



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

## **“PROCESO DE OBSERVANCIA AL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE LA CIUDAD DE QUITO” PRIMERA FASE**

El Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades CONADIS; recordando que el artículo 156 de la Constitución de la República determina que las atribuciones constitucionales y legales del CONADIS son la formulación, transversalización, observancia, seguimiento y evaluación de la política pública en discapacidades; y toda vez que la Constitución de la República del Ecuador, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Ley Orgánica de Discapacidades y su Reglamento, la Ley Orgánica de los Consejo para la Igualdad y su Reglamento, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, la Agenda Nacional para la Igualdad en Discapacidades y la Normativa INEN sobre Accesibilidad para Personas con Discapacidad; establecen la obligatoriedad de planificar, diseñar, implementar y ejecutar el derecho de toda persona con discapacidad al acceso al transporte, a la información y la comunicación, con seguridad en igualdad de condiciones que los demás.

Las personas con limitaciones funcionales, ya sean producto de discapacidad, deficiencia o condición discapacitante, condición etaria u otra causa, se enfrentan a un amplio abanico de dificultades y obstáculos importantes que afectan a su independencia, autonomía, seguridad, plena integración social e igualdad de oportunidades. Una de las principales manifestaciones de esta situación se aprecia en las limitaciones para hacer uso de los sistemas de transporte.

Las limitaciones funcionales más comunes están asociadas a rangos de movimiento, área de ocupación, seguridad y usabilidad. Estas condiciones se derivan de la discapacidad y de la edad de las personas; sin embargo también pueden resultar de circunstancias y situaciones específicas, como, por ejemplo, las de personas con sobrepeso, excesivamente altas o de talla baja, los niños, las mujeres embarazadas, personas que necesiten ayudas técnicas para la movilidad (por ejemplo, muletas, andador, bastón, etc.), quien lleve un coche para bebés, porte o cargue bultos, entre otros.

En virtud de lo antes descrito, el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades CONADIS; con el propósito de evidenciar el estado actual de la infraestructura, medios, información, personal y trato que reciben las personas con discapacidad durante el acceso y uso del Sistema Metrobús – Q, transporte público masivo de Quito, realizará el “Informe de accesibilidad para



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

personas con discapacidad de los tres corredores administrados por el Distrito Metropolitano de Quito, en el Sistema Integrado de Transporte, Corredor Central (Trolebús), Corredor Central Norte (Metrobús) y Corredor Nororiental (Ecovía).

Esta labor la efectuaron los técnicos de la institución desde agosto de 2015 en cumplimiento de las atribuciones de observancia y control, cuya finalidad es la de retroalimentar e identificar el estado actual, las fortalezas y falencias del transporte público masivo de Quito.

La metodología utilizada en esta primera fase se basa en la observación “in situ” de manera que nuestros técnicos en accesibilidad realizaron personalmente la identificación del estado actual, fortalezas y falencias que se han encontrado visualmente en los tres corredores, norte, central y nororiental.

Los parámetros generales de accesibilidad sobre los que la observancia se fundamentó, son los siguientes: acceso exterior a estaciones, mecanismos de acceso y control, andenes, cuartos de baño y baterías sanitarias, cruces peatonales, ingreso y egreso a unidades de transporte, plazas preferenciales y espacios para personas con sillas de ruedas en unidades de transporte, plaza para sillas de ruedas en unidades de transporte, información en unidades de transporte, paradas – información mobiliario y boleterías.

Con los resultados obtenidos en esta primera fase de observancia se obtendrán los insumos para iniciar una segunda fase en donde se analizará el cumplimiento total de la normativa vigente sobre accesibilidad, obtener indicadores y diversas propuestas que permitan progresivamente implementar la accesibilidad al transporte, a la información y a la comunicación; obteniendo así un sistema de transporte masivo más accesible y amigable para todas las personas, recibiendo un servicio de calidad con calidez.



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

## ACCESO EXTERIOR A ESTACIONES

El acceso principal de las estaciones debe estar libre de barreras permitiendo la libre circulación de los usuarios que ingresan o egresan de la misma, sus vanos de paso deben respetar las dimensiones mínimas de paso para el acceso de una silla de ruedas, coche de bebé o una persona obesa; deben ser fácilmente localizables a distancia a través de textura en piso y rotulación que la identifique.

- **CORREDOR CENTRAL (TROLEBÚS).-**

No existe señalización en piso, la fachada acristalada carece de franjas indicadoras, existe gran cantidad de vendedores ambulantes, el rótulo de entrada principal no cumple con los requerimientos de rotulación accesible; sin embargo tiene dos accesos claramente establecidos para el flujo de usuarios que cumplen con las dimensiones mínimas requeridas.



- **CORREDOR NORORIENTAL (ECOVÍA)**

No existe señalización en piso, la fachada tiene una única mampara acristalada que carece de franjas indicadoras, el rótulo de entrada principal es fácilmente detectable aunque no cumple en su totalidad con los requerimientos de rotulación accesible. Su cruce de acceso peatonal se encuentra generalmente bloqueado por taxis u otros automóviles.

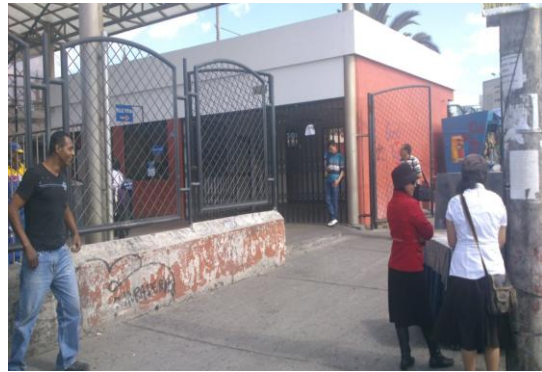




Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

- **CORREDOR CENTRAL NORTE (METROBÚS)**

No existe señalización o textura alguna en piso, la fachada no direcciona hacia el acceso, su ingreso exterior es a través de puertas enrejadas y requiere mantenimiento e información pues carece de rótulo de entrada principal. Su cruce de acceso peatonal se encuentra generalmente bloqueado por taxis u otros automóviles y existen vendedores ambulantes que interrumpen constantemente la circulación peatonal.





## ACCESO A BOLETERÍAS

Las boleterías donde todo usuario adquiere el ticket para acceder a las estaciones debe tener diseño universal que permita acceder de manera física a toda persona independiente, de igual manera este punto de boleterías debe complementarse con información accesible en diversos formatos sobre las tarifas, deberes y derechos de los usuarios, acciones afirmativas y demás que sea necesaria.

- **CORREDOR CENTRAL (TROLEBÚS)**

La altura de la ventanilla no permite el acceso a personas de talla baja o niños, su diseño no permite la proximidad de una persona usuaria de una silla de ruedas, no existe información sobre tarifas, peor aún información en formatos accesibles sobre tarifas y demás requerimientos del usuario. Existen dos ventanillas trabajando conjuntamente para satisfacer la cantidad de usuarios.



- **CORREDOR NORORIENTAL (ECOVÍA)**

La altura de la ventanilla no permite el acceso a personas de talla baja o niños, su diseño no permite la proximidad de una persona usuaria de una silla de ruedas, existen rótulos de tamaño adecuado y con buena legibilidad aunque el contraste no es el más adecuado, no obstante existe información clara sobre tarifas, servicios y demás requerimientos del usuario.

Existen dos ventanillas trabajando conjuntamente para satisfacer la cantidad de usuarios, sin embargo la cantidad de usuarios es inferior al flujo de usuarios en el trolebús.



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**



- **CORREDOR CENTRAL NORTE (METROBÚS)**

La ventanilla es una caseta para una sola persona encargada de entregar los tickets, no permite el acceso a personas de talla baja o niños, su diseño no permite la proximidad de una persona usuaria de una silla de ruedas, no existe rotulación que informe sobre las tarifas, menos aún existe información en formatos accesibles sobre tarifas y demás requerimientos del usuario. Cabe



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

señalar que es una sola ventanilla que resulta insuficiente para satisfacer la cantidad de usuarios ocasionando colas y malestar por la espera.





## **MECANISMOS DE ACCESO Y CONTROL**

Como medida de control es necesario tener mecanismos de acceso y control cómo son: tornos, trompos, brazos que caen, barras de acceso, puertas corredizas móviles, entre otros; el problema de estos mecanismos mecánicos o manuales es que al ser un medio de control no permite en muchas ocasiones el acceso de una silla de rueda o coche de bebé por su ancho de paso mínimo; por lo que son excluyentes y discriminatorios, en tal virtud se ha realizado la observancia de cómo se ha solucionado este problema en cada corredor o cómo se han adaptado los mismos para asegurar el acceso de un usuario de silla de ruedas obteniendo lo siguiente:

- **CORREDOR CENTRAL (TROLEBÚS)**

Existe un acceso especial para ingreso y salida de personas en sillas de ruedas pero requiere que un funcionario de trolebús abra una pequeña puerta lateral y desconecta el sistema del mecanismo mecánico del brazo que cae para obtener el vano de acceso libre con un ancho mínimo que permite el acceso de la silla de ruedas. Este proceso no toma más de 20 segundos por lo que no ocasiona molestia alguna para los usuarios; adicionalmente la persona que lo acciona se encuentra debidamente identificada con su uniforme y siempre se encuentra junto a estos mecanismos de acceso.







Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

- **CORREDOR NORORIENTAL (ECOVÍA)**

Existe un acceso preferencial para el ingreso y salida de personas en sillas de ruedas con su respectiva rotulación, este mecanismo mecánico puede accionarse directamente por la persona usuaria como también puede ser manual al ser accionado por un funcionario de la ecovía de así requerirlo; este sistema tiene el acceso libre con un ancho mínimo que permite el acceso de cualquier tipo de silla de ruedas.



- **CORREDOR CENTRAL NORTE (METROBÚS)**

No existe un acceso preferencial para el ingreso y salida de personas en sillas de ruedas; los usuarios con discapacidad deben acceder por el espacio destinado para la salida de pasajeros lo que no es funcional. Llama la atención que el espacio destinado para el acceso de sillas de ruedas se encuentre bloqueado por la caseta de venta de tickets.



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**





## ANDENES

El andén es una estructura para embarque o desembarque de pasajeros de transporte terrestre, debe cumplir con ciertos requisitos básicos para orientar a las personas con discapacidad y prevenir de riesgos a través de señalización y textura en piso; adicionalmente se requieren dimensiones mínimas para asegurar segura la circulación unidireccional o bidireccional con mecanismos y accesorios de alerta e información, entre otros. La circulación debe ser continua entre andenes y de ser necesario se incorporarán rampas, vados peatonales o mecanismos mecánicos para salvar desniveles o cruces peatonales.

- **CORREDOR CENTRAL (TROLEBÚS)**

En los diversos andenes de las estaciones del trolebús se pudo observar la falta de mantenimiento en el piso que evidencia grietas o, resquebrajaduras o huecos que ocasionan tropezones a los usuarios, también la inexistencia de bandas podotáctiles de prevención y guía, tampoco se ha trabajado en contraste y textura en piso; por otra parte la información a través de la rotulación debe mejorarse para ser más perceptible. Las pantallas de televisión están apagadas o no se encuentran en funcionamiento.

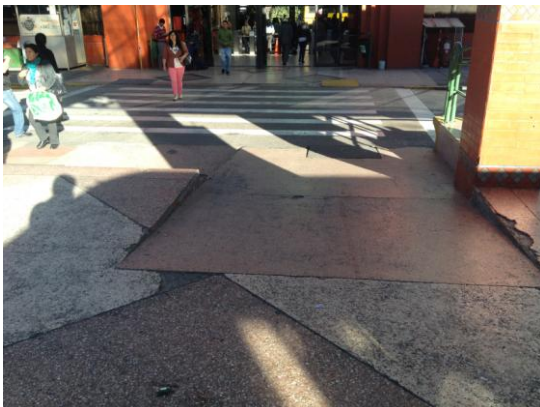




Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**



Existen rampas y vados peatonales en cada andén y en su conjunción con los cruces peatonales; si bien es cierto su pendiente es adecuada, los materiales no son antideslizantes, el estado actual de las rampas no es bueno requiere mantenimiento, carece de señalización y textura en piso, no se ha incorporado pasamanos ni bordillos.





Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**



- **CORREDOR NORORIENTAL (ECOVÍA)**

En los diversos andenes de las estaciones de la ecovía se pudo observar la falta de mantenimiento en el piso con ciertas grietas o, resquebrajaduras que ocasionan tropezones a los usuarios, también la inexistencia de bandas podotáctiles de prevención y guía, tampoco se ha trabajado en contraste y textura en piso, la información a través de la rotulación debe mejorarse para ser más perceptible, las pantallas de televisión están apagadas.

Cabe resaltar que se ha realizado una adecuación en el andén de ingreso a las unidades que permite el mejor acople con la rampa y altura de las nuevas unidades es un aporte a la accesibilidad y tránsito seguro de usuarios sin embargo debe complementarse con señalización y textura en piso (con bandas podotáctiles) y se debe incorporar pasamanos para protección de usuarios.





Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**



Existen rampas y vados peatonales en cada andén y en su conjunción con los cruces peatonales, su pendiente es adecuada y los materiales son antideslizantes. El estado actual de las rampas no es bueno requiere mantenimiento, carece de señalización y textura en piso, no se ha incorporado pasamanos.



Principalmente se deben trabajar en la rampa del andén que conecta con el trolebús y otra rampa que tiene un bordillo que la hace inaccesible.





- CORREDOR CENTRAL NORTE (METROBÚS)

En los diversos andenes de las estaciones del metrobús se pudo observar la falta de mantenimiento en el piso con ciertas grietas o, resquebrajaduras que ocasionan tropezones a los usuarios, también la inexistencia de bandas podotáctiles de prevención y guía, tampoco se ha trabajado en contraste y textura en piso, la información a través de la rotulación debe mejorarse para ser más perceptible, las pantallas de televisión están apagadas, los kioscos de venta o servicios no interrumpen el tránsito peatonal evitando ser barreras que atenten contra personas con deficiencia o discapacidad visual.



Existen rampas y vados peatonales en cada andén y en su conjunción con los cruces peatonales que terminan con un bordillo o desnivel que practicante rompen con la continuidad de la circulación, su pendiente no es adecuada, los materiales no son antideslizantes, el estado actual de las rampas no es bueno requieren mantenimiento, carecen de señalización y textura en piso, no se han incorporado pasamanos.



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

Los kioscos de venta o servicios no interrumpen el tránsito peatonal sin embargo existe gran presencia de vendedores en los andenes lo que interrumpe la libre circulación atentando contra personas con deficiencia o discapacidad visual.





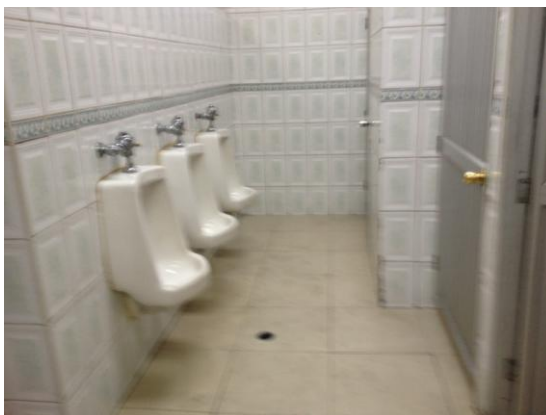
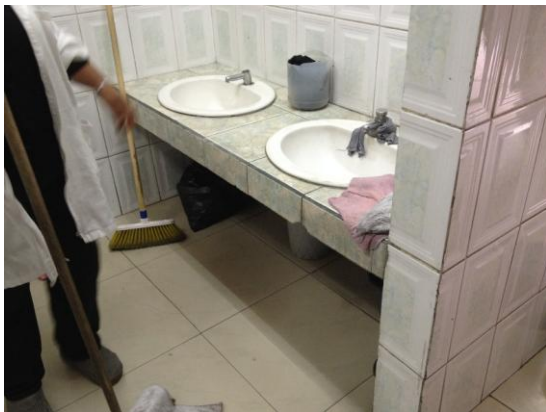


## CUARTOS DE BAÑO Y BATERÍAS SANITARIAS

Los espacios destinados a los cuartos de baño y aseos se deben diseñar, construir y ejecutar de acuerdo con los criterios de accesibilidad universal y diseño para todos, permitiendo su acceso y uso de manera segura en igualdad de condiciones para todas las personas, se debe reservar al menos un cuarto de baño y aseo para personas con discapacidad independiente o por género si son baterías sanitarias conforme la normativa vigente.

- **CORREDOR CENTRAL (TROLEBÚS)**

En el trolebús se cuenta con baterías sanitarias pagadas que se encuentran limpias, tienen lavabos para niños y personas de talla baja, sin embargo en todo lavabo el espejo es alto con lo que un niño o persona de talla baja no podría mirarse. Existe un cuarto de aseo accesible, pero las barras deben replazarse pues no cumplen ni facilitan su uso y función.





Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**



- CORREDOR NORORIENTAL (ECOVÍA)

En la ecovía se cuenta con baterías sanitarias pagadas que tienen un fuerte problema de acceso pues tiene un peldaño para acceder al baño y doble vano con ancho libre de paso que no cuenta con las dimensiones mínimas y no es posible el giro en sillas de ruedas, por tanto no son accesibles; no tienen lavabos para niños ni personas de talla baja y su diseño de mesón no es accesible, sin embargo el espejo está bien ubicado a una altura accesible, lastimosamente no existe un cuarto de aseo accesible.





Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**



- CORREDOR CENTRAL NORTE (METROBÚS)

En la estación norte del metrobús se cuenta con baterías sanitarias pagadas que tienen acceso directo libre de obstáculos; se encuentran limpias, no tienen lavabos ni urinarios para niños ni personas de talla baja. En los lavabos el diseño del mesón no es accesible y el espejo menos aún pues es muy alto e inaccesible, lastimosamente no existe un cuarto de aseo accesible para personas de silla de ruedas.

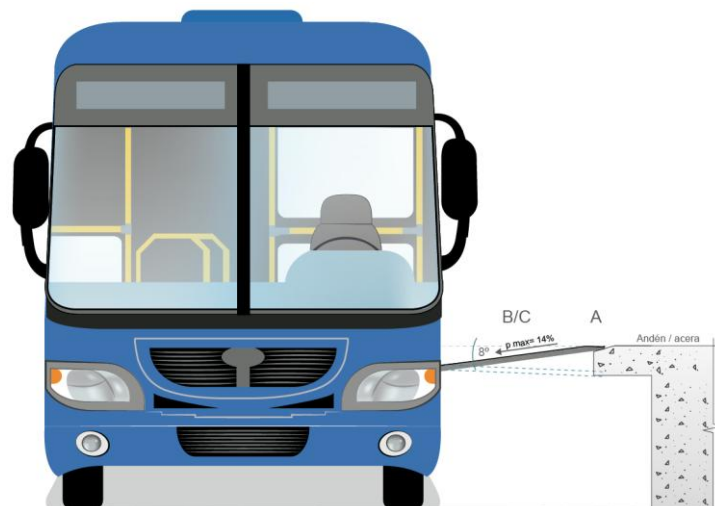
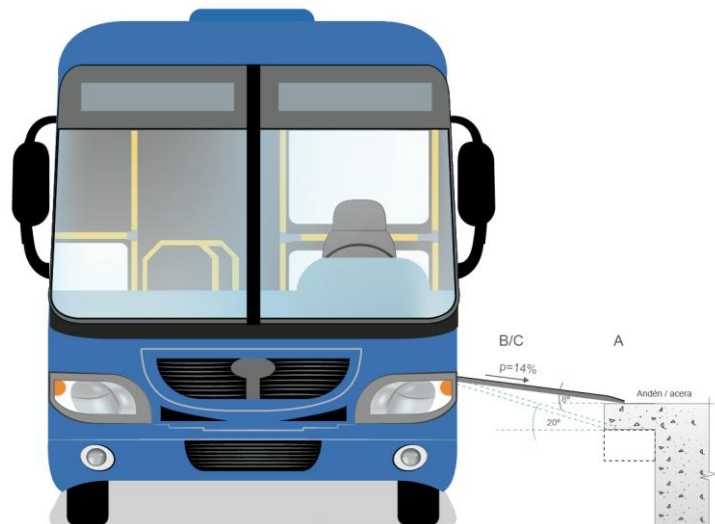




## INGRESO Y EGRESO A UNIDADES DE TRANSPORTE

El ingreso y egreso de pasajeros enmarca un problema puntual por diversos motivos entre estos el principal las rampas de ingreso y salida que actualmente tienen una pendiente extremadamente alta que imposibilita el acceso de una silla de ruedas o el desnivel que se marca entre la rampa y el andén de la parada que sobrepasa los ocho centímetros haciéndola inaccesible; se debe respetar el espacio de ingreso y salida de una unidad de transporte, además el problema del usuario en sí para respetar en el andén la puerta de ingreso y salida preferencial.

Recordando que existen porcentajes y pendientes máximas que aseguran el acceso a una unidad de transporte de una silla de ruedas cómo por ejemplo:



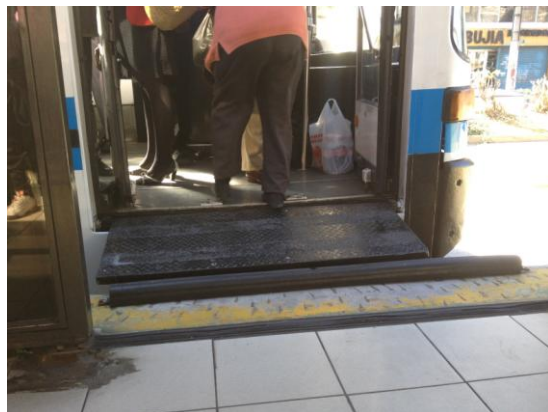


Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

- CORREDOR CENTRAL (TROLEBÚS)



La imagen identifica el principal problema actual que sufren las personas con movilidad reducida toda vez que las nuevas unidades de transporte por su altura ocasionan que su rampa y sistema de inclinación se junten con el nivel de la parada ocasionando una pendiente muy marcada y totalmente inaccesible.



Cabe señalar que este problema se ocasiona únicamente con las unidades nuevas; las personas con discapacidad, movilidad reducida y condición discapacitante prefieren dejar pasar la unidad hasta que puedan por su



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

seguridad acceder a una unidad antigua, toda vez que estas unidades se acoplan de mejor manera con el andén y su pendiente permite el acceso de una persona con autonomía y seguridad.



Se pudo evidenciar que los problemas son insalvables pues a parte de la marcada pendiente de la rampa los vehículos frenan un tanto antes o después ocasionando que el ancho libre mínimo de paso tampoco permita el embarque o desembarque de pasajeros en sillas de ruedas, con andadores y coches de bebé puntualmente

- CORREDOR NORORIENTAL (ECOVÍA)

La realidad de la ecovía es muy diferente a la del trolebús principalmente porque se han realizado trabajos de adecuación para elevar el nivel del andén de embarque y desembarque de pasajeros donde se puede evidenciar cómo el acople de las nuevas unidades en este andén no causa problemas con su pendiente. Además las unidades tienen una rampa un tanto más extensa lo que ocasiona que el encuentro con el andén o la parada sea más seguro; la pendiente es accesible y se respeta el ancho mínimo libre de paso asegurando el embarque o desembarque de pasajeros en sillas de ruedas, con andadores y coches de bebé puntualmente.





Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

Las paradas de la ecovía cuentan con rampas metálicas que permitan salvar el desnivel entre las unidades y la parada; diferenciándose la rampa para acceso preferencial que nace desde la parada a diferencia de los otros accesos.

Ante todo se requiere un mantenimiento preventivo y correctivo de estas rampas pues muchas de ellas no se encuentran en el mejor estado para su funcionamiento.



El ingreso preferencial se encuentra definido como se puede apreciar en estas fotografías, aunque la señalética y el rótulo de papel utilizado no es el más adecuado en relación a la normativa sobre rotulación accesible; no obstante el problema principal radica en que muchas personas no respetan este acceso en las paradas utilizándolo normalmente, esto impide la libre circulación, embarque y desembarque de las personas que realmente lo requieren, la dificultad para ingresar o salir de las unidades no se da por la infraestructura sino por la cantidad de usuarios quienes muchas veces ni siquiera ceden el paso o por empatía se hacen a un costado para facilitar esta acción por personas con movilidad reducida.





Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**



Es recomendable que las rampas de embarque y desembarque preferencial se encuentren siempre abiertas, esto con el propósito de evitar esa división en la mitad de la rampa que puede ocasionar que un bastón guía de una persona ciega, un pie pequeño de un niño o persona de talla baja, las llantas de un coche de bebé o las ruedas delanteras de una silla de ruedas puedan quedar atrapadas en este lugar.



- CORREDOR CENTRAL NORTE (METROBÚS)







Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

El metrobus no tiene problemas en sus paradas en lo que respecta al embarque y desembarque de pasajeros, el acople entre rampa y andén de parada es muy bueno y su inclinación es accesible.



Adicionalmente en los vidrios de la mampara corrediza de la parada preferencial es fácilmente detectable con la vista los símbolos de atención preferente demarcando ese como ingreso y salida preferencial.

## **PLAZAS PREFERENCIALES Y ESPACIOS PARA PERSONAS CON SILLAS DE RUEDAS EN UNIDADES DE TRANSPORTE**

En el interior de toda unidad de transporte público se deberá contar con el espacio para ser ocupado por una persona en silla de ruedas el mismo que deberá contar con los accesorios y seguridades que este espacio requiera, deberá estar señalizado y bajo ninguna condición puede ser ocupado para otra función. Adicionalmente existe un número determinado de plazas reservadas para uso preferencial, es decir personas con discapacidad, condición discapacitante, futuras madres, adultos mayores y niños; estas plazas se diferencian por tener diferente color (usualmente rojo o amarillo) en relación al resto, debe informarse que son de uso preferencial con los símbolos correspondientes.

- CORREDOR CENTRAL (TROLEBÚS)



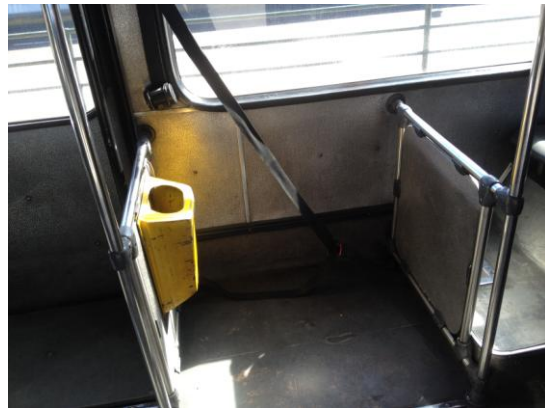
Existen plazas preferenciales debidamente señalizadas aunque su uso no siempre es el adecuado sin embargo esto corresponde más con la cultura y respeto del usuario; adicionalmente el espacio reservado para una silla de ruedas generalmente está ocupado por usuarios sin embargo al ver la presencia de una persona en silla de ruedas desocupan el mismo para que esta persona pueda hacer uso seguro del citado espacio.



- CORREDOR NORORIENTAL (ECOVÍA)



Existen plazas preferenciales debidamente señalizadas generalmente con color rojo y distintivo de símbolos en su parte superior en las unidades nuevas, y en las unidades antiguas el mangon superior de los asientos tiene diferente color al resto, en relación al trolebús y metrobús se pudo identificar de una media de diez unidades que en la ecovía es donde más se respetan estas plazas preferenciales.



El espacio reservado para una silla de ruedas en las nuevas unidades cuenta con todos los accesorios, cinturones y seguridades no así en las viejas unidades donde la seguridad es menor pero también se cuenta con ella; generalmente este espacio está ocupado por usuarios sin embargo al ver la presencia de una persona en silla de ruedas desocupan el mismo para que esta persona pueda hacer uso seguro del citado espacio.

- CORREDOR CENTRAL NORTE (METROBÚS)

Existen plazas preferenciales debidamente señalizadas aunque su uso no siempre es el adecuado de hecho en nueve de diez unidades no se realiza el uso adecuado de estas plazas preferenciales, no obstante esto corresponde más con la cultura y respeto del usuario; adicionalmente el espacio reservado para una silla de ruedas siempre estuvo ocupado por usuarios en ocasiones con bolsas y canastas; algunas señalizaciones se encuentran rayadas y grafiteadas, se debe realizar un mantenimiento en este tipo de señalización.





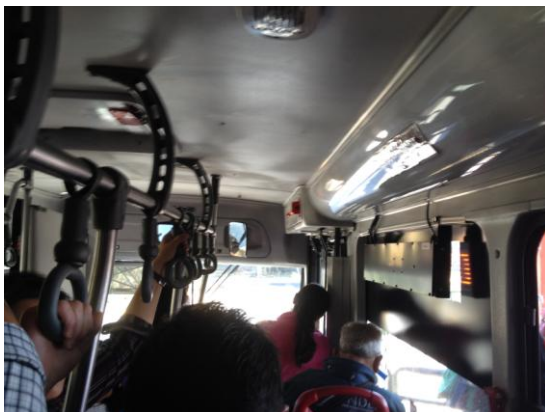
## **INFORMACIÓN EN UNIDADES DE TRANSPORTE**

Existen diversas maneras de presentar la información en las unidades de transporte con el propósito de que la mayor cantidad de usuarios pueda acceder a esta información, por ejemplo las pantallas led que indican la parada actual y la parada siguiente permite a través de la visión a una persona sorda y a través de la audición a una persona ciega acceder a esta información; adicionalmente es imprescindible que los conductores informen a través de altavoces sobre las paradas actual y siguiente.

Cabe señalar que el tema de información no solo compete en el tema de discapacidad, esta información es requerida por personas que no son de la ciudad o el país.

- **CORREDOR CENTRAL (TROLEBÚS)**

Las unidades de transporte de corredor central cuentan con conductores quienes a través de los altavoces informan la parada en la que el usuarios se encuentra y la parada siguiente por venir, esto en relación de un 60% de información auditiva; ninguna unidad tiene pantallas led en el interior lo cual es una pena pues en su inicio estas unidades contaban con estas pantallas led que ayudaban de gran manera en la información y orientación del usuarios con y sin discapacidad; finalmente las nuevas unidades cuentan con pantallas laterales que no ayudan en gran manera cómo lo hacían las anteriormente descritas.



- **CORREDOR NORORIENTAL (ECOVÍA)**



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

Las unidades de transporte de corredor nororiental cuentan con conductores quienes a través de los altavoces informan la parada en la que el usuarios se encuentra y la parada siguiente por venir, esto en un alto porcentaje según la muestra de la observancia se pudo constatar que un 90% de información auditiva; ninguna unidad tiene pantallas led en el interior o externas.



- CORREDOR CENTRAL NORTE (METROBÚS)

Las unidades de transporte del corredor central norte cuentan con conductores quienes a través de los altavoces informan la parada en la que el usuarios se encuentra y la parada siguiente por venir, esto en relación de un 30% de información auditiva según la muestra de observancia; sin embargo vale resaltar que un 70% de las unidades tiene pantallas led en el interior y exterior (laterales) sin embargo la información no es clara pues no detella el nombre de la parada actual, la siguiente o la ruta, se debe arreglar este aspecto ppara mejorar el nivel de información que proporcionan estas unidades.





## **PARADAS INFORMACIÓN MOBILIARIO, BOLETERÍAS**

Las paradas de los diversos corredores deben cumplir con requisitos mínimos que aseguren el acceso, libre movilidad, información y uso de manera segura en igualdad de condiciones para todas las personas independientemente de su condición o discapacidad.

El acceso desde la calle debe estar conectado a la parada con un cruce peatonal y un semáforo (de ser posible semáforo peatonal), los sistemas de acceso para salvar el desnivel sean estos apoyos mecánicos (plataformas elevadoras) rampas entre otros deben cumplir con la norma de accesibilidad, en este caso la rampa de acceso a la parada debe tener una pendiente de inclinación adecuada en relación a su extensión incorporando textura en piso de señalización (banda podotáctil) señalización (circulación vertical) bordillo y pasamanos conforme se requiera.

El mobiliario debe estar en buenas condiciones sin que su uso represente un riesgo al usuario, basureros, teléfonos y bancas no pueden obstaculizar el tránsito peatonal para evitar ser una barrera u obstáculo que atente la libre movilidad.

La información debe ser clara en relación a la norma de rotulación accesible asegurando su fácil localización, identificación y comprensión, se debe complementar la información en diversos formatos para hacerla más accesible a todas las personas; no debe presentar rayones, rotura, desprendimiento es decir debe recibir un mantenimiento constante.

Finalmente la boletería debe tener diseño universal permitiendo acceder a la compra del ticket con facilidad, la altura de la ventanilla debe permitir que un niño, persona de talla baja, adulto mayor o persona en silla de ruedas pueda acceder al servicio de manera autónoma.

- **CORREDOR CENTRAL (TROLEBÚS)**

El acceso desde la calle en casi la totalidad de paradas pertenecientes al corredor central trolebús tienen conexión directa con un cruce peatonal y semáforos, la rampa es el mecanismo utilizado como circulación vertical para salvar el desnivel entre la calzada y la altura del andén de la parada, su pendiente no excede el porcentaje de inclinación requerido en relación a su extensión; sin embargo carece de textura en piso de señalización (banda



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

podotáctil) carece de contraste y textura (señalización de circulación vertical) cuenta con un gran bordillo lateral y pasamanos continuos a ambos lados.

El mobiliario está en buenas condiciones tanto en basureros, teléfonos y bancas; sin embargo en lo referente a teléfonos estos no pueden sobresalir más de 150 mm y según lo observado sobresalen entre 300 a 350 mm convirtiéndose en un barrera que puede ocasionar golpes a personas distraídas, personas con deficiencia o discapacidad visual quienes principalmente no pueden detectar este elemento volado en altura.

La información se la realiza a través de rótulos de buen tamaño interiores en los que se conjugan símbolos y texto facilitando su comprensión, todos estos están en buen estado sin embargo su altura de colocación debe ser revisada y en lo posible se deberá complementar con sistema Braille y alto relieve.

La salida para personas con discapacidad está claramente marcada indicando que se la realizará por el mecanismo de ingreso el cual debe ser accionado de manera manual por la persona encargada de la ventanilla.

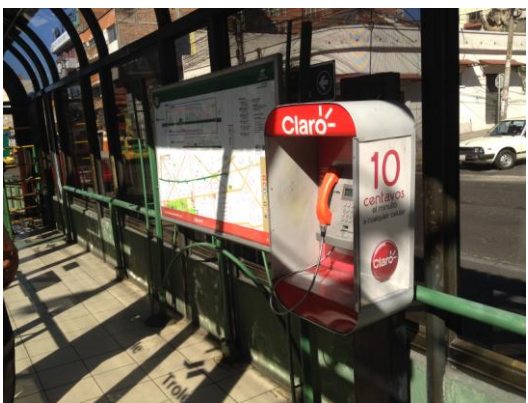
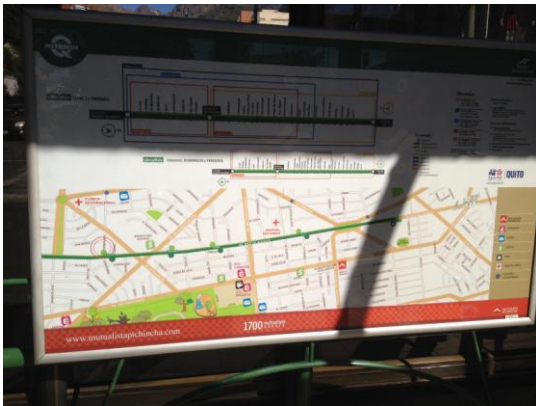
La boletería no tiene diseño universal ni en las paradas antiguas o nuevas, son cajas de cristal con una altura que debe reducirse y con un diseño que debe modificarse para facilitar el acceso y aproximación de una persona en silla de ruedas; en este punto es imprescindible que el personal que trata con el público directamente se encuentre sensibilizado hacia el adecuado trato y léxico hacia personas con discapacidad.







Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Capacidades**

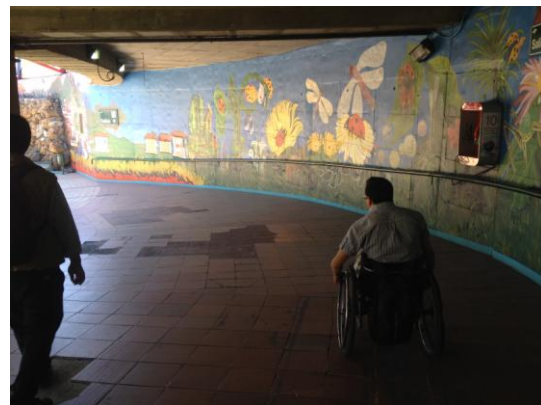




Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**



En observaciones puntuales la ZonaWifi no presta su servicio, las fachadas acristaladas no cuentan con señalización preventiva y existen algunas paradas donde en la conjunción del cruce peatonal con la rampa se encuentra construido un elemento cerrado al parecer servicio higiénico que ocasiona malestar pues interrumpe la libre circulación constituyendo una gran barrera a salvar por el peatón; adicionalmente es necesario realizar un mantenimiento en las fachadas de vidrio por la presencia de diversos vidrios rotos que deben ser sustituidos.





Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**



Requiere un análisis especial **la Parada de la estación de La Villaflora**, pues es una parada a depresión que se encuentra por debajo del nivel de la calzada; sin embargo la misma no ofrece seguridad alguna por sus extensas rampas que no cuentan con descansos obligatorios, pasamanos a un solo lado.

Adicionalmente las rampas si así se pueden llamar existentes entre la vía de circulación vehicular que unen los puntos de andén a ambos lados de esta parada tienen porcentajes de inclinación fuera de todo parámetro y normativa, no cuentan con pasamanos ni bordillos y menos aún textura, se debería marcar



el cruce peatonal existente con un semáforo accesible que permita el uso seguro de esta vía vehicular para seguridad del usuario.

Esta parada de la Villaflora en particular es un atentado contra la dignidad y seguridad de los usuarios y debería ser adecuada en base a normativa de manera urgente.

- **CORREDOR NORORIENTAL (ECOVÍA)**

El acceso desde la calle en la totalidad de paradas pertenecientes al corredor nororiental ecovía tienen conexión directa con un cruce peatonal y semáforos asegurando el ingreso y salida segura de los usuarios, la rampa es el mecanismo utilizado como circulación vertical para salvar el desnivel entre la calzada y la altura del andén de la parada y, en su interior el desnivel se salva con rampas peatonales y preferenciales como se describió anteriormente; en la rampa exterior la misma no excede el porcentaje de pendiente de inclinación requerido en relación a su extensión; sin embargo carece de textura en piso de señalización (banda podotáctil) carece de contraste y textura (señalización de circulación vertical) cuenta con un gran bordillo lateral y el pasamanos no es continuo a ambos lados y carece de extensiones y doble altura.

El mobiliario está exterior basureros exteriores no se encuentra en buenas condiciones diversos basureros metálicos están oxidados, corroídos y presentan un riesgo usarlos; en el interior el mobiliario no cuenta con bancas pues el uso del andén de la parada es de los dos lados, los basureros se encuentran en buen estado y no constituyen obstáculo en su colocación; sin embargo en lo referente a teléfonos estos no pueden sobresalir más de 150 mm y según lo observado sobresalen entre 200 a 250 mm convirtiéndose en un barrera que puede ocasionar golpes a personas distraídas, personas con deficiencia o discapacidad visual quienes principalmente no pueden detectar este elemento volado en altura.

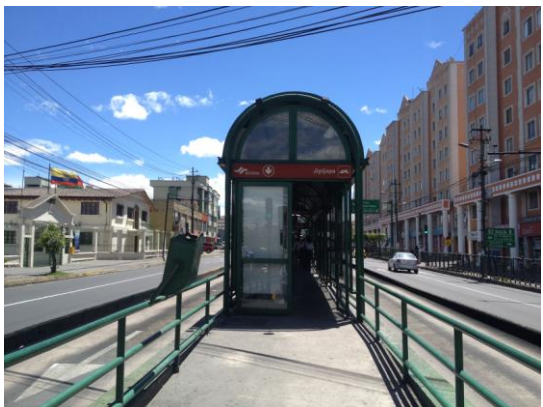
Carece de información de la ruta, circuitos y paradas; las pantallas de televisores se encuentran apagadas o no funcionan.

La salida para personas con discapacidad está claramente marcada indicando que se la realizará por el mecanismo de ingreso de un solo brazo lateral el cual debe ser accionado de manera manual por la persona encargada de la ventanilla.



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

La boletería no tiene diseño universal, son casetas de aluminio y vidrio con una altura que debe reducirse y con un diseño que debe modificarse para facilitar el acceso y aproximación de una persona en silla de ruedas; cuenta con información visual sobre las tarifas; en este punto es imprescindible que el personal que trata con el público directamente se encuentre sensibilizado hacia el adecuado trato y léxico hacia personas con discapacidad.





Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**





En observaciones puntuales es necesario verificar el sistema de apertura de puertas, los televisores no funcionan o nunca están encendidos y se debe realizar el mantenimiento o sustitución de los basureros exteriores; adicionalmente es necesario realizar un mantenimiento en las fachadas de vidrio por la presencia de diversos vidrios rotos que deben ser sustituidos.

- **CORREDOR CENTRAL NORTE (METROBÚS)**

El acceso desde la calle en la totalidad de paradas pertenecientes al corredor central norte metrobús tienen conexión directa con un cruce peatonal y semáforos que concluyen en un descanso con diferente textura en piso y protegido por bolardos, el diseño de los bolardos no es el más adecuado por la presencia de aristas vivas; la rampa es el mecanismo utilizado como circulación vertical para salvar el desnivel entre la calzada y la altura del andén de la parada, su pendiente no excede el porcentaje de inclinación requerido en relación a su extensión, las rampas exteriores no cuentan con bordillo lateral y su pasamanos continuo a ambos lados no tiene doble altura ni extensiones.

Un aspecto a resaltar es que se ha realizado un trabajo de textura en piso de orientación (similar a una banda podotáctil) que inicia en la rampa de acceso, atraviesa todo el andén de la parada marcando los accesos principalmente el acceso preferencial y terminando donde concluye la rampa de salida exterior, este aspecto es digno de destacar pues no se encuentra en ningún otro corredor y tomando en cuenta que su ejecución se realizó mucho antes que se elaborara y publicara la norma técnica de pisos y bandas podotáctiles merece un alto reconocimiento.

El mobiliario exterior incorpora ciclo parqueaderos lo cual es otra nueva iniciativa; no obstante en contrapunto el mobiliario interior no está buenas condiciones principalmente las bancas en muchas paradas son solo estructura de peligro al usuario y, existen máquinas de tarjetas telefónicas que se encuentran en desuso y son un riesgo para los usuarios el tenerlas en esas condiciones, en adición en toda parada existe un elemento metálico que sobresale como un volumen convirtiéndose en un barrera y obstáculo que puede ocasionar golpes a personas distraídas, personas con deficiencia o discapacidad visual quienes no pueden detectar su presencia con el bastón guía pues carece de señalización o textura en piso.

La información se la realiza a través de rótulos de tamaño mediano a través de stickers autoadhesivos que se colocan en la fachada lateral de vidrio, casi la totalidad de esta rotulación se encuentra en mal estado con rayones,

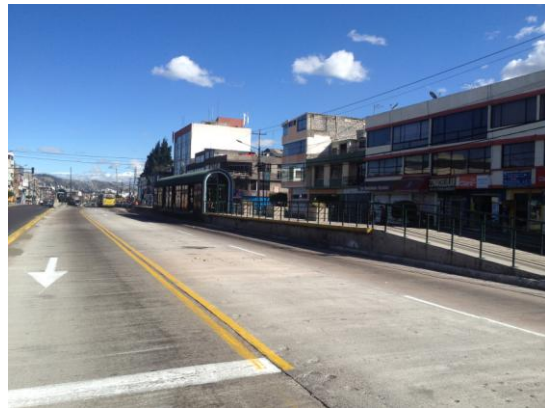


Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

deformaciones o rotura que impiden acceder a la información de ruta y paradas, se requiere un mantenimiento o sustitución por rotulación más grande, perceptible, con materiales y formatos accesibles como son sistema Braille y alto relieve; adicionalmente las pantallas de televisor se encuentran siempre apagadas o no están funcionando.

La salida para personas con discapacidad no está marcada sin embargo al igual que en los otros corredores se la realiza por el mecanismo de ingreso el cual debe ser accionado de manera manual por la persona encargada de la ventanilla.

La boletería no tiene diseño universal, son cajas de aluminio y vidrio con una altura un tanto inferior al resto de corredores sin embargo su diseño debe modificarse para facilitar el acceso y aproximación de una persona en silla de ruedas; en este punto es imprescindible que el personal que trata con el público directamente se encuentre sensibilizado hacia el adecuado trato y léxico hacia personas con discapacidad.





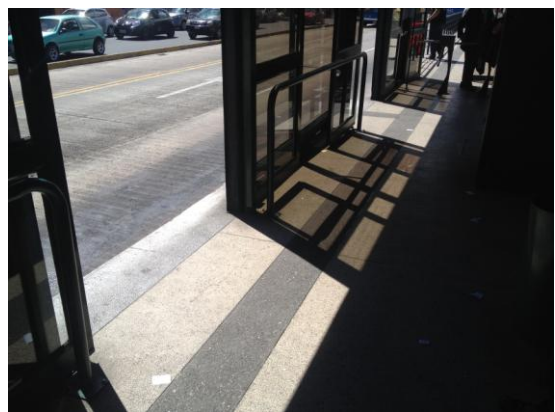


Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**





Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**





En observaciones puntuales es necesario señalar que existen contadas paradas con desniveles en su interior, si bien es cierto esto se realiza por el sistema de alimentación de diferentes tipos de vehículos (bus y metrobús) el desnivel se ha salvado con una rampa interior cuya porcentaje de inclinación excede el máximo normado y que debe complementarse lateralmente con bordillo y pasamanos a ambos lados, cabe resaltar que en el eje de esta rampa interior se mantiene la banda texturada y contrastada marcando la continuidad del recorrido interno del usuario; adicionalmente es necesario realizar un mantenimiento en las fachadas de vidrio por la presencia de diversos vidrios rotos que deben ser sustituidos.





## **MARCO JURÍDICO:**

- **CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

Numeral 1. Los derechos se podrán ejercer, promover y exigir de forma individual o colectiva ante las autoridades competentes; estas autoridades garantizarán su cumplimiento.

Numeral 2. Todas las personas son iguales y gozaran de los mismos derechos, deberes y oportunidades.

Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política, pasado judicial, condición socio-económica, condición migratoria, orientación sexual, estado de salud, portar VIH, discapacidad, diferencia física; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos. La ley sancionará toda forma de discriminación.

El Estado adoptará medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad.

Numeral 3. Los derechos y garantías establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte.

Art. 37.- El Estado garantizará a las personas adultas mayores los siguientes derechos:

Numeral 4. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.

Art. 47.- El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social.

Se reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a:

Numeral 3. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.

Numeral 10. El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas.

Art. 48.- El Estado adoptará a favor de las personas con discapacidad medidas que aseguren:



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

Numeral 7. La garantía del pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad. La ley sancionará el abandono de estas personas, y los actos que incurran en cualquier forma de abuso, trato inhumano o degradante y discriminación por razón de la discapacidad.

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: numeral 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Art. 337.- El Estado promoverá el desarrollo de infraestructura para el acopio, transformación, transporte y comercialización de productos para la satisfacción de las necesidades básicas internas, así como para asegurar la participación de la economía ecuatoriana en el contexto regional y mundial a partir de una visión estratégica.

Art. 375.- El Estado, en todos sus niveles de gobierno, garantizará el derecho al hábitat y a la vivienda digna, para lo cual:

Numeral 1. Generará la información necesaria para el diseño de estrategias y programas que comprendan las relaciones entre vivienda, servicios, espacio y transporte públicos, equipamiento y gestión del suelo urbano.

Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

Art. 415.- El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías.

- **CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD**



## Art. 2.- Definiciones

A los fines de la presente Convención:

Por "discriminación por motivos de discapacidad" se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables.

Por "ajustes razonables" se entenderán las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.

Por "diseño universal" se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El "diseño universal" no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten.

## Art. 3.- Principios generales

Los principios de la presente Convención serán:

- a) El respeto de la dignidad inherente, la autonomía individual, incluida la libertad de tomar las propias decisiones, y la independencia de las personas;
- b) La no discriminación;
- c) La participación e inclusión plenas y efectivas en la sociedad;
- d) El respeto por la diferencia y la aceptación de las personas con discapacidad como parte de la diversidad y la condición humanas;
- e) La igualdad de oportunidades;
- f) La accesibilidad;
- g) La igualdad entre el hombre y la mujer

## Art. 4.- Obligaciones generales

Numeral 1. Los Estados Partes se comprometen a asegurar y promover el pleno ejercicio de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas con discapacidad sin discriminación alguna por motivos de discapacidad. A tal fin, los Estados Partes se comprometen a:

- b) Tomar todas las medidas pertinentes, incluidas medidas legislativas, para modificar o derogar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad;



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

- c) Tener en cuenta, en todas las políticas y todos los programas, la protección y promoción de los derechos humanos de las personas con discapacidad;
- d) Abstenerse de actos o prácticas que sean incompatibles con la presente Convención y velar por que las autoridades e instituciones públicas actúen conforme a lo dispuesto en ella;
- e) Tomar todas las medidas pertinentes para que ninguna persona, organización o empresa privada discrimine por motivos de discapacidad;
- f) Empezar o promover la investigación y el desarrollo de bienes, servicios, equipo e instalaciones de diseño universal, con arreglo a la definición del artículo 2 de la presente Convención, que requieran la menor adaptación posible y el menor costo para satisfacer las necesidades específicas de las personas con discapacidad, promover su disponibilidad y uso, y promover el diseño universal en la elaboración de normas y directrices;
- g) Empezar o promover la investigación y el desarrollo, y promover la disponibilidad y el uso de nuevas tecnologías, incluidas las tecnologías de la información y las comunicaciones, ayudas para la movilidad, dispositivos técnicos y tecnologías de apoyo adecuadas para las personas con discapacidad, dando prioridad a las de precio asequible;
- h) Proporcionar información que sea accesible para las personas con discapacidad sobre ayudas a la movilidad, dispositivos técnicos y tecnologías de apoyo, incluidas nuevas tecnologías, así como otras formas de asistencia y servicios e instalaciones de apoyo; e,

#### Art. 5.- Igualdad y no discriminación

1. Los Estados Partes reconocen que todas las personas son iguales ante la ley y en virtud de ella y que tienen derecho a igual protección legal y a beneficiarse de la ley en igual medida sin discriminación alguna.
2. Los Estados Partes prohibirán toda discriminación por motivos de discapacidad y garantizarán a todas las personas con discapacidad protección legal igual y efectiva contra la discriminación por cualquier motivo.
3. A fin de promover la igualdad y eliminar la discriminación, los Estados Partes adoptarán todas las medidas pertinentes para asegurar la realización de ajustes razonables.

#### Art. 8.- Toma de conciencia

1. Los Estados Partes se comprometen a adoptar medidas inmediatas, efectivas y pertinentes para:
  - a) Sensibilizar a la sociedad, incluso a nivel familiar, para que tome mayor conciencia respecto de las personas con discapacidad y fomentar el respeto de los derechos y la dignidad de estas personas;



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

- b) Luchar contra los estereotipos, los prejuicios y las prácticas nocivas respecto de las personas con discapacidad, incluidos los que se basan en el género o la edad, en todos los ámbitos de la vida; y,
- c) Promover la toma de conciencia respecto de las capacidades y aportaciones de las personas con discapacidad.

#### Art. 9.- Accesibilidad

Numeral 1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán; entre otras cosas, a:

- a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo; y,
- b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia.

Numeral 2. Los Estados Partes también adoptarán las medidas pertinentes para:

- a. Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público;
- b. Asegurar que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para las personas con discapacidad;
- c. Ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad;
- d. Dotar a los edificios y otras instalaciones abiertas al público de señalización en Braille y en formatos de fácil lectura y comprensión;

#### Art. 12.- Igual reconocimiento como persona ante la ley

1. Los Estados Partes reafirman que las personas con discapacidad tienen derecho en todas partes al reconocimiento de su personalidad jurídica.





2. Los Estados Partes reconocerán que las personas con discapacidad tienen capacidad jurídica en igualdad de condiciones con las demás en todos los aspectos de la vida.

## • LEY ORGÁNICA DE DISCAPACIDADES

Artículo 4.- Principios fundamentales.- La presente normativa se sujeta y fundamenta en los siguientes principios:

8. Accesibilidad: se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, al transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales; así como, la eliminación de obstáculos que dificulten el goce y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, y se facilitará las condiciones necesarias para procurar el mayor grado de autonomía en sus vidas cotidianas;

Artículo 41.- Difusión en ámbito de la formación de conductores y chóferes.- La autoridad nacional competente en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, asegurará que en todas las escuelas y centros de conducción no profesional y de chóferes profesionales, se transversalice el conocimiento y el manejo del tema de la discapacidad y su normativa vigente en sus cursos de manejo.

Artículo 44.- Turismo accesible.- La autoridad nacional encargada del turismo en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados, vigilarán la accesibilidad de las personas con discapacidad a las diferentes ofertas turísticas, brindando atención prioritaria, servicios con diseño universal, transporte accesible y servicios adaptados para cada discapacidad.

Además, los organismos mencionados vigilarán que las empresas privadas y públicas brinden sus servicios de manera permanente, así como también que promuevan tarifas reducidas para las personas con discapacidad.

Artículo 58.- Accesibilidad.- Se garantizará a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, eliminando barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social.

En toda obra pública y privada de acceso público, urbana o rural, deberán preverse accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad.

Los gobiernos autónomos descentralizados dictarán las ordenanzas respectivas para el cumplimiento de este derecho de conformidad a las normas



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

de accesibilidad para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y al diseño universal.

Artículo 60.- Accesibilidad en el transporte.- Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público.

Los organismos competentes en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en las diferentes circunscripciones territoriales, previo el otorgamiento de los respectivos permisos de operación y circulación, vigilarán, fiscalizarán y controlarán el cumplimiento obligatorio de las normas de transporte para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y establecerán medidas que garanticen el acceso de las personas con discapacidad a las unidades de transporte y aseguren su integridad en la utilización de las mismas, sancionando su inobservancia.

Se adoptarán las medidas técnicas necesarias que aseguren la adaptación de todas las unidades de los medios de transporte público y comercial que sean libres de barreras y obstáculos y medidas.

Artículo 61.- Unidades accesibles.- Los organismos competentes para conceder permisos de operación a organizaciones de taxis, exigirán que al menos un porcentaje de sus unidades cuenten con las adecuaciones técnicas necesarias para transportar a personas con discapacidad con movilidad reducida, en función de las necesidades de la respectiva circunscripción territorial, de conformidad con el reglamento de esta Ley.

Artículo 71.- Transporte público y comercial.- Las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa regular en los servicios de transporte terrestre público y comercial, urbano, parroquial o interprovincial; así como, en los servicios de transporte aéreo nacional, fluvial, marítimo y ferroviario. Se prohíbe recargo alguno en la tarifa de transporte por concepto del acarreo de sillas de ruedas, andaderas, animales adiestrados u otras ayudas técnicas de las personas con discapacidad.

En el caso del transporte aéreo en rutas internacionales, la tarifa será conforme a lo establecido en la Ley, los acuerdos y los convenios respectivos, la misma que no será menor al veinticinco por ciento (25%) de la tarifa regular.

No podrá negarse el servicio ni ayuda personal a quien lo requiera por razón de su discapacidad.



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

- **LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL; Y SU REGLAMENTO**

Art. 48.- En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, (...) de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta

Ley. Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en la transportación pública en beneficio de (...) personas con discapacidad (...). El reglamento a la presente Ley

determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas.

Art. 82.- Infracciones de Tercera Clase.- Constituyen infracciones de transporte de tercera clase, que serán sancionadas con multa de ocho (8) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general las siguientes: (...) 6. Contravenir lo establecido en la presente Ley respecto de garantizar el trato no discriminatorio en la prestación de los servicios de transporte a niños, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; (...).

Art. 200.- Las personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos vulnerables gozarán de los siguientes derechos y preferencias:

- a) En las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce; y,
- b) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Art. 267.- Las personas invidentes, sordomudos, con movilidad reducida u otras personas con discapacidad, gozarán de los siguientes derechos y preferencias, además de los comunes a los peatones:

Disponer de vías públicas libres de obstáculos, no invadidas y adecuadas a sus necesidades particulares;

Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas a sus necesidades que garanticen su seguridad; y,

Gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos, en las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebra y donde no existan semáforos.

Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores, ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce.

- **AGENDA NACIONAL PARA LA IGUALDAD EN DISCAPACIDADES**

4.4. Ejes para políticas públicas en discapacidades



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

Luego de un proceso participativo y de recolección de información, tanto de fuentes primarias (reuniones con miembros de la sociedad civil, ONG, instituciones públicas y privadas, organizaciones de personas con discapacidad y organismos de cooperación internacional), como de fuentes secundarias (estudios, diagnósticos e investigaciones); se han definido doce ejes para orientar la política pública en discapacidad. Están relacionados con los temas centrales priorizados por los diversos actores: sensibilización a la población en general sobre la aceptación de la diversidad y los derechos humanos; participación en la vida pública y política; prevención de la discapacidad; acceso de las personas con discapacidad a la salud, educación y trabajo; accesibilidad al medio físico, transporte, tecnologías de la información y comunicación; participación en actividades culturales, artísticas, deportivas y de recreación, protección y seguridad social y lucha contra la discriminación.

Ejes que orientan la política pública en discapacidades

#### 7. Accesibilidad

Garantizar la seguridad y autonomía para el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones que las demás. Acceso al medio físico, a los servicios de transporte, a los sistemas y tecnologías de la información y comunicación.

En lo público y privado, tanto en zonas urbanas como rurales, a través de la promoción y el uso del diseño universal, procurando su participación activa e independiente en todos los aspectos de la vida privada y comunitaria.

Lineamientos.-

Garantizar la seguridad y autonomía de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones que las demás, en el uso de servicios de transporte.

Garantizar que las personas con discapacidad tengan beneficios de costos en los servicios públicos y privados, servicios básicos, servicios de transporte y espectáculos.

Políticas y lineamientos estratégicos.

3.9 Garantizar el acceso a una vivienda adecuada, segura y digna.-

b) Incentivar una oferta de vivienda social que cumpla con estándares de construcción y garantice la habitabilidad, la accesibilidad, la permanencia, la seguridad integral y el acceso a servicios básicos de los beneficiarios: transporte público, educación, salud, etc.



3.12 Garantizar el acceso a servicios de transporte y movilidad incluyentes, seguros y sustentables a nivel local e internacional

- a) Incentivar el uso del transporte público masivo, seguro, digno y sustentable, bajo un enfoque de derechos.
- d) Formular planes de movilidad local que privilegien alternativas sustentables de transporte público, de manera articulada entre los diferentes niveles de gobierno.
- e) Propiciar la ampliación de la oferta del transporte público masivo e integrado, en sus diferentes alternativas, para garantizar el acceso equitativo de la población al servicio.
- f) Normar, regular y controlar el establecimiento de tarifas de transporte público, en sus diferentes modalidades, distancias y usos.
- g) Promover incentivos y asistencia técnica para adoptar modelos integrados de transporte público rural y urbano.
- h) Generar programas para la renovación paulatina del parque automotor de transporte público y privado, para garantizar el acceso de la población a un servicio de calidad y calidez y reducir los niveles de contaminación.
- i) Dotar de infraestructura adecuada y en óptimas condiciones para el uso y la gestión del transporte público masivo y no motorizado.
- j) Garantizar la interconectividad, la pertinencia territorial, social, cultural, geográfica y ambiental en la dotación/ provisión articulada y subsidiaria de infraestructura de calidad e incluyente para el uso y gestión del transporte público y masivo entre los niveles de gobierno.

5.1 Promover la democratización del disfrute del tiempo y del espacio público para la construcción de relaciones sociales solidarias entre diversos

- v) Potenciar la construcción de espacios públicos urbanos y rurales libres de contaminación.

6.6 Mejorar la seguridad vial

- c) Incrementar y mejorar la seguridad en el transporte público, con énfasis en los medios masivos.

7 Accesibilidad y Accequibilidad

7,1 Asegurar el acceso de las personas con discapacidad al medio físico, al transporte,

a la comunicación, a la información, a los bienes y servicios básicos.

7,1,b Eliminar las barreras físicas que impiden el acceso y uso de espacios públicos



7,1,d Garantizar la seguridad y autonomía de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones que las demás, en el uso de servicios de transporte.

7,1,e Garantizar que las personas con discapacidad tengan beneficios de costos en los servicios públicos y 4.1.g. privados, servicios básicos, servicios de transporte y espectáculos.

- **NORMATIVA INEN SOBRE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD**

En Accesibilidad al transporte se publicó oficialmente el código de práctica ecuatoriano que permite orientar diversos parámetros imprescindibles para personas con discapacidad y adultos mayores; el código en mención es: CPE INEN 21-1 DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE NORMAS SOBRE SISTEMAS DE TRANSPORTE. NECESIDADES DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y ADULTOS MAYORES

En Accesibilidad a medios de transporte se publicó oficialmente la norma técnica ecuatoriana que determina el diseño, seguridades y requerimientos básicos para rampas en transportes de pasajeros, esto con el propósito de apoyar la adaptación de vehículos de transporte y facilitar el acceso a personas con discapacidad y movilidad reducida; el código de esta norma es: NTE INEN 2853 RAMPAS PARA EL INGRESO Y EGRESO DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA A VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS

En Accesibilidad al medio físico se y publicó oficialmente la norma técnica ecuatoriana sobre rotulación accesible, en esta norma se describe y determina el diseño del sistema Braille y su aplicación en todo tipo de información informativa, preventiva y de emergencia para el país, como también la incorporación de información en alto relieve, el código de esta norma es: NTE INEN 2850 REQUISITOS DE ACCESIBILIDAD PARA LA ROTULACIÓN.

En accesibilidad al medio físico, información y comunicación se publicó oficialmente la norma técnica ecuatoriana correspondiente a los criterios DALCO, esta norma establece todos los requerimientos imprescindible que deben tomarse en cuenta en la elaboración de normas para personas con discapacidad abordando todo tipo de discapacidad y diversidad humana; el código de esta norma es: NTE INEN 2849-1 ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Y



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

## DISEÑO PARA TODOS. PARTE 1: CRITERIOS DALCO PARA FACILITAR LA ACCESIBILIDAD AL ENTORNO.

En accesibilidad al medio físico se publicó oficialmente la norma técnica ecuatoriana que incorpora las bandas podotáctiles para personas con discapacidad visual que permiten a través de su textura direccionar recorridos internos y externos para personas con discapacidad y deficiencia visual; como también planos hápticos para personas con discapacidad visual; el código y nombre de esta norma es: NTE INEN 2854 ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS A MEDIO FÍSICO. SEÑALIZACIÓN PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL EN ESPACIOS URBANOS Y EN EDIFICIOS CON ACCESO DE PÚBLICO. SEÑALIZACIÓN EN PISOS Y PLANOS HÁPTICOS.

La norma técnica vigente sobre transporte establece los requisitos mínimos sobre accesibilidad al transporte terrestre, aéreo, férreo, marítimo y fluvial y, multimodal; la misma se encuentra en proceso de actualización sin embargo se encuentra en plena vigencia con carácter de obligatorio, su código NTE-INEN-2-292:2009 ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSPORTE

La norma técnica vigente sobre tránsito y señalización establece los requisitos mínimos sobre accesibilidad en cruces peatonales y semaforización; la misma se encuentra en proceso de actualización sin embargo se actualmente está en plena vigencia con carácter de obligatorio, su código NTE-INEN-2-292:2009 ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y MOVILIDAD REDUCIDA AL MEDIO FÍSICO. TRANSPORTE

- **ACCIONES REALIZADAS POR EL CONADIS EN RELACIÓN AL TRANSPORTE PÚBLICO.**

Dentro del proceso de formulación de la política pública, el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades, Preside el Comité Técnico “Edificaciones y obras de ingeniería civil” y participa activamente en el Comité Técnico “Productos de asistencia para personas con discapacidad”, donde, a través de la elaboración, estudio y adaptación se crean normas técnicas ecuatorianas que no existían en el país o se actualizan las normas existentes en vigencia, cuya función es direccionar y normar el diseño y ejecución de obras civiles,



Consejo Nacional  
para la **Igualdad**  
de **Discapacidades**

ayudas técnicas, y demás aspectos inherentes a la accesibilidad en beneficio de las personas con discapacidad.

En cumplimiento a las atribuciones otorgadas por la constitución y la Ley Orgánica de Discapacidades sobre la observancia a la política pública, el CONADIS en el transcurso de este año 2015 estará realizando el proceso de observancia a nivel nacional sobre el cumplimiento de la política pública de accesibilidad al transporte público en coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito, los Concejos Cantonales de Protección de Derechos y el Observatorio Nacional de Discapacidades OBNADIS.

El CONADIS en coordinación con la Empresa de Pasajeros de Quito EPQ, llevó la campaña “Respeto mi espacio” a través de videos que fueron difundidos en las pantallas del Sistema Trolebús y stickers autoadhesivos pegados en los espacios reservados de todas las unidades para sensibilizar sobre el adecuado uso de la plaza reservada para silla de ruedas, las sillas preferenciales para personas con discapacidad y la atención con calidad y calidez a través del lenguaje positivo; esto con el propósito de mejorar el servicio en estos medios de transporte masivo y asegurar el acceso a la infraestructura y a las unidades de transporte en igualdad de condiciones y de una manera segura.