

Servicios de transporte público y diversidad humana:

Accesibilidad y cuerpos no normativos.

Montserrat García Blasco





i Examen!

**1. • ¿Para quién
están pensados los
servicios de
transporte
público?**





10.004.807 _____ 21,71 %

Mayores de 60 años: envejecimiento población

Fuente: INE, 2008.



28.887.952 _____ 63,91 %

Afectaciones reumáticas: artritis reumatoide, lupus, fibromialgia, lumbalgia, artrosis, cervicalgia, osteoporosis.

Fuente: SER.



3.847.900 _____ 8,51 %

Total personas con certificado de discapacidad censadas

Fuente: EDAD, INE, 2008.



1.455.600 _____ 3,22 % total / 41,6 %

Personas con certificado de discapacidad entre 0 y 64 años

Fuente: EDAD, INE, 2008.





430.035 _____ **casi 1%**

Natalidad > embarazadas

Fuente: INE, 2008.

902.496

casi el doble de 2%

Carricoches. Menores entre 0 y 3 años

Fuente: INE, 2008.



3.530.663 _____ **7,66 %**

Menores entre 3 y 10 años.

Fuente: INE, 2008.



+



46.063.511 _____ 100 %

Población con riesgo de caída, fractura, esguince...

Fuente: INE, 2008.

+



- Personas de talla baja
- Personas de talla alta
- Personas corpulentas

etc..

Total ? %

Total 102.79 %



¿para la mayoría?

¿0,0?


*Las personas no
somos 'perfectas',
¡somos humanas!*

nadie es

ni Barbie ni Ken!

(ni falta que hace...)



A photograph of a person's legs walking on a sandy beach. The person is walking away from the camera towards the ocean. The sand is golden-brown, and the waves are a deep blue with white foam. The scene is lit with warm, golden light, suggesting late afternoon or early morning.

*Todos y todas nos movemos, caminamos,
vemos, sentimos, percibimos
de manera diferente!*

¡Es normal ser diferente!

¡Cada persona es única!

***La ciudadanía somos
diversidad!***

2 • Conceptos básicos .

Diseño universal o para todos/as

Diseñar teniendo en cuenta que el **mayor número posible de personas** puedan utilizar aquello que diseñamos de manera **satisfactoria independientemente de su capacidad funcional.**

State University, The Center for Universal Design. 1997

El diseño debe adaptarse a las personas, a su diversidad y sus necesidades, no al revés.



VS.



***“Un buen diseño
capacita,
una mal diseño
discapacita ”***

Declaración de Estocolmo - 9 mayo 2004

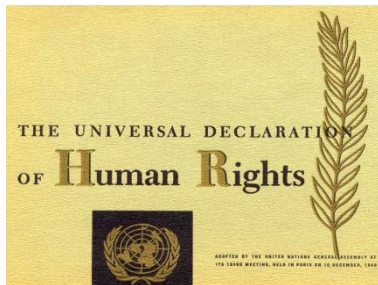
Accesibilidad

Es un derecho reconocido y regulado por diferentes leyes, normativas y por la Convención Internacional de las personas con discapacidad.

Es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, productos y servicios para ser comprensibles y utilizables en condiciones de **seguridad, comodidad e igualdad para todas las personas de la manera más natural y autónoma posible.**

Integral. Accesibilidad en todos los ámbitos y etapas de la vida de las personas: edificios, calles, transporte, lugar de trabajo, educación.... Y desde todas las perspectivas: **sensorial, física y cognitiva.**

Es una **cadena** de elementos interrelacionados, y el **mantenimiento** es clave (reconocido por capítulo 8 ley accesibilidad catalana).





La cadena de accesibilidad



Tener en cuenta que la accesibilidad en los servicios de transporte público equivale a



- 1_ Derecho a la movilidad**, del que dependen más derechos humanos y la posibilidad de desarrollo personal y profesional, y la **inclusión social** de miles de personas.
- 2_ No se puede hablar de movilidad sostenible y segura sin hablar de accesibilidad:** accesibilidad es seguridad y su falta obliga al uso de vehículo privado.
- 3_ Accesibilidad no es caridad:** es lógica, usabilidad, responsabilidad profesional y también política.
¡Y una mejora de la calidad del servicio para toda la ciudadanía!
- 4_ Accesibilidad ligada a la autonomía personal:** menos parches y servicios “atendo”, mejores soluciones.
- 5_ Accesibilidad en transporte público es hablar de la vida cotidiana de las personas, de los diferentes usos y perfiles**, y también de la **movilidad de proximidad** (*p.ej. servicio bus de barrio*)
- 6_ Accesibilidad no es servicios sociales:** Es una responsabilidad de toda la ciudadanía, de todos los colectivos profesionales, y de todos los gobiernos a todos los niveles y en todos los ámbitos. ¡Todos los días! (*no sólo antes de elecciones...*)

3

- Elementos que hacen que el servicio de transporte sea accesible :

‘Cursa de transports’.





***Hay vida más allá de los límites de la ciudad de
Barcelona
¡o de cualquier otra gran urbe!***



Casa

START

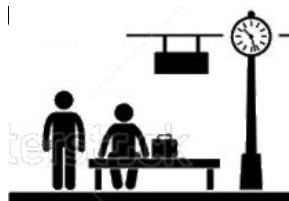


Calle

*Itinerario
peatonal
accesible*



Entorno de
estación/
parada



Interior
estación /
parada



GAP
Acceso a
convoy



Interior
convoy



Destino

Calle

Entorno de
estación/
parada

Interior
estación /
parada

GAP
Acceso a
convoy

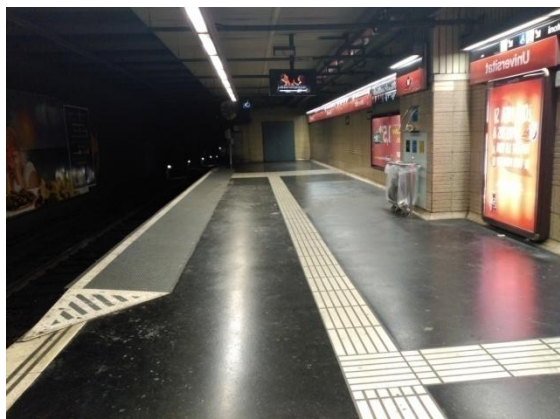
Interior
convoy

*Itinerario
peatonal
accesible*

FINISH



Estación



GAP



Convoy





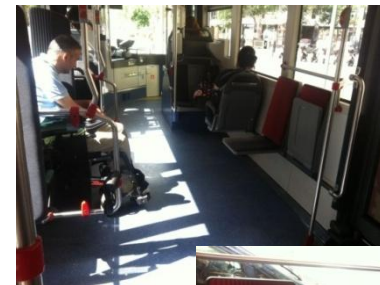
Parada



GAP



Convoy



4 ● De la teoría a la práctica.

¿Cómo?



- 1. Legislación y normativa vigente.**
- 2. Principios de diseño universal, criterios DALCO,...**
- 3. Guías con información y pautas de diseño inclusivo y accesibilidad.**
- 4. Certificación accesibilidad (UNE/CEN/ISO) y RSC.**
- 5. Sentarse a la mesa: Participación ciudadana y diálogo con personas usuarias.**



¡Sentarse a la mesa a dialogar!

Participación ciudadana y diálogo: sentarnos todas las partes juntas en la mesa.



A_ Sentarnos juntos a la mesa todas las partes con competencias en los eslabones de la cadena de accesibilidad, incluidos los responsables de mantenimiento.



B_ Trabajar desde la diversidad implica consensuar las soluciones: el transporte público es un espacio de convivencia y hay que procurar ser “aumentativos” → No jugar al “yo-yo”. Entender el por qué y el para qué de las cosas.

C_ Democracia interna también dentro de las entidades sociales (riesgo también de jugar al yo-yo): recoger todas las necesidades implica **participación interna (con todas sus consecuencias).**



D_ Menos espacios asamblearios unidireccionales (“mirad que hemos hecho sin preguntaros”) y más **comisiones específicas de co-creación de soluciones y seguimiento de implantación.**

E_ Los espacios deben **ser operativos y de calidad democrática. Antes que destruir esos espacios, replantear **metodologías y mediación**. **Proponer, no sólo denunciar. Construir juntos.****



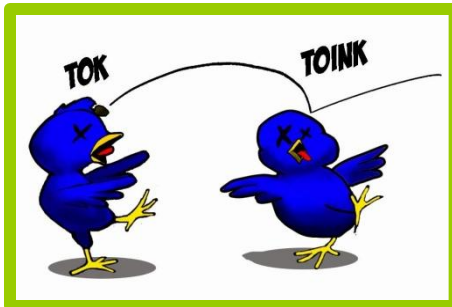
F_ Interesante incorporar al debate la perspectiva de la plantilla profesional de transporte público: conductores de bus, personal de atendo, (p.ej. Experiencia conductores de bus de TMB proponiendo método probar rampas de los buses antes de salir de cochera)



G_ Incluir la accesibilidad integral en todos los planes de movilidad y urbanismo, y a diferentes escalas (p.ej. Municipal, AMB, ATM, Generalitat, M. Fomento) y coordinar acciones. No dejar todo en manos de hipotéticos planes de accesibilidad y evitar los “divorcios” dentro de la administración (repercuten gravemente p.ej. en intercambiadores)



H_ Priorizar medidas de manera consensuada (“pastel” demasiado grande): algunas de bajo coste económico y gran impacto en los índices de movilidad. (p.ej. Horarios de paso de trenes adaptados de RENFE Rodalies por estaciones accesibles).



I_ Tener en cuenta partir del diseño inclusivo: mucho más caro adaptar a posteriori, y hay medidas que bien pensadas “matan dos pájaros de un tiro”. (p.ej. Encaminamientos para personas ciegas, sirven también para baja visión y wayfinding general)

5

- ¡Seguimos!
Retos.



- 1. Romper los mitos de la accesibilidad y con la estandarización de lo que se considera “persona con discapacidad”:** tener en cuenta los diferentes productos de apoyo para la movilidad y todas las etapas y roles de la vida (*p.ej. personas usuarias de scooters, niños/as con carritos, madres/padres*)
- 2. Cómo gestionar el uso publicitario de los espacios y los elementos del transporte público.**
- 3. Ámbito territorial : cómo incrementar la incidencia y mermar las desigualdades** que existen en movilidad y en accesibilidad. Las personas deben poder ejercer los mismos derechos vivan en un pueblo o vivan en una ciudad.
- 4. Inversiones en adaptación de infraestructuras con complejidades técnicas** (*p.ej. estaciones de ferrocarril en curva con un gap insalvable: Virrei Amat TMB, La Floresta FGC*)
- 5. Trabajo en red: Abrirse y colaborar desde las entidades sociales de la “discapacidad”.** ¡La accesibilidad no es cosa sólo de un colectivo concreto! ¿o nos gusta ser “especiales” y seguir segregados? La suma multiplica efectos. → Las relaciones hay que mantenerlas, y conlleva tiempo y recursos.



1r Congrés en Defensa del Transport Públic

Dissabte, 11 d'abril 2015

Ateneu l'Harmonia de Sant Andreu

6. **“Open Data”**: p.ej. estudios de movilidad y accesibilidad al alcance de todo el mundo.
7. **“Smart”**: **movilidad inteligente VS. Estupidez humana**. Las tecnologías como medio, no como fin. (p.ej. **GAP L9**, buses TMB con wifi, pero sin funcionamiento correcto pantallas y megafonía o validadora una barra más atrás)
8. Los **grandes “olvidados”**: intercambiadores, **polígonos industriales (planes de movilidad de empresa)**, accesibilidad cognitiva, sistemas de emergencia
9. **Cacao de normativas** (internacionales, europeas, estatales, autonómicas, provinciales, municipales...)
10. **Divorcios políticos : “Terapia matrimonial”** entre administraciones.



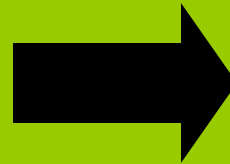
**Resumen
básico!**



Diseño para
personas reales ...

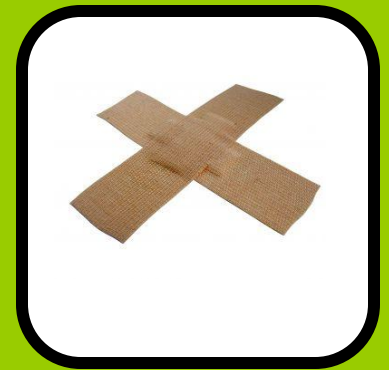
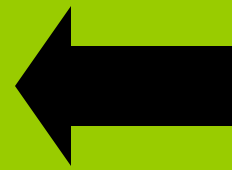
... no para un ideal de
persona que **NO** existe.





Diseño para todos /as
*Planteamiento del
proyecto*

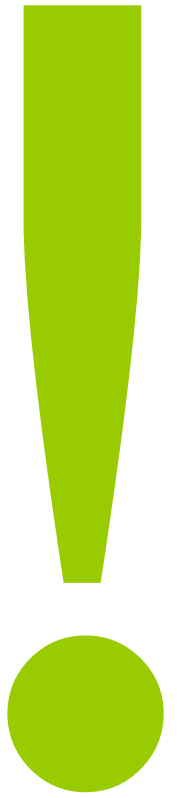
Accesibilidad integral
*Ejecución |
Mantenimiento*



Dis...er a tr...
Planteja...
proyecto.

Accesibilidad integral
*Ejecución |
Mantenimiento*

Adaptaciones





***Cadena de
accesibilidad
integral***



¡La diversidad nos enriquece!

El espacio público y los servicios de transporte público son lugares de convivencia de esa diversidad.







“Caminante no hay camino, se hace camino al andar”

M^a José Vázquez (1951 – 2011)

Benito Durán (1946 – 2013)

¡Muchas gracias!

accessibilitat@ecom.cat