exigido legalmente y para que se establezca un servicio de guardias de tales taxis, de forma que el fin de semana presten el servicio en el mismo número y en un horario que cubra las 24 horas .

Agradezco de antemano su colaboración y espero que en un plazo no superior a un mes me comunique si acepta o no la Sugerencia formulada,

indicándome, en este último supuesto, las razones en que funda su negativa.

EL JUSTICIA DE ARAGÓN

FERNANDO GARCÍA VICENTE