|  |
| --- |
| **Artículo 20 – Lista de indicadores ilustrativos relativos al derecho de las personas con discapacidad a la movilidad personal** |
| **Derecho a la movilidad personal** |
| **Atributos/****Indicadores** | **Dispositivos y servicios de movilidad** | **Vehículos adaptados y su uso**  | **Entorno propicio y transporte** |
| **Estructura** | 20.1 Legislación promulgada en la que se reconoce y garantiza el derecho de las personas con discapacidad a la movilidad personal, incluido el acceso a ayudas a la movilidad, dispositivos de movilidad y tecnologías de apoyo de su elección y adaptados a sus necesidades. | 20.7 La legislación en materia de construcción y planificación incorpora normas de accesibilidad al entorno físico y a los servicios abiertos al público (*Ibíd.* 9.3)20.8 Legislación promulgada para garantizar los derechos como pasajeros a las personas con discapacidad, incluidas las que utilizan ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, y asistencia humana o animal, en igualdad de condiciones con los demás.[[1]](#endnote-1)20.9 Inexistencia de disposiciones legales o reglamentarias sobre los servicios de transporte que discriminen a las personas por razón de discapacidad.[[2]](#endnote-2)  |
| 20.2 Adopción de una estrategia o política nacional para responder a las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad, como por ejemplo, fomentando y promoviendo la investigación y el desarrollo para proporcionar ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad a un costo asequible.[[3]](#endnote-3)20.3 Medidas legales, regulatorias y de política adoptadas para facilitar a las personas con discapacidad la adquisición de ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad para personas con discapacidad.[[4]](#endnote-4) | 20.4 Medidas legales, regulatorias y de política adoptadas para facilitar a las personas con discapacidad la posibilidad de adquirir vehículos adaptados y dispositivos de adaptación.[[5]](#endnote-5)20.5 Medidas legales, regulatorias y de política adoptadas relativas al permiso de conducir que sean inclusivas de las personas con discapacidad y prevean la posibilidad de adaptar los vehículos.[[6]](#endnote-6) 20.6 Medidas regulatorias y de política adoptadas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad que utilizan vehículos.[[7]](#endnote-7) |
| **Proceso** | 20.10. Campañas y actividades de toma de conciencia para promover la movilidad personal de las personas con discapacidad y difusión de información en formatos accesibles para las personas con discapacidad, sus familias y el público en general, sobre los derechos existentes y las apoyos disponibles para facilitar el acceso a las ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, asistencia humana o animal e intermediarios, sobre la movilidad en los entornos construidos y sobre el ejercicio de sus derechos como pasajeros.  |
| 20.11 Número de profesionales que ha recibido formación sobre el uso de ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, y asistencia humana o animal, entre otras cosas, para enseñar técnicas de movilidad a las personas con discapacidad, desglosado por tipo de especialización profesional.[[8]](#endnote-8)20.12 Existencia de un fondo y una asignación presupuestaria para asegurar el acceso a ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad y otros servicios de apoyo a la movilidad personal.  | 20.13 Aprobación de protocolos para la provisión de ajustes razonables para las personas con discapacidad en las oficinas de registro de vehículos a motor, en los centros de examinación, en los exámenes, y en los procesos de registro y renovación. 20.14 Número y proporción de miembros del personal de las oficinas de registro de vehículos a motor y centros de examinación que han recibido formación para ayudar a las personas con discapacidad, en lo que concierne a los ajustes razonables y los vehículos adaptados. | 20.15 Número y proporción de ingenieros y planificadores urbanos que han recibido formación sobre el diseño universal y las normas de accesibilidad, en lo que respecta a los dispositivos de movilidad y los derechos de los usuarios de dispositivos de movilidad.20.16 Número y proporción de miembros del personal de transporte que han recibido formación sobre los dispositivos de movilidad y los derechos de los usuarios de dispositivos de movilidad, así como sobre la provisión de ajustes razonables. |
| 20.17 Procesos de consulta emprendidos para asegurar la participación activa de las personas con discapacidad, inclusive a través de las organizaciones que las representan, en el diseño, la aplicación y el seguimiento de las leyes, los reglamentos, las políticas y los programas destinados a mejorar la movilidad personal de las personas con discapacidad, en particular las relativas al desarrollo y la asignación de ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, modalidades de asistencia humana o animal e intermediarios.[[9]](#endnote-9)20.18 Número de reclamaciones recibidas en relación con el derecho a la movilidad personal de las personas con discapacidad, que han sido investigadas y resueltas a favor del denunciante, desglosado por tipo de mecanismo, y la proporción de las mismas cumplidas por el gobierno o el responsable. |
| **Resultado** |  20.19 Número de personas con discapacidad que tienen acceso a dispositivos de movilidad financiados por el Estado, desglosado por edad, sexo, discapacidad y ubicación geográfica.20.20 Número de personas con discapacidad que se benefician de medidas específicas, como exenciones fiscales y aduaneras, y de ayudas económicas o subvenciones, para adquirir ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, desglosado por edad, sexo, discapacidad, ubicación geográfica y tipo de medida.20.21 Número de personas con discapacidad que tienen acceso a formación financiada por el Estado en técnicas de movilidad y utilización de ayudas a la movilidad, dispositivos de movilidad y tecnologías de apoyo, desglosado por edad, sexo, discapacidad y ubicación geográfica. | 20.22 Número de personas con discapacidad beneficiarias de medidas específicas, como exenciones fiscales y aduaneras, y de ayudas económicas o subvenciones para adquirir o importar vehículos adaptados y dispositivos de adaptación. 20.23 Número de vehículos adaptados para personas con discapacidad, registrados por la autoridad pública pertinente.20.24 Número de personas con discapacidad que poseen un permiso de conducir, desglosado por edad, sexo y discapacidad, tipo de vehículo, y si se trata de un vehículo convencional o adaptado.  | 20.25 Proporción de la población que tiene fácil acceso al transporte público, desglosado por sexo, edad y personas con discapacidad (indicador 11.2.1 de los ODS)20.26 Proporción media de la superficie edificada de las ciudades que se dedica a espacios abiertos para uso público de todos, desglosado por sexo, edad y personas con discapacidad (indicador 11.7.1 de los ODS) |

**ANEXO**

1. Dicha legislación debe abarcar todas las modalidades de servicios de transporte nacional e internacional, inclusive dentro del territorio de las organizaciones de integración regional, por ejemplo, la Unión Europea. [↑](#endnote-ref-1)
2. Los marcos jurídicos y normativos sobre los derechos de los pasajeros y los servicios de transporte deben ser inclusivos de las personas con discapacidad y no deben imponer restricciones basadas en la discapacidad ni tampoco en el uso de ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad o asistencia humana o animal, entre otras ayudas. [↑](#endnote-ref-2)
3. La estrategia o el plan nacional debe ser inclusivo de las personas con discapacidad que viven en zonas rurales y de las que no se benefician de ningún seguro o régimen específico de seguridad social. La estrategia o el plan debe abarcar al menos los siguientes ámbitos:

acceso de las personas con discapacidad a ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad de calidad, y a modalidades de asistencia humana o animal e intermediarios, y a servicios conexos, como cursos de formación, adaptados a las necesidades individuales de cada persona, que sean asequibles o gratuitos, según los medios de los que disponga cada persona.

promoción y fomento, a nivel local, de la producción y los servicios de reparación de las ayudas, los dispositivos y las tecnologías de apoyo a la movilidad a un precio asequible, que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad en el caso de las personas con discapacidad, inclusive mediante subvenciones públicas y otros incentivos.

formación de profesionales, como, por ejemplo, profesionales y docentes especializados en cuestiones relativas a la orientación y la movilidad, en el uso de ayudas a la movilidad y tecnologías de apoyo, para enseñar técnicas de movilidad a las personas con discapacidad

prevención de la denegación de acceso en los edificios, el transporte y los servicios abiertos al público a las personas con discapacidad que utilizan dispositivos de movilidad y asistencia humana o animal (por ejemplo, las personas ciegas que utilizan un perro guía). [↑](#endnote-ref-3)
4. Entre estas medidas cabe señalar, por ejemplo:

	* exenciones fiscales y aduaneras para importar ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad para personas con discapacidad, en particular cuando no están disponibles o no son asequibles a nivel local.
	* ayudas económicas, como subsidios o préstamos a un interés bajo, para la adquisición de ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, entre otras ayudas.
	* planes de reembolso justos a fin de evitar costos adicionales.Los procedimientos administrativos conexos deben ser accesibles y sencillos para las personas con discapacidad, a fin de evitarles costos adicionales o cargas administrativas. [↑](#endnote-ref-4)
5. Las medidas podrían incluir, por ejemplo:

	* exenciones fiscales y aduaneras para importar vehículos adaptados o dispositivos de adaptación, entre otras ayudas, en particular cuando no están disponibles o no son asequibles a nivel local.
	* ayudas económicas, como subsidios o préstamos a un interés bajo, para la adquisición de vehículos adaptados o dispositivos de adaptación, entre otras ayudas.
	* planes de reembolso justos a fin de evitar costos adicionales.Los procedimientos administrativos conexos deben ser accesibles y sencillos para las personas con discapacidad, a fin de evitarles costos adicionales o cargas administrativas. [↑](#endnote-ref-5)
6. Los marcos jurídicos y normativos sobre los permisos de conducir podrán incluir limitaciones legítimas basadas en evaluaciones y criterios objetivos (por ejemplo, la habilidad para conducir, el conocimiento de las normas de conducción por carretera o la seguridad pública, etc.). No obstante, deben prever las adaptaciones actuales y potenciales de los vehículos para que puedan conducir las personas con discapacidad, y las restricciones a la hora de expedir un permiso de conducir no deben basarse en los prejuicios ni en el estigma. [↑](#endnote-ref-6)
7. Por ejemplo, las disposiciones que exigen espacios de estacionamiento reservados para las personas con discapacidad. [↑](#endnote-ref-7)
8. Incluidos por ejemplo, profesionales especializados en cuestiones relacionadas con la orientación y la movilidad. [↑](#endnote-ref-8)
9. Este indicador exige verificar las actividades concretas realizadas por las autoridades públicas para involucrar a las personas con discapacidad en los procesos de toma de decisiones relacionados con cuestiones que les afectan de manera directa o indirecta, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.3 de la Convención, incluidas reuniones de consulta, reuniones técnicas, encuestas y consultas en línea, solicitudes de observaciones sobre los proyectos de leyes y políticas, entre otros métodos y mecanismos de participación. A este respecto, véase la Observación General núm. 7 del Comité de la CDPD (CDPD/C/GC/7), donde se establece que los Estados:

deben garantizar la transparencia de los procesos de consulta;

deben proporcionar información adecuada y accesible;

no deben retener información, condicionar a las organizaciones de personas con discapacidad ni impedir que expresen libremente sus opiniones;

deben incluir tanto a las organizaciones registradas como a las no registradas;

deben fomentar una participación continua desde las primeras etapas; y

deben cubrir los gastos de los participantes (por ejemplo, transporte y otros gastos en los que incurran los participantes para asistir a las reuniones técnicas y de otra índole) [↑](#endnote-ref-9)