



Sesiones participativas

Barcelona Open Lab for Accessible & Sustainable Mobility

Síntesis de las conclusiones de las sesiones virtuales del 7 y 14 de mayo de 2020,
y de las respuestas al cuestionario de inscripción

Borrador de 20 de Mayo de 2020

Elaborado por el equipo de facilitación:

Pantheon Work
Internet Culture for Organizations



PAS >

Índice

Introducción.....	3
Participantes.....	6
Necesidades de accesibilidad universal y movilidad sostenible.....	9
Líneas de acción en marcha de accesibilidad universal y movilidad sostenible.....	10
Estrategias para acelerar el paradigma de movilidad 4.0	13
Ideas y proyectos para un futuro “Barcelona Open Lab for Accessible & Sustainable Mobility” ...	17
Anexo 1: Detalle de los participantes de cada sesión.....	20
Anexo 2: Detalle de las respuestas al formulario	27

Introducción

El presente documento de trabajo con una síntesis de las aportaciones de los participantes en las sesiones del 7 y 14 de mayo de 2020, y las respuestas al cuestionario de inscripción.

La **primera sesión del 7 de mayo** siguió la siguiente orden del día:

1. Bienvenida e introducción
2. Breve ponencia de Manel Villalante (Director General - Renfe)
3. Grupos de trabajo: ¿cómo podemos acelerar la innovación?
4. Preguntas, comentarios de los participantes.
5. Conclusiones y despedida.

Manel Villalante habla en su presentación de como el calendario de liberalización de RENFE que se remonta a 2005 se ha visto afectado por la crisis del Coronavirus. La transformación digital, la cultura y las alianzas estratégicas son las tres palancas para el plan estratégico 2019-2023, que tiene al cliente como eje principal, así como, la internacionalización, la seguridad y eficiencia como pilares fundamentales, con los que Renfe pretende convertirse en un **operador integral de movilidad** para adaptarse a un escenario de **'Economías de Plataforma'**, que nos llevará a un cambio de paradigma de **'la propiedad al uso compartido'** (movilidad 4.0) en el que el cliente demanda un servicio llaves en mano, de puerta a puerta de la manera más rápida, barata y sostenible y cambian conceptos tan básicos como la propiedad. Pensar en RENFE como un servicio exigirá buscar alianzas con todo el mundo.

Daniel-Aníbal García, Secretario de Organización de COCEMFE España, recordó la importancia de la accesibilidad como derecho básico y de acceso a los servicios. Como se explicitó en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) sin el derecho a la accesibilidad no se pueden hacer efectivos el resto de derechos: es un derecho "presupuesto". Destacó la importancia del derecho a la accesibilidad al entorno construido, y no como se pensó en un primer momento la accesibilidad a las TIC, que se han convertido en una gran herramienta de accesibilidad.

Guillem Espriu concluye explicando que entramos en un entorno de incertidumbre tras años acostumbrados a lo contrario. Los procesos de relación e intermediación que ahora tienen con COCEMFE y otras entidades públicas y privadas hoy parecen normales pero no siempre lo fueron. Pone el ejemplo de la movilidad intermodal como algo asumido hace tiempo individualmente pero no implementado colectivamente. No se trata de imponer un sistema al resto sino de crear uno colaborativamente para prestar un servicio colectivo. Hay que alinear correctamente los procesos para que se adapten al territorio, para eso hace falta una capacidad de análisis que hoy por hoy no tenemos.

Montserrat Pallarès, presidenta de COCEMFE Barcelona, dio la bienvenida a los participantes y también mencionó y agradeció en el cierre de la sesión a las organizaciones que se han implicado en este proyecto y dan un apoyo continuo a COCEMFE.

La **segunda sesión del 14 de mayo** se estructuró de la siguiente manera:

1. Bienvenida Montserrat Pallarès, Presidenta COCEMFE BCN
2. Introducción Rosa Alarcón, regidora de Mobilitat Aj. BCN. Presidenta de TMB
3. Cuestionario de interés por diferentes líneas de acción
4. Grupos - propuestas concretas de trabajo transversal
5. Puesta en común y comentarios
6. Mensaje de Pere Navarro, delegado especial del Estado en el CZFB
7. Conclusiones y despedida

Montserrat Pallarès dio la bienvenida a los participantes y recordó, de la sesión anterior, la idea de que a la accesibilidad universal y a la sostenibilidad se había sumado, como eje clave en estos tiempos, el de la seguridad. También subrayó que las sesiones están orientadas a la movilidad universalmente accesible, sostenible y segura para todas las personas en todos sus ciclos vitales. Destacó el interés de las aportaciones de la primera sesión, y mencionó algunos ejemplos, entre ellos: “la movilidad termina dentro de los edificios y no en el lindar de su acceso”, o “la necesidad del cumplimiento de la normativa ya existente”.

Rosa Alarcón, regidora de Movilidad en el Ayuntamiento de Barcelona y Presidenta de TMB, remarcó que la estrategia de movilidad debe avanzar hacia la universalidad y adaptarse a las características de las personas y sus circunstancias. En la base de esta movilidad universal encontramos al peatón y al transporte público, que representan el 80% de la movilidad en Barcelona. Las aceras deben ser un espacio de tranquilidad para el peatón que debe ser su único ocupante, reduciendo la presencia de otros elementos que encontramos hoy en día e invita a pensar en la movilidad vertical, muy importante en ciudades con orografías complejas. Se deben poner los recursos para hacer las transformaciones necesarias y no hay que perder la perspectiva de la autoridad en el espacio público. Destacó, asimismo, que el Metro de Barcelona será en 2024 el primer metro europeo 100% accesible.

En un mensaje grabado en vídeo, Pere Navarro habló sobre la importancia de que en adelante, el sector público tendrá que colaborar muy estrechamente con el sector privado, y las entidades tendrán que estar también implicadas en los objetivos de desarrollo sostenible, especialmente a través del objetivo 17, “las Alianzas”. Contextos como el que estamos viviendo por culpa del COVID-19 ayudan a ver la importancia de trabajar más unidos que nunca sin dejar nadie atrás. Hay que repensar las ciudades, repensar cómo las diseñamos, cómo nos movemos, de qué manera y si lo hacemos de manera sostenible y accesible por parte de todos. También se deberán repensar los entornos residenciales y los polígonos industriales, en un modelo innovador, apostando por la industria 4.0 (robótica), la industria 3D, la inteligencia artificial, etc. En definitiva, anima a construir este nuevo mundo que tiene que ser mejor y lleno de oportunidades a partir de las alianzas entre iguales.

Para poner fin a la sesión del día 14 de mayo, Montserrat Pallarès volvió agradecer el interés tanto a los participantes de esta sesión como a los que excusaron su ausencia, así como a las organizaciones que apoyan, de manera incondicional, a COCEMFE.

Participants

1	Armayones, Manuel Development director e-Health UOC
2	Agustí i Hernández, Carles International Governance and ODS Consultant
3	Alarcón, Rosa Regidora de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona. Presidenta de TMB
4	Barriga González, Gustavo Cap de subsecció de projectes i programes d'autonomia personal a la Diputació de Barcelona
5	de Barberà, Josep Cap de Gabinet de la Regidora d'Infància, Adolescència, Discapacitat i Gent Gran de l'Ajuntament de Barcelona
6	del Barrio, Carlos Secretario de Política Sectorial y Sostenibilidad de CCOO de Catalunya
7	Cabo, Montserrat Tècnica de la Direcció de Serveis de mobilitat sostenible AMB
8	Canas, Marta Amputats Sant Jordi
9	Casas Velo, Raül Director Accessibilitat Universal, Àrea de Clients, Direcció Executiva de Màrqueting de TMB
10	Espriu, Guillem Coordinador de Programes de Polítiques Socials de l'Àrea de Desenvolupament Econòmic i Social. Àrea Metropolitana de Barcelona
11	Espinar, Bruno Responsable del proyecto RAAS de RENFE
12	Estrada, Miquel Regidor d'urbanisme i mobilitat de Puigpunyent
13	Fernandes, Rui CEO & Fundador BUSUP
14	Fernández, Gonzalo Project Developer Smart Cities VODAFONE
15	Fuentes Ledo, Lúdia Tècnica Depart. Mobilitat en el Territori de la DSM de l'Ajuntament de Barcelona

16	García, Daniel-Aníbal Secretario de Organización COCEMFE
17	García Leyva, Antonio Responsable de Responsabilitat Social dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya – FGC
18	Garrido, Mireia Responsable de Projectes Socials i Participació d'Accessibilitat Universal de TMB
19	Gibert, Carme Assessora de la Regidora de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
20	Gómez, José Luis Director - Gerent Amigables
21	Guerrero Macho, Juan Responsable Mobilitat UGT Catalunya
22	Hurtado, Guillermo Tècnic d'accessibilitat de l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat
23	Labella, Andrés Voluntari COCEMFE Barcelona - Advocat
24	Lamiel, Ramon Director Gerent IMPD Ajuntament de Barcelona
25	Macias, Pere Coordinador Pla de Rodalies RENFE Catalunya
26	Novell Gusart, Montse Directora de RSC-ODS del CZFB
27	Palanquex, Marian Técnica en el departamento de Accesibilidad Universal e Innovación en Fundación ONCE
28	Pallarès Parellada, Montserrat Presidenta Federació Francesc Layret, d'entitats de Persones amb Discapacitat Física i Orgànica, Cocemfe Barcelona
29	Planella Sala, Paula KAM VODAFONE
30	Pozuelo, Baltasar President Associació Àrea 8. Associació Empresarial Pedrosa
31	Prat, Joan Director General de l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà-AMTU

32	Saldoni, David Director General de Transports de la Generalitat de Catalunya
33	Sánchez, Carlos Director de la Dirección de Accesibilidad Universal e Innovación de Fundación ONCE
34	Serratosa, Toni Tresorer Cocemfe Catalunya
35	Torras, Maria Tècnica Àrea Desenvolupament Econòmic i Social Àrea Metropolitana de Barcelona
36	Tricio, Paca Presidenta Mayores UDP
37	Villalante, Manel Director general de RENFE

El detalle de los participantes en cada sesión se pueden consultar en el Anexo 1

Los participantes respondieron un breve cuestionario en el momento de su inscripción a las sesiones de trabajo. A continuación presentamos un resumen de las respuestas realizado por los facilitadores de las sesiones. En el Anexo 2 encontrarán más ampliamente el detalle de cada una de ellas.

Necesidades de accesibilidad universal y movilidad sostenible

Hemos agrupado las principales necesidades de accesibilidad universal y movilidad sostenible que, según las organizaciones participantes, representan un desafío a corto y medio plazo, en las siguientes categorías:

1. Ampliar, mejorar y flexibilizar la accesibilidad universal en las redes de movilidad existentes
2. Sensibilización de la ciudadanía
3. Mejorar la accesibilidad cognitiva
4. Reducir el impacto ambiental de los medios de transporte
5. Mejoras de urbanismo en las ciudades y sus accesos
6. Promover prácticas y medios sostenibles de movilidad laboral
7. Favorecer el uso del transporte público a todas las personas
8. Asegurar el confort, la calidad del servicio y la autonomía de todas las personas
9. Facilitar la movilidad en bicicleta
10. Atender la demanda de acompañamiento en infraestructuras y medios
11. Equilibrio territorial en las soluciones de accesibilidad universal
12. Mejorar la accesibilidad en edificios en general, y en instalaciones turísticas
13. Mejorar cualitativa y cuantitativamente la información al usuario
14. Implicar más a los usuarios y a los colectivos de usuarios
15. Cumplimiento de la normativa ya existente
16. Regulación eficaz y ágil de los nuevos medios y soluciones de movilidad
17. Impulsar la digitalización de la movilidad
18. Ayudar a contener la pandemia COVID19
19. Incrementar el trabajo transversal de las áreas municipales
20. Mayor integración de medios públicos y privados
21. Mejorar el conocimiento de los efectos de las acciones de accesibilidad universal
22. Aumentar la formación a los usuarios y a los profesionales
23. Favorecer el envejecimiento activo
24. Mejorar la seguridad y la percepción de la seguridad

Líneas de acción en marcha de accesibilidad universal y movilidad sostenible

Hemos agrupado los proyectos de las organizaciones participantes en las siguientes líneas de acción (el detalle de los proyectos en marcha se puede consultar en el Anexo 2):

1. Accesibilidad universal en el transporte público
2. Promoción de infraestructuras sostenibles para el transporte sostenible
3. Proyectos de investigación aplicada e innovación, informes y estudios
4. Impulso de la caminabilidad
5. Mejora de acceso a edificios
6. Campañas de sensibilización y de incidencia política
7. Oferta de servicios muy personalizados
8. Campañas a usuarios para movilidad compartida
9. Actuaciones urbanísticas
10. Cambios normativos
11. Nuevos protocolos para atención y acompañamiento de personas con discapacidad
12. Impulso de nuevos perfiles profesionales (gestor de la movilidad en la empresa)
13. Central de compras de servicios relacionados con la autonomía personal
14. Impulso de territorio socialmente responsable
15. Marketplace de proximidad
16. Planificación de movilidad territorial
17. Trabajo colaborativo de personas usuarias con administraciones competentes
18. Ayudas a las empresas para la promoción de la movilidad sostenible

Priorización de proyectos

En la segunda sesión, los participantes tuvieron la ocasión de priorizar tres líneas de acción en las que su organización no estaba trabajando pero, en cambio, consideraban que sería interesante hacerlo. También aquellas líneas de acción que estaban trabajando de manera suficientemente transversal. Un total de 21 personas respondieron el cuestionario de forma anónima.

1. Por favor, escoge hasta 3 tipos de líneas de acción generales en los que tu organización no está trabajando en la actualidad, pero piensas que sería interesante hacerlo, o hacerlo de manera más transversal que en la actualidad.

Línea de acción General	% participantes que la priorizaron
Planificación de movilidad territorial*	28.57%
Proyectos de investigación aplicada e innovación, informes y estudios	28.57%
Trabajo colaborativo de personas usuarias con las administraciones*	28.57%
Accesibilidad universal en el transporte público	23.81%
Campañas de sensibilización y de incidencia política	23.81%
Oferta de servicios muy personalizados	23.81%
Promoción de infraestructuras sostenibles	23.81%
Cambios normativos	19.05%
Mejora de acceso a edificios	19.05%
Actuaciones urbanísticas	14.29%

Los resultados indican que en todas las líneas de acción hay entre 3 y 6 participantes que la consideran una prioridad para su organización: por lo tanto, indica la disponibilidad de una mínima masa crítica necesaria interesada en empezar a trabajar en ellas, o hacerlo de forma más transversal. Cabe destacar que las líneas de acción marcadas con un asterisco (*) son aquellas que emergieron por la respuesta de una única organización participante (ver en el anexo el detalle de los proyectos de cada línea).

2. Por favor, escoge hasta 3 líneas de acción más específicas en los que tu organización no está trabajando en estos momentos, pero piensas que sería interesante hacerlo, o hacerlo de manera más transversal que en la actualidad.

Línea de acción específica	% participantes que la priorizaron
Campañas a usuarios para movilidad compartida	42.86%
Impulso de territorio socialmente responsable*	42.86%
Nuevos protocolos para atención y acompañamiento de personas con discapacidad*	42.86%
Impulso de la caminabilidad	38.10%
Central de compras de servicios relacionados con la autonomía personal*	28.57%
Ayudas a las empresas para la promoción de la movilidad sostenible*	19.05%
Impulso de nuevos perfiles profesionales (gestor de la movilidad en la empresa)*	19.05%
Marketplace de proximidad*	19.05%

En el caso de los proyectos más específicos, los porcentajes nos indican que todos los proyectos tienen entre 4 y 9 participantes que los priorizaron lo que indica de nuevo que todas las líneas tienen una masa crítica interesada en empezar a trabajar en ellas, o hacerlo de forma más transversal. Cabe destacar que las líneas de acción marcadas con un asterisco (*) son aquellas que emergieron por la respuesta de una única organización participante (ver en el anexo el detalle de los proyectos de cada línea).

En definitiva, todas las líneas mostraron tener interés para un mínimo de 3 personas que participaron en el ejercicio de priorización, y hasta 9 personas en algunos casos. Esto demuestra el potencial latente de colaboración que existe en la actualidad en totalidad de las líneas de trabajo.

Estrategias para acelerar el paradigma de movilidad 4.0

En la primera sesión, los grupos de trabajo respondieron a la siguiente pregunta: “¿Cómo podemos acelerar la innovación en sostenibilidad y accesibilidad universal, en el nuevo paradigma de movilidad 4.0?”

Hemos agrupado las aportaciones en los siguientes títulos:

- 1. Aumentar la implicación del usuario experto**
- 2. Promover un cambio de narrativa en la accesibilidad y la sostenibilidad del transporte**
- 3. Actualizar la regulación, y que discrimine entre tipología de agentes**
- 4. Tratar la accesibilidad como experiencia de usuario y calidad de servicio**
- 5. Invertir en el cambio de la infraestructura no accesible ya construida**
- 6. Asegurar intermodalidad accesible y sostenible en su conjunto**
- 7. Seguir con la digitalización, pero sin olvidar la brecha digital**
- 8. Innovación para gestionar la incertidumbre**
- 9. Partir de la proximidad y lo local para la resiliencia**
- 10. Promover alianzas estratégicas para hacer posible la movilidad 4.0**
- 11. Introducir criterios de accesibilidad y sostenibilidad en toda la contratación pública**
- 12. Apostar por el transporte público colectivo, y el tren en particular**
- 13. Comunicación con perspectiva de accesibilidad cognitiva**
- 14. Armonización de criterios de accesibilidad**
- 15. Investigar nuevas aproximaciones a lo que antes se solucionaba con tacto**
- 16. Tomar como eje la idea de ciudades saludables inteligentes**
- 17. Intensificar la cooperación público-privada**

Resumen de todas las aportaciones

1. Aumentar la implicación del usuario experto

- Identificar bien las necesidades de los usuarios, trabajando estrechamente con ellos.
- Innovar en los procesos de tomas de decisiones participativas va a ser más importante incluso que la incorporación de tecnologías nuevas. Impulsar procesos participativos para abordar la necesaria reinención de estaciones e intercambiadores, que va a ser más importante que la mera inyección de tecnología a las infraestructuras existentes.
- Para pensar la movilidad, por su *expertise* distribuida, hay que tener en cuenta la ciudadanía y las asociaciones.
- Contemos con el usuario y entidades; en particular con entidades que trabajan con discapacidades y mujeres para repensar movilidad que cumpla con el ODS 10.
- Trabajando juntos usuarios y operadores será mucho mejor. En un estudio realizado conjuntamente por AMTU y ASJ quedó reflejado que las personas con discapacidad no sentían que el transporte público les resulte una alternativa real. Existe miedo a utilizar determinados medios y se opta por el transporte privado, más fuera de las grandes ciudades.
- ¿Por qué invertir en cosas que quizás no hacen falta?”. Se acomete a menudo la adaptación de determinadas infraestructuras que requieren un coste muy alto, sin que sean el medio de transporte preferencial de las personas con discapacidad.
- Impulsar mecanismos como el Consell de Responsabilitat Social de FGC, donde ya forman parte, entre otros, el COCARMI, para pensar iniciativas que se deban poner en marcha.

2. Promover un cambio de narrativa en la accesibilidad y la sostenibilidad del transporte

- Cambio de narrativa mediante incentivos sociales: la nueva visión es la nueva normalidad. Estamos “respetándonos” emocionalmente y es posible hacer más cosas.
- Pequeñas recompensas inmediatas por nuevos comportamientos deseables.
- Monitoreo para ver la evolución de lo que se va haciendo.

3. Actualizar la regulación, y que discrimine entre tipología de agentes

- Necesidad de actualizar o anticiparnos en la regulación (muchas veces lo público va a remolque y cuando se regula y legisla ya está obsoleto), discriminando entre los agentes más depredadores y los más respetuosos con el ecosistema de la movilidad.

4. Tratar la accesibilidad como experiencia de usuario y calidad de servicio

- No gestionar la accesibilidad como política social sino como valor orientado al cliente: la accesibilidad es la piedra de toque de la calidad de tu servicio
- Experiencia de usuario: conseguir la combinación de motivación con facilidad de hacer para que las cosas pasen.
- Los usuarios no quieren que les suban al tren, quieren subirse por su cuenta. No más trenes a los que no se pueda subir.

5. Invertir en el cambio de la infraestructura no accesible ya construida

- Mayor implicación de los responsables de las infraestructuras, que a menudo quedan muy lejos de la cadena que les une con los usuarios. Mucha digitalización no está solucionando los problemas de lo ya construido. En la obra nueva, como la del tranvía, los índices de satisfacción del usuario son muy distintos a los del ferrocarril.
- A menudo las medidas que pueden tomar desde las áreas de movilidad municipales avanzan mucho más rápido que la adaptación de las infraestructuras.
- En materia de infraestructura la realidad es que se están gestionando espacios que tienen, en algunos casos, más de 150 años de antigüedad, y estaciones en curva, que representan un reto muy grande para la adaptación y la accesibilidad.

6. Asegurar intermodalidad accesible y sostenible en su conjunto

- Es necesario conectar mejor a los usuarios con las infraestructuras de transporte: a las personas con discapacidad les resulta muy complejo el cambio de medios, muy incómodo pasar de autobús a tren (por ejemplo).
- A pesar de la voluntad de facilitar la intermodalidad, ésta avanza muy lentamente. Una de las medidas que han incorporado para fomentar el uso de distintos medios son los aparcamientos seguros para bicicletas.

7. Seguir con la digitalización, pero sin olvidar la brecha digital

- Si el tema accesibilidad era clave antes de la crisis del Covid-19 ahora es vital y la digitalización es el factor necesario para que los proyectos funcionen.
- Tener en cuenta a las personas que no tienen o no pueden comprarse una tablet, o permitirse una conexión, o que solo solo puede conectarse deficientemente desde el rural.

8. Innovación para gestionar la incertidumbre

- La pandemia ha puesto de manifiesto la capacidad de gestionar la incertidumbre como valor. El covid19 ha puesto de manifiesto nuestra incapacidad o falta de adaptación a entornos de incertidumbre. Y posiblemente este pueda ser un camino, como lo es cambiar el foco a las capacidades y la autonomía.

9. Partir de la proximidad y lo local para la resiliencia

- Valor intrínseco de la resiliencia de la proximidad y lo local; gobiernos locales, barrios, vecindarios y polígonos industriales. Acercar lo local a lo global.

10. Promover alianzas estratégicas para hacer posible la movilidad 4.0

- Más que soluciones tecnológicas, el reto de la movilidad son las alianzas estratégicas entre agentes para compartir información y datos.

11. Introducir criterios de accesibilidad y sostenibilidad en toda la contratación pública

- La concesión de algunos servicios de movilidad, como el autobús con la empresa MonBus, no es accesible. Esto anula la posibilidad de utilizar el transporte público por parte de los usuarios con movilidad reducida y les empuja al uso del vehículo particular.

12. Apostar por el transporte público colectivo, y el tren en particular

- No perder de vista que el transporte público colectivo y el tren en particular, a pesar de algunas valoraciones, siguen siendo las soluciones más sostenibles ambientales y sociales (es un medio de cohesión social).

13. Comunicación con perspectiva de accesibilidad cognitiva

- No dejar ningún colectivo fuera de la comunicación. Dar información accesible sobre las condiciones concretas de intermodalidad, infraestructuras, material rodante, etc. para generar confianza en las nuevas soluciones de movilidad. Uso de iconos e imágenes.

14. Armonización de criterios de accesibilidad

- El usuario no puede informarse correctamente si los diferentes agentes tienen distintos criterios para denominar algo como “accesible”-.

15. Investigar nuevas aproximaciones a lo que antes se solucionaba con tacto

- Por motivo de la actual pandemia, el tacto no puede utilizarse como sentido, y esto anula algunas soluciones de accesibilidad.

16. Tomar como eje la idea de ciudades saludables inteligentes

- Es un momento oportuno para tomar la salud en la ciudad como vector de la sostenibilidad y la accesibilidad.

17. Intensificar la cooperación público-privada

- Más cooperación público-privada para llegar a una nueva movilidad.

Ideas y proyectos para un futuro “Barcelona Open Lab for Accessible & Sustainable Mobility”

Los grupos de trabajo debatieron sobre ideas y proyectos concretos de colaboración transversal que dieran sentido a un Laboratorio Abierto de Movilidad Accesible y Sostenible, en el que participaran los actores clave de la movilidad en el área metropolitana de Barcelona.

A continuación, sintetizamos y agrupamos las ideas recogidas en cuatro ejes vertebradores del laboratorio, y una primera lista de posibles proyectos a considerar en su inicio de actividad:

Poner en el centro el derecho de todas las personas a la autonomía

- No es un observatorio de la movilidad, sino de las personas y sus necesidades y prácticas de movilidad.
- Orientado no solo a la accesibilidad, sino al bien común y con perspectiva de largo plazo
- Plantear una accesibilidad no solo horizontal y no solo para el trabajo y sobre todo más allá del tema físico.
- Estudiar la seguridad desde la perspectiva de género y cómo la pobreza afecta a la accesibilidad.
- Enfocar el laboratorio en conseguir conectar las múltiples posibilidades para las personas usuarias
- Desarrollo de un enfoque bioético.

Articular todos los actores en un mismo espacio

- El lab debe jugar el papel de conector de administraciones, *startups* y tejido social dado que este espacio no está definido hoy en día.
- Que todas y todos los actores puedan ser identificados dentro del laboratorio y que todas las ideas puedan ser aportadas y valoradas para no crear sistemas paralelos.
- Trabajar de manera colaborativa con entidades, academia, empresas y administración, e incorporar la participación ciudadana.
- Aprovechar el gran potencial de generación de tecnología de Barcelona, y la oportunidad de apoyar empresas emergentes
- Que la implicación de la administración sirva para la sensibilización de los equipos municipales en temas de accesibilidad y sostenibilidad.
- Que trabaje con modelos que permitan superar el exceso de regulación.
- Funcionar como palanca del cambio en el transporte que no se hubiera dado sin la crisis del coronavirus.

Experimentar, aprender, y escalar soluciones sostenibles

- Equivocarse y avanzar por pequeños proyectos de ensayo-error, mejor que esperar por grandes estudios de movilidad.
- Apoyarse en las economías de escala. Ahora veremos recortes en muchos ámbitos, hay que sumar esfuerzos en proyectos compartidos.
- Experimentar en las zonas ya integradas, sobretodo por el metro, buscando siempre formatos que permitan replicarse en el resto del territorio, de acuerdo con sus características.
- Uso de metodologías como *Design Thinking* para definir las necesidades de las personas usuarias.
- El laboratorio debe aportar resultados y enfocarse a soluciones *smart and cheaper*.
- Orientar al cumplimiento de los ODS.

Pacificar la movilidad y relacionarla con la salud

- La movilidad puede ayudar a retrasar el envejecimiento y facilitar nuevas formas de habitabilidad, que lleven a una mejor calidad de vida y a un menor coste social de la longevidad.
- Estudiar el despliegue de la conducción automática en la ciudad.
- Pensar siempre la primacía del peatón en las aceras.
- Mediador del espacio público y promotor de la educación para pacificar la movilidad.

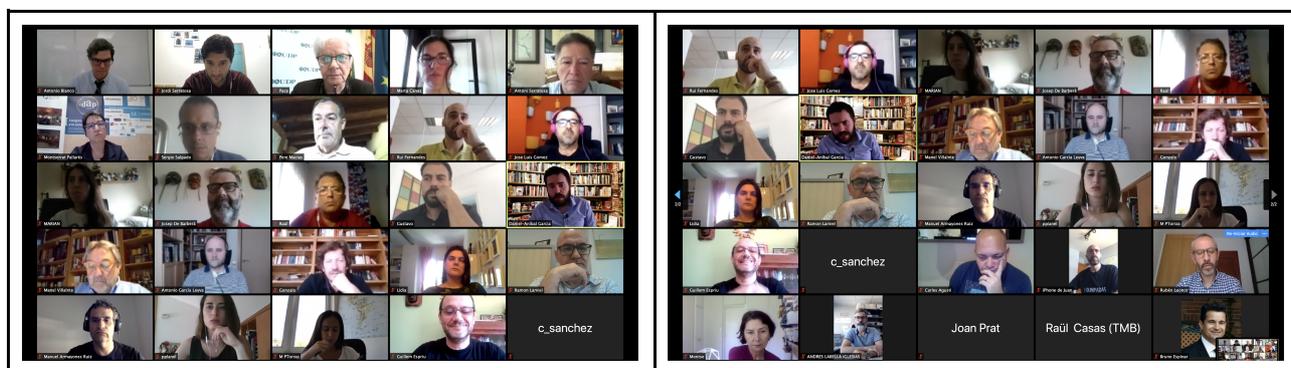
Propuestas de proyectos

- **Poner en marcha una plataforma que ofrezca información actualizada y fiable sobre las condiciones de accesibilidad y las incidencias, que la puedan afectar de las infraestructuras y medios de transporte del área metropolitana.**
 - La no disponibilidad de esta información desanima a las personas que la necesitan para planificar cualquier desplazamiento, siendo así una discriminación sutil o poco visible, pero de gran impacto. La multimodalidad y la movilidad integrada no hace más que acentuar esta situación, y de ahí que la clave sea la integración de esa información en un solo sitio. Los operadores ya ofrecen información a terceros para que hagan aplicaciones, por lo tanto es algo que, de alguna manera, la tecnología ya ha resuelto.
 - Aunque esa información la pongan a disposición los operadores y las áreas municipales que proveen el servicio en sus apps, la accesibilidad a ella dependerá de cada diseño. Si se centraliza en una app con accesibilidad universal, esto quedaría resuelto.
 - El modelo existe en la medida en que las ciudades adoptan el modelo Smart City, y se puede integrar las informaciones que también generan las propias ciudades. El reto que se plantea es si se puede integrar esa información con perfiles. La asimetría, entre los entornos metropolitanos ya integrados, debe permitir el aprendizaje y abordar posteriormente el resto del territorio, (teniendo en cuenta el elemento cultural y la brecha

- digital).
- Facilitar que también los usuarios que se encuentren con una incidencia que acaba de ocurrir, puedan informar (como es el caso de la aplicación Waze).
- **Implantación generalizada de los códigos BIDI en las infraestructuras y medios de movilidad del Área Metropolitana de Barcelona.**
 - Extender a toda el área metropolitana de Barcelona los códigos BIDI, teniendo en cuenta los aprendizajes de la experiencia exitosa realizada por TMB en colaboración con la Fundación Vodafone, y que ha sido muy bien valorada por COCEMFE.
- **Campaña coordinada de información y formación a las personas sobre el potencial de sus dispositivos móviles**
 - Muchas personas desconocen la posibilidades de su móvil, e ignoran que aprovechar funcionalidades como las de los códigos BIDI, solo requiere instalar una aplicación.
 - Pensar transversalmente cómo realizar una campaña de información y de formación a las personas que lo necesitan.
- **Diseño de protocolos de atención a personas con necesidades especiales, que sean trazables en todos los niveles de una movilidad puerta a puerta segura.**
 - Avanzar hacia una estandarización de conceptos y prácticas orientadas a personas con necesidades especiales, para generar confianza en las redes de movilidad y la multimodalidad.
 - Introducir la trazabilidad en el sentido más amplio.
- **Simulación de situaciones para plantear ordenaciones antes de que surjan los problemas**
 - Simulaciones que permitan identificar efectos no deseados por actuaciones previstas
- **Espacio de pruebas de diseño y producción de elementos accesibles.**
 - Economías de escala para la prueba de elementos accesibles
- **Estudio sobre cómo funciona la seguridad desde la perspectiva de género y cómo la pobreza afecta a la accesibilidad.**
 - Favorecer que todos los actores implicados incorporen unas lentes que aseguren la inclusividad, empezando por los efectos de género
- **Experimentación con la monetización de la salud**
 - Proyecto tipo “pagar por usar la bicicleta como medio de transporte habitual”

Anexo 1: Detalle de los participantes de cada sesión

Lista de participantes de la Sesión del 7 de Mayo de 2020



1	Agustí i Hernández, Carles International Governance and ODS Consultant
2	Armayones, Manuel Development director e-Health UOC
3	Barriga González, Gustavo Cap de subsecció de projectes i programes d'autonomia personal a la Diputació de Barcelona
4	del Barrio, Carlos Secretario de Política Sectorial y Sostenibilidad de CCOO de Catalunya
5	Espinar, Bruno Responsable del proyecto RAAS de RENFE
6	Cabo, Montserrat Tècnic Direcció Serveis mobilitat sostenible AMB
7	Canas, Marta Amputats Sant Jordi
8	Casas Velo, Raul TMB - Accessibilitat Universal Àrea de Clients Direcció Executiva de Màrqueting
9	De Barberà, Josep Cap Gabinet Regidora Infància, Adolescència, Discapacitat i Gent Gran Ajuntament de Barcelona
10	Esprui, Guillem

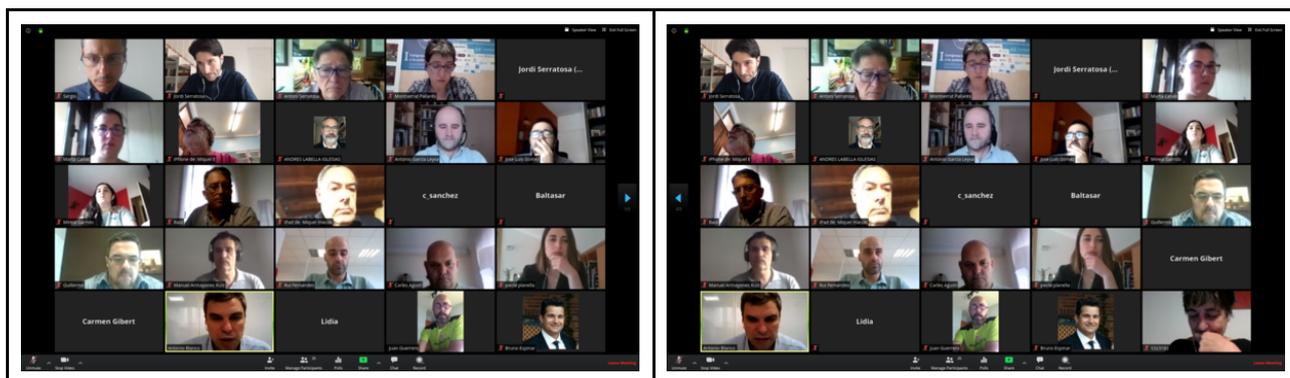
	Coordinador Àrea Desenvolupament Econòmic i Social Àrea Metropolitana de Barcelona
11	Fernandes, Rui CEO & Fundador BUSUP
12	Fernández, Gonzalo Project Developer Smart Cities VODAFONE
13	Fuentes Ledo, Lúdia Tècnica Depart. Mobilitat en el Territori de la DSM de l'Ajuntament de Barcelona
14	García, Daniel-Aníbal Secretario de Organización COCEMFE
15	Antonio García Leyva Responsable de Responsabilitat Social dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya – FGC
16	Garrido, Mireia Responsable de Projectes Socials i Participació d'Accessibilitat Universal de TMB
17	Gómez, José Luis Director - Gerent Amigables
18	Guerrero Macho, Juan Responsable Mobilitat UGT Catalunya
19	Labella, Andrés Voluntari COCEMFE Barcelona – Advocat
20	Lamiel, Ramon Director Gerent IMPD Ajuntament de Barcelona
21	Macias, Pere Coordinador Pla de Rodalies RENFE Catalunya
22	Novell Gusart, Montse Directora de RSC-ODS del CZFB
23	Palanquex, Marian Técnico en el departamento de Accesibilidad Universal e Innovación en Fundación ONCE
24	Pallarès Parellada, Montserrat Presidenta Federació Francesc Layret Cocemfe Barcelona
25	Planella Sala, Paula KAM VODAFONE
26	Pozuelo, Baltasar

	President Associació Àrea 8. Associació Empresarial Pedrosa
27	Prat, Joan Director General de l'Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà-AMTU
28	Saldoni, David Director General de Transports Generalitat de Catalunya
29	Sánchez, Carlos Director de la Dirección de Accesibilidad Universal e Innovación de Fundación ONCE
30	Serratosa, Toni Tresorer Cocemfe Catalunya
31	Torras, Maria Tècnica Àrea Desenvolupament Econòmic i Social Àrea Metropolitana de Barcelona
32	Tricio, Paca Presidenta Mayores UDP
33	Villalante, Manel Director general de RENFE

Participantes en grupos de trabajo:

<p>Grupo 1</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. (UOC) Manuel Armayones 2. (TMB - Accessibilitat) Raül Casas 3. (Empresa Busup) Rui Fernandes 4. (UGT) Juan Guerrero Macho 5. (ONCE) Marian Palanquex 6. (VODAFONE) Paula Planella 7. (AJ. BCN - Infància) Josep De Barberà 8. (COCEMFE BCN) Montserrat Pallarès 9. (CCOO) Carlos del Barrio 10. (UDP) Paca Tricio 11. Carles Agustí 	
<p>Grupo 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. (AREA8) Baltasar Pozuelo 2. (ONCE) Carlos Sánchez 3. (TMB) Mireia Garrido 4. (VODAFONE) Gonzalo Fernández 5. (AMIGABLES) José Luis Gómez 6. (NATSAL) Toni Serratosa 	
<p>Grupo 3</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. (AMB - Mobilitat) Montserrat Cabo 2. (Aj. BCN - Mobilitat) Lúdia Fuentes 3. (Pla de Rodalies de Catalunya) Pere Macias 4. (CZF) Montse Novell 5. (FGC) Antonio García Leyva 6. (ASJ) Marta Canas 7. (COCEMFE) Andrés Labella 8. (DIBA) Barriga González, Gustavo 	

Lista de participantes de la Sesión del 14 de Mayo de 2020



1	Armayones, Manuel Development director e-Health UOC
2	Agustí i Hernández, Carles International Governance and ODS Consultant
3	Alarcón, Rosa Regidora de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona i presidenta de TMB
4	Cabo, Montserrat Tècnica Direcció Serveis mobilitat sostenible AMB
5	Canas, Marta Amputats Sant Jordi
6	Casas Velo, Raül TMB – Director Accessibilitat Universal Àrea de Clients Direcció Executiva de Màrqueting
7	De Barberà, Josep Cap Gabinet Regidora Infància, Adolescència, Discapacitat i Gent Gran Ajuntament de Barcelona
8	Espriu, Guillem Coordinador Àrea Desenvolupament Econòmic i Social Àrea Metropolitana de Barcelona
9	Espinar, Bruno Responsable del proyecto RAAS de RENFE
10	Estrada, Miquel Regidor d'urbanisme i mobilitat de Puigpunyent
11	Fernandes, Rui CEO & Fundador BUSUP
12	Fuentes Ledo, Lúcia Tècnica Depart. Mobilitat en el Territori DSM de l'Ajuntament de Barcelona

13	García Leyva, Antonio Responsable de Responsabilitat Social dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya – FGC
14	Estrada, Miquel Regidor d'urbanisme i mobilitat de Puigpunyent
15	Garrido, Mireia Responsable de Projectes Socials i Participació d'Accessibilitat Universal de TMB
16	Gibert, Carmen Assessora de la Regidora de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
17	Gómez, José Luis Director - Gerent Amigables
18	Guerrero Macho, Juan Responsable Mobilitat UGT Catalunya
19	Hurtado, Guillermo Técnico de accesibilidad del Institut Municipal de Persones amb Discapacitat
20	Labella, Andrés Voluntari COCEMFE Barcelona – Advocat
21	Macias, Pere Coordinador Pla de Rodalies RENFE Catalunya
22	Pallarès Parellada, Montserrat Presidenta Federació Francesc Layret Cocemfe Barcelona
23	Planella Sala, Paula KAM VODAFONE
24	Pozuelo, Baltasar President Associació Àrea 8. Associació Empresarial Pedrosa
25	Saldoni, David Director General de Transports Generalitat de Catalunya
26	Sánchez, Carlos Fundación ONCE
27	Serratosa, Toni Tresorer Cocemfe Catalunya

Participantes en grupos de trabajo:

<p>Grupo 1</p> <ol style="list-style-type: none">1. Antonio García Leyva (FCG)2. (Consultor ODS) Carles Agustí3. (Ajuntament Barcelona) Josep de Barberà4. José Luis Gómez (Amigables)5. Baltasar Pozuelo (Área8)6. Andrés Labella (COCEMFE)7. Raül Casas (TMB)8. Toni Serratosa (CECEMFE)	
<p>Grupo 2</p> <ol style="list-style-type: none">1. Rui Fernandes (BUSUP)2. (Aj. BCN - Mobilitat) Lúdia Fuentes3. Marta Canas (Amputats Sant Jordi)4. Mireia Garrido (TMB)5. Manuel Armayones (UOC)6. Juan Guerrero (UGT)7. Bruno Espinar (VODAFONE)	
<p>Grupo 3</p> <ol style="list-style-type: none">1. (AMB) Guillem Espriu2. (COCEMFE) Montserrat Pallarès3. (Regidor Puigpunyent) Miquel Estrada4. (IMPD) Guillermo Hurtado5. (AMB) Montserrat Cabo6. (VODAFONE) Paula Planella7. (Transports Generalitat) David Saldoni	

Anexo 2: Detalle de las respuestas al formulario

1. Ampliar, mejorar y flexibilizar la accesibilidad universal en las redes de movilidad existentes

- (AMIGABLES) Movilidad más allá de ir al hospital
- (Amputats St. Jordi) No mirar cada tipo de transporte por separado, mirar todas las rutas de principio a fin, con trasbordos y cambios de transporte.
- (Area8) Mejora de las redes de movilidad
- (UGT) Ampliar masivamente el transporte público colectivo.
- (BUSUP) Flexibilidad en las soluciones de movilidad propuestas.
- (CZFB) mejora de las infraestructuras
- (Generalitat de Catalunya) Accesibilidad de las estaciones
- (Generalitat de Catalunya) Accesibilidad del material móvil
- (Generalitat de Catalunya) Conseguir la accesibilidad total de la flota de vehículos
- (COCEMFE) Adecuar física y financieramente los sistemas de transporte adaptado proporcionados por el tercer sector ya existentes.
- (COCEMFE) Conseguir la intermodalidad del transporte accesible.
- (RODALIES) Acceso en las entradas y salidas de viajeros a los vehículos.
- (P. MACIAS) Accesibilidad universal en todas las estaciones de la red ferroviaria. De las 106 estaciones de Cercanías de BCN, faltan 30 por habilitar, de las cuales la mitad están en fase de ejecución y el resto en fase de proyecto.
- (P. MACIAS) Accesibilidad universal en todas las unidades eléctricas que prestan servicios a Cercanías y Regionales. Todavía hay un 15% de trenes no accesibles.
- (P. MACIAS) Dificultades de acceso a los trenes en estaciones con curva. Es un tema muy complejo que no está resuelto.
- (TMB) La consolidación de un nuevo modelo de gestión de la accesibilidad de los vehículos, infraestructuras y servicios.
- (RODALIES) El confort de los viajeros durante el desplazamiento.
- (TMB) As
- Asegurar la mejora continua en los procesos de mantenimiento de los sistemas y soporte a la accesibilidad.
- (UOC) Que el diseño universal no sea una barrera de entrada para pequeñas empresas
- (FGC) Debe incluirse la **accesibilidad universal en los proyectos** de estaciones (ej. encaminamientos para personas con discapacidad visual, no existencia de gaps horizontales o verticales, etc.) y vagones de tren, tranvía, bus... adaptando el diseño interior a los usos actuales de los vehículos de movilidad personal (bicis, patinetes) siendo compatible con las necesidades de todos los colectivos, teniendo especial cuidado con no invadir los lugares reservados para personas con problemas de movilidad.

2. Sensibilización de la ciudadanía

- (Generalitat de Catalunya) Hay que tener respeto por los viandantes con discapacidad
- (Amputats St. Jordi) Poner atención no solo en las personas con movilidad reducida reconocida sino en las personas con discapacidad en general

- (Amputats St. Jordi) Tener visión de la discapacidad más allá de la silla de ruedas. Los distintos tipos de discapacidad necesitan distintas adaptaciones
- (UOC) Que la accesibilidad universal sea real y no un «desideratum»
- (Generalitat de Catalunya) Concienciar de las necesidades de movilidad de determinados colectivos.
- (Aj. BCN) Concienciación ciudadana, promover una cultura con valores que tengan en cuenta la accesibilidad universal y la movilidad sostenible.
- (CZFB) Pasar de una cultura individualista a una cultura colectiva
- (BUSUP) Cambio de hábitos en una sociedad viciada en el coche privado y políticas que fomentan su uso.
- (DIBA) La sensibilización de la sociedad en general poniendo el foco en los profesionales de atención.
- (TMB) El cambio cultural interno en la atención a la diversidad condicionado por el conocimiento de las necesidades de un público diverso.

3. Mejorar la accesibilidad cognitiva

- (TMB) Desarrollar acciones de mejora de la accesibilidad cognitiva.
- (Generalitat de Catalunya) Mejorar el nivel de accesibilidad de la información en el transporte público.
- (ONCE) Por otro lado, muchos de los procesos e información necesarios son muy poco accesibles, y la información sobre accesibilidad a veces es también escasa.
- (CZFB) Salvaguarda y señalización en aceras ante el aumento de modos de transporte
- (Vodafone) Facilitar la orientación dentro del vehículo autobús/metro o la comunicación de personas discapacitadas con el conductor de autobús o personas de servicio en la estación
- (Vodafone) Generar avisos en la parada que tengan que bajar sin necesidad de visualizar la pantalla para saber ubicación o próxima parada.
- (DIBA) Accesibilidad en la dimensión del acceso a la información.

4. Reducir el impacto ambiental de los medios de transporte

- (Aj. BCN) Reducción de la contaminación a través de medios de transporte más sostenibles
- (CZFB) Sustituir los combustibles fósiles por otros menos contaminantes
- (CZFB) Potenciar el transporte público
- (CZFB) Compatibilidad de los recursos utilizados con la no agresión del medio ambiente
- (BUSUP) Apuesta por soluciones de movilidad sostenibles y estables y no especulativas. Estas últimas generan desconfianza al usuario y es escéptico a cambiar sus rutinas.
- (P. MACIAS) En cuanto a la movilidad sostenible, el principal problema continúa siendo el uso excesivo del vehículo privado. La post pandemia lo puede agravar por las limitaciones en el transporte público.
- (AMB) Zona de bajas emisiones

5. Mejoras de urbanismo en las ciudades y sus accesos

- (Ajuntament de Puigpunyent) Adaptar calles en las que se combinan tráfico y viandantes
- (Ajuntament de Puigpunyent) Dificil accesibilidad a determinados puntos del municipio para PMR
- (Aj. BCN) Adaptación requerimientos a entornos consolidados
- (COCEMFE BCN) Falta de plataformas mecánicas en la ciudad

- (CZFB) Accesibilidad dentro y fuera del casco urbano
- (DIBA) A largo plazo, desarrollar entornos y ciudades accesibles a todos los colectivos.

6. Promover prácticas y medios sostenibles de movilidad laboral

- (NATSAL) Plan de innovación organizacional para mejorar la movilidad en el centro de trabajo, fomentar el trabajo online, rediseñar los espacios laborales y de atención al público.
- (COCEMFE) La movilidad sostenible debe basarse también en cambios organizativos (teletrabajo)
- (Area8) Cambio en las formas de movilidad laboral
- (Aj. BCN) Acceso al trabajo
- (CCOO) La movilidad al trabajo debe ser inclusiva

7. Favorecer el uso del transporte público a todas las personas

- (Generalitat de Catalunya) Favorecer la utilización del transporte público para las personas con discapacidad
- (Generalitat de Catalunya) Garantizar un régimen tarifario acorde con las necesidades de movilidad de cada usuario
- (COCEMFE BCN) Transporte público 100% accesible
- (COCEMFE BCN) Trenes 100% accesibles (AVE, AVLO, RODALIES...)
- (Amputats St. Jordi) Acceso y confortabilidad en el transporte público
- (FGC) Garantizar el acceso universal en el transporte público y a un precio reducido que permita ejercer el derecho a la movilidad a todas las personas, con especial atención a personas con problemas de movilidad y colectivos vulnerables y a aquellas que no puedan desplazarse con vehículos privados para ir a estudiar, trabajar, acudir a los centros de salud, culturales, etc.

8. Asegurar el confort, la calidad del servicio y la autonomía de todas las personas

- (Amputats St. Jordi) Diseño universal no solo en el transporte sino en taquillas, máquinas expendedoras de billetes, etc.
- (AMIGABLES) Transporte de calidad también para las personas con discapacidad
- (ONCE) Las principales necesidades se encuentran en la infraestructura de los propios vehículos y las estaciones. La heterogeneidad de modelos y construcciones dificulta la estandarización
- (COCEMFE BCN) Estaciones de metro con mucha curva e inaccesibles por la gran separación entre tren y andén. Inaccesibles por la separación, la curva y porque carecen de ascensor

9. Facilitar la movilidad en bicicleta

- (Ajuntament de Puigpunyent) Dificultad de utilizar bicicleta por orografía y dimensiones red viaria.
- (AMB) Ampliación infraestructura ciclista
- (AMB) Aparcamiento seguro de bicicletas
- (AMB) Ciclogística

10. Atender la demanda de acompañamiento en infraestructuras y medios

- (Vodafone) Servicios de acompañamiento, a personas mayores, dentro de la estación
- (RODALIES) El acompañamiento de tutores/cuidadores.
- (TMB) Atender a las personas mayores en sus necesidades de movilidad
- (DIBA) Desplegar la figura del asistente personal.

11. Impulso de la innovación

- (NATSAL) Proyecto para Crear el Centre d'Innovació per a l'autonomia personal.
- Empoderamiento en los PAE's (Area8)
- Búsqueda de soluciones innovadoras que mejoren la autonomía del colectivo de personas con discapacidad en el uso del transporte público colectivo o la movilidad peatonal. (ONCE)
- (NATSAL) Impulsar la innovación, 'cambiando la mirada', y atendiendo a las necesidades de la persona en cada etapa de su ciclo vital: 'el reto de la autonomía personal'.
- (FGC) Garantizar como un elemento de futuro el valor de facilitar servicios de movilidad de forma inclusiva, trabajando todos los aspectos innovadores para conseguir este objetivo con la participación de las personas usuarias en su definición e implementación.

12. Equilibrio territorial en las soluciones de accesibilidad universal

- (Generalitat de Catalunya) Equilibrio territorial en la accesibilidad
- (Ajuntament de Puigpunyent) Núcleos de población con deficiente transporte público
- (COCEMFE) Redes de transporte accesible en el ámbito rural.

13. Mejorar la accesibilidad en edificios en general, y en instalaciones turísticas

- (Ajuntament de Puigpunyent) Accesibilidad de alumnos a la Escuela Infantil y Primaria
- (Aj. BCN) Accesibilidad en edificios municipales y comercios
- (CZFB) Accesibilidad en edificios
- (FGC) Promoción de la **movilidad universal como una condición del turismo sostenible**. Las instalaciones turísticas deben estar diseñadas para poder acceder a ellas en transporte público accesible. Incluido el transporte por cable accesible, que permita disfrutar de la montaña y de sus actividades.

14. Mejorar cualitativa y cuantitativamente la información al usuario

- (RODALIES) Información a través de plataformas digitales.
- (RODALIES) Información en caso de incidencias (especialmente a personas con problemas auditivos).
- (P. MACIAS) Información sobre el grado de accesibilidad de cada servicio ferroviario. Se puede perfeccionar con el uso de nuevas tecnologías
- (FGC) Unificación de las apps de movilidad de los diferentes operadores de transporte para mejorar la comprensión de las personas con alguna discapacidad

15. Implicar más a los usuarios y colectivos de usuarios

- (UOC) Que se establezcan sistemas de acreditación y homologación que incluyan usuarios

- (DIBA) Incorporar la mirada de las personas con discapacidad en el diseño de las políticas locales.
- (FGC) La accesibilidad universal ha de estar **consensuada con asociaciones de personas con discapacidad** y problemas de movilidad para que esté focalizada a facilitar una vida autónoma. Garantizar la llegada al destino y la vuelta utilizando en el trayecto la intermodalidad, si es necesario. No se puede dejar a nadie atrás.

16. Cumplimiento de la normativa ya existente

- (ONCE) Cumplimiento de la ratio de taxis accesibles por municipio según el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre.
- (ONCE) Información sobre las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, así como de las distintas acciones permitidas en el estacionamiento (depende de las ordenanzas municipales) y lucha contra el fraude en su utilización.

17. Regulación eficaz y ágil de los nuevos medios y soluciones de movilidad

- (C. Agustí) Regulación de la movilidad y los nuevos gadgets (patinetes, segways etc...)
- (BUSUP) Mecanismo legislativo capaz de dar respuesta a las nuevas propuestas de movilidad.

18. Impulsar la digitalización de la movilidad

- (C. Agustí) Digitalización para garantizar un mejor acceso
- (Vodafone) Reservar plazas especiales en el autobús a través de una app

19. Ayudar a contener la pandemia COVID19

- (CZFB) Higienización (COVID19) en los accesos adaptados y mobiliario público
- (Vodafone) Detectar personas con carga viral (situación COVID19) - nueva necesidad para evitar contagios de personas de riesgo

20. Aumentar la formación a los usuarios y a los profesionales

- (AMB) Educación vial
- (ONCE) La formación específica en las necesidades de las personas con discapacidad, dirigida al personal del sector, a veces no es adecuada o es insuficiente.

21. Incrementar el trabajo transversal de las áreas municipales

- (ONCE) En la mayoría de los municipios se observa una falta de transversalidad de la accesibilidad en las estructuras organizativas municipales, que priorice y ejecute mejoras de accesibilidad de forma conjunta. En el caso del transporte, implicaría a las áreas relacionadas con el mismo (urbanismo, transporte, áreas de servicios sociales...)

22. Mayor integración de medios públicos y privados

- (BUSUP) Integración tecnológica y tarifaria entre las diferentes propuestas públicas y privadas.

23. Mejorar el conocimiento de los efectos de las acciones de accesibilidad universal

- (UOC) Que se realice investigación aplicada sobre efectos accesibilidad universal

24. Favorecer el envejecimiento activo

- (Area8) Vida laboral y envejecimiento activo

25. Mejora de la seguridad y la percepción de seguridad

- (FGC) Mejora de la **seguridad y la percepción de seguridad** de las instalaciones y equipamientos de movilidad, atendiendo a principios de no discriminación y de género con el objetivo de minimizar el impacto sobre los incidentes, accidentes y las agresiones machistas (ej. Señalización, iluminación, eliminación de zonas de sombra, presencia de personas, etc.).

PROYECTOS

- Adaptación de la accesibilidad universal en el transporte público (Mobilitat - AB)
- Buses y metro accesibles (Ajuntament Barcelona)
- Modelo Barcelona en cuanto a Asistentes Personales (Ajuntament Barcelona)
- Modelo Barcelona para Centros de Desarrollo Infantil y Atención Precoz (CDIAPs (Ajuntament Barcelona)
- Mejora en infraestructuras para conseguir una absoluta accesibilidad universal (CZFB)
- Mejoras en la accesibilidad a los servicios ferroviarios y a los autobuses (Transports i Mobilitat - GENCAT)
- Garantizar la accesibilidad total de la red de Transporte Público (Transports i Mobilitat – GENCAT)
- Favorecer la utilización del transporte público para las personas con discapacidad (Transports - GENCAT)
- Conseguir la accesibilidad total de la flota de vehículos (Transports - GENCAT)
- Mejorar el nivel de accesibilidad de la información en el transporte público (Transports - GENCAT)
- Garantizar un régimen tarifario acorde a las necesidades de movilidad de cada usuario (Transports - GENCAT)
- Mejoras en la accesibilidad de los servicios ferroviarios y de autobuses (Transports - GENCAT)
- Nuevos instrumentos de garantía de la accesibilidad universal con mejora del acceso a la información (Transports - GENCAT)
- Herramienta para la determinación de rutas accesibles para personas con movilidad reducida y sillas de ruedas, vía web y app. Sistema de Información al Cliente. Línea “multilínea” con mensajes de megafonía y texto en el interior de los trenes y en los canales de comunicación web y app, adaptados a personas con alguna discapacidad (FGC)
- Garantizar la accesibilidad total de la red de transporte público (Transports – GENCAT)
- App and Town Compagnon. Sistema de guiado y monitorización que facilita el uso del transporte público colectivo a perfiles de personas con discapacidad intelectual o personas mayores. Existe un piloto en marcha con ATM (TMB) (ONCE)
- Mejora del espacio web, con lectura fácil para personas con alguna discapacidad
- Progresiva adaptación semafórica para personas con discapacidad visual
- Todas las estaciones del núcleo de Cercanías de BCN deberán ser accesibles el 2023 (P.MACIES)
- Sustitución de todos los trenes no accesibles (P.MACIES)
- Programas de atención al usuario y reforma de la señalética, proyectados con criterios de accesibilidad universal (P.MACIES)
- Programa de seguimiento y evaluación continua del Plan que tiene, entre otros objetivos, el cumplimiento de las previsiones referidas a accesibilidad. (P.MACIES)
- Configuración de andenes y encaminamientos, aprobados e instalados en colaboración con organizaciones de personas con discapacidad. (FGC)
- Adaptación de las estaciones en recta y curva a la accesibilidad universal, eliminando gaps horizontales y verticales y de vagones, en cuanto a accesibilidad exterior e interior se refiere (FGC)
- Creación del billete “T- Acompanyament” que permite a la persona acompañante de una persona con discapacidad viajar gratuitamente (FGC)
- Facilitar la accesibilidad universal en el transporte por cable con la construcción y adaptación de telecabinas y remontadores para facilitar la accesibilidad universal a personas con movilidad reducida, tanto en temporada de invierno como de verano. Por ejemplo, llegamos hasta los 2.500

metros de altura con el telecabinas Alp 2.500 y el refugio Niu de l'Àliga (FGC)

2. Promoción de infraestructuras sostenibles para el transporte sostenible

- Electrificación del continuo barrio-polígono, con plan Fotovoltaico, autoconsumo y consumo compartido, puntos de recarga, transición energética a Hidrógeno como vector de transporte (Area8)
- Redd de BICI eléctrica de empresa, con percepción de compensación por kilometraje y balance de salud laboral (Area8)
- Mejora del transporte público (frecuencias) (Ajuntament de Puigpunyent)
- Mejora de las condiciones de uso de la bicicleta (carril, aparcamientos..) (Ajuntament de Puigpunyent)
- Nuevo material móvil (Generalitat de Catalunya)
- Aprobación de una nueva línea de subvenciones 2020 (Sostenibilitat - AMB)
- Patinetes eléctricos (CZFB)
- Carriles bicis que fomentan un medio de movilidad sostenible... (Mobilitat - AB)
- Gestión i apoyo a los municipios para fomento de la Implantación de zonas de bajas emisiones (Sostenibilitat - AMB)
- Ampliación de la infraestructura “carril bici” a través de fondos europeos (Sostenibilitat - AMB)
- Proyecto implantación aparcamiento seguro de bicicletas cerca de cambios modales (Sostenibilitat - AMB)

3. Proyectos de investigación aplicada e innovación. Informes y estudios

- Laboratorio de movilidad sostenible y accesible (Natura i Salut)
- Puesta en marcha de una aceleradora de proyectos que apoya a emprendedores que diseñan formas innovadoras de mejora de las condiciones de vida de las personas con discapacidad. ONCE está apoyando proyectos que hacen más amable el transporte público, privado o colectivo, y las infraestructuras asociadas o la movilidad peatonal (ONCE)
- Park4dis. Aplicación móvil que centraliza la información de las plazas de aparcamiento reservadas y normativa aprobada en las ordenanzas municipales para hacerlas llegar a las personas interesadas. (ONCE)
- Informes periódicos de diagnóstico que ponen de manifiesto el estado del servicio de transporte público como los llevados a cabo en el servicio del taxi accesible: estado de la flota 2017 y el Informe sobre el incumplimiento de la accesibilidad en el taxi (2019). (ONCE)
- Proyectos de investigación que partan de un estudio de las necesidades del colectivo de personas con discapacidad en relación con distintos ámbitos, como el transporte, para la detección de áreas de oportunidades a la hora de desarrollar proyectos de ejecución. (ONCE)
- Participación en el Índice de Movilidad Sostenible en las Capitales de Provincia Españolas. (ONCE)
- Necesidad de realizar investigación aplicada sobre efectos de la accesibilidad universal (eHealthCenter-UOC)
- Importancia de establecer sistemas de acreditación y homologación que incluyan usuarios (eHealthCenter-UOC)
- La movilidad sostenible debe basarse, también, en cambios organizativos (teletrabajo) (eHealthCenter-UOC)
- El diseño universal no tiene que ser una barrera de entrada para pequeñas empresas (eHealthCenter-UOC)

- Grupo Motor metropolitano por la accesibilidad, realización de estudios, estrategia de datos discapacidad. (AMB)

4. Impulso de la caminabilidad

- (UDP) Diseño de ciudad inclusiva, aceras solo para peatones.
- (UDP) Rediseño de los bolardos y espacios verdes con árboles de hoja perenne.
- Peatonalización de calles y establecimiento de requerimientos de accesibilidad (normativa) para realizar calles para el uso y disfrute de todas las personas independientemente de su edad o condición (Mobilitat - AB)
- Implantar aceras donde sea posible circular en silla de ruedas, muletas, carritos de bebés, de compra... (Ajuntament de Puigpunyent)
- Peatonalización de sectores de la red viaria (Ajuntament de Puigpunyent)
- Blind Explorer. Sistema de guiado a través de GPS de alta precisión, para la deambulación de personas con discapacidad visual. (ONCE)

5. Mejora de acceso a edificios

- Kioskos inclusivos (Ajuntament Barcelona)
- Inversiones para la accesibilidad (Ajuntament Barcelona)
- Obras en estaciones. (Generalitat de Catalunya)
- Mejora en infraestructuras para conseguir absoluta accesibilidad universal (CZFB)
- Mejoras de accesibilidad a edificios públicos, comercios, servicios...

6. Campañas de sensibilización y de incidencia política

- Velar e impulsar el mantenimiento de las zonas públicas en áreas industriales y las mejoras en la accesibilidad en empresas y vías públicas accesibles. (Area8)
- La accesibilidad universal tiene que ser real y no un «desideratum» (eHealthCenter-UOC)
- Trabajo de forma conjunta con entidades del sector para influir en el diseño y planificación del transporte (ONCE)
- Concienciar sobre las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad (Transports - GENCAT)

7. Oferta de servicios muy personalizados

- AMIGABLES aporta vehículos de primera calidad, adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad y conductores expertos y sensibles en este ámbito (AMIGABLES)
- AMIGABLES facilita transporte y acompañamiento incluso para desplazamientos no estrictamente relacionados con la salud, como visitas a familiares, ocio, compras, etc. de forma personalizada. (AMIGABLES)
- Más de 64 rutas diarias en las áreas metropolitanas de Lisboa y Barcelona para desplazar trabajadores a parques empresariales, que usan más de 1.500 personas y cuyo coste comparten 12 empresas. (BusUp)
- Bus compartido (CZFB)

8. Campañas a usuarios para movilidad compartida

- Impulso de la movilidad compartida, bus compartido, coche de empresa compartido (Area8)

- Sistema de transporte flexible para personas con discapacidad (puerta a puerta compartido) (Natura i Salut)
- Coche compartido (CZFB)

9. Actuaciones urbanísticas

- Mejora de la accesibilidad en la Escuela Infantil y Primaria (Ajuntament de Puigpunyent)
- Renovación urbanística y adaptación de PIZF
- Mejora en infraestructuras para conseguir absoluta accesibilidad universal (CZFB)

10. Cambios normativos

- Nuevo decreto de accesibilidad. Implantación de la “T Mobilitat” (Transports i Mobilitat - GENCAT)
- Modificaciones normativas sobre la adecuación física y financiera de los sistemas de transporte adaptado en el ámbito rural. (COCEMFE)

11. Nuevos protocolos para atención y acompañamiento de personas con discapacidad

- Nuevos protocolos de actuación del personal de atención domiciliaria y acompañamiento a personas con discapacidad o dependencia. (Natura i Salut)

12. Impulso de nuevos perfiles profesionales (gestor de la movilidad en la empresa)

- Crear la figura del gestor de movilidad en las empresas, y manuales de buenas prácticas en movilidad de trabajadores, vida laboral y envejecimiento activo (Area8)

13. Central de compras de servicios relacionados con la autonomía personal

- Creación de una plataforma de servicios (central de compras y envíos de materiales) (Natura i Salut)

14. Impulso del territorio socialmente responsable

- Impulso de un TS2R, territorio socialmente sostenible y responsable, con identidad propia que agrupe empresas, comparta procedimientos y ponga en valor la suma positiva. (Area8)

15. Marketplace de proximidad

- Creación de un MarketPlace de proximidad, de servicios, productos y alimentos de proximidad con RSC y transporte sostenible (Area8)

16. Planificación de movilidad territorial

- Plan de movilidad de diversas zonas territoriales del país (Generalitat de Catalunya)

17. Trabajo colaborativo de personas usuarias con administraciones competentes

- Escuchar a los usuarios y usuarias, y trabajar conjuntamente con las administraciones locales, autonómicas y estatales, para encontrar soluciones a los problemas descritos. (COCEMFE)

18. Ayudas a las empresas para la promoción de la movilidad sostenible

- Ayudas a las empresas para promover el uso de la bicicleta en el desplazamiento al lugar de trabajo (Sostenibilitat - AMB)

