

Ejemplo de Buena Práctica



¿Cómo mejorar el acceso de las personas con discapacidad a los transportes de la ciudad?

Relevantes artículos de la CDPD: 9

País: Ecuador

Región: América Latina

Buenas Prácticas disponibles en: Español

Taxis Solidarios, un Negocio en el que Todos Ganan

Descripción de la práctica y del proceso implicado

Esta experiencia fue valorada debido a que tuvo logros importantes para la visibilización del sector de personas con discapacidad, partiendo de una buena práctica legal (legislación específica y directa) y resultando con un impacto político positivo tanto dentro del movimiento social como dentro del Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS).

Quito es una ciudad que cuenta con aproximadamente dos millones de habitantes, de los cuales 170,804 (8.5%) personas tienen algún tipo de discapacidad y de este grupo el 50% (aproximadamente unas 85,000), utiliza entre uno a cinco servicios de taxi semanalmente. Mayoritariamente la movilización es para salud y rehabilitación. El sector sur cuenta con la población de mayor demanda de taxis para movilizarse, de los cuales, un 18% utiliza taxis entre uno a dos veces por semana y el 13% entre tres a cinco veces por semana. En el sector norte, 32% de las personas con discapacidad utilizan taxis entre uno a dos veces por semana. El costo de este servicio puede representar para el usuario mensualmente un gasto que va desde USD \$28.00 hasta \$50.00.

En agosto de 1992, el Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS), un organismo autónomo de carácter público, fue creado para formular políticas nacionales relacionadas con la discapacidad, establecer un Plan Nacional de Discapacidades, defender los derechos de las PCD, efectuar el seguimiento y la evaluación de acciones que realizan en discapacidad las entidades del sector público y privado, realizar investigaciones en el área de la discapacidad, y vigilar el cumplimiento de la Ley y la aplicación de sanciones a quienes la incumplan.

En el año 2005, a cuatro años de estar vigente la Ley Sobre Discapacidades y de oficializarse el proceso de registro en el Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS), solamente 15,000 personas con discapacidad se encontraban registradas. En contraste, actualmente el registro se ha incrementado a 45000 personas con discapacidad.

En ese mismo año, las organizaciones de personas con discapacidad, con el apoyo de la organización no gubernamental Gestión Ecuador (GE) iniciaron un proceso de incidencia para lograr que los servicios de taxis cumplieran con el artículo 20 de la Ley Sobre Discapacidades, haciendo válido el derecho a la tarifa preferencial o descuento del 50% del costo de los mismos. Es importante señalar aquí que los taxis no son considerados como transporte público ni privado, sino en Ecuador se les cataloga como un transporte comercial, de acuerdo con la Dirección de Tránsito, por lo que legalmente hablando, ha sido complicado exigir que el artículo 20 de la Ley sobre Discapacidades se cumpla y que se modifique la legislación, en virtud de que en leyes sobre tránsito este transporte se clasifica de esta manera.

Pese al vacío formal anteriormente mencionado, las organizaciones de personas con discapacidad y GE lograron que varias cooperativas de taxistas prestaran sus servicios a personas con discapacidad, haciendo el descuento respectivo del 50%. La coyuntura electoral fue importante, debido a que el momento era propicio para hacer la promoción del apoyo que dichas cooperativas prestaban. En la actualidad, varias de las cooperativas de taxistas, que reúnen una flotilla de alrededor de 5000 taxis, se han incorporado a los Taxis Solidarios, y circulan con una calcomanía que lo indica.

GE usará este proyecto para realizar actividades de exigibilidad para el cumplimiento de las tarifas preferenciales en todo tipo de transporte, capacitación a Profesionales del volante (así se hacen llamar los taxistas, en un acto de dignificar su profesión), difusión de este beneficio y además que se incrementan el registro de más personas con discapacidad en el CONADIS. GE reconoce también que existe un desconocimiento y desinterés de cumplir con el Art. 20 de la Ley por parte de muchos taxistas, y por eso GE, a través de este proyecto, educará a más taxistas sobre la Ley y sus responsabilidades.

GE considera que el proyecto de los Taxis Solidarios es una buena práctica debido a que Genera un impacto en la forma de ver las cosas de los actores involucrados, porque más organizaciones han trabajado o replicado esta propuesta en otras ciudades y en sus localidades, incluso sin tomar contacto con GE, y debido a que las personas con discapacidad beneficiarias recomiendan, aportan o reclaman el tema.

A esta propuesta se han sumado esfuerzos de la Vicepresidencia de la República del Ecuador, las Federaciones Nacionales de personas con discapacidad y de las ONGs, la Dirección Nacional de Tránsito, la Empresa Municipal de Servicios y Administración del Transporte (EMSAT), la Federación Nacional de Cooperativas de Transporte en taxis del Ecuador, la Unión de Cooperativas de transporte en Taxis de Pichincha, la Asociación de Taxistas de Pichincha, la Universidad del Azuay, La Universidad Politécnica Nacional del Carchi, Universidad Técnica Particular de Loja, Colegio la Salle

de Tulcán, el Grupo Juvenil Senderos, la Corporación de Reyes y Reinas Latinas del Ecuador, La Cámara Junior Internacional, Policía Metropolitana, Medios de comunicación de prensa, radio y televisión y Empresa privada como TASKI, EMERMEDIC y FARMALIKS.



Taxi de color amarillo, con calcomanía que lo identifica como Taxi Solidario

Los factores que hacían posible la práctica

Si el marco jurídico no contempla sanciones ante el incumplimiento de leyes relacionadas a la discapacidad, contribuye al irrespeto de las mismas. Es necesario proveer a las normas de poder coercitivo.

Se recomienda obtener datos confiables sobre la población de PcD y de población usuaria de la accesibilidad, pues con ello se podrían idear y facilitar programas exitosos y eficaces, como el caso presentado de “Taxis Solidarios”.

Se recomienda desarrollar un marco legal apropiado acorde con el paradigma basado en el marco de derechos humanos de las PcD y armonizar las leyes vigentes con la CDPD

Se recomienda elaborar un estudio de beneficios de la accesibilidad del transporte, el cual podría ser desarrollado por el CONADI, la Municipalidad de Guatemala, o un ente mixto.

Las organizaciones de PcD y CONADI deben actuar con más capacidad de gestión. Se requiere capacidad de liderazgo.

Durante el proceso, GE siempre estuvo en contacto y en cooperación para las actividades con las Federaciones nacionales de personas con discapacidad y en cada ciudad con las diversas organizaciones que trabajan en el tema a nivel local.

Los efectos / el impacto de la práctica

La campaña de Taxis Solidarios se realizó durante 8 meses en 11 ciudades del país, se sirvió a más de 3000 personas y se logró una cobertura de medios muy buena, lo que además permitió que se difundiera y se sensibilizara sobre el tema de la discapacidad.

La cooperación es el más importante a tomar en cuenta cuando se valora esta experiencia como una buena práctica. Considerando la importancia de hacer consultas con las organizaciones de personas con discapacidad, principio fundamental sobre el cual se construyó la CDPD, y en acuerdo con lo estipulado por la Ley Sobre Discapacidades del Ecuador, la amplia participación que se ha dado es la que define esta buena práctica.

El marco legal Ecuatoriano es claro y bien estructurado. Varias de las normas nacionales priorizan los derechos de las personas con discapacidad. La Constitución Política de la República del Ecuador, aprobada y vigente desde el año 2008, contiene varias disposiciones a favor de los derechos de las personas con discapacidad. .

La Ley Sobre Discapacidades, Registro N.-301, vigente desde el año 2001, contiene las siguientes disposiciones legales

Título V : DE LOS DERECHOS Y BENEFICIOS

- *Art. 19.- Sin perjuicio de los derechos establecidos en la Constitución, en las leyes y en convenios internacionales, el Estado reconocerá y garantizará a las personas con discapacidad los siguientes:*

a) Accesibilidad.- Se garantiza a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, evitando y suprimiendo barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social. En toda obra pública que se destine a actividades que supongan el acceso de público, deberán preverse accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad. La misma previsión deberá efectuarse en los edificios destinados a empresas privadas de servicio público, en los que exhiban espectáculos públicos y en las unidades sociales y recreativas para uso comunitario, que en adelante se construyan, reformen o modifiquen.

e) Accesibilidad en el transporte.- Las personas con discapacidad tienen derecho a la utilización normal del transporte público, para lo cual las compañías, empresas o cooperativas de transporte progresivamente implementarán unidades libres de barreras y obstáculos que garanticen el fácil acceso y circulación en su interior de personas con movilidad reducida y deberán contar en todas sus unidades, con dos asientos identificados con el símbolo internacional de discapacidad.

- *Art. 20.- Tarifas Preferenciales.- Las personas con discapacidades que cuenten con carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre (urbano, parroquial o interprovincial; público o privado), así como servicios aéreos en rutas nacionales, fluvial, marítimo y ferroviario, los cuales serán prestados en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan la tarifa completa.*

La legislación descrita es integral y con un enfoque claro de respeto a los derechos de las personas con discapacidad. Las normas citadas evidencian un cambio estructural en el Estado ecuatoriano, que tiene a las personas con discapacidad como los sujetos centrales titulares de tales garantías; la evidencia es la constitución del CONADIS, ente rector del Estado en materia de personas con discapacidad, que está integrado por el Presidente de la República y funcionarios del más alto nivel de los Ministerios, así como los representantes de las organizaciones mayoritarias de personas con discapacidad.

Consideramos este marco legal como una buena práctica debido a las características mencionadas, lo que constituye un fundamento indispensable para lograr una sociedad inclusiva y respetuosa de los derechos de personas con movilidad reducida.

Contexto

Completado proyecto informe: [Asociación Vida Independiente de Guatemala: Por un poder con equidad](#) (Guatemala de la Asunción, septiembre 2010)

Criterios de las buenas prácticas: p.9 del informe.

Recomendaciones por las buenas prácticas: pp. 36 – 37 del informe.

Más recursos:

[Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad](#)