

3. Acceso universal



Accesibilidad Universal es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible (Ley 20.422). Todo diseño urbano y de transporte concebido desde el Diseño Universal y evaluado en sus siete principios es la manera de asegurar la plena igualdad de participación de todas las personas.

SANTIAGO

CLAVES

24% a 45% más de tiempo demora una persona con movilidad reducida (18-20 minutos adicionales) para llegar a su destino, siendo particularmente complejo su desplazamiento al interior del Metro, por las escaleras y dificultades de posicionarse en un espacio complejo como es una estación de Metro.

Diferencias en los tiempos de viaje entre personas con y sin discapacidades

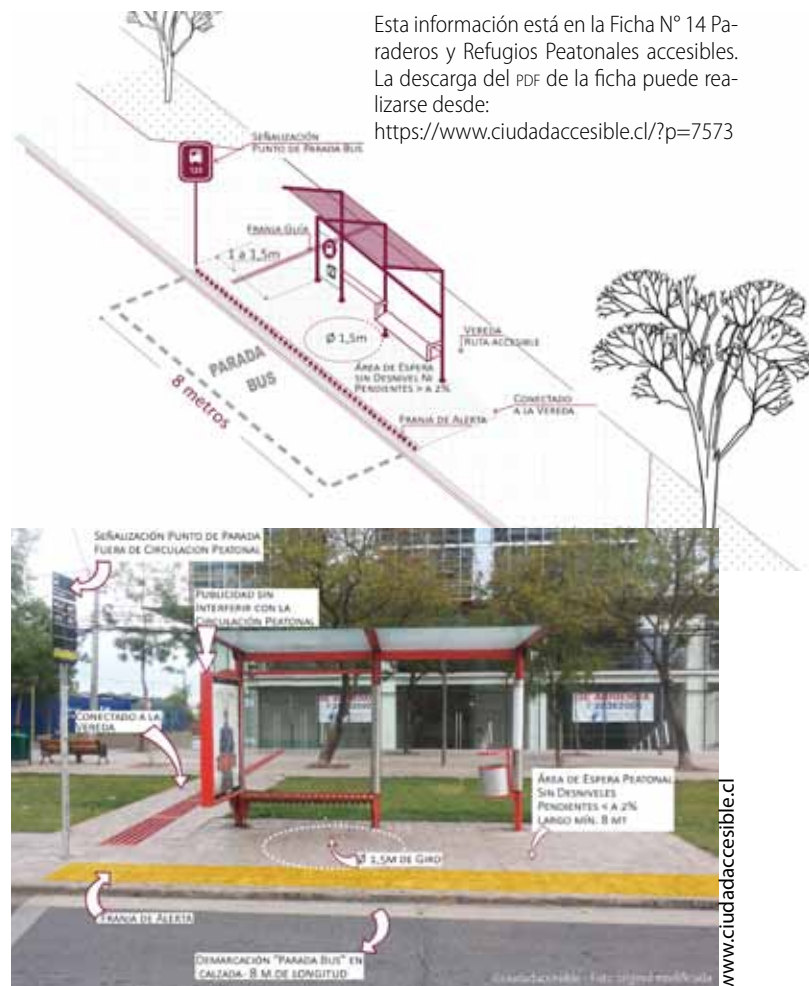
	MOVILIDAD REDUCIDA %	CEGUERA %	TODAS %
Bus	30	37	31
Metro	25	30	25
Bus-Metro	45	42	37
Todos modos	24	35	30

Fuente: Clemente Mundi Blanco, Patricia Galilea & Sebastian Raveau, Universal Accessibility Survey of Transport Modes, <https://transportfindings.org/article/6862>, 2019

74% Buses con facilidades para sillas de rueda/ otros apoyos movilidad

LO PRIORITARIO

Acelerar la implementación de la Ley 20.422, cuyo Art. 30 establece que todos los medios de transporte público de pasajeros, los organismos del Estado deben tomar medidas para su adaptación e incentivar y ejecutar habilitaciones y adecuaciones que se requieran en dichos medios de transporte. También estipula que todos los medios de transporte público de pasajeros deben contar con señalización, asientos y espacios suficientes de fácil acceso.



Esta información está en la Ficha N° 14 Paraderos y Refugios Peatonales accesibles. La descarga del PDF de la ficha puede realizarse desde: <https://www.ciudadaccesible.cl/?p=7573>

La importancia del diseño de paraderos como eslabón de la ruta accesible y complemento esencial del transporte público. Hay conclusiones bien categóricas en esto: Si el andén no mide mínimo ocho metros (distancia entre la primera y segunda puerta de un bus estándar) no se puede hablar de paradero accesible. Al menos las dos primeras puertas deben quedar enfrentando un área lisa, accesible y comunicada a la vereda (andén del paradero exclusivo para peatones por ser parte de la ruta accesible).



TEMUCO – PADRE LAS CASAS

TENDENCIAS

La participación ciudadana en el Plan Regional de Transporte (2016-2018) convocó a un grupo notable de mujeres y hombres con discapacidades diversas: de movilidad, de ceguera y sordera, mentales y físicas combinadas. También de las mujeres que cuidan, acompañan, y ayudan en la vida diaria de estas personas. Destacamos:

- Situaciones de discriminación reprobables, donde operadores de buses no se detenían a recoger pasajeros con silla de ruedas o movilidad asistida;
- Liderazgo notable en la Municipalidad de Temuco, al desarrollar un programa de perros de asistencia (puedes profundizar sobre el tema de perros de asistencia Vs mascotas, documentado con las leyes vigentes. Link: <https://www.ciudadaccesible.cl/?p=8471>);
- Un esfuerzo importante de parte de las autoridades regionales de implementar buses con ascensores para una mayor integración de las personas con movilidad reducida.

OPORTUNIDADES

Hubo unanimidad acerca de la utilidad de crear circuitos de bicitaxis para unir áreas residenciales con el Consultorio de Padre Las Casas, y el terminal de buses rurales con el Hospital Regional y Av. Alemania, ambos sectores vitales. El DESAFIO ASOCIADO es que aún no se reconoce la importancia de la bicicleta y los triciclos de carga y de pasajeros como parte de la cadena del transporte público. El surgimiento de una aplicación que facilita la toma de taxis profesionales puede aportar, pero es probable que se requiera un sistema de subsidios para las personas de menores ingresos. Similarmente, se está desarrollando una aplicación que ayuda a las personas con movilidad asistida a compartir rutas para facilitar su movimiento por la ciudad.

Casos emblemáticos en el transporte local

Carolina Ramos, *Médico Veterinario, Encargada de la Escuela de Tenencia Responsable de Mascotas de la Municipalidad de Temuco*

Cuando mi oftalmólogo me señala que tengo retinitis pigmentosa y que en pocos años perdería la visión fue devastador, pero poco a poco pensé en todo aquello que podría ayudarme a conseguir nuevamente independencia. Siempre admiré la labor que realizan los perros de asistencia, y ahora... yo necesitaba de uno.

Fui por Rylee a Estados Unidos el año 2011, se transformó en mi compañera de vida. Su labor más importante es guiarme en la vía pública, evitar todos los obstáculos que encontramos en la ruta, ya sean en el suelo o en altura. Hemos vivido diversas experiencias en el transporte público, desde no permitirnos subir al vehículo a no querer cobrarnos el pasaje; en general los pasajeros no tienen inconvenientes y me ceden los primeros asientos. Cada vez que tengo posibilidad, entrego a los conductores la Ley 20025 que señala el derecho de utilizar el transporte por parte de los usuarios de perros de asistencia.

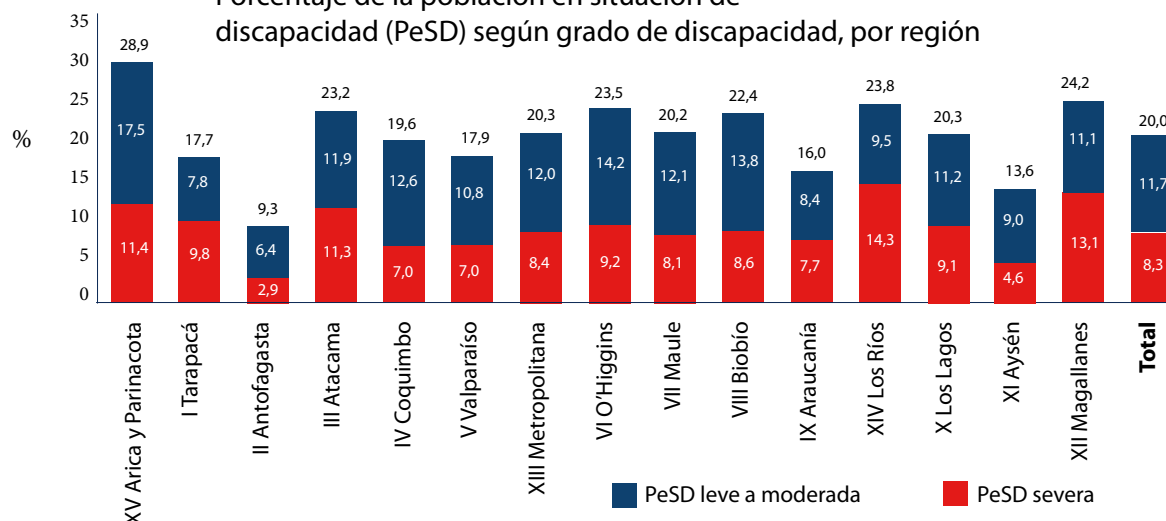
Por otro lado, los vehículos del transporte público no son accesibles, no cuentan con rampas, los espacios son muy reducidos y en la generalidad los conductores desconocen la ley.

Sandra Valásquez. Mi experiencia no ha sido muy agradable, sobre todo con los colectivos, en el bus es diferente. Los colectivos son muy complejos, hace un par de años cuando mi hija estaba en el colegio, teníamos que estar una hora y hasta más tiempo esperando el colectivo para que nos llevara y para lograr eso al final terminé pagando dos pasajes. Para hacerle la tarea más fácil a ellos, yo tenía que desarmar la silla, rápidamente tomar a mi hija en brazos, tomar mi mochila y la de ella, cosa de no transformarme en una molestia y así ellos me quisieran llevar. ¡Se imaginan la relación de los choferes, al vernos con silla de ruedas y un “perro de asistencia”!

LA ESPERANZA

La vida tiene muchas vueltas, con todas las malas experiencias he tratado de hacer más conscientes a las personas y he ido conversando con cada uno de los colectiveros, para que se pongan en el zapato del otro.

Porcentaje de la población en situación de discapacidad (PeSD) según grado de discapacidad, por región



Elaboración en base a Segundo Estudio Nacional de la Discapacidad-SE-NADIS 2017. <http://www.senadis.gob.cl/descarga/i/3959>