ECOM valora los avances que puede aportar la prueba piloto para el acceso de personas con *scooters* al transporte público de la ciudad de Barcelona pero lamenta que no se haya contado con la participación del colectivo afectado

- ✓ Como representante del colectivo de discapacidad física, **ECOM celebra que por fin se empiece a trabajar en una solución a un vacío legal que está afectando a cada vez más personas,** dada la proliferación en el uso de *scooters* en persones que tienen dificultades de movilidad.

- ✓ **ECOM lamenta sin embargo que no se haya contado con la participación del colectivo en la definición de la prueba**, y más cuando los promotores eran conocedores de que hace tiempo que se está trabajando sobre esta problemática y que ya se han apuntado propuestas de solución, que ECOM había compartido con los agentes con competencias para resolver esta cuestión el 2015.

- ✓ Esta **falta de diálogo** con el colectivo, hace que **ECOM discrepe con algunas características de la prueba piloto que se ha iniciado y padezca de falta de informaciones que considera básicas,** siendo como es interlocutor directo con las personas afectadas.

Barcelona, 13 de julio de 2017. El pasado 26 de junio, se inició en la ciudad de Barcelona una prueba piloto de acceso de *scooters* para personas con discapacidad a las líneas de bus de TMB y en la red de metro de la ciudad de Barcelona, promovida por el Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias de la Generalidad de Cataluña, el Instituto Municipal de Personas am Discapacidad del Ayuntamiento de Barcelona, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), que está orientada a la futura regulación a nivel catalán del acceso de este tipo de productos de apoyo a los transportes públicos.

ECOM celebramos la puesta en marcha de esta iniciativa porque es un primer paso para dar solución a un vacío legal que está ocasionando numerosos conflictos desde hace tiempo, ya que hasta ahora la posibilidad de acceder al autobús con *scooters* queda sujeta habitualmente a criterios del conductor/a del vehículo. A pesar de ello, como referente del colectivo con discapacidad física, ECOM se siente molesto porque no se ha contado con la participación del colectivo afectado por el diseño y la puesta en marcha de la prueba y más cuando los promotores están enterados que ECOM hace años que está trabajando una propuesta de solución para esta problemática.

"Como representantes de las personas con discapacidad física, reivindicamos que cualquier iniciativa que se ponga en marcha que tenga afectaciones en este colectivo sea trabajada conjuntamente, a fin de garantizar que se tienen en cuenta las necesidades de las personas y que los resultados que se consigan suponen una verdadera mejora para ellas", explica Montserrat García, responsable de accesibilidad de la Junta Directiva de ECOM. **"Lamentamos que en esta ocasión no se haya contado con nosotros y que ahora nos encontramos con una prueba piloto con la que discrepamos en algunos puntos y de la que desconocemos informaciones básicas",** añade. **"Como interlocutores que somos con las entidades que agrupan las personas con discapacidad física de la ciudad de Barcelona que, de hecho, son las que deberían participar en esta prueba y en las que nosotros podríamos estimular a hacerlo, nos encontramos en una situación de desinformación y de no saber muy bien qué transmitir ni qué responder ante incidencias que nos han notificado ya que se han dado durante estos primeros días",** constata.

Líneas rojas y aspectos no resueltos

Como ya habíamos manifestado en alguna ocasión a los promotores de la prueba, la propuesta de ECOM era regular el aparato y no la persona, y que, ante la preocupación de TMB por el uso indebido de *scooters*, el requisito para poder participar fuera que la persona contara sencillamente con el certificado de discapacidad, y no se exigiera la superación numérica de determinados baremos de este certificado -como el de movilidad reducida- tal como finalmente se ha aprobado. **"Discrepamos que la persona que no tenga reconocido el baremo de movilidad reducida tenga que presentar un informe médico que acredite que convive con una enfermedad que afecta -temporalmente o permanentmente- su movilidad, y nos preocupa cómo serán tratados los datos personales de salud y quien las gestionará, ya que por ley deben gozar de la máxima protección",** explica García. **"Esto creemos conlleva innecesariamente una discriminación dentro del propio colectivo y**

vuelve a evidenciar la percepción medicalizada que se tiene del colectivo por parte de los responsables políticos y técnicos de las Administraciones, que va en contradicción con lo que reivindica la Convención Internacional de los derechos de las personas con discapacidad, que huye de este enfoque", añade. ECOM cree que estas decisiones ponen en cuestión los valores de autonomía personal e inclusión social bajo los que se trabaja desde las administraciones.

También, teniendo en cuenta que entre los promotores de la prueba piloto está el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y que la prueba se lleva a cabo en autobuses y líneas de metro de TMB que circulan por diferentes municipios del área metropolitana de Barcelona, lamentamos que no se hayan tenido en cuenta los flujos de movilidad dentro del área metropolitana y se haya limitado la participación a las personas que están empadronadas en la ciudad de Barcelona, lo que pone de manifiesto de nuevo las desigualdades territoriales que existen todavía en materia de accesibilidad. **"Nos preguntamos cómo resolverán los casos de las personas que diariamente se desplazan desde algún punto del área metropolitana hacia Barcelona para ir a la universidad, a trabajar...",** plantea García.

Otras cuestiones más allá de las características propias de la prueba piloto que preocupan a ECOM, y que desconocemos si ya se está haciendo o si está previsto hacerlo, es el hecho de que -como ya recomendamos en su momento- los fabricantes y distribuidores de productos de apoyo estén informados de este proceso de regulación y de cuáles son las características técnicas y los modelos de *scooters* adecuados para poder acceder al transporte público para que las personas que vayan a comprar uno no compren un modelo que no podrá acceder. En este sentido, creemos que sería bueno informar y hacer público el listado de todos los *scooters* que fueron sometidos a pruebas de estabilidad por parte de TMB en sus cocheras y que se indique claramente qué modelos han pasado las pruebas y cuáles no, y que se abran los datos del estudio a través de los portales de Open Data del Ayuntamiento de Barcelona y de las diferentes administraciones. **"Creemos que si técnicamente ya han quedado descartados algunos modelos se debería informar ya a los fabricantes y distribuidores para evitar gastos inútiles a un colectivo que ya tiene un agravio comparativo de coste de vida con el resto de la sociedad y , una vez ya se tenga el listado definitivo de los modelos aptos, se informe también para que se pueda orientar en la compra e informar si el modelo puede o no acceder al transporte público y que el cliente pueda elegir con toda la información a su alcance"** , comenta García.

Más allá de esta prueba piloto, ECOM valora muy positivamente la implicación de TMB en este proceso de regulación dado que ha sido el único operador de transporte a nivel catalán que ha apoyado este trabajo. Pero al mismo tiempo quiere manifestar su preocupación de cara al futuro Decreto de Accesibilidad catalán porque todavía no se plantea cómo se gestiona el acceso y uso de *scooters* en otros modelos de transporte público, como por ejemplo los autocares interurbanos de piso alto y elevador lateral, lo que sí se ha hecho en la propuesta del CERMI para la modificación del Real Decreto 1544/2007, de ámbito estatal.

Desde ECOM instamos a las diferentes partes y administraciones que actualmente están trabajando esta cuestión de los *scooters* (en este caso, estatal, catalana y municipal de Barcelona) a poner en común información y experiencias con el fin de optimizar recursos y avanzar conjuntamente en el consenso de una solución que permita garantizar el derecho a la movilidad a todas las personas en todo el territorio, y, sobre todo, a que cuenten con la participación del colectivo de personas con discapacidad.

Asimismo, queremos manifestar la necesidad de que esta regulación sobre *scooters* sea extensible a otros productos de apoyo (andadores, *segways*...) y en otros espacios de uso público (comercios, cines, museos...), y pueda ser revisable periódicamente para poder adaptarse a la aparición de nuevos productos de apoyo para la movilidad y a su constante evolución.

ECOM es un movimiento asociativo creado en 1971, que aglutina 132 entidades de personas con discapacidad física de toda España (112 de Cataluña) y que tiene una doble misión: por un lado, defender el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad física para alcanzar la plena inclusión social y mejorar su calidad de vida, con el empoderamiento de las personas como eje vertebrador; y, por otro, fortalecer el sector asociativo de la discapacidad física a través de la participación, la representación y su apoderamiento.

Más información: Sílvia Riu, comunicacio@ecom.cat y 93 451 55 50 ext. 931.