

Intervención Proposición N° 367 de 2017
“Política Pública de personas en situación de
discapacidad”

H.C. Marco Fidel Ramírez Antonio

Jueves 19 de julio de 2018
Sesión Gobierno

Apreciados colegas,

Recordarán ustedes que el 19 de abril de 2017, cuando un grupo de personas en situación de discapacidad, realizaba una protesta en la Plaza de Bolívar, por la reducción de los subsidios en el Sistema de Transporte, estos ciudadanos fueron objeto del uso de la fuerza por parte del Escuadrón Móvil Antidisturbios de Bogotá (ESMAD), para disolver su legítima manifestación pacífica. Por supuesto, la orden la dio el Alcalde Enrique Peñalosa, y ese es el talante de política pública para personas en situación de discapacidad de la actual Administración.

Esto demuestra la insensibilidad de Peñalosa y su **BOGOTA MEJOR PARA ALGUNOS** con la población en situación de discapacidad, y su desafío a los mandatos constitucionales, legales y normativos; así como a los tratados y convenios internacionales, que obligan al

Estado Colombiano a velar y garantizar los derechos de esta población.

Es importante precisar que Bogotá cuenta desde el 2007 con la Política Pública¹ de Discapacidad del Distrito, alineada con derechos constitucionales, como al disentimiento y la crítica².

Teniendo en cuenta que la población en situación de discapacidad no pudo ejercer su derecho a disentir, frente a la decisión que tomó la Administración Distrital, de reducirles los subsidios de transporte y del explícito descuido para garantizarles el fácil acceso al Sistema de Transporte Público de la Capital, propuse este debate que desarrollaré en dos ejes:

- el primero, la importancia de devolver los subsidios a la población en situación de discapacidad y,
- el segundo, las barreras de accesibilidad al Sistema para esta población.

¹ Decreto Distrital 470 de 2007

² Artículo 6, Decreto Distrital 470 de 2007.

EL SUBSIDIO

Como lo reconoce el Servicio de Transporte troncal, Transmilenio, en una de las respuestas del cuestionario para este debate, el Sistema “*no tiene que ser autosostenible*”³, aunque más adelante agrega que “*el principio de eficiencia obliga a focalizar los subsidios a la población más vulnerable de la ciudad, para proteger los recursos públicos*” y por ello, se optó por focalizar los subsidios para lograr “*la sostenibilidad del sistema*”.

Por lo anterior, señora Gerente, Consuelo Araujo, le solicito que nos aclare si, ¿la reducción de los subsidios a las personas en situación de discapacidad se realizó para que el sistema sea sostenible, o para hacer más eficientes los subsidios?⁴ Esto no es claro.

Para tomar esta decisión, se tuvo en cuenta la Encuesta de la Secretaría Distrital de Movilidad del año 2015, según la cual, en Bogotá existen **265.314** personas en situación de discapacidad, que realizan un total de

³ Respuesta de Transmilenio a la Pregunta No 4 del cuestionario a la Proposición 367 de 2017

⁴ Reducción de subsidios de 50 viajes a 25.

365.833 viajes. La mayor utilización es de usuarios de estratos **3** y **4**.

Señora Gerente y señor Secretario, ¿qué tan válida es esta encuesta cuando solamente son 2 páginas de 61 en las que pretende identificar y especificar las necesidades de esta población?

Si esta es la metodología utilizada para tomar la decisión que involucra derechos de especial protección constitucional, estamos mal.

Entiendo que se quiera regular los subsidios, para evitar que se aprovechen ilegalmente. Pero en lo que no estoy de acuerdo, es en reducir los beneficios a esta población, con la disculpa de volverlos más eficientes, sin contar con metodologías válidas para tomar estas decisiones.

Por otra parte, conforme al principio de progresividad en el cumplimiento de los derechos humanos, se supone que esta reducción redundaría en la mejora de las condiciones del servicio en favor de esta población.

Si esa reducción tuvo ese efecto, es preciso que la Administración lo demuestre, mediante la aplicación de un estudio de percepción de satisfacción para esta población, la cual no se relaciona en las respuestas al cuestionario propuesto para este debate.

De la misma manera, si tan bueno es el servicio de transporte para esta población, muy seguramente la calidad, la confianza y la seguridad también han mejorado. ¿Cierto que no?

Aunque el alcalde cada que necesita demostrar que su gestión es maravillosa, afirma que podemos compararnos con ciudades como Barcelona o Zurich. ¡Ni más faltaba! Ni por los buses que Peñalosa quiere traer a Bogotá, que ya son obsoletos en Europa. Y Menos aún porque la Unión Europea si garantiza los derechos de la población en situación de discapacidad.

Mi segundo y último argumento antes de ofrecer mis conclusiones es:

LA ACCESIBILIDAD AL SISTEMA: UNA PROBLEMÁTICA QUE NO TERMINA

Bogotá tiene una gran deuda social, porque como entidad territorial, está obligada a mejorar las condiciones de accesibilidad como parte del mandato de la Convención de las Naciones Unidas para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas en discapacidad.

Por esto Transmilenio ha sido obligado mediante acciones de tutela, a implementar acciones afirmativas para garantizar el derecho a la accesibilidad. Por mandato de la Corte Constitucional Transmilenio a regañadientes, ha realizado algunos ajustes para accesibilidad de las personas en situación de discapacidad. Pero falta mucho, porque el Distrito espera a que las instancias judiciales se pronuncien, pero no es garantista de los derechos.

Mientras tanto, la realidad nos muestra que las personas en situación de discapacidad siguen sufriendo la tortura para acceder al servicio. Entre las principales barreras de acceso, encontramos:

1. Daños en las puertas de las estaciones.
2. Disfuncionalidad de los dispositivos sonoros de parada.
3. Los apoyos o pasamanos no tienen continuidad en algunas estaciones.
4. Falta de ascensores y rampas.
5. Faltas de acompañamiento y/o asistencia para las diferentes tipologías de discapacidad que se presentan en esta población. Es decir, para quienes tienen limitaciones auditivas, visuales, motoras, cognitivas, etc.

Reitero la importancia que tendría la existencia de una herramienta de investigación, para que la Administración conozca la percepción y satisfacción de esta población, para dar solución a las diferentes barreras de acceso al sistema de Transporte. Para que la Empresa Transmilenio reorganice el servicio, garantizando calidad, seguridad y confianza para los usuarios.

Un buen estudio focalizado permitiría a Transmilenio contar con insumos específicos para la toma de decisiones en relación con las necesidades en infraestructura; problemas de

accesibilidad según el tipo de discapacidad; funcionalidad, seguridad y aplicación de las normas técnicas que deben cumplir vehículos, estaciones y paraderos.

CONCLUSIONES

- Es imperioso que el Sistema de Transporte de Servicio Público de Bogotá, replantee el esquema de acceso a las personas en situación de discapacidad, pues la realidad refleja que esta población se tiene que adaptar al sistema, y no, como debería ser, que el sistema se adapte a las necesidades de los usuarios.
- En lugar de que Peñalosa movilice un escuadrón antidisturbios para disolver manifestaciones pacíficas, la **Bogotá mejor para algunos**, debe abrir canales de participación a esta población, con el fin de empoderar acciones conjuntas que se dirijan eficazmente a garantizar sus derechos.
- Sugiero que, el Sistema estudie la posibilidad de crear la Defensoría del usuario de las personas en situación de discapacidad, para hacer seguimiento a las necesidades de esta población.