

# *Diario de Sesiones de la Asamblea de Madrid*



---

Número 452

15 de octubre de 2013

IX Legislatura

---

## COMISIÓN PARA LAS POLÍTICAS INTEGRALES DE LA DISCAPACIDAD

### PRESIDENCIA

Ilmo. Sr. D. Colomán Trabado Pérez

Sesión celebrada el martes 15 de octubre de 2013

### ORDEN DEL DÍA

**1.- C-1032/2013 RGEF.13153.** Comparecencia del Sr. Presidente de FAMMA Cocemfe Madrid, o persona en quien delegue, a petición del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, al objeto de informar sobre situación del servicio de transporte adaptado (EUROTAXI) en la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

**2.- C-1026/2013 RGEF.13109.** Comparecencia del Sr. D. Miguel Ángel García Oca, Presidente de la Asociación ASPAYM Madrid, o persona en quien delegue, a petición del Grupo Parlamentario Popular, al objeto de informar sobre prestación de servicios de

---

asistente personal y valoración del Programa de Vida Independiente. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).

**3.- Ruegos y preguntas.**

**SUMARIO**

	<b>Página</b>
- Se abre la sesión a las 10 horas y 14 minutos.....	24747
<b>— C-1032/2013 RGEP.13153. Comparecencia del Sr. Presidente de FAMMA Cocemfe Madrid, o persona en quien delegue, a petición del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, al objeto de informar sobre situación del servicio de transporte adaptado (EUROTAXI) en la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	24747
- Exposición del Sr. Presidente de Famma Cocemfe Madrid.....	24747-24752
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Reyero Zubiri, el Sr. Sanz Arranz, la Sra. Moreno Sanfrutos y el Sr. Fanjul Fernández-Pita. ....	24752-24762
- Interviene el Sr. Presidente, dando respuesta a los señores portavoces.....	24762-24764
<b>— C-1026/2013 RGEP.13109. Comparecencia del Sr. D. Miguel Ángel García Oca, Presidente de la Asociación ASPAYM Madrid, o persona en quien delegue, a petición del Grupo Parlamentario Popular, al objeto de informar sobre prestación de servicios de asistente personal y valoración del Programa de Vida Independiente. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).</b> .....	24764
- Exposición del Sr. Presidente de Aspaym Madrid.....	24764-24766
- Intervienen, en turno de portavoces, el Sr. Reyero Zubiri, el Sr. Sanz Arranz, la Sra. Toledano Rico y el Sr. Fanjul Fernández-Pita. ....	24766-24775
- Interviene el Sr. Presidente, dando respuesta a los señores portavoces.....	24775-24778
<b>— Ruegos y preguntas.</b> .....	24778
- No hubo ruegos ni preguntas. ....	24778
- Se levanta la sesión a las 12 horas y 21 minutos. ....	24778

*(Se abre la sesión a las diez horas y catorce minutos).*

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días señorías, Buenos días, señores invitados. Damos comienzo a la sesión de la Comisión de Políticas Integrales de la Discapacidad prevista para el día de hoy con el primer punto del orden del día.

**C-1032/2013 RGEF.13153. Comparecencia del Sr. Presidente de FAMMA Cocemfe Madrid, o persona en quien delegue, a petición del Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, al objeto de informar sobre situación del servicio de transporte adaptado (EUROTAXI) en la Comunidad de Madrid. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Tiene la palabra don Javier Font, Presidente de Famma Cocemfe por un tiempo de quince minutos.

El Sr. **PRESIDENTE DE FAMMA COCEMFE MADRID** (Font García): Gracias, señor Presidente. Señorías, quisiera comenzar mi intervención reiterando que llevar una vida con dignidad y autonomía no siempre es posible y ello, en la mayoría de los casos, no se debe a la propia discapacidad que pueda tener una persona sino a las barreras sociales que perviven por la sociedad y a la inacción a veces de la propia Administración.

Ustedes, señorías, tienen el deber moral y ético de no permitir que lo que voy a explicar a continuación siga sucediendo y de promover los ajustes necesarios para conseguir una sociedad menos hostil para quienes tienen, tenemos, una discapacidad. Se trata de una acción responsable que les pedimos para con los más vulnerables. Antes de nada, señorías, me gustaría dejar clara nuestra postura respecto a lo que a continuación explicaré.

Nuestra organización respeta, admira, agradece y apoya la labor de todos los taxistas de Madrid, de los eurotaxistas, que atienden a las personas con discapacidad, pero no, por el contrario, a quienes incumplen las leyes y las normas actuando de forma ilegal y en perjuicio de las propias personas con discapacidad. Quede claro para quienes tergiversan nuestras palabras e intentan defenderse de sus problemas echando, maquiavélicamente, la culpa a los demás. Dicho esto, se trata de explicarles las injusticias que viven las personas con discapacidad que tienen que hacer uso del servicio de eurotaxi en Madrid.

Como saben muchos de ustedes, Famma ha presentado reiteradas denuncias sobre la aplicación ilícita de tarifas que aplican algunos conductores de este servicio a quienes tienen una discapacidad avocándolos a abonar importes superiores a los cinco euros en el momento de la recogida, cuando precisamente este es el tope máximo legal que se puede aplicar por este concepto, según las tarifas aprobadas y lo establecido en la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid. Ello hace que personas con discapacidades severas tengan que abonar entre 10 y 18 euros simplemente por ser

recogidos al solicitar este tipo de transporte. Ni qué contar que cada trayecto completo puede suponer unos sobrecostes que pueden rondar los 30 euros.

Hablamos de un transporte considerado como el mejor servicio de transporte puerta a puerta para personas con graves problemas de movilidad, personas que no pueden desplazarse en otro tipo de transporte público; un servicio de transporte que se creó precisamente para ayudar a desplazarse a este tipo de personas que jamás podrán utilizar otro medio de locomoción, aunque algún día pudiéramos conseguir que los medios de locomoción existentes fueran totalmente accesibles. Por tanto, es un servicio imprescindible y complementario a la red de transportes de nuestra Comunidad. A esta situación se suma la falta de taxis adaptados que hacen que el servicio prestado sea deficiente en tiempos de espera, además de lo referente a las tarifas. A día de hoy, tan solo existen 105 taxis accesibles para toda la Comunidad de Madrid. Es casi la misma cifra que había en 2003, año en el que ya estaban en funcionamiento 100 vehículos adaptados en servicio.

Como factor de indefensión tampoco existe una regulación específica sobre el eurotaxi que articule su óptima gestión, servicios que deben quedar totalmente diferenciados al del taxi convencional porque nada tienen que ver el uno con el otro, si nos centramos en el fin social para el que se creó este servicio.

Señorías, esta regulación es necesaria por tres cuestiones: por las características del servicio, por la escasez de vehículos adaptados y por la necesidad de proteger los derechos de las personas con discapacidad que hacen uso de este servicio.

Según la legislación vigente, en 2017, tal y como establece el Real Decreto 1544/2007, de 24 de noviembre, el 5 por ciento de la flota de taxis deben ser accesibles; hablamos de 800 vehículos. No obstante, la Administración local, una de las que tiene competencias en esta materia, así como la labor de efectuar y llevar a cabo las correspondientes acciones de inspección, control y sanción, no sabe, no contesta. En cualquier caso, señorías, parece como si nadie quisiera saber nada de nosotros y de esta situación. Parece como, si de repente, a todos se les hubiera tragado la tierra. Ni el Ayuntamiento ni la Comunidad de Madrid, nadie, tiene competencias en materia de transporte para resolver este problema de una vez. Tenemos la sensación de que nos quieren empujar a un enfrentamiento entre el sector del taxi y la discapacidad. Nuestra organización deja claro, señorías, que quienes vayan por esa estrategia deben abandonarla, porque, por parte de nuestra organización, eso no va a ocurrir.

Es hora ya de que la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid se lean sus obligaciones y empiecen a actuar con responsabilidad. El Ayuntamiento de Madrid regula el sector del taxi de Madrid y debe controlar, inspeccionar y, en su caso, sancionar aquellas acciones que se contemplen como ilegales. Debe controlar el cumplimiento de la normativa que regula la concesión administrativa que cede en explotación, para el disfrute de los ciudadanos, de un servicio de transporte público en óptimas condiciones.

Por otro lado, la Comunidad de Madrid no debe ni puede mirar hacia otro lado; no debe por una cuestión ética y moral que deriva en un supuesto compromiso, cuando habla públicamente del compromiso y apoyo hacia las personas con discapacidad, y no puede porque no debemos olvidar que el Gobierno regional también tiene sus responsabilidades y competencias en este asunto. Así, el propio Decreto 74/2005 de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de la Comunidad de Madrid, establece en su artículo 8 que la Administración, mediante planes periódicos velará por que el colectivo de personas con discapacidad disponga de suficientes vehículos adaptados de autotaxi que cubran las necesidades de las mismas; para ello se indica que, aunque se trate de una competencia municipal, para ampliar licencias también será preceptivo, en todo caso, el informe de la Comunidad de Madrid, que tendrá carácter vinculante. En cualquier caso, en el expediente que a este efecto se tramite se dará audiencia a las asociaciones representativas del sector del transporte en autotaxi y a las asociaciones de consumidores de usuarios.

Señorías, más de 75.000 personas con discapacidad se encuentran en riesgo de exclusión social por no disponer en su municipio de un vehículo adaptado de taxi, pese a que el Decreto 13/2007 de la Comunidad de Madrid, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y de Supresión de Barreras Arquitectónicas, establece de forma clara e inequívoca la relación de municipios de la Comunidad que deben tener un taxi adaptado, entre ellos, los que pertenecen a la denominada Área de Prestación Conjunta del Servicio de Taxi; muchos no cumplen, pero tampoco se hace nada por que cumplan.

También este decreto es muy claro al indicar, en su artículo 20, que las Administraciones públicas, mediante planes periódicos vigilarán por que las personas con movilidad reducida dispongan de suficientes vehículos de autotaxi adaptados que cubran las necesidades de las mismas; precepto que es vulnerado y quebrantado sistemáticamente de manera impune sin que nadie haga nada. En este sentido, el colectivo tiene derecho a utilizar unos medios de transporte accesibles y sin asumir sobrecostes. Así lo recoge la Convención de la ONU sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. ¿Se acuerdan? Una convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de la ONU que fue ratificada por el Gobierno español y que ustedes apoyaron por unanimidad.

En referencia a este último tratado les diré que en su artículo 20 se establece que las personas con discapacidad tienen derecho a poder disfrutar de tarifas asequibles cuando utilizan cualquier medio de transporte, con el fin de que su autonomía y su movilidad estén plenamente aseguradas. Es más, recoge –y se lo leo textualmente- que las Administraciones deben adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas, facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen, a coste asequible. Pero hay más, señorías, la propia Ley 51/2003 de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad, la LIONDAU, establece en su artículo 4 que se entenderá que se vulnera el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad cuando se produzcan discriminaciones directas o indirectas, acosos, incumplimientos de

las exigencias de accesibilidad y realización de ajustes razonables, así como el incumplimiento de las medidas de acción positiva legalmente establecidas. En virtud de este precepto, reiteramos que la Administración debería, claramente, realizar los ajustes razonables precisos, regulando de forma específica el servicio de eurotaxi para que las personas con discapacidad no tengan que asumir tarifas abusivas a la hora de utilizarlo y para facilitar que tengan en cuenta las necesidades del colectivo.

La enorme preocupación ha llevado a Famma a elaborar un estudio sobre la valoración que hacen del servicio de eurotaxi los usuarios con discapacidad, un estudio que ya conocen y cuyos resultados son reveladores. El 78,7 por ciento de las personas del colectivo que utilizan taxis accesibles estima que sus tarifas son abusivas. También concluye que el 71,6 por ciento de quienes hacen uso del taxi adaptado cree que el tiempo de espera al solicitar un vehículo en horario diurno es malo, porcentaje que se incrementa hasta el 75,4 por ciento en horario nocturno.

En la actualidad, el servicio de eurotaxi de Madrid cuenta con un eurotaxi en funcionamiento por cada 948 personas con movilidad reducida, que son potenciales usuarios de este servicio. Esta cifra es aún mayor si tenemos en cuenta la población con discapacidad reconocida en la región, 296.047 personas, en cuyo caso existe un taxi adaptado por cada 2.819 personas con discapacidad. Por el contrario, señorías, existe un taxi no accesible por cada 206 habitantes, teniendo en cuenta que presta servicio en Madrid ciudad un total de 15.722 taxis convencionales y que la población, solo en Madrid, asciende a más de 3.200.000 habitantes. La comparación entre taxis accesibles y no accesibles teniendo en cuenta la población con y sin discapacidad es, como pueden apreciar, significativa.

Cabe resaltar, además, que la actual cifra de eurotaxis en servicio, 105, se traduce en que solo el 0,67 por ciento de los vehículos de las flotas de taxi están adaptados. Nosotros nos preguntamos: ¿tiene la Comunidad de Madrid algún plan para cumplir con la ley antes de que llegue 2017? Señorías, el plan es que no hay plan.

Por otro lado, señorías, entre las conclusiones del estudio que les citaba se encuentra que los usuarios con discapacidad de este servicio ven preciso que se proceda a una disminución o eliminación de la bajada de bandera para las personas con discapacidad. A esto se une otro tema que preocupa sobremanera al colectivo y que está vinculado con el transporte en eurotaxi: la falta de ayudas para este tipo de transporte. En este sentido, es preciso resaltar que la Comunidad de Madrid, en concreto la Consejería de Servicios Sociales, las dejó desamparadas desde 2011, al suprimir la totalidad de las ayudas individuales que se concedían a las personas con discapacidad y que en gran medida estaban destinadas a asegurar su movilidad y su autonomía personal. El montante económico total que se concedió para estos fines ese año auguraba ya la situación actual. Entonces, el importe total de las ayudas de esa convocatoria, la última hasta la actualidad, retrocedía a niveles de 2005. La situación en este sentido era y es agónica para el colectivo cuando existían estas ayudas, algo que ahora no sucede. Nos quejábamos de que las cuantías asignadas, por ejemplo, para fomentar la movilidad de las personas con discapacidad mediante el uso del eurotaxi eran ya claramente insuficientes; ahora son inexistentes. Nos encontramos con que, de media, un trayecto en eurotaxi

puede suponer unos 30 euros. Teniendo en cuenta esta cifra, un trabajador que tiene que usar un eurotaxi diez veces a la semana, ida y vuelta cada día laborable de lunes a viernes, tendría que realizar un desembolso mensual de más de 1.200 euros sobre una ayuda anual de 1.485 euros. A esto se sumaba que, con efecto pernicioso y perverso, las personas con discapacidad que trabajaban ya no estaban en el baremo de acceso a este tipo de ayudas, por lo que la concesión era muy relativa.

Señorías, el colectivo de personas con discapacidad siente que las negociaciones efectuadas hasta el momento para resolver esta situación no han dado fruto alguno. Mientras el gremio de taxistas se ha enrocado en defender lo indefendible, en pedir sistemáticamente subvenciones sin analizar la problemática que vive el sector en su globalidad y quejándose únicamente de las tarifas que aplican, no hacen visible el servicio. Las personas con discapacidad sufren en primera persona las consecuencias de un servicio con escasos vehículos y abusos tarifarios por parte de algunos profesionales del taxi, abusos que se cometen fácilmente debido a la connivencia de la Administración local y regional, porque nadie hace nada para evitarlo y porque miran para otro lado. Ni las reuniones mantenidas con el Delegado de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, ni las reuniones con la Dirección General de Sostenibilidad del Ayuntamiento ni con la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid han supuesto un cambio de rumbo, y no ha sido así, señorías, porque no hay el más mínimo compromiso de mejorar para asumir que el servicio de taxi adaptado debe fomentarse y ampliarse. No valen las excusas o pretextos, como el de que las personas con discapacidad usan poco o nada el eurotaxi; aunque, la verdad, no les extrañe que cada vez sean menos quienes lo utilicen, por lo anteriormente descrito.

En cualquier caso, nuestro afán también se centra en apoyar al sector del eurotaxi y a los taxistas que se dedican a este servicio; por ello hablamos de un servicio de transporte que habría que fomentar, porque, simplemente, aumenta las oportunidades de negocio de los propios taxistas al poder atender a un margen mayor de población que con un taxi convencional. Hablamos de atender también a las personas con mayor confort y "usabilidad" de los mismos por la totalidad de la población. No queremos ni tenemos que ser la organización que persiga a quienes incumplen la ley sino que, en última instancia, queremos un mejor servicio de eurotaxi para todos los ciudadanos, especialmente para quienes tienen discapacidad o movilidad reducida. A tal fin, hemos elaborado un plan estratégico para el fomento del servicio de eurotaxi, con 28 medidas concretas para mejorar este servicio, que benefician a todas las partes implicadas en este asunto. Hemos hecho llegar el plan para el fomento del eurotaxi a las distintas partes implicadas: Comunidad y Ayuntamiento de Madrid.

Entre las medidas que ha propuesto la Federación, se encuentran: la creación de una comisión mixta, mesa de seguimiento y evaluación del servicio de eurotaxi. El impulso de una oficina antifraude para detectar y evitar la aplicación de tarifas fuera de norma. El impulso de una emisora única que centralice el servicio de eurotaxi. La reconversión de las licencias de taxistas que se jubilen en licencias destinadas al servicio de taxi hasta llegar al 5 por ciento de la totalidad de las licencias. La exención del impuesto para los taxistas que deseen prestar servicios de eurotaxi voluntariamente; en concreto, el denominado impuesto de vehículos de tracción mecánica. Medidas que garanticen la libre elección del taxi por cercanía del usuario a través de aplicaciones de telefonía móvil. Liberar el tope

máximo de horas del servicio de taxi. Eliminar la obligación de 15 días de parada en agosto, o la libre libranza, independientemente de la numeración de las licencias. Estas son algunas medidas que hemos propuesto.

Pese a ello, señorías, mentiría si no dijese que la Federación sigue recibiendo denuncias de usuarios que se encuentran con abusos tarifarios e incumplimientos en lo que se refiere a la Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid: tiempos de espera inadecuados, tickets incompletos, costes excesivos, aplicación de tarifas inadecuadas en función del día y hora. La situación no cesa y necesitamos una solución. Estamos agotando todas las vías de solución. Nos quedan ustedes, el Defensor del Pueblo y, si no queda otra solución, la Fiscalía.

Señorías, han sido elegidos democráticamente para servir a los ciudadanos, a todos los que conforman parte de la sociedad, sin discriminación ni distinción. Por ello les pedimos que no se olviden de las personas con discapacidad ni de sus problemas; de lo contrario, no estaremos avanzando hacia una sociedad inclusiva sino hacia una sociedad que desagrega, que no suma sino que divide, discrimina y no respeta. Caminemos por el sendero adecuado, pueden y deben trabajar para que así sea. Sabemos que, si tienen voluntad suficiente, pueden ayudarnos a que los derechos fundamentales de las personas con discapacidad no se vean menoscabados ni vulnerados cuando tienen la necesidad imperiosa de desplazarse en un excelente medio de locomoción, como lo es el eurotaxi. Por el bien de todos los ciudadanos, y en nombre del colectivo al que represento, ayúdenles, no les defrauden. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Font. Pasamos al turno de los Grupos Parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra el portavoz de Unión Progreso y Democracia don Alberto Reyero.

El Sr. **REYERO ZUBIRI**: Muchas gracias, señor Presidente, y muchas gracias, don Javier Font, por comparecer para informar sobre la situación del eurotaxi desde el punto de vista de Famma Cocemfe Madrid.

Antes de empezar, quería aprovechar para recordar a todos que hoy es el día del bastón blanco, y que, desgraciadamente, al coincidir con la Comisión, no vamos a poder asistir al acto, como hicimos el año pasado.

Para la preparación de su comparecencia, hemos realizado lo siguiente: en primer lugar, hemos analizado las propuestas que usted ha citado, que realiza Famma, tanto las que contiene su propuesta de plan estratégico como su estudio sobre la valoración del servicio del eurotaxi, realizado por los usuarios con movilidad reducida. En segundo lugar, nos hemos reunido con los profesionales del eurotaxi, alguno de los cuales se encuentra hoy aquí. En tercer lugar, hemos estudiado diversos informes existentes, especialmente el libro blanco del eurotaxi, que aporta propuestas muy interesantes. Finalmente, hemos repasado la legislación relevante en la materia y en nuestra Comunidad, entre la que se encuentra lo que usted ha citado: la LIONDAU; el Real Decreto

1544/2007, de 24 de noviembre, o la Ordenanza del Ayuntamiento de Madrid, por citar algunos, aunque hay más.

En cuanto al aspecto cuantitativo, es evidente que tenemos un problema en la Comunidad de Madrid. Usted comenta que en el 2003 había los mismos eurotaxis, pero hace unos años llegó a haber 145 eurotaxis en la Comunidad de Madrid y hoy son poco más de 100. Además, si hablamos de 100 eurotaxis, hay que tener en cuenta que no todos están disponibles todo el tiempo, ya sea por descanso semanal, horario de trabajo, prestación del servicio en distintas plataformas, etcétera, por lo que la disponibilidad real del servicio que tiene el usuario es limitada. En algunas horas y días, por ejemplo un sábado por la noche, se traduce generalmente en disponer de solo un eurotaxi para toda la Comunidad de Madrid. Y para colmo, el real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, que usted ha citado, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, establece que en diez años, es decir, en 2017, las licencias de eurotaxi deberían ser un 5 por ciento del total; lo que quiere decir que, con los números de la actualidad, estaríamos hablando por encima de los 750 eurotaxis. Es decir, tendríamos que multiplicar por más de siete el número de eurotaxis existentes en solo cuatro años.

En relación al aspecto cualitativo, usted ha presentado el estudio sobre la valoración del servicio de eurotaxi realizada por los usuarios con movilidad reducida, y lo cierto es que, aunque la muestra que presentan es pequeña -solo son 45-, arroja conclusiones importantes, que no voy a repetir porque usted ya ha señalado las más importantes, y que considero además muy a tener en cuenta. Uno de los temas tratados de manera extensa es el asunto del tope de los 5 euros que contienen las tarifas de 2013. Nos parece razonable la existencia de un tope, que es además lo que establece la Ordenanza, y no vamos a entrar a discutir cuál es el adecuado porque eso compete a la Administración y a los profesionales del sector. Lo que sí tenemos claro es: que las normas son de obligado cumplimiento; que el sobrecoste del servicio de estas características no lo debe soportar el usuario, pero tampoco lo debe soportar en exclusiva el profesional, y que tenemos que ser muy cuidadosos para que una determinada regulación no ponga en riesgo la prestación de servicios determinados -estoy pensando en aquellos que se solicitan cuando hay pocos eurotaxi disponibles y la distancia para la recogida del usuario es considerable- o la prestación de servicios a toda la Comunidad de personas con discapacidad. La impresión general de mi Grupo es -y coincidimos con lo que usted ha comentado- que echamos de menos a la Administración en todo esto. Entiendo que este es uno de los objetivos de su comparecencia: señalar el problema y apuntar a los responsables para su solución aquí en esta Comisión.

A nuestro juicio, la Comunidad de Madrid tiende -por decirlo de una manera expresiva- a escurrir el bulto en el tema del taxi. ¿Que es un tema complicado? Lo reconocemos, pero, en el caso de los eurotaxis, se trata muchas veces de la única oportunidad que tienen las personas con discapacidad de realizar una vida plena, ya sea laboral, educativa, sanitaria o de ocio.

Con esto aprovecho para realizar una serie de propuestas, más allá de las que se contienen en su plan estratégico, algunas de las cuales compartimos y otras no, pero que puede ser un magnífico punto de partida para mejorar el servicio de eurotaxi en nuestra Comunidad. Estas propuestas, como no puede ser de otra manera, miran sobre todo a la Administración, que, a nuestro juicio, es quien tiene el papel más relevante en la solución de este problema: en primer lugar, revisar las buenas prácticas existentes en otras partes de España; ejemplos hay muchos: Barcelona, Pamplona, País Vasco, Zaragoza y muchos otros; en algunos casos hay subvenciones directas al usuario: bonotaxis, ayudas anuales, etcétera. Se trata de estudiar lo que se hace en otros lugares y ver qué es aplicable y qué no en Madrid, y también analizar por qué se quitaron en su momento en la Comunidad de Madrid.

En segundo lugar, nos encontramos con que en la Comunidad de Madrid se han retirado todas las ayudas existentes en el pasado, ya fueran ayudas o subvenciones al usuario: las que abonaba el Summa para servicios de rehabilitación, las subvenciones de ayuntamiento y Comunidad para adaptación de los vehículos, etcétera. Se nos dirá que no hay dinero. Ya lo sabemos, ¿pero es razonable que los afectados sean las personas con discapacidad? Creemos que no. La alternativa que tienen en muchos casos es quedarse en casa porque el transporte público no es siempre una alternativa para las personas con discapacidad.

Además, me van a permitir que haga un pequeño ejercicio de estimación por el que podemos concluir que el esfuerzo presupuestario es importante pero limitado. Si consideramos que cada eurotaxi hace 60 servicios de eurotaxi de media al mes, por once meses, estamos partiendo de que cada eurotaxi en la Comunidad presta alrededor de 660 servicios al año; si son cien los que hay en la actualidad, podemos estimar que se hacen unos 66.000 servicios de eurotaxi al año. Imaginemos una subvención de cinco euros, por hablar del tope del servicio; eso significaría un coste de 333.000 euros. Es solo un ejemplo de lo que significa realmente este tipo de presupuestos a la hora de poder elegir dónde recortar y dónde no.

En tercer lugar, consideramos que hay que apostar por facilitar al usuario la utilización del servicio, y eso pasa por prestar alguna clase de ayuda económica de las mencionadas. Asimismo, hay que incentivar para que los profesionales del taxi se incorporen al eurotaxi y para eso tiene que resultar atractivo o, al menos, no gravoso. Que haya descendido su número en los últimos años es evidencia de que en la actualidad no resulta especialmente atractivo para el sector.

En cuarto lugar, introducir exenciones tributarias ya sea, a modo de ejemplo, la que usted ha citado, el Impuesto de Circulación o el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, ya sea considerar el IVA como el de los servicios generales de la discapacidad, es decir, a un tipo menor, etcétera. En muchos casos estas medidas tributarias quedan fuera de la competencia de la Comunidad de Madrid pero, ya sea la Administración local o la central la competente, entre todas tendrá que comprometerse a cumplir la ley en 2017, que, recordemos, significa contar con más de 750 eurotaxis en la Comunidad de Madrid. Otra alternativa que nos quedaría sería incumplir la ley, lo que, desgraciadamente, es demasiado común en nuestro país.

En cualquier caso, todas estas medidas deben ser estudiadas por todos: usuarios, profesionales y Administración, sin exclusiones, y por eso apostamos: primero, por una llamada a la responsabilidad por parte de todos, para que no pongamos en riesgo un servicio que no nos podemos permitir que se interrumpa ni siquiera un día; segundo, por que exista voluntad de llegar a un acuerdo por parte de todos y recordar que los buenos acuerdos suelen ser aquellos de no satisfacen al cien por cien a ninguna de las partes; y, tercero, por la disposición para sentarse a una mesa en la que se discutan las distintas posiciones y propuestas de usuarios, profesionales del sector y Administración con el mismo objetivo. En ese proceso cuentan con el apoyo de mi Grupo, de Unión Progreso y Democracia. Compartimos con usted que, por encima de todo, prima el interés de las personas con discapacidad. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rejero. Tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida don Joaquín Sanz.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Font. En primer lugar, quiero agradecerle mucho que en esta sesión de la Comisión nos permita entrar a dialogar sobre un asunto que, personalmente, me tiene como obsesionado, yo creo que desde la primera reunión de esta Comisión en la que participé, que es el problema del eurotaxi. Quiero decirle que, a propuesta de Izquierda Unida, la Comunidad de Madrid, por boca de su presidente Ignacio González, planteó introducir en las subvenciones para este año el eurotaxi, que se les había olvidado a la hora de la renovación del taxi; posteriormente, en el último Pleno en esta misma Asamblea, no sé si fue exactamente el propio Consejero de Transportes el que planteó que iban a recuperar las subvenciones para el eurotaxi. Se lo digo porque es una realidad que son las personas con discapacidad pero también muchísimas personas que no tienen ni siquiera el reconocimiento de ser discapacitados quienes necesitan utilizar un taxi adaptado para su falta de movilidad. Por desgracia, hoy, que han desaparecido las ayudas sanitarias para el transporte de enfermos de su domicilio a los hospitales, incluso de los hospitales a los propios domicilios, hay momentos en los que se sale de estos centros de salud o, al revés, cuando hay que ir a recibir ciertos tratamientos, en los que no se está físicamente en condiciones de hacer algo tan sencillo a veces como coger tu propio coche o un transporte público sino que tienes que ir a algo que esté muy adaptado, y los profesionales que están trabajando en el eurotaxi siempre son personas –lo puedo decir por mi experiencia personal– que tienen cierta sensibilidad para tratar de una manera especial a las personas tanto mayores como con una momentánea falta de movilidad.

Dicho eso, voy a tratar de alguna manera de no meterme en el sector del transporte del taxi; voy a intentarlo, pero resulta muy difícil en una Comunidad como esta, en la que, al mismo tiempo que se aprueba la ayuda para el eurotaxi, se aprueban unas ayudas para el taxi en general y para el taxi menos contaminante; es decir, que se está haciendo una campaña en favor de los vehículos híbridos. De ahí la sorpresa al ver que el legislador legisla y, al mismo tiempo, obvia un problema tan grande como es este, porque, de las siete marcas de vehículos que pueden ser eurotaxi en la Comunidad de Madrid, no hay ninguno híbrido. Es decir, al profesional del taxi le estamos diciendo, por un lado, que tiene que comprar vehículos híbridos menos contaminantes porque antes o

después se va a prohibir circular por ciertas zonas si no son vehículos de esas características y, por otro, el eurotaxi, que es el vehículo que sale más caro adaptar, que es uno de los problemas más complejos que tiene, no le facilitamos cuáles son los vehículos que tienen que adquirir. Los profesionales del taxi, cuando hablamos con ellos, nos dicen que les cuesta más dinero adaptarlo; además, están preocupados por el hecho de que les vayan a prohibir circular por ciertas zonas con coches que no sean híbridos. Entre eso, más otras dos o tres chapucillas de última hora que estamos haciendo, y se según están las cosas, se trata de un sector que puede seguir teniendo problemas. No voy a entrar en el debate histórico que hay sobre el mundo del taxi sobre si el número de taxis que hay es suficiente o no, si sobran o falta porque son mis compañeros de la Comisión de Transportes los que tienen que debatir sobre ello.

Cuando se unifica el área del taxi, ya no se puede hablar del Ayuntamiento de Madrid; si las Administraciones no se llevan bien, será un problema de ellos, pero cosas que afectan prácticamente al conjunto de la Comunidad no se pueden dejar exclusivamente en manos de la Administración local, del Ayuntamiento de Madrid. De ahí que ambas Administraciones deban seguir trabajando para poder unificar, porque uno de los problemas que hay, y es evidente, es que solamente existe un punto, por lo menos, de referencia accesible en las localidades más lejanas de Madrid: Aranjuez. El resto de las zonas que están a muchos kilómetros –y hay que reconocerlo- de la ciudad de Madrid no tienen puntos concretos de eurotaxi. Es decir, no puedo pensar que cuando se pide un eurotaxi en El Boalo vaya a tardar lo mismo y vaya a tener unos costes parecidos –no sé si El Boalo está en el área unificada, probablemente no- ; no sé si para los puntos más lejanos se van a cobrar los cinco euros. Entiendo que es una ley y una demanda de las personas con discapacidad, pero también de un profesional que entiendo que, si tiene que recorrer 25 kilómetros para recoger a una persona, le resulte difícil hacerlo por cinco euros, con las distancias que se recorren y los tiempos que se utilizan, y más cuando el sector no está en su mejor momento.

También le diré que parece mentira que, cuestiones que deberían estar mucho más avanzadas, el propio sector o la propia normativa siga permitiendo que haya que esperar todavía más de un año para poner en marcha cosas tan sencillas como las placas de braille para gente con discapacidad visual, cuando son cosas que para el profesional tiene un costo muy bajo y al usuario le facilitan muchísimo las cosas.

Hay una cuestión que quiero plantearles, y es que me da la impresión de que lo que busca la Administración es que no sea el taxi el que dé el servicio a las personas con movilidad reducida, sino que sean esas nuevas empresas que tienen vehículos ya de entrada diferenciados; vehículos que se están dedicando a hacer transportes a precio tasado, entrando en competencia directa con el servicio del taxi. Son esos vehículos que hoy se están multiplicando por 10, por 12 y por 15 en la zona centro de Madrid y que se dedican a transportar personas en trayectos de ida y vuelta al aeropuerto. Da esa impresión porque ese sector, de entrada, tiene el vehículo, y lo único que tiene que hacer es convertirlo en accesible. Ahí no hay ningún tipo de limitación. Da la impresión de que se quiere potenciar ese tipo de empresas de alguna forma para que compitan abiertamente con el servicio del taxi.

Estoy convencido de que, si en enero de 2017 tiene que haber 700 eurotaxis más –no 600 sino 700, porque hay 100 en este momento y da la impresión de que, según se vayan “achatarando”, no se van a ir renovando si no hay ayudas- y hay que adaptar más de 600 taxis, va a ser difícil, va a ser complicado, aunque las adaptaciones son cuestiones que están muy normalizadas, y con la cantidad de modalidades de vehículos que hay, convencer a 300 personas, propietarios, autopatronos, dueños de taxi, como se les quiera llamar, a que lo hagan de la noche a la mañana, además de que les va a salir más caro que si se hace una planificación, como es lógico, dando las ayudas en el porcentaje correcto para, en enero de 2017, poder llegar a esos setecientos y pico eurotaxis.

Yo no conocía el plan estratégico que ustedes han presentado, y por eso no voy a entrar en el mismo, pero creo que entra en una serie de cuestiones que superan el ámbito de esta Comisión y, por tanto, estaré encantado de pasárselas a mi compañera que lleva los temas de transporte para que lo vea. A mí me extraña que en sus propuestas no planteen que tenga que haber concretamente eurotaxis en zonas geográficas de la Comunidad de Madrid donde se sabe que hay colectivos que pueden utilizarlos; por ejemplo, en la zona de Collado Villalba, donde sí hay colectivos, porque, en muchas ocasiones, con que haya una avería en el vehículo familiar o el vehículo familiar haya tenido que salir de viaje, la persona dependiente, la persona con discapacidad, no puede acudir a su centro ocupacional, no puede ir a su puesto de trabajo, no puede ir al centro en el que le están atendiendo permanentemente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Sanz, vaya terminando.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Sí, señor Presidente. Yo creo que son medidas que se deben adoptar. También le digo que a partir de este momento volveremos a solicitar que se recuperen esas ayudas a personas con movilidad reducida que se estuvieron dando hasta hace unos años.

Y, por último, decirles que el comportamiento de ciertos profesionales no puede enturbiar en nada la imagen de un sector vilipendiado como es el del taxi en la Comunidad de Madrid. Nosotros no debemos contribuir a que esas personas, que en la mayoría de los casos -vuelvo a repetir- son autopatronos, trabajadores autónomos, sigan bajando el nivel de apoyo, de reconocimiento, y se degrade la profesionalidad y el comportamiento de estos profesionales. Sé que no es el caso de Famma, ni mucho menos, pero personalmente me parece muy mal todo lo que pueda estropear aún más la imagen de este sector. Nada más, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sanz. Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

La Sra. **MORENO SANFRUTOS**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días. Señor Font, como siempre, es un placer recibirle y escucharle en esta Comisión. Nadie como usted tiene la experiencia en esta Comunidad en los temas que afectan a las personas con discapacidad, pero hoy, desgraciadamente, tengo que decirle que nos defrauda un poco el informe que nos presenta, porque encontramos una falta de rigor en él a la que no nos tienen acostumbrados. Sus informes suelen ser bastante más rigurosos; sin embargo, en este de hoy echamos en falta ese rigor. Nos defrauda, por

ejemplo, que ustedes no hayan hablado con AEMA, que es la asociación que desde enero de este año incluye o asocia a la mitad de los conductores de eurotaxi de Madrid. Ustedes han basado el informe en la página web de una asociación que prácticamente ha desaparecido. No tienen en cuenta la actual configuración del área de prestación conjunta; siguen ustedes hablando de que, por ejemplo –y lo conozco bien; pongo un ejemplo, aunque hay más-, Arganda tiene un eurotaxi hace ya años. Arganda está en el área de prestación conjunta, como otros muchos municipios: Majadahonda, Parla, Paracuellos, Pozuelo, San Sebastián de los Reyes, Serranillos del Valle, Loeches, Leganés, etcétera. De la lectura del informe, ustedes parecen obviarle o que no conocían esa realidad, y hablan como si estuviéramos refiriéndonos a una bajada de bandera o a un coste para dentro del municipio de Madrid y no es así. Cuando ustedes hablan de los cinco euros, en su aplicación, se refieren a un vehículo que tiene que ir hasta Titulcia o hasta Loeches. De verdad, creo que es impensable, aunque de eso hablaremos un poquito más adelante.

Hoy nos ha dicho usted que agradece y apoya a los eurotaxistas, pero no a quienes incumplen. Creo que no soy osada si le digo que los eurotaxistas y los taxistas en general coinciden con usted en esa afirmación. No creo que nadie esté apoyando a quienes incumplen. ¡Hombre!, también le digo que me hubiera gustado escucharle con esta prudencia, con la misma prudencia el sábado pasado en la Cadena SER. Ahí hizo usted afirmaciones y acusaciones muy graves ante un auditorio mucho más amplio. Además, me parece que no conducen y que no ayudan a nada. Sembrar la duda o afirmar, como usted afirmó, que el eurotaxi que va a recoger nunca es el más cercano, mire, es una afirmación osada. Yo no me atrevería a hacerla y no sé por qué se atreve usted; además, le voy a recordar que aceptar una llamada de la emisora no es obligatorio; un conductor de taxi puede decidir si acepta ese servicio o no, si le compensa o no. Insisto, me parece tremendamente osada e injusta –debo decirlo- esa afirmación que hizo usted en la Cadena SER, con otras igual de contundentes. Habló usted de falta de transparencia, de que llegan con 20 y 30 euros, que posiblemente es cierto, etcétera. Afirmaciones graves que, de verdad, a mí me disgustaron porque creo que no son justas, que no ayudan, no ya a los taxistas o al eurotaxi –aquí cada uno con su negocio que se busque la vida-, sino a la causa de la accesibilidad universal, porque no ayuda a que haya más eurotaxis sino al contrario, a que haya menos.

Dijo usted, por ejemplo, que los taxistas dicen que no han cobrado las ayudas para adaptar el vehículo, pero que es la única diferencia de coste que tienen esos vehículos. No. Mire usted, primero, ustedes mismos ayer, hablando de otra cosa, han reconocido que adaptar un vehículo puede suponer un 30 por ciento de sobrecoste del vehículo, de un vehículo particular; supongo que entenderán que los eurotaxis cuestan lo mismo. Es una nota de Cermi de ayer: “La adaptación para la situación de discapacidad puede aumentar el coste final hasta un 30 o 40 por ciento del precio de un vehículo.” Por tanto, no es una cuestión baladí que tarde esa ayuda. Además, es que no es cierto; es que un eurotaxi cuesta mucho más caro que un taxi convencional. Según el estudio de AEMA –creo que además es de sentido común-, no cualquier vehículo vale para adaptarlo a eurotaxi. Es más caro de origen, es más caro en su seguro, es más caro de mantenimiento y es más caro en su consumo. Según el estudio de esta asociación, tienen varias comparativas de distintos modelos, por ejemplo, entre un Toyota Prius, un Volkswagen Caddy, un Toledo y un Volkswagen Caravelle, etcétera, y la

media sería que comprar un eurotaxi, sólo adquirirlo y mantenerlo, es un 46,87 por ciento más caro que otras opciones de taxi convencional. Por tanto, debemos reconocer una militancia activa en la causa de la movilidad a quienes deciden tener un eurotaxi; y cuando usted se entrevistó –porque supongo que lo va a hacer- con esta nueva asociación, creo que le sorprenderá gratamente saber que 29 de sus 52 asociados pertenecen a diferentes asociaciones de apoyo o de familiares de personas con discapacidad. Ustedes mismos reconocen en su estudio esa buena valoración y esa militancia activa en la causa de la discapacidad, porque lo que mejor valoran los usuarios de eurotaxi, casi con un cinco o con un 4,5, es precisamente la atención personal que les proporciona el conductor.

Hace un momento, el portavoz de UPyD hacía una estimación de los servicios de eurotaxi que se prestaron en 2012. Nosotros tenemos una cifra bastante aproximada de los que se prestaron a través de una de las emisoras, que fueron 43.500 servicios de eurotaxi. Eso, repartido entre los 105 euro taxis que hay y los más de 300 días laborables del año, hace un total de tres servicios al día para cada eurotaxi. Creo que todos coincidiremos en que es insostenible que alguien pueda mantener a su familia y conseguir un salario digno con tres servicios al día.

Voy a centrarme ya –luego enseguida se me va el tiempo- en la cuestión de los cinco euros como máximo que regula la ordenanza del Ayuntamiento de Madrid. Vuelvo a reiterarlo: que no haya la más mínima duda del apoyo desde el Grupo Socialista al derecho al transporte accesible para las personas con discapacidad sin sobrecoste o al mismo coste que al resto. Ahora bien, quien tiene que garantizar ese derecho no es un trabajador autónomo; quien tiene que sufragar ese derecho y la diferencia de coste que pueda haber y que hay entre un coste de emisora normal y uno de los de eurotaxi con la actual flota no puede ser un trabajador autónomo como es el taxista. El Partido Socialista en el Ayuntamiento de Madrid ya presentó alegaciones a la ordenanza en este sentido, y advirtió que, de mantener esto así, al final el efecto va a ser la desaparición de los euro taxis, y yo creo que nadie quiere eso.

Creo que ustedes tienen que ser más comprensivos y exigir el ejercicio de ese derecho a quien debe garantizárselo. Usted ha recordado en su intervención que la que debe garantizarlo es la Comunidad de Madrid. Pero vamos incluso un poco más allá. En la web accesible de la propia Comunidad se habla del servicio de taxi con una información obsoleta, remitiendo a una página web y a alguna información que ya ni siquiera está disponible; pero el III Plan de Acción para Personas con Discapacidad, que ha iniciado el año pasado la Comunidad de Madrid y en cuya redacción e implantación ustedes han participado activamente, es un plan vivo, con lo que yo les pediría que soliciten a la Comunidad que lo rectifique; porque, fíjese, parte de un diagnóstico equivocado que se les debe haber pasado a ustedes. En la parte de movilidad, hablando de red de transporte, dice que en 2012 había en Madrid 161 euro taxis. Ustedes saben que esa cifra no es cierta, que son 105 euro taxis. Se les coló cuando revisaron el plan.

EL Sr. **PRESIDENTE:** Señora Moreno, le ruego vaya concluyendo.

La Sra. **MORENO SANFRUTOS**: Gracias, señor Presidente; abrevio. Se les coló cuando revisaron el plan con la Comunidad de Madrid, y se les coló también que, en lo que se refiere a movilidad, no haya ni una sola medida ni un solo objetivo referido a la implantación y la promoción del eurotaxi.

Termino ya pidiéndole sensibilidad y cautela en sus manifestaciones en la prensa. Creo que la inmensa mayoría de los eurotaxistas y muchos taxistas coinciden con su asociación en el objetivo de facilitar la movilidad y la socialización de las personas con discapacidad. Además, nosotros coincidiremos con usted, seguro; pero precisamente por eso, le digo que no sea cicatero. Hoy sabemos que es imposible que en 2017 vaya a cumplirse el objetivo del 5 por ciento del transporte accesible, teniendo en cuenta, además, que es un objetivo un poquito rampón. ¿Alguien se imagina que hubiéramos puesto como objetivo que el 5 por ciento de los cines sean accesibles, o el 5 por ciento de las cafeterías? ¿Por qué no ser ambiciosos y buscar la accesibilidad universal en este servicio público, empezando por la accesibilidad de las propias paradas, rebajando los bordillos, que es algo muy sencillo? Le aseguro que hay soluciones, pero creo que debemos ir de la mano y, sobre todo, deben ir de la mano las asociaciones y los profesionales; y no yerren el tiro: la obligación de garantizar el derecho es de la Comunidad de Madrid, y en eso cuentan con nosotros. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora diputada. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular don Borja Fanjul.

El Sr. **FANJUL FERNÁNDEZ-PITA**: Muchas gracias, señor Presidente. Nosotros no vamos a apelar a la obligación moral, como ha dicho el señor Font, del Ayuntamiento y de la Comunidad; vamos a apelar a la obligación legal ya que, si nos tenemos que atener a la moral de las partes, de las Administraciones, unas veces tendríamos unos resultados y otras veces tendríamos otros. Pero sí, nos vamos a atener a las obligaciones legales.

La Administración en la Comunidad de Madrid y en el Ayuntamiento de Madrid no mira para nada hacia otro lado; de hecho, creo que llevamos ya algún tiempo trabajando en esto. Nos hemos reunido con ustedes, nos hemos reunido con AEMA, el Ayuntamiento y la Comunidad han estado trabajando en esto, y para nada han estado escurriendo el bulto ni mirando hacia otro lado.

El informe que presenta Famma yo creo que está muy bien hecho, que es muy completo, pero los datos son perfectamente extrapolables a los datos del taxi ordinario. Si usted pregunta a cualquier ciudadano si el taxi ordinario es caro, le dirá que sí; que si hay que esperar mucho cuando uno llama a un taxi, le dirá que sí. Somos así; normalmente tendemos a quejarnos del precio de las cosas. El taxi, evidentemente, es mucho más caro que el autobús, pero, como ha dicho el señor Font, es el mejor servicio, el más cómodo puerta a puerta, y para una persona con discapacidad o con movilidad reducida lo es muchísimo más.

Ya que una de las cosas de las que se ha quejado el señor Font es de que se quitaron las ayudas individuales al taxi en 2011, a mí me gustaría que nos explicara el porqué, porque, según tengo yo entendido, fue un acuerdo al que llegó, no sé si como Presidente de Famma o como

Presidente de Cermi, él mismo con la Comunidad de Madrid para que las ayudas fuesen encaminadas a otro tipo de servicios o entidades; las ayudas al taxista, no al usuario. En los últimos años no se cubrieron las subvenciones, es decir, no había motivación por parte de los taxistas para ir al eurotaxi, pero no por culpa de la Administración sino porque eran los propios taxistas los que no tenían interés de trasladar su servicio a eurotaxi. La Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento han mantenido bastantes reuniones con las partes afectadas, y siguen estudiando las propuestas que han hecho tanto AEMA como Famma, y en eso estamos: intentando solucionar el problema.

El origen del problema, como se ha dicho, se debió al abuso de algunos eurotaxistas que recogían a sus clientes de emisora con cantidades elevadas y algunos usuarios del eurotaxi presentaron sus quejas ante Aspaym Madrid en una de sus juntas. El Ayuntamiento de Madrid, que además hay que recordar que ha hecho un esfuerzo ingente para tener uno de los mejores transportes públicos adaptados del mundo entero, lo que ha hecho ha sido introducir en la ordenanza municipal, para evitar estos abusos, un tope de recogida de 5 euros para taxis y eurotaxis. Ninguna asociación, ni AEMA ni Famma, presentó ninguna alegación, ninguna queja, cuando esto se hizo; posteriormente fue AEMA quien pretendió que se modificase esta cuantía en la Comisión de Precios, estableciendo unos topes superiores al eurotaxi que al taxi. A esto, la Dirección General pertinente de la Comunidad de Madrid dijo que no. ¿Por qué? Pues, como ya ha dicho el señor Font, porque eso sería discriminatorio por una serie de leyes que amparan a las personas con discapacidad tanto en España como en la Comunidad de Madrid, como a nivel internacional. Ante esta negativa, Famma aplaudió la decisión de la Comisión de Precios.

En fin, hay pocos eurotaxis. El Real Decreto 1544/2007, de 24 de noviembre, que se ha mencionado, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los medios de transporte para personas con discapacidad, establece que en todos los municipios los ayuntamientos promoverán que al menos el 5 por ciento o fracción de las licencias del taxi correspondan a vehículos adaptados. Los titulares de las licencias serán los que soliciten voluntariamente que su taxi sea adaptado, pero si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible. Estamos de acuerdo.

El 98 por ciento de los eurotaxis de Madrid operan, como saben, en el área de prestación conjunta que engloba a los 42 municipios que están ahí metidos y es el ayuntamiento el que da las licencias. Pues desde 1970 no se da ninguna licencia nueva y, tras la aprobación del reglamento del taxi de 2005, menos todavía, porque establece una proporcionalidad entre población y licencias y en el municipio de Madrid se supera con creces esa proporcionalidad. Por tanto, la exigencia que establece el real decreto en aplicación de la directiva europea no es aplicable dado que no se dan nuevas licencias en Madrid.

Una vez aclarado este punto, me gustaría ir a la solución. Yo creo que la solución no está en obligar sino en incentivar; incentivar posiblemente aplicando alguna de las medidas que ustedes han propuesto. Muchas de las medidas que ustedes han propuesto coinciden con las que ha propuesto

AEMA. Yo no me voy a meter a valorar cuál sí y cuál no porque no es competencia de esta Comisión ni de mi Grupo Parlamentario, pero sí creo que sentándose a hablar las tres partes, dejándose de titulares, de notas de prensa, de programas de radio. Creo que la solución es mucho más fácil que a lo que estamos llegando, que es un enfrentamiento. Creo que no se puede obligar al eurotaxista a trabajar gratis. Creo que no se puede tolerar que haya eurotaxistas que cobren más de lo que exige la ley, que son cinco euros, y creo que estudiando las propuestas se puede llegar a una solución muy rápida. Yo animo al Ayuntamiento de Madrid y a la Dirección General a que tomen una determinación con la mayor celeridad posible, pero no creo que el problema se pueda alargar más en el tiempo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Borja Fanjul. Para dar contestación a los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el presidente de Famma don Javier Font.

El Sr. **PRESIDENTE DE FAMMA COCEMFE MADRID** (Font García): Quiero agradecer la intervención de los portavoces de los distintos Grupos. Voy a ir contestando a las intervenciones según han ido sucediendo. Al representante de UPyD le quiero decir sobre AEMA que ha presentado un estudio y una concreción, y que nunca ha habido 145 taxis en la Comunidad de Madrid. Eso aparece en los datos que hemos puesto nosotros, que vienen totalmente avalados por las fuentes, no por ninguna página web. Desde el año 2003 hubo cien eurotaxis; bajó en 2010 a 75, y después nos hemos quedado en 2013 con cien eurotaxis. Me gustaría matizar esa concreción; viene en el estudio la fuente y todo. Si me permite el señor Presidente, lo voy a buscar. En la página 11, según la fuente, que es el Instituto Nacional de Estadística, en Estadística del Taxi, Tribunal de Defensa de la Competencia de la Comunidad de Madrid, el Libro Blanco de Eurotaxi 2010, últimos datos registrados por la Subdirección General de Movilidad en Madrid. Si los datos son de una página web, lo lamentamos, pero, en cualquier caso, las reclamaciones son a la Administración y no a nosotros. En cualquier caso, la cifra más alta que ha habido parte de 2003, recuerdo que además fue esta misma organización la que impulsó un nuevo acuerdo con el sector del taxi, y, además, la bajada de bandera era a coste cero, pero nunca jamás se materializó porque no estaba regulado en ninguna ordenanza sino que era un acuerdo entre las partes que se incumplía sistemáticamente. Evidentemente, estamos dispuestos, y siempre lo hemos estado, a negociar con cualquiera de las partes que estén implicadas en esta situación.

Hay una cuestión –de paso ya contesto a la portavoz del Grupo Socialista- que nosotros no hemos entendido mucho porque la patronal que realmente les representa no es AEMA sino que, según ellos, es la gremial. Ahí tenemos esa disyuntiva y no sabemos muy bien en qué momento nos encontramos. Por tanto, con quienes vamos a negociar evidentemente será con la patronal, porque además así nos lo dejó claro en la última reunión que tuvimos con la Dirección General de Sostenibilidad.

Claro que es necesario revisar algunas prácticas, porque, si las hay, ¿por qué no copiarlas y llevarlas a la práctica? Y la verdad es que, en ese sentido, nos sentaremos, lo que pasa es que, tal día como hoy, quedamos con el Ayuntamiento de Madrid en que nos volveríamos a ver en tres semanas y

hasta la fecha no ha habido ninguna noticia sobre una futura reunión. Evidentemente, cuando eso ocurre, cuando nos ningunean, cuando las personas con discapacidad son las personas más vulnerables en este sentido y estamos más afectados y nadie nos hace ni caso, no nos queda otra que seguir haciendo pública la denuncia porque no se está resolviendo este asunto.

Me gustaría dirigirme a la portavoz del Grupo Socialista, primero, por mi sorpresa -aunque no es tanta la sorpresa cuando veo que, efectivamente, el Partido Socialista tiene un apartado concreto que defiende a los taxistas de Madrid-, mi extrañeza por cómo su Grupo se pone más del lado de aquellos que, de alguna manera, en algunas ocasiones, están acometiendo una situación que afecta únicamente a un colectivo al que supuestamente habría que proteger, pero, bueno, cada uno se sitúa donde cree conveniente en cada momento. Desde luego, no le puedo consentir que diga que el estudio no tiene rigor; no se lo puedo consentir, ni consentir que diga que viene información de una página web, cuando, si usted compara nuestro estudio con las anotaciones que ha hecho AEMA, desde luego... Un dato concreto es que el volumen de trayectos que hacen las personas con discapacidad es solamente del 15 por ciento, con lo cual, el 85 por ciento restante sostiene el vehículo. Por tanto, yo creo que está claro y además nos alegramos porque el servicio de transporte adaptado no es solamente para personas con discapacidad sino para cualquier ciudadano de esta región que quiera utilizar un servicio de taxi.

Ha dicho tantas cosas, que, la verdad, me han dejado descolocado profundamente. Ha hablado del coste de la adaptación de un vehículo, y lo que cuesta un vehículo en concreto, hablando en euros, es 9.500 euros; 9.500 euros. La adaptación de un vehículo cuesta 9.500 euros; no sé si es un 30 por ciento, un 40 por ciento... No lo sé, yo no he sacado esa nota de prensa.

Evidentemente, creemos que hay que poner un tope en el coste máximo de la bajada de bandera porque quienes sí que tenemos claro nosotros que no tienen que asumir ese sobre coste son las propias personas con discapacidad, y parece ser que ustedes piensan que, de alguna manera, nosotros tenemos que asumir ese sobre coste. (*Denegaciones por parte de la señora Moreno Sanfrutos.*) En fin, son afirmaciones que, desde luego, para nosotros son bastante gratuitas. Creo que no se ha leído nuestro informe; sinceramente, creo que no se lo ha leído en absoluto. Hemos hecho una propuesta para que los municipios del área de prestación conjunta tengan vehículos adaptados precisamente para evitar los desplazamientos desde Madrid hacia otros municipios para tratar de abaratar costes. Hemos hecho 28 propuestas, de las cuales creo que usted no se ha leído ninguna y, sinceramente, que ustedes se posicionen más en la balanza en una posición distinta al análisis y la protección de un colectivo que, desde luego, tiene pocos recursos económicos, que ha dejado de percibir subvenciones para su uso... De ninguna manera tenemos que contemplar que el vehículo es única y exclusivamente para personas con discapacidad, como decía el portavoz de Izquierda Unida, porque también es para personas que tienen problemas de movilidad reducida y para personas mayores que también lo pueden utilizar, pero no con un sobre coste.

En consecuencia, le recomiendo que se lea nuestro estudio porque es un estudio que merece la pena; además, está hecho por sociólogos, con lo cual creo que tiene alguna seriedad. Le

puedo asegurar que no se basa en páginas web; no sé el de AEMA pero, desde luego, el nuestro no. Le reitero nuestra sorpresa ante su posicionamiento no de cara a nuestro colectivo sino al de un sector que, por lo que veo, ustedes defienden en un apartado concreto dentro de su partido. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Font, por sus explicaciones. Le agradecemos la generosidad que muestra al venir a esta Comisión siempre que se le reclama. A continuación, pasamos al siguiente punto del orden del día.

**C-1026/2013 RGE.13109. Comparecencia del Sr. D. Miguel Ángel García Oca, Presidente de la Asociación ASPAYM Madrid, o persona en quien delegue, a petición del Grupo Parlamentario Popular, al objeto de informar sobre prestación de servicios de asistente personal y valoración del Programa de Vida Independiente. (Por vía del artículo 211 del Reglamento de la Asamblea).**

Damos la bienvenida a don Miguel Ángel García Oca, Presidente de la Asociación Aspaym Madrid. Don Miguel Ángel, tiene usted la palabra por un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **PRESIDENTE DE ASPAYM MADRID** (García Oca): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, espero consumir menos de los quince minutos. Deben tener ustedes un documento, que hemos elaborado, en el que más o menos plasmamos la información que les quería transmitir en el día de hoy. Por tanto, las personas que estén interesadas en conocer cuáles son los conceptos desde filosóficos hasta la aplicación práctica del programa de vida independiente verán que aparecen en ese documento.

Vengo, en diez minutos o menos, a aclarar alguna de las dudas que puedan tener SS.SS., quizá desde un punto de vista más informal y no sé si este es el sitio más adecuado. Me gustaría que se situaran: imagino que esta mañana todos ustedes se han levantado, cada uno por el lado de la cama que ha querido; se ha duchado o no, según su elección, hay quien decide ducharse por la noche, hay quien decide ducharse por la mañana y hay quien decide ducharse las dos veces y hay quien decide no ducharse; se habrán lavado los dientes como han querido, y han cogido un vehículo para venir aquí. Esto que parece que es muy sencillo, y que parece una reflexión, es la diferencia que puede haber entre un asistente personal y un cuidador, lo digo porque es un concepto que muchas veces se confunde y cuando se habla de programas de vida independiente se confunden este tipo de conceptos. Un asistente personal es aquella persona que hace que yo, los actos que quiero hacer, los haga como quiero y no de la forma que mejor me convenga, entre comillas, porque nunca se sabe en qué consiste eso que es lo mejor para cada uno. Cuando estamos hablando de asistencia personal y de vida independiente, estamos hablando de valores de la persona, y ahí podemos hablar tanto de los valores desde un punto de vista individual y de la persona como portador de derechos, o estamos hablando también de personas como miembros de una sociedad en la que todos tenemos que tener

las mismas igualdades y las mismas oportunidades, y eso es lo que estamos tratando de conseguir a través del programa de "Vida independiente".

Queremos romper –y el programa así lo hace- con un modelo de valoración de la discapacidad. No hay que valorar la discapacidad de las personas; hay que valorar las necesidades de las personas y, en función de esas necesidades que tienen las personas, dar el complemento para que puedan estar en igualdad de condiciones con cualquier miembro de la sociedad. Este es un modelo de trabajo que pretende que las personas se integren en la sociedad de una forma lo más igualitaria posible, y eso es lo que queremos conseguir.

No voy a hablar, primero, porque está en el documento, de todas las medidas de derecho en las que se apoya el tema del que estamos hablando; está claro que siempre tendremos que nombrar la Convención de la ONU, pero también tenemos que hablar de la valoración de CIF, es decir, el modelo de la OMS que, cuando hace una valoración de la discapacidad, lo que dice es que la discapacidad no es una consecuencia de la propia persona; el foco no está en la persona sino en su relación con la sociedad, o sea que la discapacidad va a depender de la afectación que tenga el individuo, pero de cómo esa afectación entra en una constante relación con el medio en el que está. Entonces, desde ese punto de vista, lo que nosotros hacemos es mejorar el medio a través de un programa. Y creo que esto es importante porque muchas veces, cuando se valoran las horas, los costos, que también me quiero meter un poco en ello, se valoran desde modelos que no se pueden complementar; es decir, cuando hablamos del costo, lo que intentamos es que esa persona pueda hacer una vida, entonces tendríamos que analizarlo. Pero, luego, además, los resultados nos dicen que los costos son mucho más pequeños. Por ejemplo, en el programa de Vida Independiente que lleva la Comunidad de Madrid, el 98 por ciento del gasto es empleo directo. Cuando estamos haciendo grandes esfuerzos económicos por mantener empleo, pensemos que estamos aplicando un programa que, aparte de defender los derechos de la persona, el 98 por ciento de su gasto es, repito, empleo directo, y creo que esto hay que tenerlo en cuenta. Estamos hablando de cifras que, cuando se le suman las horas de asistencia, que va en función de las necesidades, pueden ser elevadas, porque estamos hablando de un coste/hora de AP de 10,59 euros, de los cuales, el coste directo son 5,79 euros y los costes indirectos 0,80.

¿Cuáles son los objetivos de este programa? Los objetivos fundamentales son: uno, participar en la vida comunitaria, que creo que es algo fundamental; dos, evitar y compensar los déficit de ciudadanía y, tres, tener un programa centrado en las acciones de la persona, y eso es algo que también quiero diferenciar. Por ejemplo, les diré algo del modelo que creo que tienen que conocer. Cuando aquí una persona decide cuál es su proyecto de vida, en ese proyecto de vida ve las horas de necesidad de un asistente personal, y esas horas van en función de lo que hay que hacer, no de su grado de discapacidad; es decir, no metemos a la persona con discapacidad en un "discazómetro" –no encuentro la palabra- y decimos: a tanta discapacidad, tantas horas. No. Usted, ¿qué necesita hacer para tener una vida normalizada? Y en función de eso, veremos cuántas horas necesita; es decir, a lo mejor yo necesito ir a la universidad y, en ese momento, puedo emplear otros servicios que pueda tener la misma universidad, con lo cual no tengo por qué utilizar el programa.

Estamos hablando de un programa todavía pequeño en Madrid; los usuarios dirían que es un programa enorme, no dirían que es pequeño, lo digo por el número de personas que en este momento están en él, que son 59 personas. De esas 59 personas, 34, en este momento están desarrollando una carrera profesional gracias al programa y los demás están estudiando. Cuando hablamos de estudiar estamos hablando siempre de estudios reglados. Dentro del programa, 12 personas han pasado de esa fase de estar estudiando a estar realizando un desarrollo profesional, también gracias a una persona que está dentro de este programa España ha conseguido el primer diploma olímpico en vela, dos de los miembros del programa han tenido hijos o cinco personas que antes vivían en el entorno de su familia ahora viven en un entorno independiente. No digo que no haya más que vivan en un entorno independiente, pero hablamos de personas que han podido hacer la transición dentro del programa.

En cuanto al número de horas de asistencia que tienen hay gran complejidad. En principio tienen un máximo de once horas al día, aunque hay excepciones por necesidades, muchas veces vitales, de la propia persona, por niveles de atención muy importantes, como personas que necesitan un respirador. Estamos hablando de que nos movemos en unos niveles todavía pequeños comparados con otros países. Sí puedo decir que dentro de los programas que existen en España, que son muy pocos, podríamos nombrar aquí, el de la Diputación de Guipúzcoa, el de la ciudad de Barcelona, el de ECOM en Cataluña, el de Galicia y el de Madrid, que es de los programas que tiene más interiorizado los conceptos de vida independiente y que sea el propio usuario el regidor de sus destinos.

Por añadir alguna nota, haciendo una comparación con algunos países, podría decir que Finlandia lleva un programa desde hace 26 años y atiende a unas 5.000 personas. Si nosotros fuéramos Finlandia, dentro de 19 años tendríamos 6.200 personas dentro del programa; si nos comparamos con Irlanda, dentro de 14 años tendríamos que tener 2.000 personas, y si nos comparamos con Reino Unido, dentro de 18 años tendríamos que tener 1.900 personas. Lo digo por hacer un comparativo con otros programas que llevan muchos más años trabajando.

No quisiera alargarme mucho más. No sé si con esto les he llamado la atención, pero creo que es importante, cuando hablamos de programas como este, compararlos con un perfecto conocimiento de lo que es la filosofía en la que se basa, no hacer comparativas con otros programas que existen en otras comunidades autónomas que no están basados en este modelo de filosofía, tener en cuenta que es un programa que se debería ampliar, pero que la ampliación no puede suponer un cambio de filosofía porque, al final, va a significar más gasto. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Miguel Ángel García Oca por sus palabras claras y concisas, como no puede ser de otra forma. Pasamos al turno de los Grupos políticos. Tiene la palabra, por Unión Progreso y Democracia, el señor Rejero.

El Sr. **REYERO ZUBIRI**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor García Oca por su comparecencia hoy en esta Comisión y también querría agradecerle que, con antelación a la misma, nos hayan enviado la información que al final nos orienta mucho acerca de lo que realizan

en la Oficina de Vida Independiente; se lo agradecemos sobremanera porque ayuda muchísimo a la hora de poder preparar las intervenciones de los Grupos.

Aspaym quizá fue uno de los primeros sitios que visité cuando me incorporé a esta Asamblea y la verdad es que, tanto Aspaym como la Fundación del Lesionado Medular -cuando los visitas, no sabes muy bien qué es una cosa y qué es otra-, me impresionaron por el trabajo que realizan y también pude conocer "in situ" un poquito más del trabajo que realizan ustedes. En mi Grupo, en UPyD, somos unos convencidos de la asistencia personal y de la filosofía que la acompaña. Hemos tenido la oportunidad de asistir a comparecencias aquí en esta misma Comisión, tanto de personas miembros del Foro de Vida Independiente como de la Dirección General de Servicios Sociales, hablando en concreto de este programa y realmente somos unos convencidos.

A continuación, pasaré a exponer algunos aspectos que consideramos importante destacar, comentarios o preguntas dirigidos a usted pero que en algún caso son de carácter más general y deberían ser contestados por la Consejería de Asuntos Sociales, que al final es la responsable última del Programa de Vida Independiente en la Comunidad de Madrid.

Partimos de considerar la Oficina de Vida Independiente que gestiona su organización como un buen recurso que, por supuesto, no es perfecto, y cuyo principal problema es, a nuestro juicio, el parón que ha sufrido en su evolución, pero que es, de lejos, la mejor opción para llevar una vida en igualdad de oportunidades e incluido en la sociedad. Eso no lo digo yo; son palabras de algunos usuarios con los que nos hemos puesto en contacto para preparar esta comparecencia. A nuestro juicio, la principal objeción que podemos hacer al programa es precisamente esa: que no deja de ser un programa que en cualquier momento puede terminar y que, por tanto, no es un derecho subjetivo, como establece la "Ley de promoción de autonomía Personal y atención a las personas en situación de dependencia", que establece la prestación económica a la asistencia personal en su artículo 19, y como también declara la Convención de las Naciones Unidas. De esta manera, los usuarios de la Oficina de Vida Independiente viven la incertidumbre de la renovación del programa, que además parece que últimamente se ha reducido en el plazo. Por lo que tenemos entendido, antes se renovaba por tres años y ahora se hace por un año con opción a otro, lo cual aumenta la incertidumbre del usuario, con todo lo que esto implica, por supuesto, en proyectos de vida y de futuro. Gente que se incorpora al trabajo o que se independiza, que ha tenido familia y que, si el programa termina, puede ver truncado su proyecto de vida y renunciar a todo lo que había emprendido. En ese aspecto, deberíamos trabajar entre todos en la consolidación de un derecho, no solo para los usuarios actuales del programa, sino para todos aquellos que lo necesiten, que, por supuesto, son muchos más de los 59 usuarios que hay en la actualidad.

Estamos de acuerdo en lo que menciona en el documento y lo que ha reiterado aquí acerca del retorno económico de la asistencia personal. Siempre se ha dicho que la asistencia personal era muy cara, pero la existencia del mismo programa, a nuestro juicio, ha desmontado ese argumento, demostrando que el coste de mantenimiento de una residencia es mayor que el del Programa de Vida Independiente. Ustedes lo explican muy bien en su documento y, como decía, lo ha repetido hoy. A lo

mejor habría que repetirlo más veces para que la sociedad fuera consciente de que eso es una realidad, sobre todo en estos momentos en los que todo tiene que justificarse económicamente.

Nos preocupa que, después de siete años, desde que nació el programa, cuando ha demostrado su éxito, se siga considerando casi más un proyecto piloto que, como consecuencia de la crisis, de las limitaciones en el presupuesto, se encuentra paralizado en su crecimiento. Se deberían haber ido incorporando más participantes al programa y, sin embargo, su número se ha estancado e incluso se ha reducido, entendemos que por el fallecimiento de alguno de sus componentes. Nos gustaría confirmar si el programa ha sufrido un recorte del 5 por ciento, lo que sin duda repercute en las vidas de los participantes en el programa. Ese 5 por ciento hay que deducirlo de las horas que cada uno tiene concedidas en función de su plan individual de vida independiente. Nos preguntamos: ¿de dónde se recorta? ¿Se tiene que levantar el usuario más tarde o acostarse más temprano, o dejar de salir un sábado por la noche?

Nos comentan que hay personas que tenían concedida una ampliación de horas, ya que la vida de las personas cambia y a veces hay necesidad de ampliación. Con el recorte y la entrada de otros participantes, en la última renovación, esta ampliación se ha reducido y algunas de las personas que entraron al final están en una situación precaria, ya que tuvieron que acogerse a las horas que quedaban, horas que se liberaron por el fallecimiento de algún participante que parece que propició la entrada de nuevas personas. Desde que comenzó el programa, que estaba pensado en un inicio -por la información que tenemos- para 33 personas, se amplió hasta llegar a las 60 o 59 actuales, pero con el mismo presupuesto, lo que implica que no estén cubiertas las bajas médicas en muchos casos, pues esto depende de las horas que cada participante tiene en su plan de vida independiente. Por tanto, algunos no pueden hacer frente a imprevistos como ese o a vacaciones, pues no las habían previsto inicialmente ya que, por desconocimiento, no pensaban en ese aspecto de su vida.

A continuación, paso a realizarle una serie de preguntas que desde nuestro Grupo nos parecen interesantes. En primer lugar, ¿qué se está haciendo para dar a conocer este programa a las personas que no están actualmente participando, con el objetivo de que puedan acceder a él muchas más personas de las que actualmente participan, en el momento en que se produzca la ampliación? No sé si dispone de información al respecto, pero nos gustaría saber cuántas plazas de residencia nuevas se han abierto en estos últimos siete años, desde que está en marcha el programa de "Vida independiente". Me refiero, por supuesto, para personas con un perfil similar al de los usuarios de la oficina.

También me gustaría entender bien cuál es la relación que tiene el programa de "Vida independiente" con la prestación de asistencia personal que establece la Ley de Dependencia, porque a veces hay cierta confusión al respecto, y me gustaría que utilizara parte de su tiempo en aclararlo.

En los últimos datos disponibles que publica el Imsero, la información que se da sobre comunidades autónomas es muy variada. Hay comunidades autónomas que directamente no tienen ese recurso: Andalucía tiene 14; Asturias, 3; Castilla y León, 53; Castilla-La Mancha, 7; Cataluña, 16;

Valencia, 2; Galicia, 46; Madrid, 24; Navarra, 1, y País Vasco, 1.082. Me gustaría saber por qué, a su juicio, se produce esa disparidad, y por qué hay Comunidades que, dentro de lo que es la Ley de Dependencia, tienen concedidas muchas más prestaciones de asistencia personal, y si son asimilables al Programa de Vida Independiente que ustedes realizan en su oficina.

También relacionado con el número de usuarios -usted lo ha comentado-, ustedes comparan en su información a la Comunidad de Madrid con una serie de países en donde está consolidada la asistencia personal. En algunos casos nos llevan ventaja, y no solo de años, pero llama la atención que países con una población no demasiado diferente a Madrid, y yo voy a utilizar dos de los tres ejemplos que usted ha utilizado, por ejemplo, Irlanda, con 4,5 millones...

El Sr. **PRESIDENTE**: Vaya terminando, por favor.

El Sr. **REYERO ZUBIRI**: Sí, voy terminando. Recordemos que Madrid tiene 6,5 millones, tiene 1.600 personas, o Finlandia, con 5,4 millones, 5.000 personas. Me gustaría saber cuál es la cifra adecuada para la población y situación de Madrid. También nos gustaría conocer si necesitamos establecer una normativa autonómica que contribuya, además del esfuerzo presupuestario, al impulso de la asistencia personal en nuestra Comunidad.

Una pregunta relacionada con el modelo de gestión. Hay usuarios que abogan por un modelo de gestión de pago directo de la Administración y contratación posterior de un administrador de servicios, o al menos que el usuario sea el que decida qué tipo de servicio quiere, pudiendo coexistir con lo que es la oficina de Vida Independiente en la actualidad. Nos gustaría saber su opinión y, por supuesto, darle la oportunidad de que nos cuente las ventajas que tiene, a su juicio, la gestión por una entidad como Aspaysm.

Tampoco me gustaría dejar pasar la oportunidad de conocer su opinión acerca del eurotaxi, tema que hemos hablado con anterioridad, y que en las conversaciones que hemos tenido con el sector ha salido Aspaysm como un lugar de recogida habitual de personas que iban a realizar la rehabilitación y que, como consecuencia de la desaparición de las ayudas del Summa, ahora mismo ya no se producen tanto.

Para terminar, quiero reiterar el agradecimiento y la felicitación de mi Grupo por el excelente trabajo que realizan en Aspaysm, y también le anuncio que solicitaremos de nuevo una visita porque queremos que la labor que realizan sea más conocida en mi propio Grupo y no solo por las personas que nos dedicamos a la discapacidad. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Reyero. Tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida, don Joaquín Sanz.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Bienvenido, don Miguel Ángel. En primer lugar, decir que he recibido el documento donde queda bastante clara la filosofía y la realidad en la que se vive el proyecto de "Vida independiente". Poco que valorar negativamente o no estar de

acuerdo con el documento. Simplemente, me parece que hay algo que ustedes mismos en la evolución tendrán que ir viendo cómo esto está cambiando y cambia muy positivamente cuando se plantean el tema de que las personas que ayudan en la vida, el asistente personal, es gente que no quiere cualificación específica.

Da la impresión de que en el momento en el que estamos viviendo todo lo que significa la atención personal, la atención al ser humano, cada día requiere más conocimiento. Es bien cierto, y yo conozco, por conversaciones que he tenido con personas que tienen la fortuna de estar dentro del proyecto de "Vida independiente", que es bien cierto que al principio estos asistentes en un primer lugar es posible que puedan venir directamente, sin ningún tipo de cualificación, pero lo que es también cierto es que su trabajo es una simbiosis, lo que se acaba dando, y la lógica es que cuando esos asistentes acaban, cuando encuentran otra forma de vida, otro puesto de trabajo con unas características de más horas... Es decir, para poder independizarse también, porque en esto de "Vida independiente", por lo que yo he oído, es muy difícil que un solo asistente sea capaz de dar la asistencia que necesita durante todo el día, es un trabajo como bastante complicado, sobre todo psicológicamente, y que además abordaría muchísimas más horas de las que se están trabajando y demás, cuando acaban, cuando se cambian, cuando van para otro lado, es gente que ya tiene una formación, porque el trato entre dos seres humanos, con esa revelación tan simbiótica como la que tienen, va generando un nivel de conocimiento y de formación que debería abrirles, en una sociedad envejecida como es la nuestra, muchas puertas al mercado laboral.

Creo que son cuestiones que a veces desde las asociaciones deberían, en su trato cotidiano con la Administración, ir viendo de qué manera se puede colaborar también con la Administración de cara a cualificar a estas personas y que no acaben diciendo: es que yo no tengo ningún título, simplemente estaba de asistente, cuando la realidad –vuelvo a insistir– es que la evolución acaba generando esto. O podrían ser unas prácticas, laborales o no, magníficas para cantidad de gente que está haciendo psicología, que está haciendo unos estudios que necesitan una complementariedad, como ocurre en la Europa de los servicios sociales plenos; aquí está ese tipo de yacimientos de formación profesional y de empleo importante.

Yo no voy a ser el que va a enmendar la plana a don Manuel Azaña, pero, como ustedes acaban con el documento en el que se plantea que la libertad no hace felices a los hombres, los hace sencillamente hombres; yo sé que no se le puede enmendar la plana porque eso es lo que dijo, pero que entre nosotros por lo menos nos quede en la cabeza que no son los hombres, que son los seres humanos. Me da igual lo que sean, evidentemente; no creo que don Manuel Azaña pretendiera excluir a las mujeres, pero es que la frase a primeros del siglo XXI queda extraña.

Entrando en cuestiones muy concretas de su asociación, a mí me gustaría saber qué datos tienen ustedes de cuántas personas están a la espera de poder acceder al proyecto de Vida Independiente, porque más que comparaciones, eso es lo que nos vendría bien. Me gustaría saber, en la experiencia desde que está en marcha el proyecto, cuántas bajas ha habido sobre todo en espera y por qué razones, no tanto aquellas personas que lo han tenido y que, por desgracia uno fallece y deja

de estar dentro del proyecto, sino cuántas personas que están esperando al proyecto lo dejan; es decir, no vamos a hacer vida independiente sino que al final acaban, como decía alguna persona que estaba en este proyecto: me condenan a cadena perpetua y entro en una residencia de la que sé que no voy a salir, y cuántas es por otras cuestiones por lo que se dan de baja.

Creo que es importantísimo el cuadro que ustedes hacen al final. Es evidente que aquí no se puede hablar ni siquiera de situaciones económicas. Yo me voy a centrar en esas tres realidades diferentes de un país rico, riquísimo, del norte, y cada vez más rico, como es Finlandia, en el que para una población parecida a la que tiene Madrid, tiene cien veces más personas en vida independiente. Y me voy a fijar en otra realidad intervenida, porque como además dicen que vamos a salir de la intervención al mismo tiempo Irlanda y España, pues Irlanda, con una población un tercio más pequeña, tiene 1.600 personas en vida independiente y no 59 como la Comunidad de Madrid. Es decir, no es tanto por rentas, no es tanto por cuestiones económicas porque, vuelvo a repetir, no creo que Irlanda tenga muchos más recursos, sobre todo en este momento, y no da la impresión de que se estén dando de baja.

Solo me quedan un par de preguntas. Me preocupan los recortes pero lo que de verdad me preocupa es –no veo hasta cuándo dura el proyecto de vida independiente–: ¿es cierto que se puede estar en el proyecto de vida independiente porque se esté trabajando o estudiando? Es decir, si alguien se jubila o alguien deja de trabajar porque coja años sabáticos, ¿siguen teniendo la misma asistencia? Es una duda que tengo en este momento.

Voy a aprovechar que está usted aquí para formularle una pregunta. ¿Usted cree que se puede empezar un proyecto de vida independiente si no se ha estado incluido en el mundo educativo desde la infancia? Se lo digo porque la Mesa de la Asamblea ha decidido que hay cosas que no son para que se estudien en esta Comisión sino en otras. Creo que el mundo de la educación es un tema tan transversal, con gente que tiene necesidad de apoyo, que esta Comisión es la que debería atenderlo. El propio Cermi ha planteado que necesita que se regule la situación educativa en los centros públicos, pero esta Asamblea es la que dice que tiene que ser la Comisión de Educación la que trate esta cuestión, ni siquiera la Comisión de Asuntos Sociales, cuando existe una Comisión como esta para las Políticas Integrales de la Discapacidad. También se ha negado la posibilidad de crear una subcomisión en esta Comisión multidisciplinar completamente, en la que podríamos ver y participar mucho mejor que cualquier otra lo que significa el mundo de la discapacidad desde el momento que empieza a socializarse: la escuela, el colegio, la guardería.

Esa es una reflexión y una duda que tengo. Es fácil que esté equivocado, como en tantas otras cosas de mi vida, pero en esta creo que es precisamente el mundo de la discapacidad quien debe hacer los reglamentos, quien debe colaborar, quien debe participar y evidentemente los legisladores que estamos en estas Comisiones tendríamos que ser los que, en primer lugar, en la ponencia dijéramos: oiga, creemos que se deben regular estas cosas de esta manera y que esta es la mejor solución.

Termino agradeciéndole nuevamente el trabajo que viene desarrollando desde hace muchos años. Enhorabuena, sigan con él y, si puede verse incrementado, pues muchísimo mejor, y cuente con Izquierda Unida para que esto sea así. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanz. Tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista doña Carmen Toledano.

La Sra. **TOLEDANO RICO**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias al presidente de Aspaym don Miguel Ángel García no solamente por la exposición sino también por la información previa que nos ha remitido, que, como decían los anteriores portavoces, nos ha permitido tener un mejor conocimiento del programa que ustedes están llevando a cabo. La verdad es que coincidimos prácticamente en la filosofía del programa, la filosofía del proyecto Movimiento de Vida Independiente. Es verdad que también nosotros tenemos compañeros y compañeras que forman parte del mismo y la experiencia que nos aportan es muy positiva, teniendo en cuenta precisamente lo que el Presidente decía de poner el foco en los valores de la persona, en las necesidades de las personas. Por tanto, un programa prácticamente a medida de las necesidades de la persona no hace nada más que favorecer y mejorar la calidad de vida de quienes lo utilizan o de quienes se pueden beneficiar de este proyecto. Por eso, también –y coincido con los portavoces anteriores- nos preocupaba un programa que se queda bastante inmóvil en cuanto al número de personas beneficiarias y cómo, a su juicio, se debería concienciar y sensibilizar no solamente a la sociedad sino a las Administraciones -en este caso a las Administración regional- para fomentar, incentivar y apoyar este tipo de proyectos. Lo llevan ustedes a través de su asociación, pero sí queríamos que nos indicara, a su juicio, qué debería estar haciendo el Gobierno regional, como máximo responsable de las políticas para las personas con discapacidad, porque también nos preocupan los recortes y nos preocupa la reducción de los recursos, y la Administración -en este caso autonómica- puede jugar un papel muy importante de concienciación del resto de los agentes y de las entidades sociales bien porque se apoye desde el propio Gobierno regional, bien porque se busque esa complicidad de las diferentes entidades sociales para apoyar la filosofía del Movimiento de Vida Independiente.

Por tanto, la felicitamos por la labor que vienen desarrollando no solo con este programa sino por toda labor que realiza su asociación y por el apoyo que están prestando a las familias. Es importante, por supuesto, contar con la experiencia que ustedes tienen para diseñar precisamente el modelo de lo que debería ser la figura del asistente personal y, por tanto, una regulación específica. Nosotros apoyaríamos -y mi Grupo está trabajando en ello- la regulación de la figura del asistente personal, entroncada con el Movimiento de Vida Independiente, porque van completamente vinculados. Mi Grupo ve bastante bien que exista una normativa adecuada al respecto.

También nos preocupa y nos gustaría conocer -y el portavoz de Izquierda Unida ha hecho referencia a ello- qué demanda real existe de personas que quieran acceder a este programa y que por las disponibilidades económicas no pueden, o, al menos, las que conocen en su asociación, y cuántas personas –según su información- podrían estar utilizando y siendo beneficiarias de ese programa para mejorar no solo su vida y su bienestar sino la posibilidad de acceso al mundo laboral.

No sé si tienen datos más concretos de cuántas personas podrían estar incorporadas al mundo laboral que por la imposibilidad de acceder a ese programa no pueden.

Por otro lado, la información que ustedes nos han facilitado nos conduce a pensar que todavía queda muchísimo, muchísimo camino por recorrer si comparamos nuestros datos con los de otros países, porque nuestra cifra parece bastante ridícula en comparación con la de otros países; y tampoco es tanta la diferencia de años de experiencia en este sentido en los países de nuestro entorno europeo. Nosotros deberíamos ir incrementando el número de beneficiarios conforme van pasando los años. Desde luego, hay un estancamiento, que hemos podido observar en los presupuestos de la propia Comunidad al no aprobarse ni incorporarse enmiendas para apoyar este programa y, por tanto, dotarle de mayor cuantía económica para que tenga su traducción en un mayor número de beneficiarios.

Queríamos saber también, a su juicio, cómo se podría plantear una ampliación de este programa. Coincidimos también en la necesidad de sensibilizar y de concienciar sobre lo que significa este proyecto, de sus costes económicos, la rentabilidad. Usted lo ha comentado, porque, al indicar que tiene un 98 por ciento de empleo directo, desde luego contribuye directamente al incremento del empleo, pero también, en comparación con lo que podría ser coste de una residencia por día, nos ha indicado que es más rentable. No tenemos nada que objetar a todos esos datos sino todo lo contrario, pero entendemos que las asociaciones también exigen a la Administración. En ese sentido, ¿qué respuesta están teniendo por parte de la propia Comunidad de Madrid? Sabemos que tienen apoyo de la Comunidad, pero, ¿en qué situación se encuentran ustedes ahora mismo? De cara a la viabilidad del programa y a la posible ampliación, ¿qué peticiones han hecho ustedes tanto a la Administración autonómica como a otras Administraciones? ¿Qué respuesta están teniendo? Y, sobre todo, ¿con qué compromisos de entidades sociales y de entidades ciudadanas están contando?

No me voy a extender más porque creo que los portavoces anteriores han puesto de manifiesto las preocupaciones que nosotros compartimos. Simplemente, queremos agradecer su comparecencia, agradecerles el trabajo que vienen realizando, y ponernos, como siempre, a disposición de su Asociación para todo aquello que consideren que, desde el Grupo Socialista, al igual que desde el resto de los Grupos, podemos hacer conjuntamente para mejorar la vida y para mejorar el bienestar social de las personas con discapacidad y sus familias. Nos ponemos a su disposición y también queremos decirle que estamos trabajando, como apuntaba anteriormente, en una posible regulación y en la necesidad de que se establezca una normativa específica en el ámbito de la Comunidad de Madrid, que entiendo que ustedes seguramente compartirán, y que podremos trabajar conjuntamente. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Toledano. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular don Borja Fanjul.

El Sr. **FANJUL FERNÁNDEZ-PITA:** Muchas gracias, señor Presidente. Quiero felicitarle por lo bien que ha transmitido la filosofía del programa "Vida independiente", y quiero recordarle que

Finlandia, Suecia, Irlanda, todos los que ha ido mencionando, son países, no comunidades autónomas y, evidentemente, tienen un presupuesto distinto y una trayectoria mucho más dilatada que la Comunidad de Madrid. Además, quiero recordar también que en la Comunidad de Madrid este servicio es gratuito, no como en otras comunidades autónomas.

Pues bien, para el Gobierno de la Comunidad de Madrid, la promoción de la autonomía personal es una prioridad, y lo pone de manifiesto el hecho de que es en el III Plan de Acción de Personas con Discapacidad, precisamente en su primer capítulo, donde se habla de fomento de vida independiente y calidad de vida. En este programa tenemos unos objetivos específicos para disfrutar de vida independiente, entre los que cabe destacar: la consolidación del programa, que ya cumple ocho años de vida; mantener y ampliar la bolsa de asistentes e informar y formar a usuarios y familiares y futuros asistentes sobre la vida independiente.

Otro de sus objetivos que es la difusión de la guía práctica de asistencia personal, sobre la que me gustaría que, si luego dispone de tiempo, nos hablase un poco. Es una guía en la que se explica de forma clara y sencilla lo que supone poder llevar una vida independiente con apoyo de asistencia personal.

Por último, quiero subrayar el objetivo de formar e informar a otros municipios sobre el programa "Vida independiente".

La Comunidad de Madrid siempre ha perseguido la mejora de la atención de las personas con discapacidad, siendo la amplia cobertura, la especialización y la calidad de los servicios su seña de identidad, como también es seña de identidad de las políticas sociales de la Comunidad de Madrid la libertad, dar a las personas la oportunidad de decidir sobre su proyecto de vida y facilitar aquellos apoyos que les sean precisos, en este caso a través de la figura del asistente personal. Aun así, no consideramos -como ha dicho el señor Reyero-, que sea mejor el programa que la llamada vida institucionalizada; pensamos que lo mejor es poder elegir. Habrá quien prefiera el programa de vida independiente y habrá gente que prefiera vivir en una residencia. Por eso, precisamente por eso, la Comunidad de Madrid puso en marcha el programa "Vida independiente", como experiencia pionera e innovadora en España, para permitir a los participantes desarrollar su vida como cualquier otra persona.

Esta nueva forma de trabajo, en su día, implicó un cambio en la forma de organizar los servicios, por lo que se precisaba que fuera una entidad con predisposición a este tipo de servicios la que gestionase. En este sentido, fue Aspaym Madrid la entidad adjudicataria del contrato del programa "Vida independiente", que viene trabajando de forma muy comprometida en prestar estos apoyos y en difundir la filosofía de vida independiente a la sociedad, antes incluso de promulgarse la Ley de Autonomía Personal y Atención a la Dependencia o a la Convención de las Naciones Unidas para Personas con Discapacidad. Fue gracias a la apuesta personal de la entonces consejera Beatriz Elorriaga por lo que se pudo llevar a cabo el programa de apoyo a la vida independiente.

La gestión técnica de este programa se articula desde la oficina de vida independiente, que está en la misma sede que Aspaym Madrid y la Fundación del Lesionado Medular; cuenta con unos profesionales que, con su entrega y el apoyo de la Dirección General de Servicios Sociales, han hecho posible que el programa haya recibido premios nacionales e internacionales, siendo el último el Premio Navarra de Atención a la Dependencia, en febrero de este mismo año, que tuvo usted la oportunidad de recoger.

En la actualidad, esas 59 personas reciben una media de seis horas y media diarias de asistencia y, desde su comienzo en 2006, han participado más de 70 personas, acumulando más de 860.000 horas de asistencia, lo que les ha permitido trabajar, estudiar, participar en sociedad y, en definitiva, poder tener la vida que ellos mismos han elegido.

También me gustaría, si tiene tiempo en su segunda intervención, que nos hablase un poco del programa Tutor, que tanto éxito y tanta repercusión está teniendo a nivel internacional. Para terminar, quiero felicitar, en nombre de mi Grupo, a Aspaym a la oficina de vida independiente, a la Dirección General de Servicios Sociales por el proyecto y, como no, también felicitar a los asistentes personales, que son más de 130 más los suplentes, ya que el programa funciona 365 días al año -por lo que tiene que haber suplentes-, por el trabajo excelente que hacen. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Fanjul. Para dar contestación a los Grupos políticos, tiene la palabra don Miguel Ángel García Oca.

El Sr. **PRESIDENTE DE ASPAYM MADRID** (García Oca): Muchas gracias, señor Presidente. Vamos a ver si puedo contestar a todo. ¿Qué se está haciendo? El programa se comunica en diferentes foros. Es cierto que el programa tiene un presupuesto cerrado, con lo cual, hacer una gran comunicación para que haya más gente que se quiera apuntar, habría que valorarlo. No sé; lo que sé es que en estos momentos hay 21 personas que están en espera, que es una de las preguntas que me habían hecho.

No sé el número de plazas nuevas de residencias que ha incrementado la Comunidad de Madrid en estos siete años. Quisiera decir una cosa: puedo criticar mucho determinados modelos residenciales que se han dado en el pasado y que se pueden estar dando en estos momentos, pero no critico el modelo residencial. Creo que poner en contraposición vida independiente y modelo residencial es lo mismo que decir que el colegio mayor es una cárcel para los estudiantes. Cada uno que elija el modelo que quiera y en las condiciones que quiera. Me gustaría -e invito a los portavoces que se han referido al modelo residencial- que vengan a nuestra residencia, hablen con los usuarios, vean cuáles son los sistemas de control y de decisión y cómo se toman las decisiones de la propia vida de las personas; pero puedo decirles también que, cuando hablamos de modelo residencial, por ejemplo, en la residencia que tiene Aspaym Madrid, la mayoría de cuyas plazas están dentro del concierto con la Comunidad de Madrid, estamos hablando de personas muy gravemente afectadas, que cada vez que tienen que vaciar su vejiga tiene que sondarlas una enfermera, que es un personal cualificado; que cada vez que tienen que ir al baño, el tacto se lo tiene que hacer una enfermera,

porque no puede ser un personal auxiliar. Hay que conjugar esto con personas que tienen su horario tanto de levantarse como de acostarse y quieren realizar múltiples actividades. Quiero decir que hay personas que viven en un modelo residencial porque a lo mejor han elegido que es su mejor forma de vida. El Programa de Vida Independiente también tiene que tener un compromiso de la propia persona con la gestión de los asistentes personales y hay personas que eligen no tenerlo. Creo que no existe un modelo ideal sino que cada uno debe tener el modelo que quiera elegir. Es cierto que hay modelos que son negativos. No voy a hacer una gran alabanza de todas las residencias porque hay modelos residenciales en los que se anula a la gente. Voy a poner un ejemplo, que es muy fácil de comprender, aunque sea de poca importancia. Una vez, una auxiliar se me quejaba y decía: aquí se tarda mucho con la gente, porque yo vengo de una residencia de mayores y cojo la ropa por la mañana y les visto, y aquí me tienen quince minutos decidiendo qué ropa se ponen. ¡Claro!, es que la gente, normalmente –bueno, algunos no pero algunos sí-, está decidiendo durante quince minutos qué ropa se pone por la mañana y viendo qué le puede conjugar mejor. Eso da muestra de dos modelos dentro del modelo residencial.

En cuanto a la asistencia personal de la Ley de Autonomía Personal y Dependencia, el problema es que, primero, parte de un concepto que no es vida independiente; parte de un concepto de valoración en función de tus niveles de discapacidad. Segundo, las cantidades económicas no son suficientes. ¿Qué ha ocurrido en la Comunidad de Madrid? ¿Qué estamos haciendo nosotros? Complementarlo. La gente dentro del programa, que está dentro de vida independiente, tiene sus horas asignadas y si -con un poco de suerte- entran por vía de la dependencia, esas horas, por decirlo así, se restan de su programa de vida independiente y las cubre dependencia; pero no se puede hacer un programa de vida independiente de verdad teniendo en cuenta las prestaciones económicas que marca la Ley de Autonomía Personal. Esa es una de las cuestiones que habría que solucionar.

Uno esto con lo que decía don Borja. Cuando daba cifras, no estaba diciendo que fuera la Comunidad de Madrid la que tuviera que ponerlo todo. Estaba haciendo una comparación con países que pueden ser cercanos en número de gente y cuánto se tiene que hacer. Está claro que, si queremos hacer vida independiente desde una ley general, habría que reformar la Ley de Autonomía Personal, porque la sensación que me da es que la autonomía personal está metida ahí con calzador.

Respecto a la cuestión del pago directo, como gestor, le diría que sería una solución ideal; pero, como todo en esta vida, tiene sus contradicciones. Por ejemplo, de las 130 personas que están contratadas en este momento, la mayoría son contratos fijos; con lo cual, en el otro nivel, tendríamos que ver cuáles son las condiciones de contratación. La propia asociación vela por que se regulen los derechos de horarios y descansos de las personas que están contratadas. Eso es muy complejo porque estamos en una triple relación. El empresario no tiene una relación directa con las personas sino que la tiene el usuario; una relación, además, muy íntima. Con lo cual, tendríamos que hacer un gran estudio de cuál es el modelo ideal. Yo creo que, como todo en esta vida, lo ideal sería que pudieran existir los dos modelos y cada uno, en función de las ganas de compromiso, ejerciera el que quisiera.

En cuanto a la regulación de la figura, nosotros lo que hemos hecho ha sido una descripción de la realidad: la mayoría de las personas son estudiantes universitarios o son personas sin cualificación. Estas personas no van a tener cualificación porque, entre otras cosas, la Administración no les da cualificación. Nosotros hemos estado dos años trabajando con el Incual para que se regulara la figura del asistente personal, y es una figura que no está regulada; entre otras cosas, el Cermi nacional preguntó por qué no estaba regulada y, en su momento, el Imsero contestó que esa figura era minoritaria. Cuando el Incual ha preguntado, el Ministerio de Trabajo ha contestado: no, es que hace tres años el Imsero decidió que era una figura minoritaria. ¡Más quisiéramos nosotros que estuviera regulada! Tampoco está regulada laboralmente, que es otro de los problemas, es una relación muy compleja, no está regulada laboralmente, con lo cual hay unas posibilidades de acogimiento raras. Entonces, ¡ojalá estén reguladas!

Pero también quiero hacer hincapié en que, cuando se hace la cualificación, nosotros damos cualificación a esas personas dentro del mismo programa; pero, vuelvo a repetir, las personas que dan asistencia personal tienen que tener determinados conocimientos, no siendo unos especialistas completos en la asistencia sino más especialistas en hacer lo que decida la persona. Y vuelvo a poner ese mismo ejemplo: yo no quiero que me bañen bien, yo quiero que me bañen como a mí me gusta. Y eso muchas veces se confunde. Es decir, la cualificación es complicada y hay mucho trabajo de filosofía detrás.

Respecto a la inclusión en el mundo educativo, no he captado directamente qué era lo que me estaban planteando. Yo sí tengo muy claro que todos apoyamos que el modelo de educación tiene que ser un modelo inclusivo, y muchas veces se habla de que es un modelo con mayor costo pero habría que valorarlo, como todo, a largo plazo.

Yo creo que la figura del asistente personal ya está definida. Estamos hablando de un programa sin copago frente a otro tipo de programas; lo digo cuando se habla del nivel de gasto.

En cuanto a las cifras, yo creo que todas las cifras estadísticas son peligrosas, pero cuando hablamos de un número pequeño tenemos que ir a horas de asistencia, condiciones de las horas de asistencia, porque no es lo mismo hacer un programa de lunes a viernes que hacer un programa todos los días del año, que incluye también los fines de semana y las vacaciones. Lo digo por complejidad. Yo soy el primer defensor de que tiene que aumentar el número, pero a mí no me gustaría venir aquí a decir que, en vez de un programa que tenemos en este momento, nuestro número son 500 personas a las que estamos asistiendo si resulta que es un programa que lo que hace es para cuestiones muy concretas, que dan bastantes menos horas, con una realización mucho menos compleja, porque, por ejemplo, no tiene en cuenta los fines de semana o no tiene en cuenta las vacaciones, y parece que el número es mayor; es decir, el número tiene que crecer, pero tiene que crecer en las cifras en las que estamos trabajando en este momento, y eso hay que valorarlo.

Sí es cierto que ha habido en el último concurso que se ha ganado una reducción del 5 por ciento. También es cierto que con grandes dificultades, porque cuando se trabaja con la

Administración siempre se tiene una dificultad entre la Intervención, que tiene que cumplir su papel, y la flexibilidad que tiene la Dirección General de Servicios Sociales de que se hayan hecho bastantes traspasos de horas, siempre que se ha podido, y la flexibilidad hace que el gasto sea menor. Esa es una cosa que también nosotros empleamos mucho cuando hablamos del gasto sanitario; es decir, cuando a una persona se le asigna un determinado número de horas, si se hace un control exhaustivo de cómo las gasta, tiende a gastarlas, porque parece que si no se las quitas. Hay personas a las que les han sobrado horas, igual que hay personas que han necesitado más horas, y hemos hecho ciertas compensaciones. Esto yo no sé si Intervención dirá que está bien o está mal, pero lo que sí es cierto es que, con las cuentas muy claras, hemos conseguido dar un nivel de atención bastante bueno.

En cuanto al programa Tutor, es uno de los programas que estamos llevando a cabo desde Aspaym. Es la primera vez que lideramos un programa europeo, aunque hemos participado en bastantes. Es un programa en el que estamos trabajando con dos asociaciones de discapacitados turcos para implantar un programa de asistencia personal y tutorías en Turquía. La asistencia personal es igual que aquí. La tutoría no es lo mismo que la asistencia personal; la tutoría es que una persona que tiene cualidades parecidas a las tuyas, también en su grado de discapacidad, enseña a otra persona cómo trabajar dentro de la vida diaria; en vez de que sea un terapeuta o un profesional el que te diga cómo tienes que hacer las cosas, es una persona que sirve de ejemplo y dice: oye, mira, la forma de integrarse en la vida, una vez que tienes una discapacidad sobrevenida, es esta. No sé si me he dejado alguna cuestión por contestar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Oca, Presidente de Aspaym Madrid. Queremos agradecerle, como al anterior compareciente, todas las facilidades que ha dado desde su asociación para estar hoy aquí y agradecer a todos los Grupos la excelente labor que han desarrollado. Pasamos al tercer punto del orden del día.

### — RUEGOS Y PREGUNTAS. —

¿Algún diputado desea formular algún ruego o alguna pregunta? (*Denegaciones.*) No habiendo ruegos ni preguntas, se levanta la sesión.

(*Eran las doce horas y veintiún minutos.*)



**SECRETARÍA GENERAL DIRECCIÓN DE GESTIÓN PARLAMENTARIA**

**SERVICIO DE PUBLICACIONES**

Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 - 28018-Madrid

Web: [www.asambleamadrid.es](http://www.asambleamadrid.es)

e-mail: [publicaciones@asambleamadrid.es](mailto:publicaciones@asambleamadrid.es)

**TARIFAS VIGENTES**

Información sobre suscripciones y tarifas,  
consultar página web de la Asamblea.



Depósito legal: M. 19.464-1983 - ISSN 1131-7051

Asamblea de Madrid