|  |
| --- |
| **Artículo 20 – Lista de indicadores relativos al derecho de las personas con discapacidad a la movilidad personal** |
| **Derecho a la movilidad personal** |
| **Atributos/****Indicadores** | **Tecnología y servicios de apoyo** | **Vehículos adaptados y su uso**  | **Entorno y transporte propicios** |
| **Estructura** | 20.1 Legislación promulgada en la que se reconozca y garantice el derecho de las personas con discapacidad a la movilidad personal incluyendo asegurar el acceso a dispositivos y tecnologías de apoyo para la visión, audición y comunicación que sean de su elección y adaptados sus necesidades personales.[[1]](#endnote-1) | 20.7 La legislación en materia de construcción y planificación, incluyendo requisitos para conceder licencias, incorpora estándares obligatorios de accesibilidad en el entorno físico y los servicios abiertos al público (*Ibid.* 9.3).20.8 Legislación promulgada para garantizar los derechos como pasajeros de las personas con discapacidad, incluyendo aquellas que utilizan ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, y asistencia humana o animal, en igualdad de condiciones con los demás.[[2]](#endnote-2)20.9 Inexistencia de disposiciones legales o reglamentarias sobre los servicios de transporte que discriminen a las personas por razón de discapacidad.[[3]](#endnote-3)  |
| 20.2 Adopción de una estrategia o política nacional que busque responder a las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad, incluso desarrollando y fomentando la investigación y el desarrollo de dispositivos y tecnologías de apoyo de bajo costo para la visión, audición y comunicación.[[4]](#endnote-4)20.3 Medidas legales, regulatorias y sobre políticas adoptadas para facilitar a las personas con discapacidad la adquisición de ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, visión, audición y comunicación.[[5]](#endnote-5) | 20.4 Medidas legales, regulatorias y sobre política adoptadas para facilitar a las personas con discapacidad la posibilidad de adquirir vehículos adaptados y equipos para adaptación.[[6]](#endnote-6)20.5 Las medidas legales, regulatorias y de política relativas a la obtención del permiso de conducir son inclusivas de las personas con discapacidad y prevén la posibilidad de adaptar los vehículos.[[7]](#endnote-7) 20.6 Medidas regulatorias y de política adoptadas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad que utilizan vehículos.[[8]](#endnote-8) |
| **Proceso** | 20.10. Campañas y actividades de concienciación 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 los apoyos disponibles para facilitar el acceso a las ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, visión, audición y comunicación, 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 capacitación sobre el uso de ayudas, dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, asistencia humana o animal, etc., para enseñar técnicas de movilidad a las personas con discapacidad, desglosado por tipo de especialización profesional.[[9]](#endnote-9)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 personal a la movilidad de las personas con discapacidad.  | 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 las clases, los exámenes, y los procesos de registro y renovación. 20.14 Número y proporción de personal de las oficinas de registro de vehículos a motor y centros de examinación que han recibido capacitación para asistir 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 capacitación sobre el diseño universal y estándares 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 de pasajeros que han recibido capacitación sobre los dispositivos de movilidad y los derechos de los usuarios de los mismos, así como sobre la provisión de ajustes razonables para personas con discapacidad. |
| 20.17 Procesos de consulta emprendidos para asegurar la participación activa de las personas con discapacidad, incluyendo a las organizaciones que las representan, en el diseño, la aplicación y el monitoreo 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, visión, audición y comunicación, modalidades de asistencia humana o animal e intermediarios.[[10]](#endnote-10)20.18 Proporción de denuncias recibidas en relación con el derecho a la movilidad personal de las personas con discapacidad que han sido investigadas y resueltas; proporción de las mismas resueltas a favor del denunciante y la proporción de estas últimas cumplidas por el gobierno o el responsable; todas ellas desglosadas por tipo de mecanismo. |
| **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 capacitación financiada por el Estado sobre técnicas de movilidad y el uso de dispositivos y tecnologías de apoyo para la movilidad, visión, audición y comunicación, 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 equipos 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 acceso adecuado 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 construida 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. Esto incluye todo tipo de dispositivos y tecnologías (por ejemplo sillas de ruedas, gafas, bastones blancos y teléfonos inteligentes) que sirvan de apoyo para que las personas con discapacidad se movilicen libremente. Véase la “[hoja informativa sobre dispositivos y tecnologías de asistencia](http://www.embracingdiversity.net/files/report/1494325326_what-are-assistive-technologies.pdf)” de la Relatora Especial sobre los derechos de las personas con discapacidad, también [A/HRC/34/58](https://undocs.org/es/A/HRC/34/58), parras 14, 80-81. [↑](#endnote-ref-1)
2. Dicha legislación debe abarcar todas las modalidades de servicios de transporte nacional e internacional, incluso dentro del territorio de las organizaciones de integración regional, por ejemplo, la Unión Europea. [↑](#endnote-ref-2)
3. 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-3)
4. 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 dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, visión, audición, y comunicación que sean de calidad, así como a modalidades de asistencia humana o animal e intermediarios, y a servicios conexos, como cursos de capacitación, 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 dispositivos y las tecnologías de apoyo a la movilidad, visión, comunicación y audición a un precio asequible, que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad en el caso de las personas con discapacidad, incluyendo subvenciones públicas y otros incentivos.

capacitación a profesionales, incluyendo entre otros, profesionales y docentes de orientación, comunicación, audición y la movilidad, en el uso de tecnologías de apoyo, para enseñar sobre movilidad y otras habilidades a las personas con discapacidad.

prevención de la denegación de acceso a 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-4)
5. Entre estas medidas cabe señalar, por ejemplo:

	* exenciones fiscales y aduaneras para importar dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, visión, audición y comunicación para personas con discapacidad, en particular cuando no están disponibles o no son asequibles a nivel local.
	* apoyo financiero, incluyendo subsidios o préstamos a un interés bajo, para la adquisición de dispositivos y tecnologías de apoyo a la movilidad, visión, audición y comunicación, 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. 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-6)
7. Los marcos jurídicos y normativos sobre los permisos de conducir pueden 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, las restricciones para tener un permiso de conducir no deben basarse en los prejuicios ni en el estigma. Adicionalmente deben prever las adaptaciones actuales y potenciales de los vehículos para permitir que las personas con discapacidad puedan conducir. [↑](#endnote-ref-7)
8. Por ejemplo, las disposiciones que exigen espacios de estacionamiento reservados para las personas con discapacidad. [↑](#endnote-ref-8)
9. Incluidos por ejemplo, profesionales especializados en cuestiones relacionadas con la orientación y la movilidad. [↑](#endnote-ref-9)
10. 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 y la [Observación General núm. 7](https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD/C/GC/7&Lang=en) del Comité de la CDPD (CDPD/C/GC/7), 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. En este sentido, los Estados deben:

asegurar la transparencia y accesibilidad de los procesos de consulta;

proporcionar información adecuada y accesible;

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

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

asegurar una participación temprana y continua;

cubrir los gastos de los participantes. [↑](#endnote-ref-10)