

# Accessibilitat de persones usuàries de escúters al transport públic

---

## Índex de continguts

### **1. Condició de l'escúter com a producte de suport i legislació aplicable.**

*1.1. Legislació i normativa en relació a l'accessibilitat al transport públic (en concret el bus)*

### **2. Situació actual sobre la consideració dels scooters com a productes de suport.**

*2.1. Els escúters estan reconeguts com a producte de suport per a les persones amb discapacitat, tant a nivell estatal com internacional, des de fa més de 15 anys.*

*2.2. Els escúters estan regulats per normes tècniques estatals i europees.*

*2.3. Posicionament sobre aquesta situació del CEAPAT ( Centro de Referencia Estatal de Autonomía personal y Ayudas Técnicas, pertanyent al Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad)*

### **3. Perfil de persona usuària de escúter com a producte de suport per a la mobilitat.**

### **4. Observacions a l'estudi de l'any 2008 de la Diputació de Barcelona.**

### **5. Casos i situacions a Espanya.**

### **6. Casos i situacions resoltes a Europa.**

### **7. Proposta de solució: detall i planificació de les accions i agents implicats.**

*7.1. Treball a diferents nivells i en el següent ordre.*

*7.2. Treball a nivell de normativa.*

*7.3. Parts implicades en el treball.*

## 1. Consideració de l'escúter com a producte de suport i legislació aplicable.

Un scooter de les característiques i finalitats que s'expressen, **no és un vehicle, si no un producte de suport** reconegut per a les persones amb dificultats de mobilitat des de mínim l'any 1999 a través de la norma UNE-EN 12184:1999.

Actualment també hi ha situacions discriminatòries en l'accés al transport públic per a les persones que fan servir caminadors (a qui no els obren la rampa del bus urbà) o qualsevol producte de suport que no sigui el que "socialment" es pugui considerar una cadira de rodes "estàndard".

A l'article "3. Definicions" de la nova llei d'accessibilitat catalana, a l'apartat j) defineix "Mitjans de suport: *Són les ajudes que actuen com a intermediàries entre l'entorn i la persona amb discapacitat, que li permeten millorar la qualitat de vida o incrementar l'autonomia personal. Els mitjans de suport d'ús particular es consideren elements necessaris i no s'ha de restringir la seva utilització excepte per motius de seguretat, salubritat i altres causes reglamentàriament establertes. Es classifiquen en:*

*1r. Producte de suport: instrument, aparell, eina, dispositiu, mecanisme o element anàleg que permet a les persones amb discapacitat dur a terme activitats que sense aquesta ajuda, o bé no les podrien fer o bé o només les podrien fer a costa d'un gran esforç. (...)"*

### Legislació i normativa en relació a l'accessibilitat al transport públic (en concret el bus).

La situació de discriminació que tractem vulnera la **Convenció internacional dels drets de les persones amb discapacitat** (ho fa notablement dels articles 9 i 20)

Tanmateix es pot afirmar que vulnera intensament el capítol V del **Reial decret legislatiu 1/2013, de 29 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei general de drets de les persones amb discapacitat i de la seva inclusió social.**

L'article 23.2. hi podria fer referència directament a la necessitat de resoldre aquesta qüestió al esmentar que s'ha de dur a terme " *L'adopció de normes internes a les empreses o centres que promoguin i estimulin l'eliminació de desavantatges o situacions generals de discriminació a les persones amb discapacitat, inclosos els ajustos raonables.*"

*El Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, al seu annex IV, parla de les condicions bàsiques d'accessibilitat al transport per carretera , i al punt 2.1.2. referents als busos de pis baix i de classe I (assimilables als busos urbans de Barcelona), a l'apartat b) , estipula que les dimensions mínimes que ha de tenir l'espai reservat per a persones usuàries de cadira de rodes a l'interior del bus és 1.300 mm de longitud i 750 mm d'amplada (pàg. 18 o 49965)*

Al **Codi d'Accessibilitat de Catalunya del 1995**, a l'article 3.2.2.a) es diu que l'espai de circulació interior d'un vehicle "hi ha d'haver un espai lliure per a girs de 1,50m de diàmetre" . I a l'article 3.2.2.b) diu que a l'àrea de passatgers d'un vehicle adaptat, "la plataforma contindrà un espai de gir on es pugui inscriure un cercle de 1, 50 m de diàmetre i una zona d'emmagatzematge per cadires i altres estris d'ajut així com d'equipatges, amb unes dimensions mínimes d'1,20m x 1,80m, que es podrà combinar amb l'àrea de seients."

## 2.Situació actual sobre la consideració dels scooters com a productes de suport .

*\* Les normes tècniques d'AENOR a les que es fa referència en aquest apartat són normes tècniques privades (i de pagament) que no són d'obligat compliment, si no s'inclouen a normativa i legislació pública (com s'ha fet a altres casos).*

### 2.1. Els escúters estan reconeguts com a producte de suport per a les persones amb discapacitat, tant a nivell estatal com internacional, des de fa més de 15 anys.

L'any **1999** ja es va publicar la norma tècnica espanyola d'AENOR (Asociación española de normalización y certificación ) **UNE-EN 12184:1999 "Sillas de ruedas con motor eléctrico, escúters y sus cargadores. Requisitos y métodos de ensayo"**, on al títol ja queda palès que les escúters ja eren reconegudes com a producte de suport (a més, amb equivalència internacional).

La norma tècnica **UNE-EN ISO 9999 V2 "Productos de apoyo para personas con discapacidad; Clasificación y terminología"** del juny del **2012** i vigent actualment (adopció de la internacional ISO 9999:2011 "Assistive products for persons with disability. Classification & terminology" ), segueix reconeixent les scooters com a producte de suport per a la mobilitat personal (classe 12), tant a nivell estatal com internacional, amb el codi 12 23 03 (a la pàgina 52 de la norma):

*"Sillas de ruedas de propulsión eléctrica y dirección manual.*

*Sillas de ruedas de propulsión eléctrica con control de la dirección mediante un sistema mecánico que permite la orientación de las ruedas de dirección sin asistencia eléctrica.*

*Se incluyen, por ejemplo, escúteres."*

Val a dir que l'any **2007** a la versió anterior d'aquesta norma (4ª edició), a la ISO 9999:2007 ja es reconeixia també a nivell internacional amb el mateix codi 12 23 03 aquests productes de suport (veure pàgina 50 de la norma UNE-EN ISO 9999 V2 )

*"Sillas de ruedas con motor eléctrico y dirección manual.*

*Sillas de ruedas de propulsión eléctrica con control de la dirección por un sistema mecánico que permite la orientación de las ruedas de dirección sin fuente de energía.*

*Scooters incluidos"*

## 2.2. Els escúters estan regulats per normes tècniques estatals i europees.

Els escúters estan regulats específicament a nivell tècnic (i a nivell estatal i europeu) per la norma UNE-EN 12184 de l'any 2010. Norma a la que farem referència repetidament als següents punts.

Aquesta norma, al punt "5.Clases" (pàgina 12) fa una classificació en tres tipus dels scooters i les cadires de rodes amb motor elèctric: classes A, B i C.

Les característiques diferenciades que han d'acomplir les scooters per ser classificades com a A, B o C estan a la taula 1, a l'apartat "12. Tablas" de la pàgina 31.

Aquesta classificació podria coincidir amb les solucions adoptades a altres països que s'inclouen a un dels documents, on també classifiquen en classe 1, 2 i 3.

Al punt 8.8.2 *Capacidad para subir la pendiente a máxima seguridad* (pàg. 22) es tracta un dels punts determinats a l'estudi fet per la Diputació de Barcelona l'any 2008. I al 8.8.5. *Estabilidad dinámica* (pàg.23), un altre factor clau.

## 2.3. Posicionament sobre aquesta situació del CEAPAT ( Centro de Referencia Estatal de Autonomía personal y Ayudas Técnicas, pertanyent al Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad)

L'11 d'abril de 2013, José A. Redondo Martín-Aragon, enginyer superior industrial i Responsable del Àrea de Desenvolupament tecnològic del CEAPAT, signa un comunicat on es diu el següent:

*"Evaluadas las prestaciones de algunos "scooters eléctricos", así como el producto de apoyo denominado "segway adaptado", en el Área de Desarrollo Tecnológico del Centro de Referencia Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (CEAPAT), se considera que éstos, tanto por sus dimensiones, como por su velocidad, potencia y maniobrabilidad, son equiparables a las sillas de ruedas motorizadas, e igual que éstas los scooter y el segway adaptado, son considerados productos de apoyo para personas con discapacidad.*

*Es por esto que **no consideramos que haya razón alguna para impedir su acceso y utilización, en el transporte público, así como en locales comerciales, de estos productos de apoyo.** "*

### 3. Perfil de persona usuària de escúter i motius de la elecció d'aquest com a producte de suport per a la mobilitat.

Des d'ECOM s'ha iniciat un estudi qualitatiu sobre el perfil de la persona usuària de escúter amb l'objectiu de constatar que habitualment es tracta d'una persona que conviu amb malalties degeneratives (que poden o no funcionar a brots, com l'artritis reumatoide, la esclerosi múltiple, ...), o té una afectació cardiorespiratòria, o bé és una persona que té control del tronc i fins i tot es pot mantenir erguida amb suports, però no pot desplaçar-se per si mateixa a mitjanes i llargues distàncies o ho fa amb dificultats.

Un escúter pot ser útil per les persones que no tenen la resistència i/o flexibilitat de l'espatalla i/o del braç per l'ús de la cadira de rodes manual o per les crosses/bastons amb comoditat.

Hi ha, per tant, un ampli ventall de casuístiques, edats i perfils de persones amb discapacitat que en la actualitat ja fan servir el escúter com a producte de suport per a la mobilitat. Però, tot i això, tenen el denominador comú de no aconseguir el criteri que s'ha establert als esborranys del futur Decret d'accessibilitat de Catalunya esmenats a 30 juny de 2016: aquestes persones no compleixen alhora superar el barem de mobilitat reduïda i tenir més de un 65% de discapacitat.

De fet, des d'ECOM es valora que el perfil de persona usuària que es proposa de de l'Àrea de promoció de l'accessibilitat de la Generalitat de Catalunya és habitualment, per les seves necessitats i característiques, una persona usuària de cadira de rodes elèctrica, no de scooter.

Per la qual cosa, mantenint aquests criteris no s'estaria donant resposta a la situació actual, s'estaria creant una discriminació denunciabile i, a més a més, es vulnerarien diferents lleis i normatives vigents així com la Convenció Internacional dels drets humans de les persones amb discapacitat.

L'ús de l'escúter com a producte de suport ha permès incrementar l'autonomia i la inclusió social també de moltes persones grans que també tenen dificultats en la deambulació.

I la seva elecció no es deu només a motius estètics, sinó també econòmics: són més assequibles que les cadires de rodes elèctriques, es poden adquirir sense prescripció mèdica per persones que els necessiten en períodes de brot de la seva malaltia, ...

És per tot això que es proposa que l'únic requisit per a reconèixer el seu ús com a producte de suport sigui tenir un grau de discapacitat reconegut igual o superior al 33% , i es considera que són una alternativa efectiva i més econòmica per assolir el mateix objectiu: exercir el dret a la mobilitat.

## 4. Observacions a l'estudi de l'any 2008 de la Diputació de Barcelona.

- **Obsolescència** : Gran evolució dels productes de suport i dels scooters en aquets anys. Actualment hi ha al mercat moltes més escúters que aconpleixen amb els paràmetres que es van marcar per aquell estudi del 2008 (assimilació paràmetres de l'annex 7 del Codi d'Accessibilitat de Catalunya del 199, actualment derogat en molts aspectes per legislació tant estatal com autonòmica).
- **No ha tingut en compte cap normativa tècnica** existent en la matèria dels productes de suport (ni estatal UNE, ni europea CEN, ni internacional ISO), ni vigents l'any 2007 ni a posteriors.
- **Manca de rigor** de l'estudi per a l'objectiu a avaluar: Només s'han valorat mides, no hi ha proves empíriques objectives d'assaig amb resultats que determinin aquesta perillositat de les persones usuàries al transport públic. S'han descartat sistemàticament en l'anàlisi tots els models de tres rodes, sense justificació realment adequada.
- Amb l'estudi de característiques que es va aportar des del Institut Municipal de persones amb discapacitat (IMD) durant la trobada a laseu d'aquest organisme el dia 19 de novembre de 2013, es posa de manifesta que de 48 models analitzats, 28 serien aptes per a accedir al transport públic si es determina que aquests productes han d'assumir les mides especificades al annex 7 del Codi d'accessibilitat de l'any 1995 (115/120 cm de llarg / 75 cm ample / diàmetre de gir 150 cm màxim)

## 5. Casos i situacions a Espanya.

### Pamplona (Navarra)

Resolució 173/2010, de 30 de setembre, del **Defensor del Pueblo de la Comunidad Foral de Navarra**. Favorable per al col·lectiu i la no discriminació. El cas és a la ciutat de Pamplona.

<http://www.defensornavarra.com/index.php/es/Resoluciones/2007-2012/2010/Resolucion-173-2010-de-30-de-septiembre-del-Defensor-del-Pueblo-de-la-Comunidad-Foral-de-Navarra-por-la-que-se-resuelve-la-queja-formulada-por-dona>

### Vitoria-Gasteiz (Euskadi)

(pàg. 250 memoria anual 2009-2010.) **Sindico defensor vecinal de Vitoria-Gasteiz** resol favorablement la denuncia feta amb registre 1249/09 . Sembla ser que l'empresa Tuvisa i/o l'ajuntament de Vitoria té un informe sobre el tema.

<https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/40/34/34034.pdf>

## Vigo (Galícia)

"Usuarios de 'scooters' subirán al autobús tras una formación. El colectivo de discapacitados tendrá una tarjeta identificativa para usar el servicio"

<http://www.atlantico.net/articulo/deporte-local/usuarios-scooters-subiran-autobus-formacion/20160618013206536403.html>

## Alacant (Comunitat Valenciana)

"El Ayuntamiento de Alicante establece unas condiciones temporales para acceder con scooter a los autobuses"

<http://cominet.org/ayuntamiento-alicante-establece-unas-condiciones-temporales-acceder-los-autobuses-scooter/>

## Comunitat de Madrid

"La Comunidad permitirá el acceso de scooter para personas con movilidad reducida en autobuses interurbanos"

<http://www.madrid.org/cs/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=Content-Disposition&blobheadervalue1=filename%3D160225+NP+Accesibilidad+autobuses.pdf&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1352902826185&ssbinary=true>

## Cáceres (Extremadura)

"Los scooters subirán si hay seguridad y lo permiten anclajes y rampa del autobús de Cáceres"

[http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/caceres/scooters-subiran-si-hay-seguridad-permiten-anclajes-rampa-autobus-caceres\\_945109.html](http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/caceres/scooters-subiran-si-hay-seguridad-permiten-anclajes-rampa-autobus-caceres_945109.html)

## Estatat

**Oficina permanente especializada** (OPE, dependient del Ministeri de Sanidad, Política Social y Igualdad), al seu informe anual del 2009, al punt 3.9 es tracta l'ús de scooters al transport ferroviari.

<http://www.oadis.mssi.gob.es/informesOPE/ano2009/pdf/informeAnual.pdf>

## 6. Casos i situacions resoltes a Europa.

### Regne Unit, Austràlia i Irlanda.

En els tres casos s'ha seguit una classificació en 3 grups de les escúters, que potser podrien ser les disposades a la norma tècnica UNE-EN 121184 que hem esmentat anteriorment. I a partir d'aquí, s'ha creat una acreditació que indica si el escúter és apte o no per a l'ús al transport públic.



## 7. Proposta de solució:

### detall i planificació de les accions i agents implicats.

*\* Aquesta proposta de solució amb la seva planificació, es va fer arribar el juny del 2015 a totes les parts implicades amb competències per resoldre la situació: Transports metropolitans de Barcelona (TMB) i la seva Fundació, Àrea de Promoció de l'Accessibilitat i Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, Institut Municipal de persones amb Discapacitat de l'Ajuntament de Barcelona.*

○ **Treballar a diferents nivells i en el següent ordre:**

- Determinar aspectes sota els que classificar els escúters i altres productes de suport elèctric com a aptes/no aptes** per fer ús del transport públic: mides (longitud i ample, assimilables al de una cadira de rodes), radi de gir (també assimilable a la normativa d'accessibilitat existent), estabilitat i maniobrabilitat (disposar de marxa enrere).  
Tenir en compte que molts d'aquests aspectes :
  - estan incorporats a la fitxa tècnica del producte,
  - estan ja **regulats per la esmentada norma tècnica europea i estatal UNE-EN 12184** i els productes fabricats a la Unió Europea han d'estar homologats sota aquesta normativa. Per tant, es considera que aconsegueixen, per exemple, els mateixos paràmetres d'estabilitat estàtica i dinàmica que una cadira de rodes (la norma és aplicable, com s'indica al seu nom, a "*sillas de ruedas de motor eléctrico, scooters y sus cargadores*").
  - **No és la mateixa situació la de un bus de pis baix que la de un bus de pis alt** i segurament requeriran solucions diferents (no només per l'espai reservat, sino també per la velocitat del vehicle en carretera).
- Determinar també qui farà aquesta classificació** i marcarà quines són les mides concretes –en cm– que faran que el suport sigui apte o no apte, o si es pot actuar tant en el punt 1 com en aquest en base a les normes UNE ja citades, i fer servir la seva classificació.
- Si s'opta per concedir una **acreditació** (per seguir amb l'exemple de les experiències internacionals), aquesta s'atorgarà a la persona amb que faci servir l'escúter "homologat" (és a dir, que compleixi amb les característiques especificades als punts anteriors). I el distintiu conforme l'aparell és apte, es situarà de manera visible al escúter.  
Així mateix, caldrà determinar qui atorgarà aquesta acreditació (es proposa sigui la Àrea de promoció de l'accessibilitat de Catalunya per no generar desigualtats territorials) i si tot plegat haurà d'anar vinculat a una normativa d'ús (drets i deures) tant per a la mateixa persona usuària (en igualtat de condicions que per a una altra que faci servir cadira de rodes o qualsevol altre producte de suport) com per als operadors de transport.

4. Fer i distribuir una **circular informativa** sobre aquesta regulació i les seves característiques tant a distribuïdors/ortopèdies, com persones usuàries, operadors de transport, ...
5. Pensar com pot ser el **procés d'adaptació a la possible classificació i regulació** : què passa amb les persones que ja es van comprar les scooters i són massa grans i no compleixen els requisits? Què passa amb les persones que venen de fora? (turisme, tant estatal com internacional) Què passa quan la persona surt de Catalunya? (important promoure també una regulació estatal).
6. Plantejar ser proactius i fer arribar les conclusions d'aquest treball conjunt als fabricants per a que tinguin en compte quines són les prestacions necessàries i desitjables que han de tenir els seus productes.

**\*\* IMPORTANT: Durant tot aquest procés de treball, s'insta a les administracions i parts implicades a treballar de manera col·laborativa i a establir diàleg amb altres ciutats, administracions i operadors de la resta de l'Estat on també s'està treballant la temàtica o ja la han resolt. \*\***

- Treballar a nivell de normativa/regulació "oficial", per la qual cosa es plantegen tres vies:
  1. Per **Decret** : Incorporar el reconeixement d'aquests productes de suport per a la mobilitat i el seu accés al transport públic al futur Decret de desplegament de la Llei catalana d'Accessibilitat
  2. Crear una **instrucció** des de la Generalitat que hagin d'acomplir tots els operadors.
  3. Sol·licitar incorporar el que es decideixi conjuntament amb les parts implicades a les "**Normes de funcionament intern**" dels operadors de transport.
- Vers el tema de **la seguretat dins el transport** públic es planteja la possibilitat de fer alguna actuació dins el bus i altre material mòbil (combois de metro, ...). Com, per exemple, una barra abatible a l'espai reservat per a usuaris de cadires de rodes al bus, tal i com ja es fa a altres ciutats (Albacete, ...)
- Per tant, les parts que es consideren implicades en el treball d'aquest tema són:
  1. Col·lectiu de persones amb discapacitat i gent gran usuàries,
  2. l'administració a diferents nivells ( municipal, autonòmica i estatal),
  3. A Catalunya, SIRIUS i l'Àrea de promoció de l'Accessibilitat de la Generalitat (CEPAT, a la resta de l'Estat),
  4. Professionals de Teràpia Ocupacional i Ortopèdia: des del col·legi professional fins als distribuïdors.
  5. Operadors de transport,
  6. Fabricants de productes de suport.