

## **INFORME SOBRE LA TARJETA DE ESTACIONAMIENTO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y LAS PERSONAS CON ENANISMO**

Clínica Jurídica sobre Derechos Humanos Javier Romañach  
Instituto de Derechos Humanos Bartolomé de las Casas  
Universidad Carlos III de Madrid

Colmenarejo, marzo de 2020

El presente informe se ha realizado dentro de la Clínica Jurídica de Derechos Humanos Javier Romañach, sección de Discapacidad, del Instituto de Derechos Humanos Bartolomé de las Casas, dentro del Convenio de colaboración entre la Fundación ALPE y la Clínica Jurídica de la Universidad Carlos III de Madrid.

El informe tiene como objetivo examinar la proyección de la actual regulación general de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad en las personas con enanismo.

Este programa Clínico ha sido dirigido por Rafael de Asís. La Clínica se ha realizado en el campus de Colmenarejo y han participado: Tania Barroso Serrano, Susana Gutiérrez Mordini, Lucía López Fernández, Pablo Moreno López y María José Velázquez Jiménez.

# **Informe sobre la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y las personas con enanismo**

## **1.- INTRODUCCIÓN**

La Constitución española, en su artículo 19,1 establece: “Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional”. Tradicionalmente, este precepto ha venido a proteger una libertad como no interferencia, esto es, una idea de autonomía que tiene como contrapartida la obligación de no obstaculizar la libre circulación. En este sentido, y dentro de esta lógica, las barreras que se han tenido en cuenta en relación con esta libertad han tenido que ver con impedimentos derivados de persecuciones o discriminaciones relacionadas con las tradicionales categorías sospechosas (sexo, religión, etnia, nacionalidad...).

No obstante, la libertad de circulación ha tenido, y tiene, una proyección de igual importancia y que tiene que ver con la idea de movilidad que, como es sabido, se presenta como contenido de uno de los denominados derechos emergentes. En efecto, en la actualidad se habla del derecho a la movilidad como derecho relacionado con la calidad de vida, que posee tanto una dimensión individual como colectiva. Este derecho a la movilidad garantiza la posibilidad de desplazarse libremente e implica la existencia de un programa de utilización y uso de los diferentes medios de transportes.

Sin embargo, hay un gran número de personas que ven limitado este derecho debido a la existencia de barreras físicas y arquitectónicas en los entornos urbanos y rurales y en los medios de transporte que dificultan o incluso impiden su posibilidad de

acceder en condiciones de igualdad a los espacios y servicios comunitarios, así como para desenvolverse con una mínima comodidad en su medio habitual de vida.

Al objeto de paliar la situación de desventaja en la que se encuentran dichas personas, los poderes públicos tienen la obligación de promover las medidas pertinentes que faciliten su participación efectiva en la sociedad. Nuestro artículo 9,2 de la Constitución es claro al afirmar: *“Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”*.

Estas medidas, en lo que nos ocupa, deben ir destinadas a garantizar la satisfacción del derecho a la movilidad. Un derecho al que se refiere el artículo 13, de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, en los siguientes términos: *“1. Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad). 2. Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día. 3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad”*.

Entre las personas que tienen que enfrentarse a barreras en el ámbito de la movilidad y el transporte destacan las personas con discapacidad. Como es sabido nuestra Constitución en su artículo 49, con una terminología cuestionable, dispone: *“Los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos”*. Por su parte el art. 10,2 del

texto constitucional señala: “*Las normas relativas a los derechos fundamentales y a las libertades que la Constitución reconoce se interpretarán de conformidad con la Declaración Universal de Derechos Humanos y los tratados y acuerdos internacionales sobre las mismas materias ratificados por España*”.

La Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad de Naciones Unidas de 2006 (en adelante la Convención), vigente en España desde mayo de 2008, entiende por persona con discapacidad, en su art. 1: “*aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás*”. Y en su artículo 20 afirma: “*Los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible*”.

Por un parte, el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social (en adelante, Ley General de Discapacidad), en su artículo 7 dedicado a la igualdad señala, en el apartado tercero: “*Las administraciones públicas protegerán de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de igualdad entre mujeres y hombres, salud, empleo, protección social, educación, tutela judicial efectiva, movilidad, comunicación, información y acceso a la cultura, al deporte, al ocio así como de participación en los asuntos públicos...*”.

El cumplimiento de esta obligación, se lleva a cabo a través de diferentes medidas, siendo unas de ellas las denominadas como acciones positivas. Estas son definidas en el art. 2 de la Ley General de Discapacidad como “*aquellas de carácter específico consistentes en evitar o compensar las desventajas derivadas de la discapacidad y destinadas a acelerar o lograr la igualdad de hecho de las personas con discapacidad y su participación plena en los ámbitos de la vida política, económica, social, educativa, laboral y cultural, atendiendo a los diferentes tipos y grados de discapacidad*”.

Pues bien, el artículo 30 de esta Ley, señala: *“Los ayuntamientos adoptarán las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad”.*

De esta forma, una de estas medidas es la concesión de una tarjeta de estacionamiento para quienes tengan problemas graves de movilidad o movilidad reducida por razón de discapacidad. Esta tarjeta permite a sus titulares estacionar vehículos automóviles en plazas de aparcamiento reservadas que se encuentran cerca de los lugares de acceso. De este modo, las personas que la necesitan ven facilitado su desplazamiento personal y logran una mayor participación en la sociedad.

La recomendación del Consejo de la Unión Europea, de 4 de junio de 1998, sobre la creación de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad (98/376/CE), publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea de 12 de junio de 1998, recoge, entre otras, las siguientes consideraciones sobre la tarjeta de estacionamiento:

- Que la utilización de un medio de transporte distinto de los medios de transporte públicos es para muchas personas con discapacidad el único medio para desplazarse de manera autónoma con vistas a una integración profesional y social.
- Es necesario el reconocimiento mutuo por los Estados miembros de la Unión Europea de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad con arreglo a un modelo comunitario uniforme, de manera que dichas personas puedan disfrutar en todo el territorio comunitario de las facilidades a que da derecho la misma con arreglo a las normas nacionales vigentes del país en que se encuentren.
- En determinadas circunstancias y respetando la seguridad vial, procede permitir que las personas con discapacidad en posesión de una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad puedan aparcar su vehículo sin deber realizar a continuación grandes desplazamientos.

En España la regulación de la tarjeta de estacionamiento se encuentra en el Real Decreto 1056/2014 (por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la

tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad) y en el Real Decreto 1971/1999 (de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de minusvalía).

Sin embargo, no todas las personas que necesitan dicha tarjeta pueden conseguirla, pues el método de adjudicación actual provoca la exclusión de determinados colectivos de personas de este sistema protección. En concreto, el colectivo que viene a interesar en el presente informe es el de las personas con enanismo.

## **2.- LAS PERSONAS CON ENANISMO Y LA TARJETA DE ESTACIONAMIENTO**

Las personas con enanismo son aquellas que tienen baja estatura. Se suele considerar que se trata de personas cuya estatura, en edad adulta, está por debajo de 1m y 47 cm. En la mayoría de los casos, la baja estatura es consecuencia de trastornos genéticos. Normalmente el enanismo se identifica con las displasias oseas, dentro de las cuales están la displasia diastrófica, la espondiloepifisaria y la acondroplasia. Esta última es la principal causa de enanismo y su rasgo físico principal son las extremidades cortas.

Las personas con enanismo deben enfrentarse a numerosas barreras que dificultan su participación efectiva en la sociedad e impiden el disfrute de una vida plena y digna. Estas barreras constituyen impedimentos sociales, económicos o arquitectónicos, que dificultan la inclusión de las personas en la vida comunitaria y el ejercicio de sus derechos en las mismas condiciones de igualdad que el resto de la población.

Las principales barreras a las que se enfrentan las personas con enanismo son las sociales, manifestadas en las representaciones sociales, estereotipos y estigmas. Sin embargo, las personas con enanismo también se ven afectadas por otro tipo de barreras, que son las que interesa analizar en el presente informe y que en muchos casos son consecuencia de las anteriores: las llamadas barreras arquitectónicas. La Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, de la Comunidad de Madrid, en su artículo 3º b), define estas barreras

como *cualquier impedimento, traba u obstáculo que limite o impida el acceso, la libertad de movimiento, la estancia y la circulación con seguridad de las personas*".

Las personas con enanismo encuentran este tipo de barreras en diferentes representaciones. Así por ejemplo, una manifestación de barreras arquitectónicas en la edificación sería la altura a la que están diseñados algunos elementos de los edificios públicos como los mostradores o los asientos; también se pueden dar barreras arquitectónicas urbanísticas provocadas por la altura de algunos escalones, no pensada para que una persona con unas extremidades cortas los puedan subir, o servicios en las vías públicas como parquímetros o cajeros automáticos a los que una persona de baja altura no puede acceder. En el ámbito de transportes encontramos barreras de las personas con enanismo en medios como el autobús (escalones de subida y bajada muy grandes, botones para solicitar la parada demasiado altos, los asientos elevados, etc), los de tren y metro (largas distancias entre el vagón y andén, máquinas de venta de billetes muy altas...). Todas estas barreras limitan la libertad de movimiento de las personas con enanismo y las colocan en una situación de discapacidad.

Se trata de una situación radicalmente enfrentada a lo dispuesto en el artículo 9 de la Convención, en el que se afirma: "A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso...". Se trata de situaciones que afecta a lo dispuesto en el artículo 14 de nuestra Constitución (*"Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social"*) y en el artículo 22 de la Ley General *"Las personas con discapacidad tienen derecho a vivir de forma independiente y a participar plenamente en todos los aspectos de la vida. Para ello, los poderes públicos*

*adoptarán las medidas pertinentes para asegurar la accesibilidad universal, en igualdad de condiciones con las demás personas, en los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, así como los medios de comunicación social y en otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales*". Y también es una situación enfrentada a lo proclamado en la Directiva de la Unión Europea 2019/882 de abril de 2019 sobre los requisitos de accesibilidad de los productos y servicios.

De la misma manera, estas situaciones suponen un incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 20 de la Convención, que ya ha sido aludido y que señala: "Los Estados Partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible".

En definitiva, las situaciones descritas van en contra de la igualdad de oportunidades. Suponen una discriminación indirecta para las personas con enanismo al encajar perfectamente en la definición de la misma del art. 2,d) de la Ley General de Discapacidad: "existe cuando una disposición legal o reglamentaria, una cláusula convencional o contractual, un pacto individual, una decisión unilateral o un criterio o práctica, o bien un entorno, producto o servicio, aparentemente neutros, puedan ocasionar una desventaja particular a una persona respecto de otras por motivo de o por razón de discapacidad, siempre que objetivamente no respondan a una finalidad legítima y que los medios para la consecución de esta finalidad no sean adecuados y necesarios".

La existencia de barreras que dificultan la accesibilidad de bienes, productos y servicios por parte de las persona con enanismo y el ejercicio de su derecho a la libre circulación y a la movilidad provocando su discriminación, hace necesario el establecimiento de mecanismos específicos de protección, siendo uno de ellos, la concesión de la tarjeta de estacionamiento.

Para las personas con enanismo, la obtención de esta tarjeta resulta indispensable para lograr la satisfacción de sus derechos y para el logro de una mayor calidad de vida. Sin embargo, la normativa actual reguladora de dicha tarjeta impide a

las personas con enanismo optar a su obtención, situándolas en una posición de exclusión y de vulneración de sus derechos.

El problema se encuentra en los dos Reales Decretos que regulan su obtención. El primero es el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. El segundo es el Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad, al que se acude subsidiariamente. En concreto, las disposiciones que impiden a las personas con enanismo la adquisición de la tarjeta son las que regulan la titularidad de este derecho.

En el Real Decreto 1056/2014 se establece en su artículo 3º que *serán titulares del derecho aquellas personas físicas que tengan reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad, conforme a lo establecido en el artículo 4.2 del texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, y se encuentren en alguna de las siguientes situaciones:*

- a) *Que presenten movilidad reducida, conforme al anexo II del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad, dictaminada por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad.*
- b) *Que muestren en el mejor ojo una agudeza visual igual o inferior al 0,1 con corrección, o un campo visual reducido a 10 grados o menos, dictaminada por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad.*

El primer problema lo encontramos en el requisito de tener reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad. Este reconocimiento, se realiza en España mediante la determinación del llamado grado de discapacidad, que debe ser igual o superior al 33 por ciento. En efecto el art. 4 de la Ley General de Discapacidad dice: “1. Son personas con discapacidad aquellas que presentan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, previsiblemente permanentes que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad,

*en igualdad de condiciones con los demás. 2. Además de lo establecido en el apartado anterior, y a todos los efectos, tendrán la consideración de personas con discapacidad aquellas a quienes se les haya reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33 por ciento. Se considerará que presentan una discapacidad en grado igual o superior al 33 por ciento los pensionistas de la Seguridad Social que tengan reconocida una pensión de incapacidad permanente en el grado de total, absoluta o gran invalidez, y a los pensionistas de clases pasivas que tengan reconocida una pensión de jubilación o de retiro por incapacidad permanente para el servicio o inutilidad. Las normas que regulen los beneficios o medidas de acción positiva podrán determinar los requisitos específicos para acceder a los mismos. 3. El reconocimiento del grado de discapacidad deberá ser efectuado por el órgano competente en los términos desarrollados reglamentariamente. La acreditación del grado de discapacidad se realizará en los términos establecidos reglamentariamente y tendrá validez en todo el territorio nacional". La norma reglamentaria es, como ya hemos señalado, el Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre. En su art. 4,1 se dice: "La calificación del grado de minusvalía responde a criterios técnicos unificados, fijados mediante los baremos descritos en el anexo I del presente Real Decreto, y serán objeto de valoración tanto las discapacidades que presente la persona, como, en su caso, los factores sociales complementarios relativos, entre otros, a su entorno familiar y situación laboral, educativa y cultural, que dificulten su integración social. El grado de minusvalía se expresará en porcentaje".*

Pues bien, las personas con enanismo tienen dificultades para que se les reconozca, de acuerdo con estos criterios, la situación de personas con discapacidad. Este es el primer motivo por el que las personas con enanismo que necesitan la adjudicación de esta tarjeta muchas veces no pueden acceder a ella, pues es un requisito excluyente sin el cual no se puede seguir adelante con el procedimiento. En este punto es importante advertir que la exigencia de un grado de discapacidad para ser considerada como persona con discapacidad no está presente en la Convención.

Además de la obligatoriedad de tener oficialmente reconocida la condición de persona con discapacidad, hay un segundo requisito para la obtención de la tarjeta de estacionamiento, y es que las personas se encuentren en alguna de las situaciones en el

artículo indicadas, que son presentar una movilidad reducida o mostrar en el mejor ojo una agudeza visual igual o inferior al 0,1 con corrección, o un campo visual reducido a 10 grados o menos.

La situación que interesa analizar para el presente informe es la de las personas con movilidad reducida. Para determinar esta movilidad reducida, este artículo nos deriva al anexo II del Real Decreto 1971/1999. Encontramos aquí un baremo que pretende determinar la existencia de dificultades para utilizar un transporte colectivo. El baremo lo mostramos a continuación junto con las indicaciones dadas para su uso.

	SÍ	NO
A) Usuario o confinado en silla de ruedas		
B) Depende absolutamente de dos bastones para deambular		
	SÍ	NO
C) Puede deambular pero presenta conductas agresivas o molestas de difícil control, a causa de graves deficiencias intelectuales que dificultan la utilización de medios normalizados de transporte		

	No tiene dificultad	Limitación leve	Limitación grave	Limitación muy grave (no puede)
D) Deambular en un terreno llano	0	1	2	3
E) Deambular en terreno con obstáculos	0	1	2	3
F) Subir o bajar un tramo de escaleras	0	1	2	3
G) Sobreponer un escalón de 40 cm	0	1	2	3
H) Sostenerse en pie en una plataforma de un medio normalizado de transporte	0	1	2	3
Total				

– *Se considerará la existencia de dificultades de movilidad siempre que el presunto beneficiario se encuentre en alguna de las situaciones descritas en los apartados A, B, C.*

– *Si el solicitante no se encuentra en ninguna de las situaciones anteriores, se aplicarán los siguientes apartados D, E, F, G y H, sumando las puntuaciones obtenidas en cada uno de ellos. Se considerará la existencia de dificultades de movilidad siempre que el presunto beneficiario obtenga en estos apartados un mínimo de 7 puntos.*

De acuerdo con estas indicaciones, existen dos vías para determinar la movilidad reducida. La primera es la vía de la concesión directa, si el beneficiario se encuentra en algunas de la situaciones A, B o C, y la segunda es por un sistema de puntuación en el que es necesario obtener un mínimo de 7 puntos. Según este diseño actual las personas de talla baja no pueden optar a la obtención de la tarjeta por no encontrarse en ninguna

de las categorías descritas para su concesión directa y tampoco lograr superar el mínimo de puntuación establecido para su reconocimiento.

El problema de este baremo es que está creado bajo un criterio técnico que no contempla todas las situaciones que provocan una dificultad para utilizar transportes colectivos, como es el caso de las personas con enanismo, pues su movilidad reducida deriva de otros factores que no están incluidos en el mismo. Hablamos aquí de la existencia de barreras descritas anteriormente (no poder acceder a máquinas de los parkings privados, de los tickets de aparcamiento reservado, falta de accesibilidad en la altura de los transportes públicos, etc...), que dificultan su movilidad y desplazamiento personal, convirtiéndolas en personas que con “dificultades para utilizar un transporte colectivo”, como se dice en el título del anexo.

Estos problemas que acabamos de describir son la razón por la que las personas con acondroplasia y otros tipos de enanismo no pueden optar a la obtención de la tarjeta de estacionamiento que necesitan. Y este obstáculo vuelve a ser una barrera para la satisfacción de sus derechos. No tener acceso a la tarjeta de estacionamiento vulnera el derecho a la accesibilidad y a la movilidad impidiendo el acceso a una vida independiente y supone, como ya hemos señalado una discriminación.

### **3.- ALGUNAS PROPUESTAS**

Con el fin de que las personas con enanismo logren una participación efectiva en la vida comunitaria, gozando de movilidad personal, accesibilidad, vida independiente y demás derechos citados en el presente informe, es necesario que los poderes públicos lleven a cabo las medidas oportunas para que las personas con enanismo puedan obtener la tarjeta de estacionamiento. Para ello se hace preciso un cambio en la normativa que regula el reconocimiento de este derecho.

Con anterioridad se han planteado los problemas que la normativa vigente presenta en relación a la obtención de dicha tarjeta por parte de las personas con enanismo y que impiden a éstas su obtención. A continuación, plantearemos una serie de medidas que podrían llevarse a cabo para que puedan acceder a este derecho.

Se trata de propuestas que van principalmente dirigidas a los apartados que regulan la titularidad del derecho pues, como hemos explicado anteriormente, consideramos que es el núcleo del problema. Recordamos para ello que existían dos cuestiones a resolver: la de la exigencia del reconocimiento oficial de persona con discapacidad por un lado, y la acreditación de movilidad reducida por otro.

Respecto al primero, sugerimos dos alternativas.

La primera de ellas consistiría en suprimir del artículo 3º del Real Decreto 1056/2014 el requisito de tener reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad, de tal modo que las personas que presenten una movilidad reducida acreditada o baja agudeza visual, de acuerdo con lo establecido en los apartados posteriores del mismo artículo, pudieran obtener la tarjeta de estacionamiento. Ahora bien, esta opción por si sola no sería suficiente ya que tendría que ir acompañada de la acreditación de movilidad reducida por parte de las personas con enanismo a la que luego nos referiremos.

La segunda alternativa se refiere al grado de discapacidad y podría desdoblarse en dos.

Por un lado, y en consonancia con lo establecido en la Convención, estaría la supresión del grado de discapacidad de manera general a la hora de definir a la persona con discapacidad. Esta opción, que como decimos puede ser la más acorde con el enfoque de derechos humanos de la discapacidad, sería de enorme trascendencia y con una repercusión en otras muchas cuestiones. Por ese motivo, consideramos que se trata de un camino a seguir a largo plazo pero poco viable en la actualidad.

Por otro lado, estaría la inclusión de las personas con enanismo en el grado de discapacidad que da acceso a la tarjeta, lo que exigiría modificar el Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre. Esta modificación podría centrarse en el baremo técnico o en los factores sociales. En todo caso, al igual que la primera de las alternativas, esta medida tendría que ir acompañada de la acreditación de movilidad reducida.

En cuanto al problema que presenta el reconocimiento de la movilidad reducida a las personas con enanismo, presente necesariamente en las opciones hasta ahora

contempladas, consideramos que es necesario una adecuación de los criterios establecidos para su examen. Para ello, sería conveniente un ajuste del baremo que se encuentra en el anexo II del Real Decreto 1971/1999. Y en este punto se vuelven a abrir dos opciones.

La primera es contemplar la talla baja como una de las situaciones que permiten la concesión directa de la tarjeta, equiparable al uso de silla de ruedas, dependencia de bastones para deambular o conductas agresivas o molestas de difícil control, a causa de graves deficiencias intelectuales que dificultan la utilización de medios normalizados de transporte. De esta manera se añadiría un apartado d) a esta categoría.

La segunda opción consistiría en incluir la talla baja como uno de los apartados que otorgan puntos para que, alcanzado el mínimo de 7, se considere que existe movilidad reducida.

Pues bien, entre estas dos opciones nos parece más adecuada la primera, pues la concesión directa en base a una condición general y permanente de la persona describe mejor la situación en la que las personas con enanismo se encuentran en relación al entorno y la accesibilidad. La segunda opción, si bien facilitaría su acceso a la obtención de la tarjeta, obedece a un criterio más de índole médico que pretende averiguar el alcance de la limitación del movimiento de la persona y no tiene en consideración algo tan importante para el enanismo como son las barreras sociales y su proyección en la movilidad y la accesibilidad.

Existe, por último, una tercera alternativa que permite solventar los problemas de la acreditación de la movilidad, reducida. Esta tercera alternativa consistiría en la creación de una categoría nueva, la de persona con enanismo, independiente del grado de discapacidad, y que se introduciría en el artículo 3 del Real Decreto 1056/2014. Es decir, la norma permitiría conceder directamente la tarjeta de estacionamiento a las personas con enanismo. Se trataría de una acción positiva que encontraría su justificación en la situación de discriminación en la que se encuentran estas personas, y con un apoyo normativo en el, ya mencionado párrafo segundo del art. 4,2 de la Ley General, en el que puede leerse: *“Las normas que regulen los beneficios o medidas de acción positiva podrán determinar los requisitos específicos para acceder a los mismos”*.

El problema de estas tres modificaciones de normativa radica en la dificultad de unificar bajo un criterio técnico la existencia del enanismo o talla baja, ya que existen distintas formas en las que se manifiesta el enanismo, unas más fáciles de diagnosticar que otras, y no existe una lista que las contenga todas. A estos efectos podrían seguirse dos alternativas.

La primera es determinar la talla mínima que un ciudadano adulto debe tener para poder desplazarse con comodidad por el entorno o, lo que es lo mismo, delimitar a partir de qué talla se producen los problemas de accesibilidad y movilidad descritos en este informe, de tal manera que las personas con enanismo, al no alcanzar dicha talla, pudieran ser objeto de la medida de protección que supone la obtención de la tarjeta de estacionamiento. Teniendo en cuenta que las personas que tienen enanismo son las que se enfrentan a este problema, sería correcto utilizar la altura máxima a la que podría llegar una persona con esta diversidad. Si bien en España esto no se ha determinado, la organización *Little People of America* considera que hay tal condición cuando no se superan los 4 pies y 10 pulgadas de altura o, dicho en el sistema internacional de unidades de medida, 147cm. Se trataría así de identificar persona con enanismo con mayor de 18 años con una estatura que no supera los 147 cm.

La segunda alternativa para la descripción de la condición en la normativa es identificar el enanismo con las displasias óseas que son, en la gran mayoría de los casos, las causantes del enanismo. Esta medida obedecería a un criterio más técnico que el anterior, determinable mediante un diagnóstico médico y, por tanto, más fácil de delimitar. El problema de esta opción está en que puede dejar de lado a alguna persona que tiene que enfrentarse a las barreras señaladas en este informe.

Consideramos que estas alternativas contribuiría, como hemos dicho, a mitigar la situación de discriminación que sufren las personas con enanismo y estarían en consonancia con los pronunciamientos del Comité de Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas. Y es que, como es sabido, en el último informe sobre España de este Comité, de 2019, en el párrafo 16 se expresa la preocupación ante “*la falta de avances en la aplicación de medidas de accesibilidad para las personas con*

*discapacidad, y en particular personas con discapacidad intelectual o psicosocial, personas ciegas, personas sordas, personas con autismo y personas con enanismo”.*

También, las propuestas coincidirían con la evolución que se está siguiendo en otros países. Citaremos solo dos ejemplos al respecto. Por un lado, la Ley colombiana 1275 de 2009 que diseña como deben ser las políticas públicas sobre enanismo y cuya primera disposición establece que las personas que presentan esta diversidad, deben gozar de los mismos beneficios y garantías contemplados en las leyes a favor de las personas con discapacidad (resulta interesante en este sentido la Sentencia de la Corte Constitucional de Colombia T-1258/08 de 15 de Diciembre). Y un segundo ejemplo es el de la Ley 22 de 7 de Enero de 2000 de vehículos y tránsito de Puerto Rico, en la que se incluyen como beneficiarios de la tarjeta de estacionamiento a las personas con enanismo.

#### **4.- CONCLUSIONES**

Como hemos subrayado, una de las medidas que pueden ayudar a disminuir la discriminación que sufren las personas con enanismo en España consiste en permitir su acceso a la tarjeta de estacionamiento regulada en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre basada en lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley General.

Para lograrlo en este informe hemos planteado tres posibilidades.

- a) Modificar el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, y en concreto su artículo 3, añadiendo un punto 1 bis que diría: *“Igualmente podrán obtener la tarjeta de estacionamiento las personas mayores de 18 años con una estatura no superior a 147 cm”* (o personas mayores de 18 años con displasia ósea).
- b) Modificar dos normas. Por un lado el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, y en concreto su artículo 3,1 suprimiendo la exigencia de persona con discapacidad: *“Podrán obtener la tarjeta de estacionamiento aquellas personas físicas que ~~tengan reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad, conforme a lo establecido en el artículo 4.2 del texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión~~*

~~social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, y se encuentren en alguna de las siguientes situaciones”~~. Por otro lado el anexo II del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, introduciendo un apartado C bis que dijera, “*personas mayores de 18 años con una estatura no superior a 147 cm*” (o personas mayores de 18 años con displasia ósea); e incorporando la letra C bis al párrafo en el que se dice: “*Se considerará la existencia de dificultades de movilidad siempre que el presunto beneficiario se encuentre en alguna de las situaciones descritas en los apartados A, B, C.*”.

- c) Modificar el Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre. En concreto se trata de modificar el baremo de tal forma que permita que las personas con enanismo alcancen un 33% de grado de discapacidad. Y además, modificar el anexo II (en los mismos términos que los expresados en la opción b).