

Unes ciutats veritablement per a tothom?

Un debat sobre urbanisme i accessibilitat des de la perspectiva de les persones amb discapacitat visual



Associació Catalana per a la Integració de les Persones Cegues

Barcelona, juny 2026

Obra de l'Associació Catalana per a la Integració de les Persones Cegues subjecta a una llicència de Creative Commons

ÍNDIX

Com ens orientem i ens desplaçem les persones cegues per l'espai urbà	2
Un marc normatiu més garantista i una creixent consciència social	5
La plataforma única d'ús mixt, un model urbanístic que s'ha generalitzat	7
L'accessibilitat en el disseny dels projectes	12
Caminant per les voreres	13
Accessibilitat al transport	16
Espais per a la pràctica de l'exercici físic	17
Parcs, jardins, espais naturals	18
Àrees de joc i platges	19
Accés a la informació i al patrimoni	21
Model de participació	22
Conclusions i propostes	23

Unes ciutats veritablement per a tothom?

Un debat sobre urbanisme i accessibilitat des de la perspectiva de les persones amb discapacitat visual

En el marc de la Capitalitat Mundial de l'Arquitectura Barcelona 2026, des de l'Associació Catalana per a la Integració de les Persones Cegues (ACIC) —una entitat de base que des de fa més de trenta anys treballem perquè l'accessibilitat sigui un vector present i efectiu en les polítiques i les propostes urbanístiques, en els transports i en l'accés a la informació, la cultura i el món laboral—, considerem oportú plantejar a manera d'apunts unes consideracions que poden enriquir un debat necessari, rigorós i sovint massa silenciats sobre fins a quin punt l'accessibilitat és un element essencial en els projectes urbanístics que dissenyen la Barcelona d'avui i de demà. Per centrar aquest debat pretenem amb aquest document respondre una pregunta senzilla però clarificadora: ¿la Barcelona d'avui és una ciutat més accessible, més inclusiva, més veritablement per a tothom que la Barcelona postolímpica de fa trenta anys, en aquell moment en què la ciutat va viure canvis significatius i en el qual nosaltres, com a entitat de base, vam començar a fer el nostre camí?

Aquesta pregunta no busca una resposta senzilla i tancada sinó que pretén encetar un debat profund que, lluny de proclames fàcils i eslògans propagandístics, interpel·li, els responsables polítics i tècnics dels projectes urbanístics, el món professional i universitari, els mitjans de comunicació i els diversos moviments socials del sector de les persones amb discapacitat i de les entitats veïnals. Entenem que l'esdeveniment de la capitalitat mundial de l'arquitectura que aquest 2026 omple Barcelona és un marc propici perquè aquest debat es pugui dur a terme i ens permeti anar definint models urbanístics que configuren unes ciutats més veritablement per a tothom.

Evidentment, som plenament conscients que totes les reflexions i consideracions que fem en relació a la ciutat de Barcelona són perfectament traslladables a la realitat de la resta de ciutats del país i de molts altres indrets del món. Les característiques específiques territorials i les dinàmiques socials de cada ciutat demanaran concretar unes consideracions i propostes de caràcter general a la realitat particular. Una concreció que també haurà de tenir ben present la realitat dels nuclis urbans més petits si de veritat ens mou l'objectiu de dibuixar un país ben vertebrat.

El debat sobre l'accessibilitat s'ententeix, quan estem parlant de models urbanístics de gran impacte, amb altres elements que hi intervenen amb força —la sostenibilitat, la mobilitat, el teixit social, el model de l'ús de l'espai públic, etc. La voluntat de buscar un model d'encaix entre necessitats i perspectives diverses demana un esforç de disseny i de planificació que, en cap cas, no pot deixar en un segon pla —tal i com sovint ha passat— la garantia de l'accessibilitat universal en un suposat benefici d'altres prioritats.

Demaneu, doncs, que les institucions, els organismes i les persones amb responsabilitat en el disseny urbanístic de la nostra ciutat —i de totes les ciutats del país— assumeixin el repte de debatre amb profunditat sobre la pregunta que amb aquest document deixem sobre la taula. Obrir aquest debat és el nostre propòsit i aquestes consideracions i reflexions que aquí proposem són la nostra aportació. Esperem poder analitzar i debatre obertament i serenament sobre els aspectes que defineixen la nostra posició, la nostra resposta a la pregunta que proposem, i d'aquesta manera aprofitar l'ocasió que ens ofereix com a ciutadans la Capitalitat Mundial de l'Arquitectura Barcelona 2026 perquè, des d'ara i sense cap mena de dubte, l'accessibilitat universal sigui un vector determinant de qualsevol projecte urbanístic.

La resposta que donem a aquesta pregunta des de l'ACIC és necessàriament matisada: Barcelona compta avui amb un marc normatiu més avançat i amb una major consciència social sobre l'accessibilitat, però determinades transformacions urbanístiques de les darreres dècades han reduït de manera significativa l'autonomia i la seguretat de les persones cegues a l'espai públic i això ha de convidar-nos a una profunda reflexió.

Com ens orientem i ens desplacem les persones cegues per l'espai urbà

Per comprendre per què determinats dissenys urbans poden afavorir o dificultar greument la mobilitat de les persones cegues, considerem oportú explicar prèviament com ens orientem i com ens desplacem. Una persona cega no es mou “a les palpentes” ni avança únicament evitant obstacles de manera improvisada. La mobilitat autònoma es basa en la construcció constant d'un mapa mental de l'entorn, en la identificació de referències estables i en la interpretació de senyals tàctils, auditives, cinestèsiques i espacials que permeten saber on som, cap a on anem i quin espai és segur per circular.

En aquest procés, el bastó blanc, com a suport de mobilitat, és una eina essencial, però no actua aïlladament. El bastó permet detectar canvis de nivell, límits físics, textures, obstacles baixos, parets, façanes, mobiliari urbà o irregularitats del paviment. El peu també aporta

informació rellevant, perquè permet percebre desnivells, pendents, materials, paviments diferenciats o franges tàctils. L'oïda és igualment decisiu: el so del trànsit, la reverberació dels edificis, la presència d'espais oberts o tancats, els semàfors acústics, la megafonia del transport o el soroll ambiental ajuden a interpretar la configuració de l'espai. També són importants la memòria espacial, l'orientació corporal, la direcció de la marxa, la continuïtat de la línia de façana, la regularitat de les voreres i la previsibilitat de l'organització urbana.

Per això, els elements que més afavoreixen l'orientació són aquells que ofereixen referències clares, constants, detectables i coherents. La separació física entre vorera i calçada, mitjançant un desnivell perceptible, ha estat tradicionalment una referència fonamental, perquè permet distingir amb seguretat l'espai de vianants de l'espai de circulació de vehicles. La línia de façana també és una referència molt útil quan està lliure d'obstacles, perquè permet mantenir una trajectòria recta i previsible. Els passos de vianants ben situats, els semàfors sonors, els paviments tàctils correctament dissenyats, les franges d'encaminament, els avisos de perill, les baranes, els sòcols guia, la senyalització en braille o en relleu, la megafonia clara i la disposició ordenada del mobiliari urbà són recursos que faciliten l'autonomia i redueixen la necessitat de demanar ajuda.

Ara bé, aquests elements només són realment útils si responen a codis estandarditzats, comprensibles i aplicats de manera coherent. Un paviment tàctil no pot significar una cosa en un carrer i una altra diferent en una estació, en una plaça o en un equipament. Una franja de botons ha d'indicar advertència o perill; una franja direccional ha d'indicar encaminament; una textura diferenciada ha de tenir una funció clara; i la separació entre espais ha de poder ser interpretada sense ambigüitat. Si cada projecte utilitza solucions diferents, si els materials canvien sense criteri, si els paviments tàctils s'instal·len de manera més decorativa que autènticament funcional o si les referències no segueixen una lògica comuna, la persona cega no pot interpretar l'espai amb seguretat i es veu obligada a actuar per assaig i error, amb el risc que això comporta.

La importància dels codis estandarditzats és, per tant, central. L'accessibilitat no depèn només que hi hagi algun element tàctil o algun recurs puntual, sinó que aquests elements formin part d'un llenguatge urbà compartit, estable i fiable. De la mateixa manera que els conductors interpreten semàfors, senyals verticals, marques viàries i carrils perquè responen a un codi comú, les persones cegues necessitem que les referències tàctils, sonores i espacials de la ciutat també responguin a un sistema coherent. Sense aquest codi,

l'entorn esdevé incert; amb aquest codi, la ciutat es pot llegir, anticipar i recórrer amb més autonomia.

Aquesta necessitat és especialment rellevant en els nous models urbans que eliminen referències tradicionals, com passa amb moltes plataformes úniques. Quan desapareix el desnivell entre vorera i calçada, la persona cega perd una informació essencial que abans li permetia identificar amb claredat l'espai segur de circulació. Si aquesta pèrdua no es compensa amb mesures equivalents, estandarditzades, detectables i mantingudes, el resultat no és una ciutat més amable, sinó un espai més ambigu, més difícil d'interpretar, més insegur i, per tant, més exclouent. Per això, qualsevol transformació urbanística s'ha de plantejar, entre altres qüestions, aquesta pregunta bàsica: quines referències utilitzarà una persona cega o amb baixa visió per saber on és, per on ha de caminar, on comença el risc i com pot orientar-se sense dependre de terceres persones?

Els gossos guia són uns acompanyants facilitadors i un suport essencial per a moltes persones cegues, ja que poden executar nombroses ordres, evitar obstacles, localitzar passos de vianants, escales, portes i altres punts de referència, i facilitar desplaçaments segurs i fluidos.

Cal entendre, però, que un gos guia està entrenat per caminar per les voreres en línia recta fins a arribar al següent pas de vianants. És la persona usuària qui, en tot moment, ha de saber on es troba i donar-li les instruccions, de manera similar a com ho faria una aplicació de navegació. Actualment, el gos no està entrenat per identificar si, en una via de plataforma única, es desplaça per una zona exclusiva de vianants o per un espai compartit amb vehicles.

La manca de referències clares fa que sigui molt més difícil construir-se un mapa mental en aquests entorns que no pas en carrers amb voreres convencionals.

Tanmateix, el gos guia no substitueix les mesures d'accessibilitat urbana ni pot compensar un disseny deficient de l'espai públic. No interpreta la ciutat, no llegeix la senyalització, no determina quin itinerari és segur ni resol la manca de referències urbanes clares. Per això, l'usuari de gos guia necessita un entorn ordenat, previsible i accessible.

Aquesta qüestió és especialment rellevant en relació amb els paviments podotàctils. La persona usuària rep bona part de la informació tàctil a través dels peus, de manera que els senyals d'alerta, perill o encaminament han de ser detectables, inequívocs i coherents.

Aquests elements són especialment indispensables en les vies de plataforma única, on desapareixen moltes de les referències convencionals d'orientació.

En aquests espais o en altres vies d'ús mixt, el gos no pot identificar si circula per una zona exclusiva de vianants o per un espai compartit amb vehicles, bicicletes, motocicletes o vehicles de mobilitat personal. Per aquest motiu, les persones usuàries necessiten itineraris continus, voreres lliures d'obstacles, passos de vianants ben definits, semàfors sonors, paviments tàctils correctament instal·lats, mobiliari urbà ordenat i espais de circulació clarament diferenciats. Quan l'entorn és ambigu o desapareix la separació clara entre l'espai segur per als vianants i el destinat a la circulació, augmenten la dificultat d'orientació, la incertesa i el risc, fet que fa que la mobilitat amb gos guia sigui més complexa i menys segura.

En definitiva, l'accessibilitat s'ha de garantir per a totes les persones, utilitzin bastó, gos guia, resta visual, aplicacions de navegació o qualsevol altra estratègia d'orientació. El gos guia és un suport individual molt important, però la responsabilitat de fer que la ciutat sigui segura, llegible i autònomament utilitzable correspon al disseny urbà, a la normativa, al manteniment i a la gestió de l'espai públic. La mobilitat de les persones cegues exigeix continuïtat, ordre, previsibilitat i codis comuns. Una ciutat accessible no és només una ciutat sense barreres físiques evidents, sinó una ciutat llegible: una ciutat que ofereix informació suficient, clara i coherent perquè també les persones amb discapacitat visual puguem comprendre l'espai, prendre decisions i desplaçar-nos amb autonomia, seguretat i dignitat.

Un marc normatiu més garantista i una creixent consciència social

La llarga i sovint massa invisibilitzada lluita del moviment de les persones amb discapacitat ha aconseguit amb molt d'esforç anar concretant la defensa dels nostres drets en normes legislatives, en visibilitzar les nostres demandes i en la denúncia de les diverses discriminacions en què el capacitisme es manifesta.

Així, la lluita del moviment de les persones amb discapacitat s'ha anat concretant, al llarg de les darreres dècades, en un marc normatiu cada vegada més exigent.

En l'àmbit internacional, la Convenció de les Nacions Unides sobre els drets de les persones amb discapacitat, aprovada l'any 2006, i ratificada per l'Estat espanyol el 2008 constitueix un paràmetre interpretatiu essencial i obligatori de tota la normativa dels estats que l'han ratificat, especialment en les normes sobre accessibilitat i discapacitat, que ens ha ajudat a desfer-nos del paradigma mèdic i merament assistencial i passiu des del qual es percebia

la discapacitat per posar el focus en un model en el que les persones amb discapacitat som subjectes actius de dret, amb dret a participar activament a la nostra pròpia vida. La Convenció imposa incidir en tot allò que permeti garantir drets bàsics a les persones amb discapacitat —en àmbits com la mobilitat, l'educació, el treball, l'accés a la informació i a la cultura, etc— i ha permès que conceptes com “autonomia”, “accessibilitat” i “disseny universal”, entre d'altres, siguin imprescindibles i ineludibles en tots els projectes urbanístics i en el necessari debat del model de ciutat que volem.

Una prova de l'adopció d'aquest nou model de la Convenció per part de l'Estat espanyol, la podem veure clarament en la recent reforma de l'art.49 de la Constitució espanyola de 1978 per garantir i constitucionalitzar aquest nou paradigma.

En l'àmbit estatal, aquest procés s'inicia amb la Llei 13/1982, de 7 d'abril, d'integració social dels minusvàlids, coneguda com a LISMI, i continua amb la Llei 51/2003, de 2 de desembre, d'igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal de les persones amb discapacitat, que fins i tot abans de la Convenció de l'ONU, va incorporar amb més força els conceptes d'accessibilitat universal, disseny per a tothom i igualtat d'oportunitats. Posteriorment, la Llei 49/2007, de 26 de desembre, va establir el règim d'infraccions i sancions en aquesta matèria, i tot aquest conjunt normatiu va quedar integrat i refós en el text de la Llei general de drets de les persones amb discapacitat i de la seva inclusió social, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/2013, de 29 de novembre.

En relació específica amb els espais públics urbanitzats, cal destacar el Reial Decret 505/2007, de 20 d'abril, encara vigent, l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, i la seva posterior substitució per l'Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, sobre les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats.

En l'àmbit català, aquesta evolució té també una trajectòria pròpia, que parteix del Decret 100/1984, de 10 d'abril, sobre supressió de barreres arquitectòniques, primera norma catalana específica en aquesta matèria; continua amb la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i amb el Decret 135/1995, de 24 de març, pel qual es va aprovar el primer Codi d'accessibilitat de Catalunya; i es renova profundament amb la Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat, desplegada finalment pel Decret 209/2023, de 28 de novembre, que aprova el nou Codi d'accessibilitat de Catalunya i que situa l'accessibilitat universal com una obligació transversal que ha

d'informar el disseny, l'execució, el manteniment i l'ús efectiu dels espais, serveis i equipaments públics, i que incideix molt més que les normes anteriors en les necessitats de les persones amb discapacitat sensorial i intel·lectual.

Totes aquestes normes, representen un pas endavant molt significatiu en la garantia de drets i la determinació de criteris pràctics.

Sens dubte, doncs, la lluita del moviment de persones amb discapacitat ha aconseguit millorar ostensiblement el marc normatiu que fa referència a les qüestions relatives a l'accessibilitat i als nostres drets en general, i aquestes conquestes normatives que s'han assolit han fet créixer la consciència sobre la necessitat de garantir tots aquests drets que tenim com a membres d'una societat.

Ara, però, ens cal reflexionar fins a quin punt el marc legislatiu no es queda només en el paper, si es materialitza de manera efectiva i si, en l'àmbit que ara ens ocupa, els grans projectes de ciutat compleixen efectivament el criteri de l'accessibilitat universal.

La plataforma única d'ús mixt, un model urbanístic que s'ha generalitzat

A la dècada dels anys 90 del segle passat, va anar arrelant amb força la idea que les ciutats han de ser entorns sostenibles i que cal prioritzar el vianant en detriment de l'ús dels vehicles privats. L'ampliació de les xarxes dels transports públics o la promoció de l'ús de la bicicleta s'emmarquen dins d'aquesta voluntat.

Ara bé, pel que fa al disseny dels carrers i les places, aquest desig i compromís de fer unes ciutats més per als vianants i menys pels cotxes s'ha materialitzat en l'aposta pel model de plataforma única com a indiscutible, inqüestionable i, en determinats discursos, fins i tot quasi com a màgic. La supressió de la diferència física de nivell entre la vorera i la calçada és una estructura que des de fa moltes dècades s'ha aplicat en zones molt concretes —la plaça Sant Jaume, el portal de l'Àngel, la Porta Ferrissa, per exemple— en què es busca crear un espai de trobada cívica o de passeig recreatiu o comercial. El fet determinant de l'urbanisme dels darrers trenta anys és que aquest model s'ha generalitzat en tipologies de carrers o places molt diverses i s'ha volgut fer compatible amb l'ús —plenament obert o restringit— de vehicles.

Per a les persones cegues —com per a la majoria de la ciutadania— la possibilitat de gaudir d'uns carrers i unes places és un plaer sempre que siguin entorns exclusivament per a vianants.

Ara bé, és molt important tenir present que per a les persones cegues quan la diferència física entre vorera i calçada desapareix i deixa de ser detectable pel peu o pel bastó blanc comporta una pèrdua de referències i d'orientació que és important evitar o, si s'implementa, cal compensar amb altres elements guia —com els paviments tàctils d'encaminament—, amb una clara ordenació del mobiliari urbà, el control rigorós que eviti l'aparcament de vehicles en aquests entorns, etc.

No obstant, des de l'ACIC volem anar més enllà d'una aproximació simplista que presenti la plataforma única com un model sempre adequat o sempre inadequat ja que el debat sobre la seva oportunitat no es centra exclusivament en el fet no de l'eliminació de la diferència de desnivell entre vorera i calçada, —que com ja hem senyalat aporta sempre un risc de inseguretat a la nostra mobilitat—, sinó que cal valorar diversos paràmetres com l'ús real de l'espai, la intensitat i naturalesa del trànsit que s'hi permet, la claredat de l'ordenació urbana i les garanties efectives d'orientació i seguretat per a les persones cegues.

En aquest sentit, convé distingir, com a mínim, tres situacions diferents d'ús de la plataforma única:

- En primer lloc, hi ha els espais exclusivament per a vianants, on la plataforma única pot ser una solució acceptable i fins i tot positiva, sempre que l'espai estigui ben ordenat, que el mobiliari urbà no envaeixi els itineraris de pas, que existeixin referències tàctils o elements guia suficients i que es garanteixi una lectura clara i previsible de l'entorn.
- En segon lloc, hi ha els carrers de convivència real, amb una presència de vehicles absolutament excepcional, limitada i controlada. En aquests casos, la plataforma única només és acceptable si va acompanyada de garanties estrictes: delimitació clara de l'itinerari segur per als vianants, separat clarament de l'espai per a vehicles, senyalització tàctil eficaç, ordenació rigorosa de la càrrega i descàrrega, prohibició efectiva de l'estacionament indegut, control dels vehicles de mobilitat personal i manteniment permanent dels elements d'accessibilitat.
- En tercer lloc, cal situar els carrers o places on, malgrat el discurs de pacificació, continua existint trànsit habitual de vehicles, circulació de bicicletes, motos o vehicles de mobilitat personal, serveis municipals, càrrega i descàrrega o accés freqüent a aparcaments. En aquests supòsits, la plataforma única d'ús mixt planteja un risc estructural per a les persones cegues, perquè elimina una referència física essencial —la separació detectable entre l'espai segur de

vianants i l'espai de circulació— sense substituir-la per una garantia equivalent d'orientació, protecció i seguretat.

En definitiva, quan aquest carrer o plaça amb plataforma única permet el trànsit de vehicles, aquests entorns esdevenen molt perillosos perquè la nostra inseguretat en els desplaçaments creix exponencialment. La substitució d'una diferència de nivell perfectament detectable per una franja de punts amb relleu no es pot entendre, en cap cas, com un canvi de referència equivalent ja que la manera i la precisió de ser detectades és molt diferent —i encara més si el relleu d'aquests punts d'avís és, com passa sovint, molt lleu i poc perceptible de manera immediata. L'angoixosa sensació que la plataforma d'ús mixt ens genera perquè no tenim la seguretat que estem caminant per la zona segura —perquè sovint no hi ha cap zona realment segura en tot el carrer— és una desagradable sensació que, malauradament, en els darrers anys, s'ha incrementat gràcies a la implementació de la plataforma única d'ús mixt com a model suposadament de disseny universal que a les persones cegues —i a molts altres col·lectius ciutadans— ens exclou, perquè fa que la nostra mobilitat autònoma per la ciutat sigui més difícil i sens dubte molt més perillosa.

A aquesta complexa realitat cal afegir —i això no és un element menor— el fet que en aquestes darreres dècades s'ha incrementat moltíssim l'ús de vehicles que no es poden identificar auditivament, com les bicicletes, els patinets i els cotxes i vehicles elèctrics, tant de serveis públics com particulars.

Per això, des de l'ACIC us convidem a la reflexió sobre l'ús indiscriminat i discriminatori d'aquest model. Des de l'ACIC no qüestionem qualsevol plataforma única en abstracte, ni evidentment ens oposem a la pacificació del trànsit o a la recuperació de l'espai públic per als vianants. Allò que rebutgem és la generalització acrítica d'un model de plataforma única d'ús mixt que, quan s'aplica de manera abusiva en entorns amb trànsit real o amb usos desordenats de l'espai públic, redueix l'autonomia de les persones cegues i incrementa de manera greu la seva inseguretat en els desplaçaments quotidians.

Durant els primers anys d'aquest segle es va començar a aplicar el model de superilla en diversos punts de la ciutat i en funcionalitats diverses. Força carrers del barri de Gràcia, per exemple, van suprimir una diferenciació física entre vorera i calçada per facilitar la mobilitat dels vianants ja que les voreres antigues eren massa estretes per permetre una mobilitat més accessible i còmoda. La necessària supressió d'una barrera física evident va generar,

però, alguns problemes propis de la plataforma única d'ús mixt: la manca de referències per saber que anem caminant per una zona segura, la ubicació de mobiliari urbà i dels contenidors de recollida de les escombraries, l'aparcament de vehicles a qualsevol punt del carrer, etc. Aquest model també es va anar implementant en la construcció de voreres contínues que suprimeixen els desnivells per creuar carrers perpendiculars i la passió per aquest model va portar a implementar aquesta idea en reformes tan desafortunades com la supressió de la vorera del cantó de muntanya d'un tram del carrer Pere IV —un carrer amb força trànsit— i, l'any 2015, amb el carril de servei obert a tots els vehicles damunt les noves voreres del Passeig de Gràcia —un carril obert al trànsit amb una senyalització tàctil clarament insuficient que esdevé una font molt greu d'inseguretat i de perill. Aquesta aposta pel model va entrar en una etapa de plena consolidació amb les superilles —des de la primera, com a pilot, del Poble Nou l'any 2016, la de Sant Antoni l'any 2019 i la del Consell de Cent de l'any 2023.

Davant de la defensa apassionada dels responsables polítics i tècnics del model i arran especialment del despropòsit del nou Passeig de Gràcia —en aquell moment aplaudit sense discrepàncies per la majoria de responsables polítics i tècnics, qüestionat pocs anys després per la majoria de responsables tècnics però que avui, una dècada després de la seva implementació, segueix essent un dels punts més negres de l'accessibilitat per a les persones cegues d'aquesta ciutat— diverses entitats del sector de la discapacitat visual i física i entitats de vianants vam constituir la Plataforma Carrers per a Tothom, un espai de trobada de col·lectius amb necessitats diverses amb l'objectiu de posar en comú les nostres experiències i elaborar propostes que fossin transversals i que aportessin una orientació clara cap a la garantia efectiva de l'accessibilitat universal. La feina d'aquesta Plataforma va ser molt interessant perquè per primera vegada en la història del moviment associatiu del sector de la discapacitat a Catalunya, vam compartir visions, necessitats i experiències que es van concretar en uns documents d'anàlisi i de propostes que van ser molt útils com a eines de sensibilització i, pel que fa a la dimensió més tècnica i jurídica, per ajudar a determinar el marc normatiu que sobre la qüestió de les plataformes úniques d'ús mixt estableix el Codi d'accessibilitat com a norma reguladora fonamental des de la seva entrada en vigor l'any 2023.

En aquest sentit, el Codi d'accessibilitat de Catalunya vigent no tracta les plataformes úniques com una solució urbanística lliure o generalitzable, sinó com una opció excepcional, sotmesa a condicions estrictes d'accessibilitat, seguretat i justificació tècnica. D'entrada, el

planejament urbanístic, els projectes d'urbanització i els projectes d'obres ordinàries han de garantir l'accessibilitat universal física, sensorial i cognitiva, i no poden ser aprovats si presenten mancances derivades de l'incompliment de la Llei 13/2014 o del mateix Codi.

En els espais urbans viaris de nova creació, la regla general és que hi hagi voreres i calçada i itineraris de vianants accessibles a cada costat, i les solucions de plataforma única només són admissibles en vies d'ús per a vianants, és a dir, vies destinades principalment a la circulació de persones en què únicament s'admet la circulació de vehicles de servei en horaris limitats. A més, aquestes vies han de tenir una amplada suficient perquè els itineraris accessibles no se superposin amb l'espai central habilitat per al pas ocasional de vehicles.

En els espais urbans viaris existents, les plataformes úniques d'ús mixt són una solució excepcional i condicionada i no es poden entendre com un model generalitzable. Han de disposar, com a mínim, d'un itinerari de vianants practicable a cada costat, i tan sols són admissibles en carrers de vianants; en Vies que no contenen aparcaments i tenen una amplada total inferior a 8,00 m, o en vies amb aparcaments a un costat i que tenen una amplada total inferior a 10,00 m, i excepcionalment es permeten quan es justifica que el seu traçat, perímetre irregular i amplada no permeten adoptar una solució convencional de voreres i calçada a diferent nivell amb condicions adequades.

En quant als itineraris accessibles, les vies de plataforma única d'ús mixt amb amplada igual a 6,00 m o superior, que no contenen aparcaments, han de disposar d'itinerari accessible en un dels costats, i les vies de plataforma única d'ús mixt amb amplada igual a 8,00 m o superior, amb aparcaments a un costat, han de disposar d'itinerari accessible en un dels costats.

En las dues situacions l'altre costat pot tenir itinerari accessible o practicable segons les característiques i les possibilitats de la via.

Per tant, la normativa vigent no autoritza una implantació indiscriminada de plataformes úniques d'ús mixt, sinó que les sotmet a una lògica restrictiva, justificada i condicionada a l'existència d'itineraris de vianants accessibles o practicables, no superposats amb la circulació rodada, perceptibles per a les persones cegues i que disposin de mesures tàctils, cromàtiques, físiques i funcionals suficients per preservar l'orientació, l'autonomia i la seguretat.

Segons aquesta regulació, doncs, un dels grans reptes dels propers anys no és només desplegar un Codi d'accessibilitat que és més complet i exigent que l'anterior, sinó garantir-ne el compliment efectiu davant els desajustos i els excessos acumulats en els darrers anys per la implantació indiscriminada de plataformes úniques d'ús mixt i superilles. El nou Codi d'accessibilitat de Catalunya exigeix auditar les plataformes úniques ja executades, comprovar si disposen d'itineraris accessibles o practicables reals, diferenciats, perceptibles i ben mantinguts, i adoptar mesures de correcció, reordenació o reversió quan no es garanteixi l'autonomia, la seguretat i la igualtat d'ús de l'espai públic per part de les persones cegues o amb baixa visió.

En definitiva, si analitzem la realitat dels últims anys a les nostres ciutats, l'evolució normativa i la realitat als nostres carrers posa de manifest una paradoxa que cal afrontar amb rigor: mentre el marc jurídic ha avançat progressivament cap a una concepció més exigent de l'accessibilitat universal, la igualtat d'oportunitats, el disseny per a tothom i l'autonomia personal, una part molt significativa de l'urbanisme practicat en els darrers anys als nostres municipis ha avançat en una direcció materialment contrària a aquests principis. La generalització de la plataforma única d'ús mixt i l'expansió de determinats models de superilla o de carrer pacificat s'han presentat sovint com a actuacions modernes, sostenibles i favorables al vianant, però no han incorporat de manera real i efectiva les necessitats de les persones cegues o amb baixa visió o amb altres discapacitats. En molts casos, la supressió del desnivell entre vorera i calçada, la desaparició de referències físiques clares, la convivència amb vehicles, bicicletes, motos, vehicles de mobilitat personal, serveis municipals, càrrega i descàrrega o accessos a aparcaments, i la insuficiència de la senyalització tàctil o de la delimitació funcional de l'espai han provocat una pèrdua objectiva d'autonomia, orientació i seguretat. Així doncs, sota el llenguatge de la pacificació i de la recuperació de l'espai públic, s'han consolidat en ocasions dissenys que han traslladat a les persones cegues una càrrega indeguda de vigilància permanent i d'assumpció del risc.

L'accessibilitat en el disseny dels projectes

Un altre dels grans reptes que avui tenim sobre la taula és incloure el disseny universal dintre dels cànons estètics, tot superant la falsa contraposició entre bellesa i accessibilitat, entre disseny atractiu i funcionalitat universal. Massa sovint, els espais públics, els equipaments i els elements urbans es conceben des d'uns criteris estrictament estètics que ignoren o fins i tot contravenen les necessitats de moltes persones amb discapacitat.

La manca de contrast cromàtic, l'ús de paviments difícils de detectar, una il·luminació inadequada o l'absència de senyalització clara i comprensible són decisions de disseny que limiten l'autonomia personal i posen en risc la seguretat de moltes persones. I això no hauria de passar mai. Un bon projecte urbanístic o arquitectònic no és aquell que sacrifica l'accessibilitat en nom d'una determinada idea de modernitat o bellesa, sinó aquell que és capaç d'integrar harmònicament totes dues dimensions. Necessitem carrers, places i equipaments comprensibles i utilitzables per a tothom; espais on una persona gran, un infant, una persona amb discapacitat visual, auditiva o cognitiva pugui orientar-se, entendre la senyalització, moure's amb autonomia i seguretat i trobar allò que cerca. La incorporació del braille, dels pictogrames, de la lectura fàcil o d'altres elements d'accessibilitat cognitiva i sensorial no pot continuar entenent-se com un afegit incòmode o antiestètic, sinó com una part natural i integrada del disseny. Cal que arquitectes, urbanistes, interioristes i dissenyadors incorporin l'accessibilitat des del primer moment del procés creatiu del projecte i no com una correcció posterior imposada per la normativa que sovint acaba generant solucions improvisades, poc funcionals i visualment desconnectades del conjunt. En definitiva, cal canviar el paradigma: un projecte que incorpora plenament els criteris d'accessibilitat universal pot ser igualment innovador, atractiu i bell; aquest hauria de ser el repte. I estem convençuts que és precisament aquesta capacitat d'incloure tothom allò que el fa socialment valuós i veritablement contemporani.

Caminant per les voreres

Si parlem de la facilitat i seguretat de desplaçar-nos autònomament pels carrers amb voreres convencionals, en què es segrega clarament l'espai per a vianants i l'espai per a vehicles, ens cal valorar diversos aspectes.

- En termes generals, cal constatar que en aquestes tres dècades la senyalització de les grans obres ha millorat considerablement perquè molt més habitualment es protegeixen les zones en construcció amb tanques contínues, s'estableixen passos alternatius ben determinats, etc.
- Pel que fa a les bastides, la millora és irregular perquè si bé és cert que actualment hi ha força bastides més ben instal·lades —que deixen un pas lliure protegit, que no envaeixen itineraris de pas i que recobreixen els pals amb materials protectors— encara en trobem força que no compleixen la normativa perquè els pals no estan protegits, es troben pals o elements a una alçada no detectable amb el bastó i ocupen itineraris essencials com passos de vianants.

- Pel que fa a les obres puntuals —sovint per reparacions a canalitzacions de subministraments bàsics— la realitat és molt complexa i lluny de la garantia de la seguretat i del compliment de la normativa. Més enllà d'expressar un dubte sobre la planificació ordenada i per tant menys invasiva de l'execució d'aquest tipus d'obres, cal remarcar que sovint encara trobem forats sense recobrir o amb una protecció inestable, tanques que s'emplacen al perímetre de la intervenció però que es mouen amb facilitat, senyalització amb una cinta de plàstic a una alçada no detectable, etc.
- A les cruïlles s'ha produït un increment molt significatiu de semàfors amb senyal acústic i s'han instal·lat moltes franges tàctils d'encaminament per senyalitzar punts de creuament o parades d'autobús.
- En relació als obstacles, cal dir que les voreres segueixen força plenes d'elements mòbils que sobresurten de la línia de façana i que no compleixen les normatives. Cartells de bars i restaurants, testos o altres elements naturals decoratius, objectes publicitaris diversos i petits mostradors d'establiments de restauració, etc, ocupen l'espai de pas dels vianants i sovint són la causa de cops i ferides. En diversos moments s'han fet campanyes de sensibilització i de conscienciació sobre la necessitat d'evitar aquests elements que són un obstacle evident i un perill per a les persones cegues —ja a finals dels anys noranta vam participar en el disseny i la difusió d'una intensa campanya promoguda per l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat, IMPD. En aquest sentit i, des de fa uns anys, aquest és un tema important en el projecte CASBA que treballa per aconseguir que els comerços siguin accessibles per a tothom. El fet és que hem constatat que aquestes campanyes i altres actuacions fetes des de l'ajuntament provoquen millores temporals però que, passat un temps, l'ocupació de les voreres es produeix de nou.
- Una altra problemàtica important és la ubicació dels contenidors de recollida selectiva de deixalles en diversos punts de la ciutat ja que estan situats just al límit d'un carril de bicicletes i, per tant, és molt perillós haver de creuar necessàriament aquest carril per poder deixar les deixalles en el contenidor corresponent. Per altra banda, les propostes de recollida porta a porta —ja sigui pel veïnat en general o pels comerços— comporta una ocupació contundent i desordenada de l'espai accessible de pas a les voreres.
- Un cas especialment paradigmàtic d'ocupació indiscriminada de l'espai públic és el de les terrasses de bars i restaurants. Les terrasses no són, per si mateixes, incompatibles amb l'accessibilitat, però quan s'autoritzen o es toleren sense una

ordenació rigorosa poden comprometre greument la mobilitat de les persones amb discapacitat visual: interrompen itineraris de pas, envaeixen la línia de façana o obliguen a abandonar-la, generen obstacles mòbils difícils de preveure, desplacen els vianants cap a zones menys segures i introdueixen elements com taules, cadires, para-sols, jardineres, mampares o faristols que sovint no són detectables amb prou antelació amb el bastó. Aquesta problemàtica s'ha agreujat en els darrers anys per la tendència a considerar l'espai públic com una superfície disponible per a ús privat, sense valorar prou que, per a les persones cegues, la continuïtat, la previsibilitat i la netedat dels itineraris són condicions bàsiques d'autonomia i seguretat.

A Barcelona, l'Ordenança de terrasses de 2013 va néixer amb la voluntat de regular i ordenar la instal·lació d'aquests elements a l'espai públic, però les reformes posteriors han anat introduint criteris de major flexibilitat.

Així, la reforma de 2018 va tenir un efecte clarament desregulador respecte del model inicial de l'Ordenança de terrasses de 2013, perquè va transformar determinades garanties d'ordenació i d'accessibilitat, concebudes originàriament com a límits estrictes a l'ocupació privativa de l'espai públic, en criteris orientatius, més flexibles, modulables i, en la pràctica, dispensables en molts supòsits.

Posteriorment, arran de la pandèmia, la reforma aprovada definitivament el desembre de 2021, corregida el 2022, va consolidar part de les ampliacions i permisos excepcionals habilitats per afavorir l'activitat de restauració en un context de crisi. Aquesta evolució explica que avui el problema no sigui només l'incompliment puntual d'algunes terrasses, sinó una tendència a normalitzar una ocupació més intensa, dispersa i flexible de l'espai públic.

Des de la perspectiva de l'accessibilitat universal, aquesta evolució exigeix una revisió crítica. L'autorització d'una terrassa no hauria de limitar-se a comprovar sobre el plànol que queda una amplada mínima lliure, sinó que hauria de verificar si l'itinerari resultant és realment accessible, continu, lògic, detectable, segur i mantingut en la pràctica quotidiana. Quan les terrasses ocupen de manera intensiva voreres, places, xamfrans o espais pacificats, especialment en entorns de plataforma única o de gran pressió turística i comercial, poden convertir el desplaçament autònom de les persones cegues en un recorregut incert i ple d'obstacles.

Per això cal recuperar una ordenació més garantista, reforçar la inspecció, exigir la retirada immediata dels elements indegudament situats i adaptar la normativa municipal al Codi d'accessibilitat de Catalunya de 2023, de manera que l'activitat

econòmica no es desenvolupi a costa del dret de totes les persones, i en especial de les persones amb discapacitat, a utilitzar l'espai públic amb autonomia, seguretat i igualtat.

Aquesta qüestió ha estat objecte d'una intensa reivindicació per part de l'ACIC i d'altres entitats socials i veïnals, especialment la Federació d'Associacions Veïnals de Barcelona, que han reclamat una reforma profunda de l'Ordenança de terrasses per adaptar-la plenament al Codi d'accessibilitat de Catalunya i per recuperar una ordenació més garantista de l'espai públic. Aquesta demanda no respon només a una preocupació sectorial de les persones cegues, sinó també a una problemàtica urbana més àmplia: la instal·lació massiva i sovint desordenada de terrasses ha compromès itineraris accessibles, ha privatitzat de fet espais essencials per a la mobilitat quotidiana i, alhora, ha agreujat de manera significativa els conflictes de convivència i la fallida del dret al descans del veïnat, especialment en zones tensionades per l'oci, el turisme i la concentració d'activitat de restauració. Per això, la reforma de l'Ordenança no pot limitar-se a ajustar metres o criteris d'autorització, sinó que ha d'assumir una mirada integral que garanteixi simultàniament l'accessibilitat universal, l'ús comú de l'espai públic, la convivència veïnal i la protecció efectiva del descans ciutadà.

Accessibilitat al transport

És un fet rellevant i indiscutible que des dels anys noranta del segle passat fins a l'actualitat la xarxa de transport públic ha experimentat un increment notable: noves línies de metro i ampliació de línies existents, el tramvia, la reorganització de la xarxa de busos, l'augment de freqüències de pas dels trens que connecten la ciutat de Barcelona amb comarques veïnes —malgrat el dèficit estructural i endèmic de Rodalies—, grans avenços en la unificació tarifària, etc. En termes generals, és cert que l'aposta per l'accessibilitat ha entrat a formar part de prioritats, com hem pogut constatar recentment amb la implementació de la T-mobilitat que des del principi s'ha concebut amb mesures d'accessibilitat que permeten utilitzar fàcilment l'app i les màquines que serveixen per obtenir-les i recarregar-les.

Certament, però, queda molta feina per fer perquè es pugui afirmar que el conjunt del transport públic és plenament accessible.

Si ens centrem en aquells aspectes més rellevants que garanteixen l'accessibilitat a les persones cegues, hem de fer referència a diversos elements:

- Un tema molt important per la perillositat que suposa és la senyalització de final d'andana que, si bé en les estacions de RENFE ja està força resolta, encara no ho està en la majoria de les estacions del Metro de Barcelona i de Ferrocarrils de la Generalitat, malgrat que FGC ja disposa d'un projecte en què l'ACIC hem col·laborat com a usuaris per implementar aquesta senyalització però avui encara està pendent d'execució.
- La megafonia s'ha implementat de forma força correcta en el metro, el bus i el tramvia, especialment els avisos interns. Pel que fa a l'avís extern que permet saber quin bus o tramvia arriba, l'eficàcia està molt sovint condicionada pel soroll de la via on estan les parades de manera que caldria fer alguna millora. Cal remarcar que encara hi ha força deficiències en el funcionament dels avisos que emeten les parades d'autobús i de tramvia i, sobretot, no podem oblidar que la majoria de busos interurbans que arriben o surten de Barcelona encara no contenen serveis de megafonia que informin dintre o fora del vehicle per poder seguir el recorregut, identificar la parada que ens interessa o saber quin bus arriba a la parada on l'estem esperant.
- Una altra qüestió que, malgrat estar prevista en el Codi d'Accessibilitat, encara no està gens present a la nostra ciutat és la senyalització en braille de les baranes de les estacions de Metro, FGC i RENFE. Sabem que s'han fet diverses proves però no tenim constància que avui hi hagi algun projecte d'implementació per aquesta mesura que ens seria tan útil per accedir a la informació a les estacions.

Espais per a la pràctica de l'exercici físic

Una activitat important per a totes les persones és fer esport. És important fer esport per afició, perquè fa sentir millor, però també per raons de salut (desestressar-se, compensar el sedentarisme laboral, etc) i sovint forma part de les receptes dels metges de família. En ocasions, per exemple, caminar una hora al dia forma part del tractament per perdre pes o normalitzar els nivells de colesterol.

Per una persona amb discapacitat visual seguir aquestes indicacions tan senzilles per a la majoria de la població no és gens fàcil, ja que, en general, no es disposa d'una via prou llarga i prou segura en què es pugui desplaçar autònomament amb seguretat a un ritme regular. Per això seria molt important implementar mesures d'accessibilitat en rutes que la població en general ja fa servir per aquests usos.

Aquesta pràctica tan necessària de l'esport també es pot dur a terme en les instal·lacions destinades a aquesta finalitat i constatem que actualment són entorns en què es compleix poc allò que determina el Codi d'accessibilitat per tal que la persona cega pugui accedir als diferents llocs dels equipaments de forma autònoma (vestuaris, piscina, sala de màquines, etc).

Evidentment, però, i tal i com passa en altres àmbits i serveis, la garantia de l'accessibilitat a les instal·lacions, als espais o equipaments no es pot considerar com a suficient sinó que cal disposar de suports humans que permetin, per exemple, en una sala de màquines poder localitzar aquella que es busca, saber si està lliure i poder fer-la servir quan cal activar pantalles que són exclusivament visuals. A les piscines es pot requerir la col·laboració del socorrista per localitzar un carril lliure o per evitar caure a la piscina en els desplaçaments pel recinte. I si la persona vol fer ioga, pilates o aquagym cal que el monitor faci les explicacions i se situï de forma que la persona amb discapacitat visual pugui veure-les si té baixa visió o pugui seguir la classe sense veure el monitor ja que les persones cegues totals no poden seguir els moviments per imitació i cal que el monitor faci una descripció de les posicions o les demostri sobre el cos.

Parcs, jardins, espais naturals

Les ciutats defineixen un entorn amb qualitat de vida també amb els parcs i jardins que ofereixen la possibilitat de respirar, passejar, fer exercici físic i altres pràctiques saludables així com gaudir d'un entorn més natural. Aquests espais naturals dins de la ciutat o dins del seu terme municipal són, excepte algun cas molt particular, avui a Barcelona, espais inaccessibles per a les persones cegues ja que no disposen d'itineraris accessibles que ens permetin moure'ns-hi amb autonomia. Més enllà d'una iniciativa molt rellevant i exitosa que es va implementar al parc Natural de Collserola fa una vintena d'anys: el camí accessible des del Baixador de Vallvidrera dels FGC fins a Vil·la Joana i el Centre d'Interpretació del parc, que disposa d'un sòcol guia —avui en diversos trams molt malmès per la manca de manteniment— i uns plafons informatius en tinta i braille —malauradament vandalitzats—, no s'ha materialitzat cap altre projecte d'accessibilitat per a persones cegues als parcs de la ciutat. Aquesta mancança quasi absoluta d'encaminaments tàctils o sòcols guia comporta que avui, malauradament, la possibilitat que tenim les persones cegues de gaudir dels parcs i espais naturals dins del municipi sigui molt petita. Hem de remarcar la iniciativa interessant promoguda per l'IMPD de fitxes amb indicacions per arribar des de transports públics a parcs, jardins i altres equipaments o espais de la ciutat i per moure'ns

per aquests espais. Però més enllà d'aquest recurs, el nostre gaudi d'aquests espais que tenim ben a prop queda reduït a moments en què en gaudim acompanyats o perquè és un indret molt conegut en què hem desplegat certes estratègies d'orientació i mobilitat.

Àrees de joc i platges

En els darrers anys s'han dut a terme a Barcelona algunes experiències positives que demostren que l'accessibilitat també ha d'arribar als espais de lleure, joc i gaudi de l'espai públic, i no limitar-se només als desplaçaments estrictament funcionals.

En l'àmbit del joc infantil, des de l'any 2018 l'Ajuntament de Barcelona ha impulsat mesures per afavorir la inclusió en aquests espais. Un bon exemple és la proposta a la Clariana de Glòries, que s'ha consolidat com un espai de referència en matèria de joc inclusiu perquè, més enllà de les condicions d'accessibilitat física de l'entorn, aquest espai ha incorporat jocs de taula inclusivament concebuts perquè puguin ser utilitzats conjuntament per persones amb i sense discapacitat -uns recursos que incorporen textures, relleus, contrastos cromàtics i jocs accessibles en braille i relleu, fet que permet una experiència compartida i enriquidora per a tota la ciutadania. Considerem que aquesta iniciativa és especialment interessant perquè demostra que la inclusió no depèn únicament de l'eliminació de barreres físiques, sinó també de la incorporació de recursos que garanteixin la participació efectiva de totes les persones en les activitats lúdiques i de convivència.

També cal destacar el projecte pilot de suport al joc impulsat per l'Ajuntament de Barcelona l'any 2022 en el marc del Pla del Joc a l'Espai Públic. Aquesta iniciativa va oferir l'acompanyament de professionals especialitzats a infants amb discapacitat i també a adults responsables amb discapacitat que requerien suport per poder gaudir de les àrees de joc amb els seus fills i filles. El projecte va demostrar que, més enllà de l'accessibilitat física dels espais, en determinades situacions és necessari disposar de suports personals que facilitin la participació efectiva en activitats quotidianes i de lleure. Es tracta d'una experiència especialment rellevant perquè posa de manifest que l'accessibilitat universal també implica garantir els suports necessaris perquè totes les persones puguin exercir els seus drets en igualtat de condicions. Precisament per l'impacte positiu observat, seria molt desitjable que aquesta experiència deixés de tenir caràcter pilot i es consolidés com un servei estable de ciutat, accessible a les famílies que el necessitin. Experiències com aquesta constitueixen una bona pràctica en favor de la vida independent de les persones amb discapacitat visual. En el cas de les mares i pares amb ceguesa o baixa visió, la possibilitat de disposar de suports personals puntuals pot resultar determinant per garantir la supervisió i l'acompanyament dels infants en espais oberts i dinàmics com són les àrees

de joc. Aquest tipus de mesures permeten exercir la parentalitat en igualtat de condicions i fan efectiu el dret de totes les famílies a gaudir de l'espai públic.

Així doncs, és evident que el dret al joc també forma part del dret a la ciutat. Una àrea infantil accessible no és només aquella que permet entrar-hi físicament, sinó aquella que permet arribar-hi per un itinerari segur, orientar-s'hi, identificar els diferents espais, utilitzar elements de joc no segregadors i compartir l'activitat amb altres infants. Per a les persones cegues, això demana que l'accés fins a l'àrea sigui clar i lliure d'obstacles, que l'organització interna sigui comprensible, que hi hagi referències tàctils, sonores o cromàtiques quan siguin útils, que els elements de joc no generin riscos imprevisibles i que les famílies puguin localitzar fàcilment els accessos, bancs, zones d'estada, sortides i punts de referència. Igualment, seria molt convenient incorporar petits panells informatius accessibles, amb informació en braille i relleu, que permetessin identificar els diferents elements de joc presents a cada àrea, així com els equipaments esportius ubicats als espais de pràctica esportiva a l'aire lliure. Disposar d'informació accessible sobre els usos i característiques dels elements disponibles és una condició necessària perquè les persones amb discapacitat visual puguin participar en igualtat de condicions i amb plena autonomia en les activitats de joc, lleure i esport. Per tant, el repte no és només instal·lar algun joc adaptat, sinó concebre tot l'espai com un entorn inclusiu, llegible i segur.

També en l'àmbit de les platges s'han impulsat recursos rellevants, especialment els punts de suport al bany per a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda. A Barcelona, el servei de suport al bany ha funcionat en platges com Nova Icària, Sant Miquel i la zona de banys del Fòrum, amb personal de suport, cadires amfibies, grues o altres materials que faciliten l'entrada i sortida de l'aigua, segons la temporada i l'organització anual del servei. L'any 2025, per exemple, es va informar de l'inici del servei a Nova Icària d'abril a octubre. Aquest servei és molt valuós perquè permet que persones que, sense aquest suport, quedarien excloses de l'activitat de bany, puguin accedir a una experiència de lleure ordinària, compartida i plenament integrada en la vida de la ciutat.

Ara bé, des de la perspectiva de les persones cegues, cal insistir que l'accessibilitat a la platja no es pot limitar al moment d'entrar a l'aigua: també ha de comprendre l'arribada des del transport públic, la localització del punt de suport, l'orientació fins a la sorra, la identificació dels serveis, dutxes, lavabos, zones d'ombra i sortides, i la disponibilitat d'informació accessible abans i durant l'ús del servei. En aquest sentit, cal valorar positivament la incorporació de balises sonores en diversos punts de suport al bany de les

platges de Barcelona. Aquesta actuació constitueix una bona pràctica d'accessibilitat perquè facilita la localització autònoma dels serveis per part de les persones cegues en un entorn especialment complex des del punt de vista de l'orientació, com és la platja. La possibilitat de localitzar de manera independent els punts de suport al bany contribueix de forma directa a l'autonomia personal, a la seguretat i a l'exercici efectiu del dret al lleure en igualtat de condicions.

En definitiva, les experiències de joc inclusiu i de suport al bany mostren que és perfectament possible avançar cap a un lleure més accessible a l'espai públic. Però també evidencien que encara cal consolidar aquests recursos, estendre'ls territorialment, garantir-ne el manteniment, informar-ne de manera accessible i incorporar de forma més sistemàtica les necessitats específiques de les persones cegues. Una ciutat veritablement accessible no és només aquella que permet circular pels carrers, sinó també aquella que permet jugar, descansar, banyar-se, fer esport, gaudir dels parcs i participar en la vida comunitària amb autonomia, seguretat i igualtat d'oportunitats.

Accés a la informació i al patrimoni

L'accés a la informació també és un eix essencial si volem construir unes ciutats veritablement per a tothom. Saber com és la ciutat —la seva ubicació en relació amb el mar i el parc Natural de Collserola com a elements naturals que la delimiten, els districtes que la configuren i on s'ubiquen en el plànol general de la ciutat, el traçat dels seus barris, l'entorn concret de zones emblemàtiques, etc— és una necessitat bàsica que ens permet entendre l'estructura de la ciutat i moure'ns-hi amb molta més comoditat. Per a les persones vidents la possibilitat d'accedir als plànols és molt senzilla, fàcil i directa. Actualment, per a les persones cegues aquesta possibilitat és molt petita o senzillament inexistent. Coneixem experiències de ciutats que disposen d'una col·lecció de mapes tactovisuals del seu teixit urbà. A Barcelona, en algun moment l'ONCE va editar uns plànols d'algunes zones concretes de la ciutat i recentment TMB ha editat un plànol tactovisual de la xarxa de metro que es pot consultar en algunes estacions o demanar a les seves oficines d'atenció a l'usuari, el qual ens permet conèixer amb detall tot el traçat de la xarxa i, amb aquesta informació, també ens podem fer una idea més precisa de l'estructura de Barcelona i de les ciutats veïnes connectades per aquest transport públic. Seria molt important que Barcelona disposés d'una col·lecció de plànols tactovisuals a l'abast de les persones que hi vivim, que hi treballem, que la volem conèixer i gaudir.

Ara bé, més enllà dels plànols tactovisuals és important que sigui fàcil i accessible accedir a la informació sobre on es podrien consultar aquests plànols —si existeixen— o saber quins recursos d'accessibilitat estan al nostre abast en els diversos àmbits que configuren la vida de la ciutat.

Però una ciutat no és només el seu emplaçament geogràfic i el seu disseny urbanístic sinó que és una realitat viva, un paisatge ple d'història i de cultura. Les persones cegues tenim avui molt poques possibilitats de conèixer plenament edificis rellevants, monuments, escultura pública, fonts ornamentals, etc que configuren el patrimoni ric d'aquesta ciutat. Certament hi ha equipaments culturals que disposen de recursos —maquetes tàctils i visites que permeten tocar elements— i que són molt interessants —pensem, per exemple, en les adaptacions que s'han fet al Born Centre de Cultura que permet recórrer la Barcelona de 1714, la Pedrera o la Sagrada Família, entre d'altres— però no disposem de maquetes al carrer o en equipaments emblemàtics ni d'una col·lecció de reproduccions d'escultures públiques.

En conjunt, doncs, avui Barcelona encara no és una ciutat accessible per a les persones cegues tan pel que fa a la possibilitat de conèixer la seva realitat urbanística com pel que fa al seu patrimoni cultural més directament relacionat amb la ciutat.

Model de participació

Ara fa 30 anys, quan la nostra entitat va iniciar el seu camí, a la ciutat de Barcelona hi havia diversos espais de participació promoguts per l'Institut Municipal de Persones amb Discapacitat de Barcelona (IMPD). Així doncs, la nostra entitat es va integrar en diverses comissions que tractaven diferents temes, especialment en les d'urbanisme i transports. Més endavant també es va constituir un espai de treball sobre accessibilitat a la cultura i també vam participar en alguns grups de treball sobre temes concrets com la megafonia dels autobusos que va treballar amb molta profunditat aquesta important qüestió d'accés a la informació.

Si bé aquests espais no eren sempre suficientment operatius i, sovint es convertien en llocs on cadascú expressava el seu malestar en relació a les mancances de la ciutat sense que, en molts casos, es parlés de possibles solucions, valorem que eren molt útils per saber quines eren les línies municipals d'actuació en les diverses qüestions i permetien també expressar les opinions dels diversos col·lectius en relació a les solucions projectades, i així, poder-les modificar i millorar.

Amb el temps, aquests espais van anar desapareixent o convertint-se en reunions merament informatives on es parlava de projectes consolidats en els que hi havia molt poca possibilitat d'implementar canvis. Vam entendre doncs que per l'Ajuntament de Barcelona la participació es reduïa a ser informats i, a més, això validava els seus projectes només pel fet de fer-ne partícips als usuaris.

Per altra banda, vam constatar que cada vegada més, l'Ajuntament preferia fomentar la participació dels ciutadans individuals enlloc de la de les entitats dels diversos sectors, com la nostra, malgrat tinguessin una trajectòria d'anys d'experiència, i, fins i tot, aquesta podia resultar incòmoda.

Malgrat tot, des de l'ACIC vam seguir insistint en buscar maneres de fer arribar la nostra opinió, especialment quan es va iniciar la implementació de la plataforma única i, més endavant, dels projectes de les superilles. Cal remarcar que això va ser possible durant un període força llarg —entre 2017 i 2023— gràcies a la voluntat de la Gerència d'Urbanisme. En aquell període vam participar en diverses proves de paviments de senyalització i en moltes reunions que, si bé no van servir per qüestionar l'aplicació abusiva del model de plataforma única d'ús mixt, van permetre aturar algun projecte concret i van ajudar en gran manera a fer entendre la problemàtica de les persones amb discapacitat visual, fomentar l'interès per trobar solucions adequades i treballar per establir consensos en alguns projectes singulars com el de la Via Laietana.

Després d'aquest període, que va acabar abruptament, constatem de nou la impossibilitat de fer arribar les nostres opinions i de trobar espais de reflexió sobre qüestions d'accessibilitat a nivell municipal. Així doncs, constatem amb tristesa i preocupació el retrocés que hem patit a nivell participatiu respecte a la situació de fa 30 anys ja que a Barcelona en els darrers tres anys no hi ha hagut cap possibilitat de seguir participant, com a entitat de base, en els nous projectes urbanístics.

Conclusions i propostes

El repàs als eixos fonamentals que han anat definint la realitat urbanística de la Barcelona dels darrers trenta anys ens permet afirmar que és indiscutible que la garantia de l'accessibilitat ha entrat com a eix essencial en el marc legislatiu, en la creixent consciència d'aquesta necessitat entre persones amb responsabilitat política i tècnica i que s'han produït algunes experiències interessants en la bona direcció de la garantia de l'accessibilitat.

Ara bé, donada la rellevància de la qüestió i la problemàtica que representa per a les persones cegues, pel que fa a l'urbanisme de places i carrers, ens cal concloure que l'aposta pel model de plataforma única d'ús mixt i la seva implementació abusiva i sovint incomplint la legislació vigent ens ha generat a les persones cegues i amb baixa visió una pèrdua molt significativa de la nostra autonomia i ha comportat un augment exponencial de la nostra inseguretat. En definitiva, podem afirmar que avui per a nosaltres és més difícil moure'ns autònomament per molts carrers i places de la ciutat i ho fem assumint un nivell de tensió i de risc més gran que anys enrere.

Aquesta constatació demana, segons la nostra opinió, obrir un debat de fons sobre l'accessibilitat universal a l'espai urbà i als equipaments de tot tipus de la ciutat de Barcelona i de la resta de ciutats del país. Entenem que un dels objectius fonamentals d'aquest debat és el de repensar el model de plataforma única com a solució, com a model urbanístic que s'ha d'implantar a tot arreu i analitzar bé, bo i seguint les indicacions que determina el marc normatiu i l'experiència de les persones que volem moure'ns autònomament i amb seguretat per la ciutat, en quins carrers o places és necessari i en quins altres carrers o places es poden implementar altres estructures urbanístiques que garanteixin de veritat l'accessibilitat universal. És imprescindible que els responsables polítics obrin un marc de treball seriós amb totes les veus dels sectors implicats i analitzem, conjuntament, propostes que realment siguin satisfactòries i que ens permetin avançar cap a una ciutat que sigui de veritat per a tothom.

Aquest debat necessari, però, si es vol fer amb rigor i amb la voluntat de ser una eina útil per construir una Barcelona per a tothom, també ha de posar damunt la taula aquests quatre eixos estratègics que conjuntament amb la reflexió sobre el model urbanístic ens permetran avançar amb seguretat cap a la garantia de l'accessibilitat universal:

1. *Treball conjunt i permanent entre l'administració, els responsables tècnics, les entitats del sector de la discapacitat i el moviment veïnal.* L'anàlisi de la realitat i de la promoció de l'accessibilitat demana que l'administració treballi conjuntament amb les entitats, amb sistemes veritablement participatius, per tal de reflexionar sobre el model urbanístic, consensuar el disseny de projectes singulars, determinar prioritats en els diversos àmbits —els carrers, els transports, els parcs, el patrimoni cultural, etc. Aquest espai de trobada també ha de ser útil per tal d'explorar dissenys d'elements concrets de senyalització que siguin el més còmode i eficient per a tots els col·lectius, defugint la tradicional voluntat de confrontar necessitats, tot apostant

- per una recerca pràctica de solucions concretes que veritablement facin efectiva la voluntat de treballar per un disseny accessible universal. Pensem, per exemple, en el disseny dels punts d'avís de perill que cal que es notin molt perquè les persones cegues els detectem amb facilitat i també cal que no siguin un obstacle per a les persones usuàries de cadires de rodes o d'altres elements de suport de la mobilitat.
2. *Compliment de normatives existents i atenció al manteniment.* Cal aprofundir el compromís de fer complir marcs normatius existents en els diversos àmbits que configuren la realitat dels carrers i les places —per exemple, sobre la protecció de les obres, la retirada d'elements que ocupen l'espai lliure de pas a les voreres, els sistemes d'informació, la senyalització en formats accessibles, etc— i tenir molta cura del manteniment de tots aquells serveis i recursos implementats —semàfors sonors, elements guia, cartelleria, etc— ja que massa sovint la manca de manteniment invalida la seva eficàcia.
 3. *Formació, visibilització i sensibilització.* És imprescindible fomentar en els currículums formatius d'estudis d'arquitectura i de disseny el criteri de l'accessibilitat com un element essencial i definidor de tots els projectes. Tot l'alumnat d'aquests estudis hauria de poder incorporar al seu bagatge el criteri de l'accessibilitat com a eix central i ineludible. La visibilització de projectes que han incorporat exitosament l'accessibilitat des del seu disseny ajuda a disposar de referències positives i a entendre que la garantia de l'accessibilitat no és només una exigència legal sinó que és perfectament possible de materialitzar. La dimensió pedagògica i de sensibilització és un mitjà molt útil i necessari que cal alimentar periòdicament, ja sigui amb campanyes dirigides a sectors concrets com al conjunt de la ciutadania.
 4. *Barcelona capital d'un país.* Entenem que cal pensar en Barcelona com una ciutat viva i necessàriament vertebrada amb les ciutats veïnes i com a capital del país però defugint de tendències centralistes que no ajuden a construir una ciutat i un país veritablement per a tothom.

Des de l'Associació Catalana per a la Integració de les Persones Cegues (ACIC) seguim amb plena disposició a continuar treballant en tots els espais que ajudin a superar barreres, a trencar discriminacions i que ens permetin anar teixint una societat més veritablement per a tothom.