NOVA MOBILITAT DESPRÉS DE LA COVID-19

ECOM demana que no s'oblidi l'accessibilitat com a element clau de la "nova mobilitat" sostenible

- ✓ L'entitat referent de la discapacitat física a Catalunya sosté que perquè la nova mobilitat sigui sostenible i segura ha de ser necessàriament accessible per a tothom, i tenir en compte la diversitat de la ciutadania i la seva vida quotidiana, així com les desigualtats per gènere i discapacitat.

- ✓ ECOM alerta que el concepte de "*ciutat dels 15 minuts*" que s'està obrint pas en els debats sobre la nova mobilitat no existeix per molts col·lectius de la població, entre ells, les persones amb discapacitat i les persones grans, si l'entorn urbà, els comerços i els equipaments no són accessibles. Així mateix, considera que l'urbanisme tàctic –que també està en debat–, sempre que tingui en compte les necessitats de les persones amb discapacitat, pot ser un gran aliat per avançar en accessibilitat tant des del punt de vida del vianant com del transport públic.

- ✓ També vol posar de manifest que la necessitat de mantenir una distància física de seguretat entre persones, a què ens ha portat la pandèmia, ha fet visible que a la majoria dels carrers dels municipis catalans s'incompleix la normativa d'accessibilitat i que les voreres no garanteixen el mínim ample de pas sense obstacles de 1,80 metres (que és l'espai mínim necessari perquè dues persones puguin creuar-se en una vorera).

- ✓ Davant aquesta situació, reclama als diferents governs amb competències un veritable compromís polític, econòmic i tècnic amb la mobilitat accessible i sostenible, i que els fons europeus es destinin a aquesta finalitat. I insta també a les administracions locals a recuperar els espais de treball amb les entitats de persones amb discapacitat dels diferents territoris, ja que considera que és la única manera de garantir que les actuacions en l'àmbit de la mobilitat garantiran l'accessibilitat i la igualtat d'oportunitats.

- ✓ També, en l'escenari en què ens trobem, demana als operadors de transport públic que posin en circulació tot el material mòbil accessible del que disposin -especialment en cas de reducció de freqüències-, per no incrementar encara més la manca d'igualtat d'oportunitats de persones amb discapacitat física.

Barcelona, 2 de novembre de 2020. Fa temps que es veia que era necessari repensar la mobilitat, tant a les grans ciutats com a les zones rurals, però la pandèmia de la COVID-19 encara ho ha fet més evident, i el debat sobre la nova mobilitat és més present que mai. Per això, **ECOM vol posar de manifest la necessitat que l'accessibilitat sigui tinguda en compte en qualsevol iniciativa que es vulgui impulsar d'acord a la nova mobilitat sostenible i segura cap a la qual es vol avançar.** I reclama que perquè la nova mobilitat garanteixi l'accessibilitat, és vital que des de l'inici es compti amb una participació ciutadana activa i amb un diàleg fluid amb les entitats de persones amb discapacitat, i insta les administracions locals a recuperar els espais de treball i participació en els diferents territoris.

ECOM considera que l'accessibilitat està directament vinculada a la mobilitat sostenible i segura perquè un transport i un espai públic dissenyats per a tothom són més segurs i saludables per a tota la ciutadania, i contribueixen a la cohesió social. I manifesta que la manca d'accessibilitat dels carrers i el transport públic comporta una vulneració de drets bàsics i obliga a fer ús del vehicle privat a aquells col·lectius que tenen dificultats de mobilitat, com és el cas de les persones amb discapacitat física, amb les conseqüències que això comporta en l'àmbit social, mediambiental, de salut pública i d'increment de les desigualtats de gènere. S'ha de tenir en compte també que no totes les persones amb discapacitat física tenen capacitat econòmica per tenir un vehicle privat adaptat, i mantenir-lo.

És per això que **ECOM defensa que la situació derivada de la pandèmia de la COVID no pot suposar en cap cas un retrocés ni en les inversions necessàries per garantir l'accessibilitat** als serveis de transport públic i a l'entorn urbà, ni en el manteniment dels elements que han de garantir l'accessibilitat d'aquests serveis i entorns (com ascensors i elements de comunicació, pavimentació, etc). **I insta a tots els governs, als diferents nivells, a formalitzar un compromís polític, tècnic i econòmic perquè es faci una aposta real per la mobilitat sostenible i accessible, destinant els fons europeus a aquesta finalitat amb equitat territorial.**

Espai urbà: nova mobilitat, amb vells problemes

ECOM vol posar de manifest que el concepte de"*ciutat dels 15 minuts*", que s'està obrint pas en els debats sobre la nova mobilitat (i que promou la idea d'una ciutat cuidadora, una ciutat policèntrica on tots els serveis estiguin a l'abast en 15 minuts) **no existeix per molts col·lectius de la població, entre**

ells, les persones amb discapacitat i les persones grans, si l'entorn urbà, els comerços i els equipaments no són accessibles. En aquest sentit, l'entitat **alerta que la pandèmia** i la necessitat de mantenir una distància física de seguretat entre persones, **ha fet visible que a la majoria dels carrers dels municipis catalans s'incompleix la normativa d'accessibilitat i que les voreres no garanteixen el mínim ample de pas sense obstacles de 1,80 metres (l'espai mínim necessari perquè dues persones puguin creuar-se a una vorera).**

Per això, ECOM **insta a les administracions públiques a apostar per reequilibrar la distribució de l'espai públic als municipis promovent unes polítiques urbanes que posin la vida quotidiana de la ciutadania al centre. Implementant per exemple el concepte de "ciutat 30" (és a dir, que es limiti la velocitat dins els municipis a 30 km/h i menys) i donant més espai a les persones com a vianants i usuàries d'un transport públic accessible i proper, eradicant de les voreres qualsevol obstacle (com les motos, patinets, etc.).** Ja que, en la situació actual, per tal de garantir la distància física de seguretat, caldria que els espais exclusius per a vianants fossin com a mínim de 3,40 m d'ample (70 cm mínim d'espai per cada persona, més els 2 metres de distancia de seguretat).

Tot i això, **ECOM recorda que per tal d'implementar pacificacions urbanes que no vulnerin el dret a la mobilitat de les persones amb discapacitat, cal tenir en compte la connectivitat de la zona amb xarxa de transport públic accessible.** I que, tal i com indiquen normatives d'àmbit català i estatal, les autoritats locals han de tenir en compte que les limitacions de circulació i estacionament que s'estableixin en les àrees de vianants no afectaran els vehicles amb persones titulars d'una targeta d'aparcament per persones amb mobilitat reduïda.

Quant a l'urbanisme tàctic, un altre concepte presents en els debats de la nova mobilitat, ECOM considera que, si té en compte les necessitats de les persones amb discapacitat, pot ser un gran aliat per avançar en accessibilitat tant des del punt de vista del vianant com del transport públic. I que l'impuls de la creació de carrils bici segurs i segregats a calçada (tant a nivell urbà com interurbà, connectant municipis) és positiu perquè preserva la vorera per a les i els vianants, i si es revisen algunes mesures, també podrien ser utilitzats amb comoditat per bicicletes adaptades.

Transport públic en temps de pandèmia

Pel que fa al transport públic, **ara més que mai, ECOM demana als operadors de transport públic que posin en circulació tot el material mòbil accessible del que disposin** -especialment en cas de reducció de freqüències-, per no incrementar encara més la manca d'igualtat d'oportunitats de persones amb discapacitat física, que té un impacte especialment greu en la connexió entre municipis fora de grans àrees metropolitanes o amb equipaments claus com centres hospitalaris.

En la mateixa línia, **ECOM insta a apostar per implementar mesures de gestió (com plantejar el transport públic accessible "a la demanda" a zones rurals i/o amb baixa densitat de població) i d'urbanisme tàctic (promovent per exemple, l'increment de carrils bus i carrils bus-VAO) per tal d'optimitzar l'eficàcia i la eficiència dels serveis de transport públic**. Això ajudaria a -entre altres coses- que amb els mateixos recursos es poguessin realitzar més serveis amb el material accessible, descongestionant l'aforament del vehicle i permetent que les persones amb discapacitat i/o usuàries de cadires de rodes puguin utilitzar els espais reservats amb major seguretat.

També manifesta que **sota cap pretext es poden bloquejar elements claus per la cadena d'accessibilitat al transport públic, com els ascensors de les estacions ferroviàries. I que, fora de moments de confinament total, cal recuperar les freqüències de pas de trens i busos a les zones rurals amb horaris coherents a les necessitats de la ciutadania**. Informant de manera clara, accessible i veraç sobre les condicions d'accessibilitat dels serveis i les adaptacions realitzades per la situació de la COVID-19.

ECOM va néixer el 1971 com un moviment associatiu, que aglutina actualment 120 entitats de persones amb discapacitat física de tota Espanya (108 de Catalunya), i el 2007 va impulsar la creació de la Fundació ECOM. Aquestes organitzacions, que s'aglutinen sota la marca ECOM, actuen amb doble missió: per una banda, defensar l'exercici dels drets de les persones amb discapacitat física per assolir la plena inclusió social i millorar la seva qualitat de vida, amb l'empoderament de les persones com a eix vertebrador; i per l'altra, enfortir el sector associatiu de la discapacitat física a través de la participació, la representació i el seu empoderament.**www.ecom.cat**

+ info:Sílvia Riu, responsable de Comunicació, contactant a comunicació@ecom.cat o al telèfon 639 071 634.