

## **Aportacions a la consulta pública prèvia del Projecte de decret pel qual s'aproven les Directrius Nacionals de Mobilitat**

Des de la Federació ECOM presentem aquest document d'observacions que puguin ajudar a millorar i coproduir de manera conjunta polítiques públiques per ampliar la mirada de les Directrius Nacionals de Mobilitat per a que no deixin fora a ningú.

### **OBSERVACIONS**

La planificació de la mobilitat condiona la vida quotidiana de totes les persones, però especialment les de les persones amb discapacitat ja que la manca d'accessibilitat condiona l'exercici d'altres drets bàsics com l'accés al espai públic, a l'educació o al mercat laboral. Planificar tenint amb compte la accessibilitat es un dret, vinculat a diverses normatives nacionals e internacionals que deuria fer de l'accessibilitat una variable transversal a totes les polítiques publiques.

En les directrius generals de Mobilitat del DECRET376/2006, de 3 d'octubre, hi havia dos mencions a l'accessibilitat: una era la número 5 *“assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi, evitant l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic”* i l'altra la 23 *“introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.”*

Trobem mancances en les dues així com en el manteniment dels transports públics, per exemple en les rampes dels autobusos interurbans que fan que moltes persones usaries de cadira de rodes no puguin plantejar els seus trajectes i temps, a més hem detectat l'aparició de nous problemes d'accessibilitat i agreujaments dels existents a causa de buits legals en la matèria (p.ex. accés al transport públic de persones amb scooter o caminadors) i/o derivats també de noves realitats urbanístiques i tecnològiques (p.ex. per l'anomenat “urbanisme tàctic”, els carrils bicis no segregats, els patinets elèctrics, el transport públic a la demanda a zones amb menor densitat de població...).

Segons RADAR ECOM 2021, l'Informe de Vulneracions de Drets i Discapacitat física i/o orgànica, el dret a la mobilitat i al transport suposa un 14,2% del total de vulneracions

registrades. Les principals problemàtiques son: problemes d'accés al transport (19,7%) transgressions sobre els aparcaments per persones amb mobilitat reduïda (18% dels casos), problemàtiques en els busos adaptats (14,8%) problemàtiques observades respecte al transport rural o provincial (13,1%) del total dels casos i multes erròniament col·locades (9,8%)

Hem detectat que hi ha una marcada desigualtat territorial en matèria d'accessibilitat en la mobilitat, des de l'accés al transport públic, passant per la manca de taxis adaptats (molt per baix de lo estipulat a la normativa) així com l'amplària de les voreres per citar alguns exemples, que fa que moltes persones amb discapacitat, gent gran i famílies amb infants es veuen relegades a fer servir el transport privat.

Això es veu agreujat per la falta de connexions territorials i interurbanes accessibles i/o amb horaris molt limitats.

Per últim trobem que hi ha dificultats de coordinació d'actuacions entre les regidories i àrees de l'administració pública que fan que es perpetuïn les mancances en accessibilitat a noves polítiques de mobilitat (ja que es dona per suposat per ex que les flotes noves de transport seran adaptades) i es segueixin reproduint desigualtats socials.

L'escassa participació de les persones amb discapacitat en les polítiques i iniciatives de d'impuls de la mobilitat accessible i sostenible fan que el coneixement tècnic no acabi d'aterrar-se en solucions operatives. Per un altre costat hi ha una manca de consciència social, professional i individual de l'accessibilitat com a dret humà, eina de millora del benestar, salut i qualitat de vida de tota la ciutadania, i valor afegit de tot projecte urbà, d'edificació o de mobilitat. Molts operadors no tenen nocions bàsiques d'atenció a la diversitat i no compleixen els ples tècnics.

### **Sobre la promoció d'un transport públic de qualitat accessible i assequible.**

Creiem que un element comú a tot el territori català davant el repte d'impulsar l'ús del transport públic entre tota la ciutadania (i fidelitzar-la) és l'accessibilitat, la connectivitat i la freqüència del servei. Totes aquestes variables fiabilitat i la comoditat per nosaltres penja

directament de quant accessible i segur sigui el transport ja que moltes vegades els horaris venen condicionats per l'accessibilitat del transport.

La accessibilitat la veiem no només des de les vessants física, sensorial i cognitiva, sinó també des de la perspectiva de la assequibilitat. El transport públic accessible i assequible és un element fonamental per garantir tant el dret a la mobilitat de les persones, com el dret al propi desenvolupament personal i ciutadà. Quelcom que influeix de forma determinant en la promoció de l'envelliment actiu i en la inclusió de les persones amb discapacitat a tots els àmbits: fomenta la cohesió social de la comunitat, millora la efectivitat d'inversions a altres polítiques socials (la mobilitat sempre és un engranatge clau), posa en valor la convivència a l'espai públic de la diversitat i les relacions humanes.

L'accessibilitat és una cadena d'elements interrelacionats que s'han de tractar conjuntament de manera coordinada per totes les parts implicades (tant públiques com privades), amb un diàleg obert, caràcter constructiu i una participació activa del col·lectiu de persones amb discapacitat. Parlem d'accessibilitat a un servei de transport públic: adaptar la flota de busos no significa que el servei sigui accessible. Hi intervé també directament l'accessibilitat a les parades i el seu entorn, i el manteniment dels elements que permeten aquesta accessibilitat. Si manca l'accessibilitat a algun dels punts de la cadena, tant del trajecte com dels elements que hi intervenen, el servei de transport no és accessible. L'accessibilitat s'ha de treballar de manera transversal i integral (és a dir, des de la perspectiva física, sensorial i cognitiva alhora), sota els valors de l'autonomia personal i la no discriminació, tot tenint en compte la diversitat humana i revalorant-la.

Per això proposem adoptar les següents mesures:

Garantir l'accessibilitat universal en el transport públic, a peu i en bicicleta fent unes voreres i una infraestructura pedalable per a tothom.

Impulsar que el transport públic sigui accessible, fiable, segur i de qualitat i que connecti tot el territori català sense desigualtats relegant l'ús del vehicle privat. No duplicar serveis i apostar per la intermodalitat.

Promoure illes de vianants i connexions amb itineraris accessibles que tinguin en compte criteris de mobilitat i que no siguin ocupats per terrasses amb algunes conseqüències

associades, com per ex que s'ompli d'obstacles la línia de façana que fan que sigui un impediment per el transit de persones amb discapacitat, especialment les persones amb discapacitat visual.

Ampliar el nombre de taxis adaptats i impulsar projectes com el servei públic de transport especial Porta a Porta.

En quant a l'ús de bicicletes, si be algunes persones amb discapacitat no faran servir les bicicletes com a medi de transport si que poden gaudir de infraestructures pedalables amples, accessibles i segures on puguin circular bicis adaptades. Que tothom pugui gaudir de totes les infraestructures pot apropar mirades sobre els actuals conflictes vianant-bicicleta.

Per un altre costat, es necessari que els carrils bicis estiguin segregats i no sobre la vorera per garantir que totes les persones puguin circular per el espai d'una forma segura i evitar creuaments innecessaris.

### **Sobre la mobilitat de les persones i les mercaderies.**

Cal millorar el transport públic i aprofitar els recorreguts d'última milla igual que apostar per una intermodalitat que combini diferents tipus de transport garantint l'accessibilitat de cadascú d'ells.

A nivell mercaderies cal aprofitar la xarxa ferroviària per mercaderies i com a mode alternatiu el transport per carretera i regular els nous modes de distribució urbana sostenible com son els bici cargo i/o el repartiment en vehicles de mobilitat personal.

Les nostres preocupacions associades a aquests temes o el que ens pot donar potencials molèsties i efectes negatius com a col·lectiu de persones amb discapacitat física i/o orgànica seria la sobre ocupació de l'espai públic davant dels locals comercials, i la sobrecàrrega de la xarxa pedalable.

Sobretot tota la temàtica relacionada amb els locals i microhubs de planta baixa i les barreres actitudinals de les persones repartidores que esperen amb les bicis o els camions a la porta, l'amplària del carril bici per poder-les fer servir en bici-cargo, bicis adaptades i altres modalitats, al igual que la regulació d'espais de magatzematge dins dels nuclis urbans que poden bloquejar el pas al creuar les voreres.

Per tot l'exposat, la Federació ECOM demana que es tinguin en compte les aportacions incloses en aquest document en relació amb la consulta pública prèvia del Projecte de decret pel qual s'aproven les Directrius Nacionals de Mobilitat

Barcelona, 26 de junio de 2022