

Táxis acessíveis



**Uma nova vertente a
desenvolver**

-
- A importante função social e o serviço público que o táxis representam como um meio de transporte que está operante 24 horas por dia e que oferece um serviço personalizado porta-a-porta, sem aparente limitações de distância ou áreas geográficas, são vantagens que se podem apontar como fundamentais na sua escolha pela generalidade de clientes mas que assumem relevância acrescentada, quando os utilizadores são pessoas com deficiência / incapacidade ou mobilidade reduzida.

-
- A participação, do Instituto Nacional para a Reabilitação, visa primordialmente lançar o tema do táxi acessível em Portugal

-
- Em Portugal foi já na década de 90 que surgiu algum interesse pelo tema, tendo-se verificado o aparecimento de legislação, embora restrita, mas na época suficiente para se tentar o lançamento de um projecto com alguma ambição. Este projecto materializou-se numa pequena frota que chegou a contar com 11 táxis de tipo inglês, os quais se distribuíram principalmente pelo sul do país (Lisboa, Algarve e Alentejo).

A não implementação do projecto dos anos 90 teve certamente muitas razões, de que se podem destacar algumas:

- ❑ Acréscimo dos custos (preço base e combustíveis) tratava-se de veículos de tipo inglês, de elevada cilindrada.
- ❑ Pouca informação quanto à existência desses táxis e distribuição espacial irregular, sem atender aos potenciais mercados (aeroportos, hospitais, hotéis, etc.).
- ❑ Imprecisão quanto ao uso diversificado por todos os clientes; os veículos surgiram conotados com as pessoas com deficiência e eram preteridos dada a situação de constrangimento que se criava (e que era favorecida pela concorrência)

-
- ❑ Carência de um sistema de chamada rádio-telefónica que majorasse a procura e gerisse mais economicamente as deslocações.
 - ❑ Apoios fiscais pouco aliciantes que compensassem os acréscimos de custos e inexistência de estímulos ao uso do táxi junto dos potenciais utilizadores (táxi – card, subsídio para transporte em táxi, etc.)

-
- Decreto – Lei n.º 41/ 2003, de 11 de Março
 - Despacho n.º 18406/2004, de 10 de Agosto
 - Plano Nacional para a Promoção da Acessibilidade (PNPA)

-
- As medidas aprovadas no PNPA sobre os táxis acessíveis assentam num diagnóstico em que se salienta que “as dificuldades sentidas pela franja mais severamente afectada no grupo de pessoas com necessidades especiais ou aquelas que, pelo tipo de deslocação que pretendem efectuar, não podem utilizar os transportes públicos colectivos, mesmo que totalmente acessíveis, prendem-se com a ausência de oferta de transporte em táxi”.

-
- Como objectivo final a alcançar preconiza o Estado Português a intenção de “promover o desenvolvimento de serviços especiais de transporte em táxis adaptados, com cobertura territorial alargada, através de um regime de incentivos financeiros que tornem atractiva a aquisição e manutenção de viaturas adaptadas ao transporte sem pré-marcação, de pessoas com deficiência motora, quer em exclusividade e em regime tarifário participado ao passageiro, quer funcionando em regime de exploração aberta, podendo ser utilizado por pessoa com deficiência ou pelo público em geral, em regime tarifário não participado”.

-
- O estudo de incentivos, já a partir de 2008 e até 2010, envolvendo a Direcção Geral de Transportes Terrestres e Fluviais e tendo como outros intervenientes a ANTRAL e a Federação Portuguesa do Táxi.

-
- As concessões especiais, que deverão avaliar a necessidade, a nível nacional, da atribuição de subsídios directos ou indirectos que possibilitem às pessoas com necessidades especiais utilizar o transporte em táxi, quando não existam outras alternativas de acessibilidade.

-
- ▣ Nesta acção, com início ainda em 2007 e com um prazo estipulado de ano e meio, estarão envolvidos o Instituto Nacional para a Reabilitação e o Ministério das Finanças.

-
- Na Alemanha a percentagem é de 1,3% – 1,4 %. Na Áustria é de 1 % e em Espanha é de 2, 15%, e de facto, não é credível que a nossa futura rede possa atingir os valores percentuais já verificados em países como a Holanda (20%), Irlanda (8,3%), Noruega (10%), Suécia (10%), Finlândia (15%), ou mesmo na Bélgica (5%), devendo centrar-se em valores próximos do 1,5% e 2%. Claro que estão totalmente postos fora de questão os valores do Reino Unido onde as percentagens atingem os 52% (dados recolhidos na publicação “Improving access to taxis” – CEMT / IRU 2007).

-
- ❑ **Táxi do Tipo Um** – Táxi acessível a cadeira de rodas, como veículo capaz de transportar a maioria das pessoas que se deslocam em cadeira de rodas sem necessidade de saírem da sua cadeira (é sobre este táxi que temos centrado esta comunicação)
 - ❑ **Táxi do Tipo Dois** – Táxi standard mas que beneficia de algumas aplicações para se tornar de fácil acesso a todas as pessoas, incluindo as pessoas idosas e as com deficiência/incapacidade; não poderá transportar utilizadores de cadeiras de rodas que não se transfiram para o assento do táxi.

-
- Na certeza de que o actual estado dos transportes públicos exige que a vertente “táxi” se torne também acessível julga-se irreversível o natural encaminhamento para a criação de uma frota acessível capaz de transportar os passageiros nas suas cadeiras.

Mas para que possamos assistir de facto a avanços cumpre salvaguardar aspectos fundamentais que aqui se relacionam em jeito de recomendação e de conclusão:

- Criação de uma política de incentivos ao táxi adaptado e de apoio ao potencial cliente;
- Fixação com rigor do universo (número) a atingir;

-
- Definição dos espaços geográficos a abranger;
 - Articulação/contratualização com todos os sistemas que possam beneficiar deste tipo de táxi – educação, saúde e turismo

-
- Estudo de sistemas equilibrados de centrais rádio-telefónicas que contemplem todos os táxis adaptados;
 - Formação específica dos profissionais para que conheçam as formas mais adequadas de tratamento e relacionamento com as pessoas com mobilidade reduzida, por forma a que o serviço prestado tenha qualidade e seja efectivamente personalizado.

-
- Parece-me ser esta a altura correcta para concluir, pois de facto, os valores que estão subjacentes a todo este processo são modernidade e qualidade, para além dos relativos à solidariedade, justiça social e igualdade de oportunidades, razões bastantes para que este objectivo – Rede de Táxis Acessíveis – seja alcançada com brevidade.

Até Breve.

Carlos Pereira, Instituto Nacional para a Reabilitação

Lisboa, Setembro 2007