

VEEDURIA CIUDADANA PARA ANALIZAR Y OBSERVAR “EL SERVICIO DE TRANSPORTE EN TAXI PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN QUITO- TULCÁN- AMBATO”

Participantes:

Diego Herdoíza
Ernesto Robles
Arturo Moreno

Teléfono de contactos.

(593) 2 2559534 / 087593795 / 083080315 / 087593797

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES

2. OBJETIVOS

2.1. Objetivos generales

2.2. Variables

3. EJECUCIÓN DE LA VEEDURÍA

3.1. Veeduría en la ciudad de Ambato

3.1.1. Carreras simuladas

3.1.2. Llamadas telefónicas

3.2. Veeduría en la ciudad de Tulcán

3.2.1. Carreras simuladas

3.2.2. Llamadas telefónicas

3.3. Veeduría en la ciudad de Quito

3.3.1. Carreras simuladas

3.3.2. Llamadas telefónicas

4.- CONCLUSIONES

1. ANTECEDENTES DE LEY:

Desde tiempos anteriores la transportación ha sido uno de los ejes más importantes del Desarrollo económico y social de una nación, este permite el intercambio comercial, el acceso de los ciudadanos a la salud, educación, trabajo, ocio, diversión y entre otros, es tan importante que se ha convertido en un derecho y obligación, el acceder u ofrecerlo como servicio público.

En relación a esta temática, la Constitución del Ecuador menciona en el artículo 394, que será prioritaria la promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas, permitiendo así la equiparación de oportunidades de las personas de atención prioritaria, para el acceso al transporte. Como parte de este grupo, las personas con discapacidad, en el artículo 47, numeral 3, tienen derecho a rebajas en los servicios públicos y privados de transporte, junto con el acceso de manera adecuada a este servicio, estipulando eliminación de barreras arquitectónicas (Art. 47- numeral 10).

Como marco jurídico adicional, el Ecuador en el 2008 ratifica la adhesión a la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de las Naciones Unidas. Esto permite, en relación al transporte ampliar las garantías de parte del Estado hacia las personas con discapacidad debido a que en su artículo 20, que se refiere a la movilidad personal, estipula que el Ecuador debe establecer medidas efectivas para que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre estas en su literal A, estipula costos accesibles o en el artículo 47 numeral 3, rebajas en la tarifa del servicio de transporte público y privado.

Entre las responsabilidades de los ecuatorianos y las ecuatorianas que encontramos en el artículo 83 de la Constitución, esta la práctica de la justicia y la solidaridad en el ejercicio de sus derechos y en el disfrute de bienes y servicios. No obstante también encontramos en el Artículo 11, numeral 2, que ninguna persona podrá ser discriminada por su discapacidad, que la Ley sancionará toda forma de discriminación y incluso el Estado adoptará medidas de acción afirmativa.

Como siguiente elemento de análisis, la Ley de Transito, transporte terrestre y seguridad vial está fundamentada en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, entre otros. Con esta finalidad se conforma La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que entre sus competencias están: 1) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la presente Ley, sus reglamentos, 2) Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre,, entre otros.

Así también se establece en el Artículo 48, que en el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad. El reglamento a la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas.

A continuación citamos los artículos referentes a las sanciones de las operadoras y los transportista que discriminen, incumplan y maltraten a las personas con discapacidad. No se incluirán los artículos del reglamento debido a que se encuentra en reconstrucción, así también como el de la Ley de Discapacidad.

Título III

SECCION II

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS PARA LAS OPERADORAS

Art. 81.- Infracciones de Segunda Clase.- Constituyen infracciones de transporte de segunda clase, que serán sancionadas con multa de seis (6) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes:

5. Cobrar **por la prestación de servicios de los operadores, tarifas superiores a las reguladas** por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, o a las establecidas en los contratos de operación;

Art. 82.- Infracciones de Tercera Clase.- Constituyen infracciones de transporte de tercera clase, que serán sancionadas con multa de ocho (8) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general las siguientes:

6. Contravenir lo establecido en la presente Ley respecto de garantizar el trato **no discriminatorio en la prestación de los servicios de transporte a niños, adultos mayores de 65 años de edad y personas con capacidades especiales;**

DE LAS SANCIONES

Art. 83.- **Las sanciones por infracciones en contra de las operadoras** que contempla este capítulo, serán impuestas por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

TITULO III

DE LAS INFRACCIONES DE TRANSITO

Art. 107.- Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.

CAPITULO V

DE LAS CONTRAVENCIONES

Art. 138.- Las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy grave, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.

SECCION 2

CONTRAVENCIONES LEVES DE SEGUNDA CLASE

Art. 140.- Incurren en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir:

n) El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la Ley en beneficio de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con capacidades especiales;

q) El conductor de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios;

v) El controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.

Sección III

CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE

Art. 141.- (Sustituido por el Art. 66 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Incurren en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

j) El conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las 24 horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario;

z) El conductor nacional o extranjero, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra a los usuarios.

TITULO IV DE LOS ACTORES DE LA SEGURIDAD VIAL CAPITULO I DE LOS USUARIOS DE LAS VIAS

SECCION 2 DE LOS PASAJEROS

Art. 201.- Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a:

- e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y,
- f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

REGLAMENTO DE TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS EN TAXI CON SERVICIO CONVENCIONAL Y SERVICIO EJECUTIVO.

Art. 60.-La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, implementará una oficina en la cual se receptorán quejas y reclamos los mismos que serán canalizados y solucionados con las cooperativas y compañías de transporte de pasajeros de taxi.

En el Distrito Metropolitano de Quito, en su ordenanza Metropolitana 047, entre otras normativas, en su Art. 9, numeral 4, establece que entre las obligaciones de los y las conductoras será prestar permanentemente el servicio cuando el vehículo este desocupado y cuando un usuario lo solicite no tendrá la opción a negarse, salvo algunas excepciones de seguridad o desperfecto mecánico, entre otros.

2. OBJETIVOS

2.1 GENERAL:

Observar el cumplimiento del servicio de taxi para personas con discapacidad, dentro de la ciudad de Quito, Ambato y Tulcán

2.2.- VARIABLES

Las variables a observar serian las siguientes:

Discriminación: Se identificaría si el servicio de taxi está o no está a disposición de una persona con discapacidad cuando esta lo solicita.

1. **Tarifas:** se observará si se realiza el cobro de la tarifa preferencial de acuerdo a la Ley.
2. **Facilidades** (1) para el ingreso o acceso al taxi: se observará la disposición y actitud del taxista y ciudadanía para facilitar el ingreso de la persona con discapacidad al taxi.
3. **Facilidades** (2) para el ingreso o acceso al taxi: se observará la accesibilidad de la infraestructura y señalética para facilitar el ingreso de la persona con discapacidad al taxi.

3.EJECUCIÓN DE LA VEEDURÍA CIUDADANA

3.1 VEEDURÍA EN LA CIUDAD DE AMBATO

3.1.1.- CARRERAS SIMULADAS

Según estimaciones del INEC, la población del cantón Ambato es de aproximadamente 220 mil habitantes en el área urbana y 70 mil en el área rural, de toda esta población el 5% (14389) tiene alguna discapacidad, de los cuales alrededor del 50% se encuentra carnetizado.

En relación al transporte en el cantón existen más de 4000 transportistas urbanos, de los cuales el 50% son de servicio de transporte en taxi, organizados en alrededor de 22 cooperativas y más de 15 frecuencias telefónicas.

De este total de taxis, para la veeduría se determinó una muestra de observación de 123 taxis de acuerdo a la fórmula de la población muestra con un **margen de error del 8.8%**. Esto se lo realizó en 3 sectores de la ciudad (centro, norte y sur), en horarios de mayor y menor circulación, además se tomó en cuenta a dos tipos de discapacidades como la física (una persona en silla de ruedas), y visual, (una persona con gafas y bastón) por ser las más visibles y oportunas para la investigación.

En la veeduría participaron organizaciones y personas naturales como representantes de las mesas de participación ciudadana del Gobierno Provincial, representantes del Concejo de la niñez y adolescencia de Tungurahua, entre otros.

Conforme a la metodología los resultados fueron los siguientes:

Variable 1. ¿Existe discriminación en el servicio de taxi hacia las personas con discapacidad?

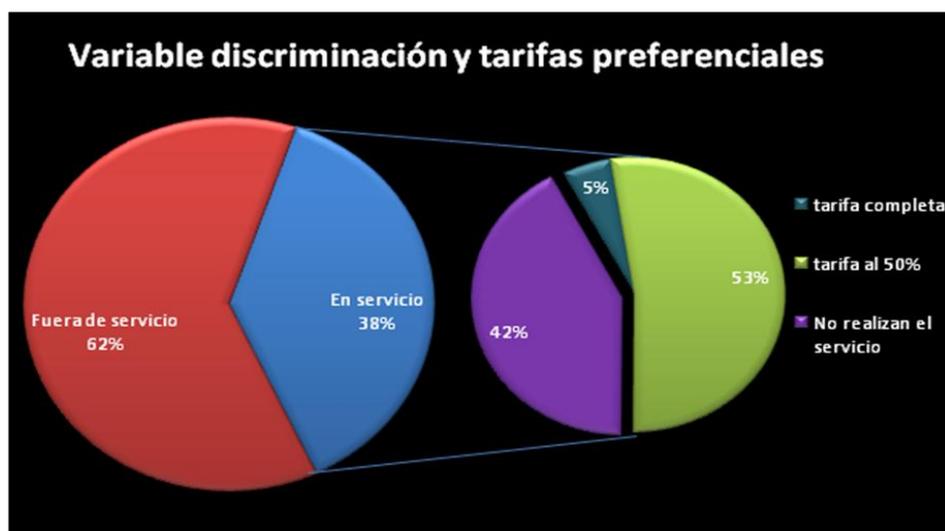
De los 2000 taxis existentes en Ambato, aproximadamente el 60% se encuentra ocupado o fuera de servicio, representando alrededor de 1200 unidades, dejando así un 40%(800) taxis libres constantemente.

TAXIS	equivalente	%
Fuera de servicio	1240	62
libres o disponibles	760	38
Total	2000	100

Variable 2. Tarifas preferenciales

En el porcentaje de taxis disponible pudimos observar que el derecho de accesibilidad al transporte y tarifas preferenciales para las personas con discapacidad, se cumple en un porcentaje representativo, debido a que el 52.6% de los transportistas, reacciona positivamente ante la parada de una persona con discapacidad, además de realizarle el servicio con una tarifa preferencial del 50% del total. A esto se le suma el 5.26% de los taxis que también paran a personas con discapacidad pero no ofrecen las tarifas preferenciales.

De todas maneras se sigue evidenciando una discriminación o vulneración de los derechos de las personas con discapacidad debido a que el restante de los taxistas disponibles 42.10% (320), no realiza el servicio ni la tarifa a las personas con discapacidad, prefiriendo pasarla por alto y servir a una personas sin discapacidad.



Variable 3. Facilidades 1: ¿Cuál es la actitud del transportista?

De los taxis disponibles y que le pararon a la persona con discapacidad el 75% detuvieron completamente el vehículo, abrieron la cajuela y se bajaron a brindar el apoyo a una persona con discapacidad. El 24% se quedó dentro del vehículo abriendo solamente la puerta desde dentro y esperando el ingreso.

La participación ciudadana fue relativamente baja debido a que solo en el 15.38% de las carreras se registró una intención de apoyo a la persona con discapacidad para entrar en el vehículo.



Variable 4. ¿Las paradas son accesibles?

Dentro del sector urbano no se registran esquinas bajas, rampas o adaptaciones físicas en las paradas para que las personas con discapacidad o movilidad reducida puedan acceder a cualquier servicio de transporte, solo en el 10% existen asientos de espera y/ o letreros indicativos con el símbolo de “parada” o “bus”.

La mayoría de las señales horizontales ubicadas sobre a calle, se encuentran desgastadas o poco perceptibles, además, no se encuentran mecanismos audibles o señales visuales tanto en los vehículos como en las paradas que faciliten el servicio de transporte e para una persona con discapacidad.

La única parada que se pudo observar que disponía de esquinas bajas, señales horizontales y verticales y espacios para personas con movilidad reducida fue la que se encuentra fuera del parque de la familia.

3.1.2.- LLAMADAS TELEFÓNICAS

Para la veeduría del servicio de transporte en taxi a través de las frecuencias telefónicas, se tomó una lista de 14, proporcionada por la Unión de Cooperativas de Transporte en taxis de Tungurahua, la pregunta a la operadora fue: buenos días necesito un taxi, ¿estoy en silla de ruedas y pago la mitad de la tarifa, hay algún inconveniente?

Conforme a la metodología los resultados fueron los siguientes:

¿Existe discriminación en las operadoras telefónicas de servicio de taxi hacia las personas con discapacidad?

De las 14 frecuencias consultadas en Ambato el 50% de ellas no disponía de vehículos en ese momento, tanto para una persona con discapacidad como para una sin discapacidad. De todas maneras todas las frecuencias mencionaron que no había ningún inconveniente en servirle a la persona en silla de ruedas, demostrando así que no existe ningún tipo de discriminación en las mismas. En relación a las tarifas preferenciales la situación es totalmente opuesta, debido a que solo una de las 14 mencionó que si le cobrarían una tarifa preferencial.

¿Cuál es la actitud de la operadora telefónica?

La contestación de la llamada es cordial y la respuesta es positiva ante la aclaración de la presencia de una persona en silla de ruedas para el servicio, pero en el momento de la petición de la tarifa preferencial, manifiestan no conocer sobre esto y sugieren negociar con el taxi en el momento que llegue al lugar a recogerlos.

3.2.- VEEDURÍA EN LA CIUDAD DE TULCÁN

3.2.1.-CARRERAS SIMULADAS EN TULCÁN

Con respecto a la discapacidad, en el cantón de Tulcán existen 3 250 casos de personas discapacidad, según el censo 2001, lo cual representa al 4.21% del total de poblacional cantonal.

En el ámbito de transporte, Tulcán es una ciudad que cuenta con 480 taxis aproximadamente, divididos en tres cooperativas. Por lo cual, para esta veeduría se determinó una muestra de observación de 120 taxis con carreras programadas de acuerdo a la formula de la población muestral **con un 7,9% de margen de error.**

La veeduría se ejecutó en tres sectores de la ciudad: centro, norte y sur; en horarios de mayor y menor circulación. Además se realizó esta simulación en relación a dos discapacidades como física (una persona en silla de ruedas), y visual, (una persona con gafas y bastón).

Es también necesario mencionar, que para este proceso participaron organizaciones como la Universidad Politécnica Estatal del Carchi y la Dirección Provincial de Tránsito de la Policía Nacional.

RESULTADOS: Conforme a la metodología, los resultados fueron los siguientes:

Variable 1. ¿Existe discriminación en el servicio de taxi hacia las personas con discapacidad?

De los 480 taxis existentes en Tulcán, aproximadamente el 49,17% se encuentra ocupado o fuera de servicio representando alrededor de 236 unidades. Lo cual nos indica que el 50,83% se encuentra en servicio y libre, es decir un aproximado de 244 taxis libres constantemente.

TAXIS	EQUIVALENTE	%
FUERA DE SERVICIO	244	50,83
EN SERVICIO	236	49,17
TOTAL	480	100,00

Variable 2. Tarifas preferenciales

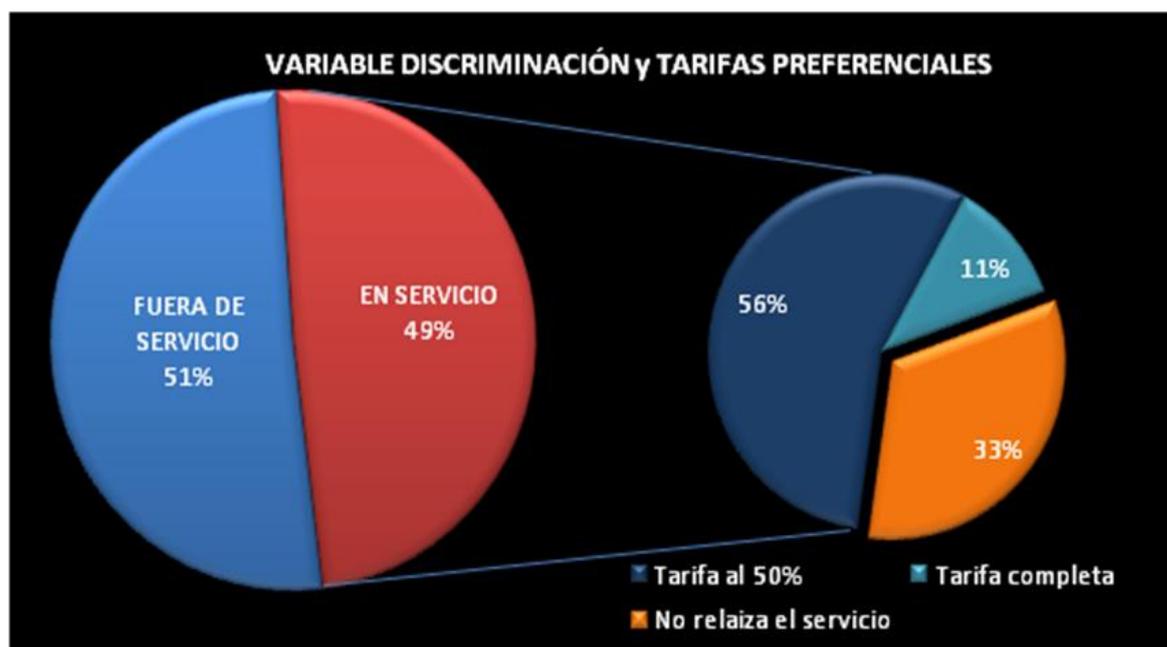
De los taxis libres y en servicio, los resultados arrojaron las siguientes cifras:

- El 55,74% para y realiza el servicio al 50% a una persona con discapacidad.
- El 11,48% para a una persona con discapacidad, pero NO cumple con las tarifas preferenciales.
- Mientras el 32,79% NO cumple con el servicio preferencial para personas con discapacidad.

TAXIS EN SERVICIO (49,17%)	EQUIVALENTE	%
SERVICIO AL 50%	132	55,74
SERVICIO TARIFA COMPLETA	27	11,48
NO REALIZA EL SERVICIO	77	32,79
TOTAL	236	100

De forma positiva, se observa que el 67% del total de taxis en servicio está dispuesto a servir a una persona con discapacidad de forma preferencial, sin embargo el 11,48% cobra la tarifa normal.

De todas maneras se sigue evidenciando una discriminación o vulneración de los derechos de las personas con discapacidad, debido a que el restante de los taxistas disponibles 32,79% no realiza el servicio ni la tarifa a las personas con discapacidad, prefiriendo pasarla por alto y servir a una personas sin discapacidad, irrespetando el derecho al servicio preferencial.



Variable 3. Facilidades 1: ¿Cuál es la actitud del transportista?

DISPOSICIÓN DEL TAXISTA FRENTE AL APOYO		
	Equivalente	% taxis que sirven
APOYO FUERA	77	48,78
APOYO DENTRO	74	46,34
NO APOYA	8	4,88
TOTAL TAXIS	159	100,00

De los taxis que sirven a una persona con discapacidad en Tulcán, el 49%, detuvo completamente el vehículo y ofreció apoyo fuera del mismo, abriendo la cajuela y disponiéndose a ayudar al ingreso del vehículo de la persona con discapacidad. El 46% de los taxis que brindó el servicio desde el interior del vehículo abriendo solamente la puerta y esperando el ingreso.

Por otro lado, solamente el 5% de los taxis no brindan ningún tipo de ayuda o facilitación para con la persona, simplemente se limita a detener el vehículo.

Por último, se pudo constatar que la participación ciudadana fue muy baja, ya que en tan solo en el 2% de las carreras se registró alguna intención de apoyo a la persona con discapacidad para ingresar al vehículo.



4.2.- LLAMADAS TELEFÓNICAS

En la ciudad de Tulcán no se realizaron llamadas telefónicas, ya que no existen radiofrecuencias, mas el servicio de taxis se limita a tomar en las calles.

3.3.- VEEDURÍA EN LA CUIDAD DE QUITO

3.3.1.-CARRERAS SIMULADAS EN QUITO

Con respecto a la discapacidad, en el cantón de Quito existen 63 266 casos de personas discapacidad, según el censo 2001, lo cual representa al 3.44% del total de poblacional cantonal.

En el ámbito de transporte, Quito es una ciudad que cuenta con 9000 taxis aproximadamente, divididos en cooperativas y compañías, por lo cual, para esta veeduría se determinó una muestra de observación de 101 taxis con carreras programadas de acuerdo a la formula de la población muestral con **un 10% de margen de error.**

La veeduría se ejecutó en tres sectores de la ciudad: centro, norte y sur; en horarios de mayor y menor circulación. Además se realizó esta simulación en relación a dos discapacidades como física (una persona en silla de ruedas), y visual, (una persona con gafas y bastón).

RESULTADOS: Conforme a la metodología, los resultados fueron los siguientes:

Variable 1. ¿Existe discriminación en el servicio de taxi hacia las personas con discapacidad?

De los 9000 taxis existentes en Quito, aproximadamente el 65% se encuentra ocupado o fuera de servicio representando alrededor de 5881 unidades. Lo cual nos indica que el 35% se encuentra en servicio y libre, es decir un aproximado de 3119 taxis libres constantemente.

TAXIS	equivalente	%
Fuera de servicio	5881	65
libres disponibles	3119	35
Total	9000	100

Variable 2. Tarifas preferenciales

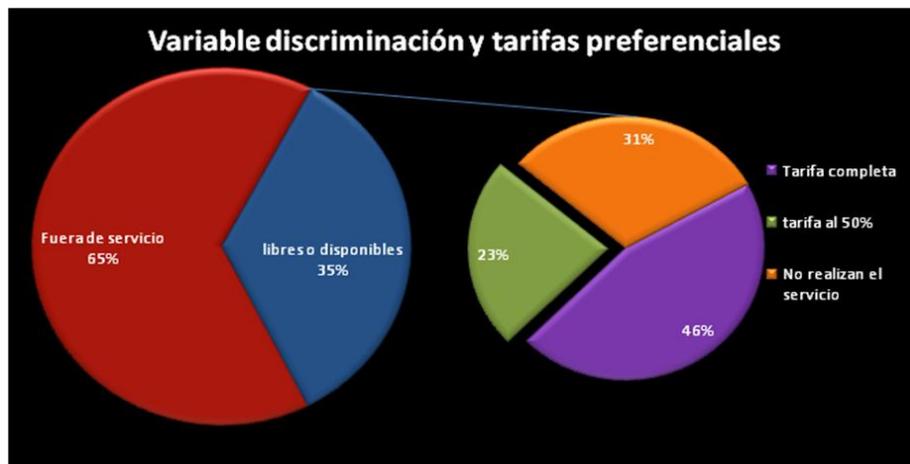
De los taxis libres y en servicio, los resultados arrojaron las siguientes cifras:

- El 23% realiza el servicio al 50%
- El 46% hace la parada, pero NO cumple con las tarifas preferenciales
- Mientras el 31%, NO cumple con el servicio preferencial para personas con discapacidad.

TAXIS EN SERVICIO	equivalente	%
SERVICIO AL 50%	1435	46
SERVICIO TARIFA COMPLETA	717	23
NO REALIZA EL SERVICIO	967	31
Total	3119	100

De forma positiva, se observa que el 69% del total de taxis en servicio está dispuesto a servir a una persona con discapacidad de forma preferencial, sin embargo solo la tercera parte de estos cobra la tarifa preferencial.

De todas maneras se sigue evidenciando una discriminación o vulneración de los derechos de las personas con discapacidad debido a que el restante de los taxistas disponibles, el 31%, NO realiza el servicio ni la tarifa a las personas con discapacidad, prefiriendo pasarla por alto y servir a una personas sin discapacidad, irrespetando el derecho al servicio preferencial.



Variable 3. Facilidades ¿Cuál es la actitud del transportista?

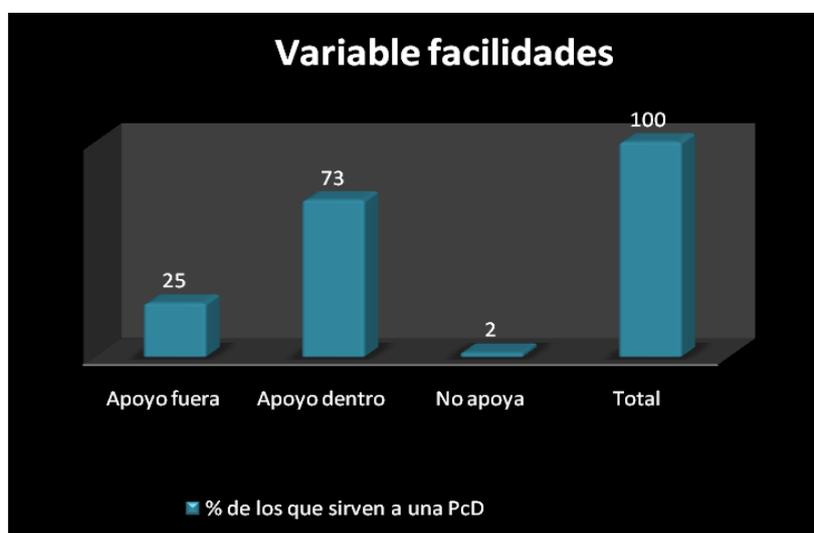
ATENCIÓN A PCD	% de los que sirven a una PcD
Apoyo fuera	25
Apoyo dentro	73
No apoya	2
Total	100

El 25% de los taxis que sirvieron a una persona con discapacidad detuvo completamente el vehículo y ofreció apoyo fuera del mismo, abriendo la cajuela y disponiéndose para ayudar al ingreso de la persona, permitiendo así que esta tenga mayor facilidad.

Casi dos terceras partes de los taxis que brindan el servicio apoya a la persona con discapacidad desde el interior del vehículo abriendo solamente la puerta y esperando el ingreso.

Por otra parte, solamente el 2% de los taxis, no brindan ningún tipo de ayuda o facilitación para con la persona, simplemente se limita a detener el vehículo.

Por último, se pudo constatar que la participación ciudadana fue relativamente baja, ya que en todas las carreras simuladas, tan solo en el 22% de ellas se registró alguna intención de apoyo a la persona con discapacidad para ingresar al vehículo.



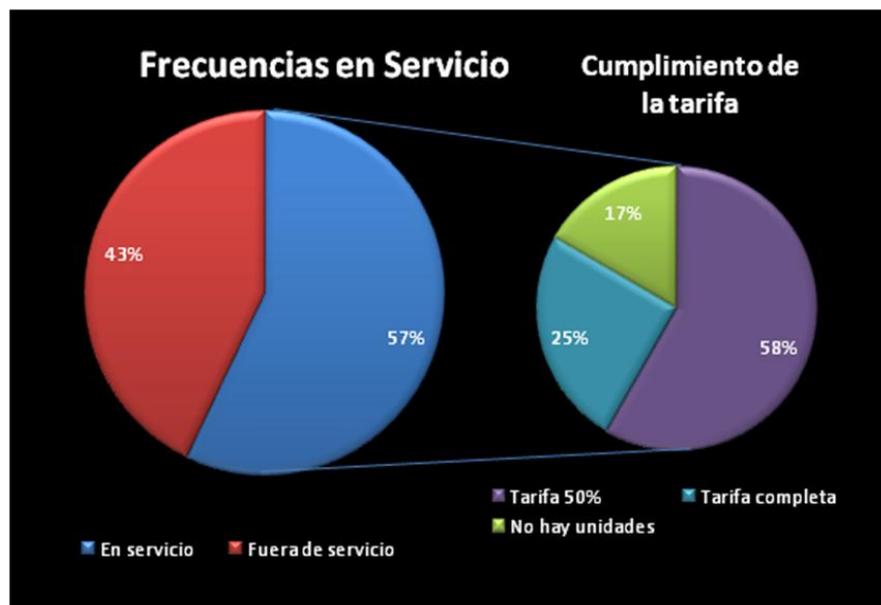
3.3.2. - LLAMADAS TELEFÓNICAS

En servicio	Fuera de servicio	Tarifa 50%	Tarifa completa	No hay unidades
12	9	7	3	2

Para las llamadas telefónicas, se localizaron a 21 radiofrecuencias de diferentes sectores de la ciudad, con diferentes destinos.

Como resultado se obtuvo que el 57% de ellas estaba en servicio, es decir, contestaron las llamadas. De este porcentaje, más de la mitad se dispuso a servir a una persona con discapacidad cobrando el 50% de la tarifa sin ningún problema.

Por otro lado, el 25% estaba dispuesto a servir y cumplir con la carrera pero a una tarifa normal.



CONCLUSIONES

Solo en Quito, de las aproximadamente 101.743 personas con discapacidad de acuerdo al último Censo 2010, el 45% no toma taxi, del restante, a la semana, el 37% gasta de \$1,00 a \$5.00, el 14% gasta de \$6,00 a \$10,00 y el 4,65% gasta de entre \$11.00 a \$15.00.

Esto quiere decir que las personas con discapacidad gastan aproximadamente \$288.227,00 semanales, en definitiva es un gasto muy alto en su economía, además, casi el 13% de estas lo utiliza con fines de trabajo y el 35% con fines de salud.

En definitiva el taxi sigue siendo uno de los transportes más importantes para las personas con discapacidad en especial física, esto por la facilidad de acceso y por el servicio puerta a puerta, el bus de todas maneras es aun uno de los más requeridos para las otras discapacidades por su costo. Es así que una política pública de fortalecimiento del sistema de transporte de bus, haciéndolo más accesible, junto con paradas e infraestructura accesible, permitirían que las personas con discapacidad gasten menos en el servicio de transporte (**\$1,152.908,00 mensuales**) para poder invertirlo en otros ámbitos de su desarrollo.

Pero nos preguntamos entonces, **¿las personas con discapacidad tienen acceso al servicio de taxi?**

De acuerdo a las observaciones encontramos que cuando una persona con discapacidad opta por tomar un taxi en:

- 1) Ambato, el 42% de los taxistas disponibles prefirieron parar a una persona sin discapacidad en vez de una persona con discapacidad,
- 2) Tulcán, el 33% de los taxistas disponibles prefirieron parar a una persona sin discapacidad en vez de una persona con discapacidad y
- 3) Quito, el 31% de los taxistas disponibles prefirieron parar a una persona sin discapacidad en vez de una persona con discapacidad.

Sumado a esto el sistema de paradas aun no es accesible, tomando en cuenta que el Ambato y Tulcán no existen paradas correctamente señaladas, tanto para personas con discapacidad como para sin discapacidad, en Quito, las paradas del servicio municipal de transporte tiene un %100 accesibilidad física, si dejamos de la lado las señales audibles, de las paradas restantes, casi el 80% de las del norte de la ciudad se encuentran bien señalizadas, aun así el acceso a estas aun es insuficiente, en el sur de la ciudad, solo las paradas que están relacionadas al servicio de transporte municipal, cuentan con accesos, de las demás aun no disponen de acceso y señalética suficiente hacia las mismas.

Además, y como elemento importante, encontramos muy poca participación de la ciudadanía para el apoyo a las personas con discapacidad en el servicio de transporte, menos del 22% de las carreras simuladas registraron apoyo de la ciudadanía, lamentablemente además, durante la observación en Quito se acercaron dos personas con la intención de robarle a la persona con discapacidad visual, en Tulcán un taxista de la Cooperativa Atahualpa mostro una señal obscena al hacerle una observación con respecto del tema, incluso integrantes de esta cooperativa se reunieron para mostrar su molestia por el hecho de que se esté realizando la veeduría.

En Ambato como inconveniente fundamental encontramos que los taxímetros no registran tarifas preferenciales por lo tanto varios de los transportistas no realizaron el descuento. Si este particular se va a instituir por Ley a nivel nacional, es importante que las autoridades tomen en cuenta este particular.

En relación al ámbito legal en el Ecuador, la Policía no dispone de los elementos específicos para sancionar a un transportista que se niegue a servir a una persona con discapacidad, lo único que legalmente podría sancionar es la desobediencia ante la orden del mismo policía a llevar a la persona con discapacidad (desobediencia a la autoridad), pero para esto necesitaríamos un policía alado de cada persona con discapacidad que desee tomar un taxi.

“SECCION 4 - CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE

Art. 142.- Incurren en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del treinta por ciento (30%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir:

- a) El conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, límites de velocidad, cruce o preferencia de vías;”

Lo que se puede sancionar es el maltrato cuando la persona con discapacidad ya se encuentra dentro del vehículo, mientras tanto solo se podría hacer una denuncia ante la Comisión Nacional de Transito, la cual a través de un departamento establecido en la Ley analiza y sanciona.

“Título III - SECCION II - DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS PARA LAS OPERADORAS

Art. 82.- Infracciones de Tercera Clase.- Constituyen infracciones de transporte de tercera clase, que serán sancionadas con multa de ocho (8) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general las siguientes:

4. **Contravenir lo establecido en la presente Ley respecto de garantizar el trato no discriminatorio en la prestación de los servicios de transporte a niños, adultos mayores de 65 años de edad y personas con capacidades especiales.”**

Solo en el Distrito Metropolitano de Quito, de acuerdo a su ordenanza Metropolitana 047, entre otras normativas, Art. 9, numeral 4, se sancionarían alrededor del 31% de los taxistas disponibles al discriminar a una persona con discapacidad u tomar una personas sin discapacidad, ya que esta ordenanza establece:

“Art.9, num 4.- Las y los Conductores que fueren requeridos por un usuario o usuaria para prestar servicio estando libre el vehículo no podrán negarse a ello sin causa justificada.”

RECOMENDACIONES:

- Establecer una demanda apoyada por el CONADIS o a la Defensoría del Pueblo ante un juzgado, un amparo constitucional, entre otros tipos de denuncias como sujeto de discriminación. Tal como se indica en la Constitución el Artículo 11, numeral 2, que ninguna persona podrá ser discriminada por su discapacidad diferencia física , que la Ley sancionará toda forma de discriminación y incluso el Estado adoptará medidas de acción afirmativa.
- PP. Por lo tanto, en el servicio de transporte en taxi, en estas tres ciudades se observo actos de violación de Derechos de las personas con discapacidad. Tanto de los trasportistas en el momento del servicio como de las autoridades locales y nacionales que no han establecido señalética y accesibilidad en las paradas, así también de mecanismos prácticos de sanción y control de las infracciones o delitos.
- Formar un observatorio de transporte, discapacidad y movilidad reducida
- Hacer un seguimiento a la Agencia Nacional de Tránsito sobre la accesibilidad de su departamento de denuncias y el número de ellas que son procesadas y ejecutadas.
- Para la ejecución de las sanciones se debe utilizar trabajo comunitario como asistencia gratuita en hospitales o centros de Atención a personas con discapacidad, asilos, entre otros.
- Inclusión en la malla curricular de las Escuelas de capacitación de choferes profesionales
- Establecer un proceso de reforma a la Ley de tránsito , Ley de Discapacidad o sus respectivos Reglamentos para la inclusión de la discriminación por discapacidad en las contravenciones o multas dadas por el Policía de Tránsito.