

Ejemplo de Buena Práctica



¿Cómo mejorar el acceso de las personas con discapacidad a los transportes públicos?

Relevantes artículos de la CDPD: 9

País: Costa Rica

Región: América Central

Buenas Prácticas disponibles en: Español

PCD en buscad de la voluntad política

Descripción de la práctica y del proceso implicado

La experiencia de las organizaciones de personas con discapacidad en el proceso de incidencia para lograr el transporte accesible en San José, fue incluido en este estudio debido a que se valoró exitosa la participación política lograda en el movimiento por los derechos de las personas con discapacidad, que a través de la práctica de incidencia política pusieron en marcha uno de los mecanismos de exigibilidad de estos derechos.

La valoración está de acuerdo con los criterios legales:

Costa Rica cuenta con la ley 7600 o Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, vigente desde 1996. Algunas de sus disposiciones, contenidas en su texto y por lo cual se considera una buena práctica legal, de acuerdo con los principios de la CDPD, son citadas a continuación.

ARTÍCULO 13.- Obligación de consultar a organizaciones de personas con discapacidad. Las organizaciones de personas con discapacidad legalmente constituidas deben ser consultadas por parte de las instituciones encargadas de planificar, ejecutar y evaluar servicios y acciones relacionadas con la discapacidad.

ARTÍCULO 45 .- Medidas técnicas. Para garantizar la movilidad y seguridad en el transporte público deberán adoptarse las medidas técnicas conducentes para adaptarlo a las necesidades de las personas con discapacidad; asimismo, se acondicionarán los sistemas de señalización y orientación del espacio físico.

Los medios de transporte colectivo deberán ser totalmente accesibles y adecuados a las necesidades de todas las personas.

ARTÍCULO 47.- Taxis. En el caso del transporte público en su modalidad de taxi, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes estará obligado a incluir, en cada licitación pública de concesiones o permisos, por lo menos un diez por ciento (10%) de vehículos adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad.

ARTÍCULO 48.- Terminales y estaciones. Las terminales y estaciones de los medios de transporte colectivo contarán con las facilidades requeridas para el ingreso de usuarios con discapacidad, así como para el abordaje y uso del medio de transporte.

ARTÍCULO 66.- Multa a los concesionarios de transporte público. Serán sancionados con una multa no menor de diez mil ni mayor a los treinta mil colones (200 colones = US\$1), los concesionarios de transporte público que incumplan las regulaciones establecidas en esta ley sobre el derecho de toda persona a utilizar el transporte público.

Deberán corregir el problema en un lapso no mayor de tres meses; de lo contrario, la situación será justificante para suprimir la unidad hasta que se le efectúen las adaptaciones correspondientes para conceder o prorrogar concesiones de esa clase.

TRANSITORIO VI.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes iniciará de inmediato y con los recursos existentes, la ejecución de las obligaciones señaladas en la presente ley, y la completará en un plazo máximo de siete años.

La valoración está de acuerdo a los criterios políticos:

La Ley 7600, o Ley de Igualdad de Oportunidades, contiene dentro de sus disposiciones transitorias, la fijación de un plazo de 7 años a partir de la entrada en vigencia de la norma, para el cumplimiento de lo dispuesto en materia de accesibilidad al transporte público.

En momentos en que se aproximaba la fecha del mencionado plazo y el Estado de Costa Rica no cumplía con el mandato legal, las organizaciones de personas con discapacidad, constituidas en una alianza de organizaciones, promovieron un acercamiento con autoridades del Estado con el objeto de buscar acuerdos y fijar compromisos que garantizaran el respeto del goce y disfrute de tales derechos.

La Asamblea de organizaciones de personas con discapacidad, elaboró un petitorio conteniendo diez puntos fundamentales, a saber: (1) Educación accesible e inclusiva; (2) Acceso real a la formación técnica; (3) Trabajo protegido; (4) Recursos para microempresas; (5) Promoción efectiva de empleo; (6) Transporte colectivo accesible; (7) Accesibilidad física para el transporte; (8) Vivienda accesible; (9) Pobreza y discapacidad; y (10)

Fortalecimiento del CNREE (Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial).

Los factores que hacían posible la práctica

Fue la fijación del plazo lo que permitió a las organizaciones de personas con discapacidad de Costa Rica exigir el cumplimiento de la misma, accionando ante las salas de tribunales por la falta de cumplimiento de lo establecido en la Ley 7600.

Las Leyes deben tener las especificaciones viables para la gestión política.

Debe fortalecerse el apoyo entre las OPcD para lograr el éxito de la incidencia ante las instituciones para el goce de los derechos.

Establecer leyes consecuentes con la realidad, deben tener incentivos, sanciones y artículos que permitan el cumplimiento de la ley (progresividad y temporalidad).

Dificultades encontradas

Hay cierto nivel de inconformidad de parte de los representantes de las organizaciones de personas con discapacidad, ya que los acuerdos políticos no se han cumplido satisfactoriamente. Según lo expresado por la fuente consultada, tampoco ha habido oportunidades para verificar el cumplimiento de los compromisos, o de hacer una medición confiable de los indicadores fijados.

Siempre ha sido difícil contar con el dato exacto de la cantidad de autobuses de la modalidad de transporte colectivo de ruta, distinto al especial: turismo, escolar y de trabajadores.

Sigue habiendo problemas de accesibilidad en las paradas, cuya construcción o remodelación depende del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de las Municipalidades.

La información recabada indica que, si bien la legislación costarricense es integral y concuerda con el espíritu y principios de la CDPD (a pesar de que la Ley 7600 o de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad fue aprobada en el país en 1996, casi diez años antes de la adopción de la CDPD por la Asamblea General de la ONU), y el proceso desarrollado de incidencia política fue amplio y a un alto nivel, los resultados técnicos, es decir, en la práctica, no se han alcanzado condiciones plenas de accesibilidad al transporte público y movilidad personal de las personas con discapacidad.

Los efectos / el impacto de la práctica

En términos generales, la legislación costarricense en relación al derecho de las personas con discapacidad, a su movilidad personal y al acceso al transporte público, es integral en sus contenidos y clara con respecto a los derechos referidos. Se resalta aquí el hecho de que se incluye un artículo específico acerca de la consulta a las personas con discapacidad, principio y proceso fundamental que rige la CDPD.

En el análisis se destaca que para el cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad, en particular cuando se refiere a los derechos económicos, sociales y culturales, como lo es en este caso el acceso al transporte público, la Ley 7600 apela al principio de la progresividad de los mismos. De tal manera que, en las disposiciones finales y transitorias, se establece un plazo claramente definido para el cumplimiento de tales derechos y vencida ésta se pueden aplicar mecanismos para su efectiva ejecución.

Se llevó a cabo un proceso de negociación entre las organizaciones de personas con discapacidad y altos funcionarios de diversas instituciones del Estado. Entre éstas últimas, destacan: la Vice-Presidencia de la República de Costa Rica, Ministerio de Educación Pública, Instituto Nacional de Aprendizaje, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Instituto Mixto de Ayuda Social, Congreso de Costa Rica con participación de dos diputados, y el Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial como ente rector en materia de personas con discapacidad.

Los acuerdos alcanzados entre las organizaciones de personas con discapacidad y funcionarios estatales de alto nivel, fueron, en términos generales, satisfactorios en cuanto que pretendían cumplir con lo mínimo demandado en el petitorio de diez puntos.

En materia de transporte accesible y condiciones físicas para el transporte accesible, algunos acuerdos a destacar fueron:

- En relación con las rampas que garantizarán la accesibilidad de todas las personas al transporte público colectivo (modalidad autobús), el Foro Nacional de Transportes se comprometió con un 8% de este tipo de transporte accesible a partir del mes de febrero del 2004, con una unidad por ruta, como una muestra concreta de empezar a cumplir con lo estipulado por la Ley 7600.
- Continuar con el plan capacitación a los chóferes de los autobuses.
- Campaña sobre el transporte colectivo.
- Proyectos futuros de transporte colectivo deben ser accesibles.
- Terminales accesibles. Y,
- Accesibilidad en paradas de autobuses.

El análisis indica que la experiencia de incidencia política para el logro del transporte accesible y el pleno ejercicio del derecho a la movilidad personal de las personas con discapacidad en Costa Rica, es una buena práctica en términos legales y políticos. Los aportes que esta buena práctica hace se resaltan en la parte política, teniendo en cuenta que pudo desarrollarse un

proceso de negociación política al más alto nivel, aspecto que merece su debido reconocimiento y la réplica en otros procesos de incidencia política.

La valoración está de acuerdo con criterios técnicos:

Según la fuente consultada, un representante de las organizaciones de personas con discapacidad que participó en la negociación descrita en la sección anterior, seis meses después de que se terminó de negociar con los transportistas (Foro de transportistas, que reúne varias cámaras) ellos organizaron un desfile, con la participación del Ministro de Transportes y el entonces presidente de Costa Rica, Abel Pacheco, donde presentaron 175 autobuses nuevos, de distintas líneas y empresas. En teoría estarían asegurando que el 8 % de la flota era accesible. Este fue el resultado más visible de la gestión.

Luego se han ido sumando algunos otros buses. La ex Viceministra de Transporte, Viviana Martín afirmó que para finales del 2008, la cantidad de autobuses accesibles con rampa alcanzaría el 15%. Sin embargo, la fuente indica que no ha sido posible verificar dicho dato.

Otro aspecto que mejoró fueron las terminales de autobuses interurbanos; hay avances en accesibilidad: rampas, baños, una actitud receptiva de los funcionarios ante las personas con discapacidad.

Contexto

Completado proyecto informe: [Asociación Vida Independiente de Guatemala: Por un poder con equidad](#) (Guatemala de la Asunción, septiembre 2010)

Criterios de las buenas prácticas: p.9 del informe.

Recomendaciones por las buenas prácticas: pp. 36 – 37 del informe.

Más recursos:

[Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad](#)