



Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente

2024





La transportación, hilo conductor de la sociedad, teje en su diseño el lienzo sobre el cual se pintan los sueños y desafíos de una comunidad en constante movimiento.



Preparado por:

David J. Carrasquillo

Plan. David J. Carrasquillo Medrano
Planificador Profesional Licenciado
Licencia #912

Este Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente fue diseñado y producido a través de una mirada integral, conducente, alineado al cumplimiento regulatorio federal y local, y a la promoción de la vida independiente de las personas con impedimentos en Puerto Rico. Siguiendo esta estructura se podrán desarrollar estrategias y tácticas concretas a escala, nacional, regional y municipal, identificar fuentes de financiamiento, y establecer métricas claras para la implementación exitosa del plan. La clave será la coordinación multisectorial, la participación de las personas con impedimentos en el proceso, y el compromiso sostenido con los principios de accesibilidad e inclusión.

Mensaje de la Directora

Índice

Mensaje de la Directora

Índice

- 1.0 - Sobre el Plan de Acción Coordinada de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente
 - 1.1 - Propósitos y Metas del Plan
 - 1.2 – Antecedentes Internacionales
 - 1.3 - Marco Legal
 - 1.4 - Prioridades de Política Pública
 - 1.5 - Alineamiento con el 2050 MLRTP
 - 1.6 - Alineamiento con el Plan Estatal de Vida Independiente Vigente
 - 1.7 - Análisis, Síntesis y Conclusión del Contexto Legal y de Política Pública
- 2.0 - Análisis del Estado Actual
 - 2.1 - Resumen de los Hallazgos del Estudio de Necesidades
 - 2.2 - Encuesta de Transportación Disponible para Personas con Impedimentos: Municipios
 - 2.3 - Resumen del Informe de los Grupos Focales
 - 2.4 – Cuadro de la Red de Transporte y Movilidad Existente
 - 2.5 - “Ridesharing” y Aplicaciones de Transporte
 - 2.6 - Evaluación de Brechas, Necesidades No-Cubiertas y Oportunidades de Mejora
 - 2.7 - Barreras Arquitectónicas y de Comunicación Existentes
 - 2.8 - Análisis de Datos Demográficos y Geográficos
 - 2.9 - Análisis Comprehensivo del Estado Actual del Transporte para Personas con Impedimentos
 - 2.10 – Asuntos Críticos
- 3.0 - Planificación Estratégica
 - 3.1 - Misión, Visión y Principios
 - 3.2 - Metas y Objetivos del Plan
 - 3.3 - Catálogo de Estrategias y Tácticas
 - 3.4 - Ejemplos Internacionales
 - 3.5 – Lecciones Aprendidas
- 4.0 - Plan de Implementación
 - 4.1 - Fases y Líneas de Tiempo
 - 4.2 - Asignación de Responsabilidades por Agencia y Sector
 - 4.3 - Recursos Requeridos
 - 4.4 - Indicadores y Métricas para Medir Progreso
 - 4.5 - Estrategias de Comunicación y Divulgación
- 5.0 - Oportunidades de Financiamiento
- 6.0 - Evaluación y Métricas
- 7.0 - Conclusión
- 8.0 - Glosario de Términos

1.0 - Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente

1.1 - Propósito y Metas del Plan

El Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente (PACTMVI) representa un hito significativo en el compromiso de Puerto Rico con la igualdad, la inclusión y la accesibilidad universal. Este plan visionario y ambicioso tiene como propósito fundamental establecer un marco estratégico integral y transformador que promueva y priorice la participación de las personas con impedimentos en todos los aspectos del sistema de transporte de la isla.

En el corazón de este plan se encuentra la firme convicción de que un transporte accesible, confiable y digno es un derecho humano fundamental y un requisito indispensable para la inclusión social, el desarrollo económico y el bienestar general de todas las personas, independientemente de sus capacidades. Con este fin, el plan establece cuatro metas principales que guiarán todas las acciones, políticas e inversiones en el ámbito del transporte en los próximos años.

La primera meta se centra en **realizar un inventario detallado de la infraestructura existente**. Para comenzar este proceso, es esencial. Este inventario incluirá un examen exhaustivo de vehículos, estaciones, paradas, aceras y sistemas de información. El cronograma para completar este inventario será de seis meses, y se priorizarán las áreas con mayor densidad de usuarios con impedimentos. Los indicadores de éxito incluirán la cantidad de barreras identificadas y eliminadas, y la mejora en la accesibilidad reportada por los usuarios.

La segunda meta busca **expandir significativamente las opciones de movilidad accesible a lo largo y ancho de Puerto Rico**, con un énfasis especial en las regiones que actualmente se encuentran desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5) o subatendidas. Esto implica no solo aumentar la cobertura geográfica de los servicios de transporte accesible, sino también diversificar los modos de transporte disponibles, incluyendo autobuses accesibles, taxis adaptados, servicios de transporte compartido y opciones de micro movilidad como bicicletas, “scooters” adaptados u otros medios de micro movilidad. El objetivo es asegurar que las personas con impedimentos tengan una gama de opciones de transporte confiables y convenientes, independientemente de dónde vivan o hacia dónde necesiten viajar en la isla.

La tercera meta se enfoca en **promover la autonomía y la vida independiente de las personas con impedimentos a través de un sistema de transporte que sea no solo accesible, sino también confiable, eficiente y digno**. Esto implica garantizar la puntualidad y regularidad de los servicios, minimizando los tiempos de espera y las interrupciones. También significa capacitar adecuadamente al personal de transporte para brindar asistencia respetuosa y empática, y diseñar los vehículos y las instalaciones teniendo en cuenta la comodidad y la seguridad de los pasajeros. El objetivo final es que el sistema de transporte se convierta en un facilitador clave para que las personas con impedimentos puedan vivir de manera autónoma, acceder a oportunidades educativas y laborales, participar en actividades sociales y recreativas, y ejercer plenamente sus derechos como ciudadanos.

La cuarta meta reconoce un que **la accesibilidad y la inclusión en el transporte no son solo cuestiones técnicas o de infraestructura, sino también asuntos de conciencia social y cambio cultural**. Por lo tanto, el plan incluye un fuerte **componente de educación y sensibilización dirigido tanto a la sociedad puertorriqueña en general como a las poblaciones con impedimentos**. Se llevarán a cabo campañas públicas, talleres, programas educativos en escuelas y

universidades, e iniciativas de divulgación para promover una mayor comprensión y empatía hacia las necesidades y derechos de las personas con impedimentos en el ámbito del transporte. Además, se desarrollarán materiales y actividades educativas para el público en general, promoviendo la inclusión de personas con impedimentos, asegurando que estén informadas y empoderadas para participar plenamente en el proceso de mejora del transporte accesible.

El PACTMVI representa una apuesta audaz y transformadora por un Puerto Rico más inclusivo, justo y accesible para todos. Al eliminar barreras, expandir opciones, promover la autonomía y educar a la sociedad, este plan sienta las bases para un futuro en el que todas las personas, sin importar sus capacidades, puedan ejercer su derecho fundamental a la movilidad y participar plenamente en todas las esferas de la vida social, económica y cívica de la isla. Es un llamado a la acción y un compromiso colectivo para construir un sistema de transporte inclusivo y accesible para toda la población puertorriqueña.

1.2 – Antecedentes Internacionales

La Organización Mundial de la Salud (OMS)¹, la Organización Panamericana de la Salud (OPS)² y la Organización de las Naciones Unidas (ONU)³ han reconocido la transportación como un derecho fundamental con vínculos directos a la calidad de vida, la salud y la prosperidad. La OMS, en su Glosario de Promoción de la Salud, destaca la importancia del acceso equitativo a los recursos que promueven la salud, incluyendo el transporte, para garantizar la equidad en salud. Por su parte, la OPS ha subrayado la necesidad de políticas de transporte que consideren las necesidades específicas de todos los segmentos de la población, especialmente aquellos en situaciones de vulnerabilidad, como las personas con diversidad funcional, los ancianos y los residentes de áreas desfavorecidas, para asegurar su derecho a la movilidad y el acceso a servicios esenciales.

Estas visiones sobre la transportación como derecho están intrínsecamente entrelazadas con otros determinantes sociales clave, como la vivienda y el derecho a la ciudad, aspectos que fueron resaltados en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) en 2016. La Nueva Agenda Urbana⁴ adoptada en Hábitat III reconoce que un sistema de transporte accesible, asequible y bien conectado es fundamental para que las personas puedan acceder a viviendas adecuadas, oportunidades de empleo, servicios de salud y participar plenamente en la vida urbana. El derecho a la ciudad, entendido como la capacidad de todos los habitantes de dar forma a su entorno y tener igual acceso a los beneficios y oportunidades que ofrece, está por tanto íntimamente ligado a la provisión de opciones de movilidad dignas para todos. Esta visión colectiva de sociedad, donde la transportación y la vivienda son derechos habilitantes para el bienestar y la inclusión, es especialmente relevante para poblaciones como las personas con impedimentos y aquellos que buscan una vida independiente.

Para estas poblaciones, las barreras en el transporte y la vivienda pueden ser particularmente limitantes, restringiendo su autonomía, acceso a servicios esenciales y capacidad de participar plenamente en la sociedad. Infraestructuras de transporte inaccesibles, viviendas no adaptadas y entornos urbanos excluyentes pueden exacerbar el aislamiento y las inequidades en salud que ya enfrentan. Por lo tanto, asegurar sistemas de transporte y opciones de vivienda que sean universalmente accesibles, asequibles

¹ <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility>

² <https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial>

³ https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-10/Transportation%20Report%202021_FullReport_Digital.pdf

⁴ <https://unhabitat.org/sites/default/files/2019/05/nua-spanish.pdf>

y que promuevan la inclusión es fundamental para proteger los derechos y la calidad de vida de las personas con impedimentos y facilitar su vida independiente. Esto requiere un enfoque holístico de planificación, como el promovido por la Nueva Agenda Urbana de Hábitat III, que considere la interconexión entre transporte, vivienda, salud y participación social, y que priorice las necesidades de los grupos más vulnerables. Solo así podremos avanzar hacia sociedades verdaderamente inclusivas donde cada persona, independientemente de sus capacidades, pueda ejercer su derecho a la ciudad y disfrutar de una vida plena.

1.3 - Marco Legal

El Plan de Transporte para la Vida Independiente se sustenta en un sólido marco legal que abarca normativas tanto a nivel estatal como federal. A continuación, algunas de las principales piezas de política pública que fundamentan este Plan:

1. **Ley ADA (Americans with Disabilities Act) de 1990:** La Ley ADA es una legislación federal de amplio alcance que prohíbe la discriminación contra las personas con impedimentos en diversos ámbitos, incluyendo el transporte público. Esta ley exige que se brinden oportunidades equitativas de acceso y uso de los servicios de transporte, asegurando que las personas con impedimentos puedan utilizar estos servicios de manera segura y digna. La ADA establece requisitos específicos para la accesibilidad de vehículos, instalaciones y sistemas de comunicación, con el fin de eliminar barreras y promover la inclusión.
2. **Ley de Rehabilitación de 1973 y sus enmiendas posteriores:** La Ley de Rehabilitación de 1973 es una legislación federal que sienta las bases para el apoyo a las personas con impedimentos en su búsqueda de una vida independiente. Esta ley y sus enmiendas posteriores establecen programas y servicios diseñados para promover la integración y la participación plena de las personas con impedimentos en la sociedad. En el ámbito del transporte, esta ley respalda iniciativas que faciliten la movilidad y el acceso a oportunidades de empleo, educación y servicios comunitarios, contribuyendo así al logro de una vida independiente.
3. **Public Right-of-Way Accessibility Guidelines (PROWAG):** Las Directrices de Accesibilidad para el Derecho de Paso Público, conocidas como PROWAG, han sido publicadas por la Junta de Acceso de los Estados Unidos para garantizar la accesibilidad en las aceras, cruces peatonales, rampas de acera, señales para peatones, estacionamiento en la vía pública y otros componentes del derecho de paso público. Estas directrices se desarrollaron bajo la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) y la Ley de Barreras Arquitectónicas (ABA), y proporcionan requisitos técnicos detallados para asegurar que las personas con impedimentos puedan navegar el entorno urbano de manera segura y autónoma. El cumplimiento de PROWAG es esencial para garantizar que las ciudades y municipios ofrezcan infraestructura pública accesible, promoviendo así una mayor inclusión y movilidad para todos los ciudadanos.
4. **Ley 238 de 2004 - Carta de Derechos de las Personas con Impedimentos (Puerto Rico):** La Ley 238 de 2004, conocida como la Carta de Derechos de las Personas con Impedimentos, es una legislación estatal de Puerto Rico que reafirma y fortalece los principios de igualdad, no discriminación y accesibilidad para las personas con impedimentos. Esta ley establece un marco legal sólido para garantizar que las personas con impedimentos puedan ejercer

plenamente sus derechos y participar activamente en la sociedad. En lo que respecta al transporte, la Ley 238 promueve la eliminación de barreras y la implementación de medidas que aseguren la accesibilidad en los sistemas de transporte público y privado.

5. **Ley 22-2000 de Vehículos y Tránsito (Puerto Rico):** La Ley 22-2000 de Vehículos y Tránsito es una legislación estatal de Puerto Rico que aborda aspectos específicos relacionados con el transporte y la movilidad de las personas con impedimentos. Esta ley establece requisitos y disposiciones en áreas como la rotulación de vehículos accesibles, la designación de estacionamientos reservados, la aplicación de tarifas reducidas en servicios de transporte público y la implementación de medidas de seguridad y comodidad para los pasajeros con discapacidades. La Ley 22-2000 busca garantizar que las personas con impedimentos tengan acceso equitativo y seguro a los servicios de transporte, promoviendo su independencia y calidad de vida.
6. **Ley de Transporte Federal-Aid (FAST Act) de 2015:** Esta ley federal proporciona fondos y lineamientos para programas de transporte, incluyendo disposiciones específicas para mejorar la accesibilidad. Por ejemplo, requiere que los planes de transporte metropolitano y estatal aborden las necesidades de las personas con impedimentos.
7. **Sección 504 de la Ley de Rehabilitación de 1973:** Además de las disposiciones mencionadas anteriormente, la Sección 504 prohíbe específicamente la discriminación basada en la discapacidad en cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera federal, incluyendo el transporte público.
8. **Ley de Barreras Arquitectónicas de 1968:** Esta ley federal requiere que las instalaciones diseñadas, construidas, alteradas o alquiladas con ciertos fondos federales sean accesibles para las personas con impedimentos.
9. **Estándares de Accesibilidad de la Junta de Acceso de Estados Unidos (ADAAG):** Aunque no son una ley en sí mismos, estos estándares proporcionan requisitos técnicos detallados para el diseño accesible de instalaciones y vehículos de transporte.
10. **Ley 44 de 1985 - Ley de Estacionamiento para Personas con Impedimentos (Puerto Rico):** Esta ley establece requisitos para la provisión y uso de espacios de estacionamiento accesibles en Puerto Rico.
11. **Ley 227 de 2002 - Ley para Garantizar el Acceso de las Personas con Impedimentos (Puerto Rico):** Esta ley aborda la accesibilidad en una variedad de entornos, incluyendo el transporte público, requiriendo adaptaciones razonables y prohibiendo la discriminación.
12. **Ley 107 de 2016 - Ley para Garantizar el Acceso Adecuado a las Personas con Impedimentos (Puerto Rico):** Esta ley enmienda varias disposiciones de la Ley 44 y la Ley 238 para fortalecer las protecciones de accesibilidad, incluyendo aquellas relacionadas con el transporte.

El cumplimiento estricto de estas leyes y normativas es un pilar fundamental del Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente. Al adherirse a estos marcos

legales, se asegura que los sistemas de transporte sean diseñados, implementados y operados de manera inclusiva, respetando los derechos y las necesidades de las personas con impedimentos. Estas leyes no solo proporcionan una base legal sólida, sino que también establecen estándares y obligaciones claras para los proveedores de servicios de transporte.

1.4 - Prioridades de Política Pública de Discapacidad del Gobierno Federal

El Departamento de Transportación de los Estados Unidos (DOT, por sus siglas en inglés) anunció y adoptó las Prioridades de Política de Discapacidad⁵ en julio de 2022 durante la celebración del aniversario de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Estas prioridades destacan el trabajo que está realizando el DOT para aumentar el acceso de las personas con impedimentos en cuatro áreas de enfoque: 1) permitir viajes aéreos seguros y accesibles; 2) permitir la accesibilidad multimodal de las instalaciones de transporte público, vehículos y derechos de paso; 3) permitir el acceso a empleos bien remunerados y oportunidades comerciales para personas con impedimentos; y 4) permitir la accesibilidad de vehículos eléctricos y vehículos automatizados. Estas prioridades de política representan un hito para el Departamento de Transporte, ya que reflejan un cambio en la forma en que se perciben y se brindan los programas de transporte para todos.

A continuación, un breve resumen de estas cuatro (4) áreas de enfoques:

1.4.1 Viajes Aéreos Seguros y Accesibles⁶: El Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) ha establecido como una de sus prioridades de política de discapacidad permitir que los pasajeros permanezcan en sus sillas de ruedas personales en las aeronaves. Esta iniciativa busca mejorar la seguridad, la dignidad y la accesibilidad de los viajes aéreos para las personas con impedimentos, dado que actualmente más del 1% de las sillas de ruedas y “scooters” transportados en vuelos domésticos sufren daños, retrasos o pérdidas.

1.4.2 Accesibilidad Multimodal de Instalaciones, Vehículos y Derechos de Paso del Transporte Público: Según la Base de Datos Nacional de Tránsito, para el año 2020, casi el 25% de todas las estaciones de tránsito en los EE. UU. no eran accesibles. Un número significativo pero desconocido de carreteras y aceras siguen siendo inaccesibles debido a la falta de cortes en las aceras y otras características. El DOT reconoce que las calles deben ser seguras para todos, independientemente de su edad o capacidad.

Para abordar este desafío, el DOT ha lanzado el Programa de Accesibilidad de Todas las Estaciones (ASAP)⁷, que forma parte de su estrategia integral para apoyar la accesibilidad en todos los modos de transporte. ASAP ofrece financiamiento competitivo⁸ para ayudar en la financiación de proyectos de capital para reparar, mejorar, modificar, modernizar o reubicar la infraestructura de estaciones o instalaciones para uso de pasajeros.

⁵ <https://www.transportation.gov/mission/accessibility/priorities>

⁶ <https://www.transportation.gov/accessibility/priorities/air-travel>

⁷ <https://www.transit.dot.gov/ASAP>

⁸ <https://www.transit.dot.gov/funding/grants/fact-sheet-all-stations-accessibility-program>

Además, como parte de las Prioridades de Política de Discapacidad adoptadas en julio de 2022, el DOT se ha comprometido con acciones prioritarias para permitir la accesibilidad multimodal de las instalaciones, vehículos y derechos de paso del transporte público para las personas con impedimentos. Estas acciones incluyen:

- Emitir normas sobre Estándares de Accesibilidad para Instalaciones Peatonales en el Derecho de Paso Público y promover su conocimiento y adopción, para que las personas con impedimentos puedan acceder de manera segura a carreteras, aceras y cruces peatonales, reduciendo el número de muertes de peatones.
- Requerir que los DOT estatales y locales completen los Planes de Transición de la ADA para eliminar la infraestructura inaccesible heredada y trabajar con ellos para implementar estos planes a través de fondos de fórmula y discrecionales en la Ley de Inversión en Infraestructura Bipartidista (BIL)⁹.
- Promover oportunidades de inversión en infraestructura en comunidades rurales y tribales, donde las carreteras, aceras y cruces peatonales pueden necesitar reparación.
- Emitir normas sobre Acceso Equitativo a las Instalaciones de Tránsito, actualizando las pautas mínimas para que las personas con impedimentos puedan acceder de manera confiable a todas las estaciones e instalaciones ferroviarias de tránsito público, aumentando los viajes independientes.
- Emitir normas que actualicen las disposiciones de Servicio de Transporte de la ADA en 49 CFR Parte 37 y adopten los Estándares de Accesibilidad de la Junta de Acceso para Autobuses y Furgonetas en 49 CFR Parte 38.
- Hacer accesibles las estaciones e instalaciones ferroviarias de tránsito heredadas a través del Programa de Accesibilidad de Todas las Estaciones en la BIL.
- Hacer cumplir la ADA en las inversiones existentes y nuevas en las estaciones y vehículos ferroviarios de Amtrak.
- Promover oportunidades de financiamiento federal para ampliar las alternativas de transporte para personas con impedimentos que viven en comunidades rurales.

Estas acciones representan un enfoque integral para mejorar la accesibilidad multimodal del transporte público, alineándose con los principios de equidad e inclusión. Se espera que estas iniciativas aumenten significativamente el acceso seguro e independiente a estaciones, instalaciones y derechos de paso para personas con

⁹ <https://www.transit.dot.gov/BIL>

impedimentos, mejorando su capacidad para viajar y participar plenamente en sus comunidades.

1.4.3 Acceso a Empleos Bien Remunerados y Oportunidades de Negocio¹⁰: La tasa de participación en la fuerza laboral de los adultos estadounidenses con discapacidades es aproximadamente la mitad de la población de adultos sin discapacidades, y la tasa de desempleo es aproximadamente el doble. El DOT reconoce que estas desigualdades pueden abordarse adecuadamente mediante el aumento de la contratación, promoción y retención de personas con impedimentos, junto con la utilización de empresas propiedad de personas con impedimentos.

Como parte de las Prioridades de Política de Discapacidad adoptadas en julio de 2022, el DOT se ha comprometido con acciones prioritarias para permitir el acceso a empleos bien remunerados y oportunidades de negocio para personas con impedimentos. Estas acciones incluyen:

- Incorporar lenguaje estándar en las Oportunidades de Financiamiento (NOFOs) discrecionales del DOT y materiales explicativos para fomentar la contratación de personas con impedimentos en proyectos financiados por el DOT a través de subvenciones discrecionales y de fórmula. Esto busca aumentar la contratación, promoción y retención de personas con impedimentos en estos proyectos.
- Involucrar a líderes estatales, locales y del sector privado para alentar programas que prioricen la contratación de personas con impedimentos en proyectos financiados por el DOT.
- Promover el programa de Empresas Comerciales Desfavorecidas (DBE) a la comunidad de personas con impedimentos, informando a las empresas propiedad de personas con impedimentos sobre la aplicabilidad del programa DBE a proyectos de subvenciones discrecionales y de fórmula. Esto busca aumentar la participación de estas empresas en contratos financiados por el DOT.
- Incorporar lenguaje estándar que fomente la contratación de personas con impedimentos en los contratos directos del DOT, con el objetivo de aumentar la contratación, promoción y retención de personas con impedimentos en estos contratos.
- Coordinar con otras agencias federales acciones regulatorias y políticas para expandir la banda ancha, lo que permitiría a las personas con impedimentos trabajar de forma remota y comprar en línea, aumentando su acceso a oportunidades de empleo y negocio.

¹⁰ <https://www.transportation.gov/mission/accessibility/priorities/job-access-business-opportunities>

Estas acciones demuestran el compromiso del DOT con la promoción de la equidad y la inclusión en el empleo y las oportunidades de negocio para personas con impedimentos. Al fomentar activamente la contratación y retención de personas con impedimentos, y apoyar a las empresas propiedad de personas con impedimentos, el DOT busca abordar las desigualdades persistentes en la participación laboral y el desempleo.

Se espera que estas iniciativas aumenten significativamente el acceso a empleos bien remunerados y oportunidades de negocio para personas con impedimentos en la industria del transporte y más allá. Esto no solo mejorará la independencia económica y la calidad de vida de las personas con impedimentos, sino que también aprovechará su talento y perspectivas únicas para fortalecer la fuerza laboral del transporte y fomentar la innovación.

1.4.4 Accesibilidad de Vehículos Eléctricos y Vehículos Automatizados¹¹: Los estándares actuales de la ADA no abordan completamente las tecnologías de vehículos eléctricos (EV), lo que implica el riesgo de costosas modificaciones o falta de acceso para personas con impedimentos. Por ejemplo, ubicar la batería en el piso del vehículo dificulta la conversión de EV para usuarios de sillas de ruedas, y el peso de los cables de carga de EV los hace inaccesibles para algunos. Como resultado, el DOT ha tomado medidas para garantizar el uso accesible de EV y vehículos automatizados (AV). Una de estas medidas es el Desafío de Diseño Inclusivo del DOT¹², que se centró en soluciones de diseño innovadoras para permitir que las personas con impedimentos físicas, sensoriales y cognitivas utilicen vehículos automatizados para acceder a empleos, atención médica y otros destinos críticos. Equipos de diseño de instituciones académicas y de investigación, el sector empresarial, empresas de tecnología y firmas de análisis compitieron por premios en efectivo. Las soluciones incluyeron tanto soluciones de hardware como de software.

Además, como parte de las Prioridades de Política de Discapacidad¹³ adoptadas en julio de 2022, el DOT se ha comprometido con acciones prioritarias para garantizar que los vehículos eléctricos y automatizados sean accesibles para las personas con impedimentos.

Estas acciones incluyen:

1.4.5 - Accesibilidad Multimodal de Instalaciones, Vehículos y Derechos de Paso del Transporte Público: El Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) ha adoptado una serie de acciones prioritarias para permitir la accesibilidad multimodal de las instalaciones, vehículos y derechos de paso del transporte público para las personas con impedimentos. Una parte fundamental de estas acciones es la implementación de las “Public Right-of-Way Accessibility Guidelines” (PROWAG), que proporcionan directrices claras y específicas para asegurar que las aceras, cruces peatonales, rampas de acera, señales para peatones y estacionamientos en la vía pública sean accesibles para todos.

Las PROWAG, desarrolladas bajo la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) y la Ley de Barreras Arquitectónicas (ABA), son esenciales para garantizar que las personas con

¹¹ <https://www.transportation.gov/mission/accessibility/priorities/EV-AV-accessibility>

¹² <https://www.transportation.gov/accessibility/inclusivedesign>

¹³ https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2022-07/DOT_Disability_Policy_Priorities.pdf

impedimentos puedan navegar el entorno urbano de manera segura y autónoma. La adopción y cumplimiento de estas directrices en proyectos de infraestructura urbana reflejan el compromiso del DOT con la creación de un sistema de transporte inclusivo y accesible para todos.

1.5 - Alineamiento con el Plan Multimodal a Largo Plazo de Transporte 2050 de Puerto Rico

El Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente de Puerto Rico no solo se fundamenta en las políticas federales del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, sino que también está estratégicamente alineado con las prioridades y objetivos establecidos en el Plan Multimodal a Largo Plazo de Transporte 2050 (2050 MLRTP)¹⁴ del gobierno estatal del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

El 2050 MLRTP es un documento clave que identifica los resultados deseados y las prioridades para las inversiones en transporte en Puerto Rico. En su sección "Desafíos y Oportunidades", el plan destaca varios aspectos críticos que moldean el contexto para la planificación del transporte en la isla, muchos de los cuales tienen una relevancia directa para las personas con impedimentos.

Uno de los desafíos clave identificados es la seguridad vial. Aunque ha habido una reducción en las muertes por accidentes de tránsito entre 2016 y 2020, la conducción bajo los efectos del alcohol y las muertes de peatones siguen representando una gran proporción de las muertes por accidentes de tránsito en Puerto Rico. Esto es especialmente preocupante para las personas con impedimentos, que a menudo enfrentan mayores riesgos como peatones debido a la falta de infraestructura accesible y segura. El enfoque de nuestro plan en la mejora de la accesibilidad peatonal y la educación pública sobre los derechos de los pasajeros con discapacidades se alinea directamente con la prioridad del 2050 MLRTP de abordar estos problemas de seguridad.

Otro desafío destacado es el envejecimiento de la infraestructura. Aunque ha habido mejoras recientes, el pavimento y los puentes en el Sistema Nacional de Carreteras de Puerto Rico están por debajo de los promedios nacionales. Para las personas con impedimentos, una infraestructura en mal estado puede crear barreras adicionales a la movilidad. Nuestro plan, con su énfasis en la eliminación de barreras en estaciones y terminales, y la expansión de servicios accesibles a todas las regiones, está en consonancia con el objetivo del 2050 MLRTP de abordar este déficit de infraestructura.

La congestión del tráfico es otro problema identificado. Puerto Rico tiene más millas recorridas por vehículo que cualquier otro estado pequeño en los EE. UU., y los tiempos promedio de viaje al trabajo son más largos que el promedio nacional. Para las personas con impedimentos, que a menudo dependen del transporte público, la congestión puede hacer que los viajes sean aún más largos y difíciles. Las iniciativas de nuestro plan para aumentar la frecuencia y confiabilidad del transporte público, y para expandir las opciones de movilidad en todas las regiones, están alineadas con las estrategias del 2050 MLRTP para abordar la congestión.

El 2050 MLRTP también identifica varias oportunidades emergentes que son relevantes para nuestro plan. La movilidad compartida, como los servicios de viajes compartidos y los programas de bicicletas y "scooters" eléctricos, puede ofrecer opciones de transporte más flexibles y asequibles. Sin embargo,

¹⁴ https://docs.pr.gov/files/DTOP/Documentos/Planes_de_Transportacion_a_Largo_Plazo/%5BMLRTP%2050%5D_Island-wide.pdf

como señala el plan, estas nuevas tendencias requieren regulaciones para garantizar la seguridad de los pasajeros y la accesibilidad de los servicios. Nuestro compromiso de trabajar con los legisladores en políticas inclusivas de transporte se alinea con esta necesidad identificada.

Del mismo modo, el 2050 MLRTP destaca el potencial del transporte activo y la micro movilidad para mejorar la salud, reducir la desigualdad y fortalecer las comunidades. Para las personas con impedimentos, las mejoras en la infraestructura para bicicletas y peatones pueden hacer que el transporte activo sea una opción más viable. Las iniciativas de nuestro plan para promover el diseño universal y la accesibilidad en todos los modos de transporte respaldan esta visión de un sistema de transporte más equitativo y centrado en las personas.

Además, el 2050 MLRTP reconoce los desafíos planteados por el cambio y los eventos climáticos extremos, que pueden tener un impacto desproporcionado en las personas con impedimentos durante las emergencias. La prioridad de nuestro plan de desarrollar un sistema de transporte resiliente y receptivo está en línea con el llamado del 2050 MLRTP a la adaptación climática.

Finalmente, el 2050 MLRTP identifica la transformación energética, incluyendo la transición a vehículos eléctricos, como una oportunidad y un desafío clave. Para las personas con impedimentos, es crucial que esta transición tenga en cuenta la accesibilidad desde el principio. Nuestras acciones prioritarias para garantizar que los vehículos eléctricos y automatizados sean accesibles se alinean directamente con esta prioridad del 2050 MLRTP.

En resumen, el Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente no solo cumple con las políticas federales, sino que también está firmemente arraigado en las realidades, prioridades y aspiraciones locales articuladas en el Plan Multimodal a Largo Plazo de Transporte 2050 de Puerto Rico. Al abordar los desafíos identificados y aprovechar las oportunidades emergentes de una manera que priorice la inclusión y la accesibilidad, nuestro plan contribuye a la visión más amplia del 2050 MLRTP de un sistema de transporte equitativo, resiliente y centrado en las personas que sirva a todos los puertorriqueños, incluidas las personas con impedimentos.

1.6 - Alineamiento con el Plan Estatal de Vida Independiente Vigente

El Plan de Transporte y Movilidad para Personas con impedimentos de Puerto Rico se encuentra firmemente alineado y respaldado por el Plan Estatal de Vida Independiente (PEVI) a través de sus diversas versiones y revisiones (cada 3 años). Este último documento estratégico reconoce y prioriza el transporte como un área crítica de intervención para promover la inclusión, la autonomía y la calidad de vida de las personas con impedimentos en la isla. La sinergia entre ambos planes refleja un compromiso compartido con la eliminación de barreras, la expansión de oportunidades y la participación plena de esta población en todos los aspectos de la sociedad.

Una de las iniciativas clave para lograr estas metas es la implementación de las Public Right-of-Way Accessibility Guidelines (PROWAG). Estas directrices establecen requisitos técnicos detallados para la accesibilidad de aceras, cruces peatonales, rampas de acera, señales para peatones y estacionamientos en la vía pública, asegurando que las personas con impedimentos puedan moverse de manera segura y autónoma en el entorno urbano. La adopción de PROWAG en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transporte de Puerto Rico es crucial para eliminar barreras y promover la movilidad independiente, alineándose directamente con las metas del PEVI de aumentar las opciones de

transporte accesible y fomentar la participación activa de las personas con impedimentos en la planificación y toma de decisiones.

El PEVI establece metas claras y ambiciosas relacionadas con el transporte que resuenan poderosamente con la visión y los objetivos del presente plan. En primer lugar, el PEVI busca aumentar las opciones de transporte accesible, reconociendo que la movilidad es un prerequisite fundamental para el acceso a la educación, el empleo, la atención médica y la vida comunitaria. Este énfasis en la expansión de alternativas de transporte adaptadas a las diversas necesidades de las personas con impedimentos se refleja directamente en las iniciativas propuestas en este plan, como la ampliación de rutas accesibles, los subsidios a transportistas y las mejoras en la infraestructura.

Además, el PEVI destaca la importancia de educar a la comunidad en general sobre las necesidades específicas de transporte de las personas con impedimentos. Este enfoque en la sensibilización y la concientización es fundamental para fomentar una cultura de empatía, respeto e inclusión. Al promover una mejor comprensión de los desafíos y requerimientos únicos que enfrentan los pasajeros con discapacidades, se sientan las bases para un sistema de transporte verdaderamente acogedor y receptivo. El presente plan se hace eco de este compromiso a través de iniciativas de capacitación para el personal de transporte y campañas públicas de información.

Otro aspecto clave del PEVI es el fomento de la participación activa de las personas con impedimentos en los procesos de planificación relacionados con el transporte. Este principio de *"nada sobre nosotros sin nosotros"* reconoce que aquellos que viven con discapacidades son los expertos más indicados para identificar las barreras, proponer soluciones y dar forma a un sistema que responda verdaderamente a sus realidades y aspiraciones. El presente plan operacionaliza este compromiso a través de procesos participativos de planificación e implementación, asegurando que las voces y perspectivas de la comunidad con discapacidades estén en el centro de todas las decisiones.

En concreto, este plan traduce las metas y prioridades del PEVI en acciones tangibles y cuantificables. La **Meta 3.1 del PEVI** de *"desarrollar un modelo para atender servicios de transportación accesible"* encuentra su expresión práctica en las múltiples iniciativas aquí detalladas, desde la expansión de rutas y los subsidios a transportistas hasta las mejoras de infraestructura. Cada una de estas acciones representa un paso concreto hacia la creación de un sistema de transporte que sea verdaderamente inclusivo y que responda a las diversas necesidades de movilidad de las personas con impedimentos.

De manera similar, la **Meta 4.1 del PEVI** de llegar a *"organizaciones, individuos y comunidades que están desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5) para facilitar acceso a servicios de vida independiente"* se aborda directamente al priorizar regiones actualmente sin opciones de transporte accesible. Al enfocar los esfuerzos y recursos en estas áreas desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5), este plan busca corregir desequilibrios históricos y asegurar que las oportunidades de movilidad se distribuyan de manera equitativa en todo Puerto Rico.

Asimismo, la **Meta 2.1 del PEVI** de *"promover la participación de personas con impedimentos para identificar necesidades y soluciones"* se materializa a través del compromiso de este plan con procesos participativos de planificación e implementación. Al involucrar activamente a la comunidad con discapacidades en todas las etapas del proceso, desde el diseño hasta la ejecución y la evaluación, se asegura que las soluciones propuestas estén enraizadas en las experiencias vividas y las preferencias reales de aquellos a quienes se pretende servir.

En última instancia, este Plan de Transporte y Movilidad para Personas con impedimentos representa la operacionalización de las aspiraciones y compromisos articulados en el PEVI. Traduce las prioridades generales en acciones concretas, medibles y realizables que acelerarán el progreso hacia un transporte verdaderamente inclusivo en Puerto Rico.

1.7 - Análisis, Síntesis y Conclusión del Contexto Legal y de Política Pública

El Marco Legal y las Prioridades de Política Pública a nivel federal y estatal establecen un fundamento sólido y una dirección clara para el desarrollo de un plan estratégico integral que garantice la plena participación e igualdad de oportunidades para las personas con impedimentos en el sistema de transporte de Puerto Rico. El Plan de Acción Coordinada de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente se basa en estos fundamentos y los traduce en un conjunto de metas, principios rectores y áreas de acción concretas.

El plan delinea estrategias y tácticas que abarcan desde inversiones en infraestructura y vehículos accesibles hasta programas de capacitación, campañas educativas, asociaciones multisectoriales, actualización de políticas y estándares, y mejora continua basada en datos y retroalimentación de los usuarios. Cada estrategia está diseñada para abordar barreras específicas y aprovechar oportunidades, y su implementación será guiada por objetivos y metas medibles.

Este enfoque estratégico y multifacético reconoce la naturaleza interconectada de los desafíos y la necesidad de una acción coordinada en múltiples frentes. El marco legal y de políticas proporciona el fundamento y la dirección, mientras que las estrategias y tácticas proporcionan el mapa de ruta para la acción. El plan no es solo un documento de política, sino un llamado a la acción transformadora para lograr un futuro de transporte verdaderamente inclusivo y equitativo en Puerto Rico.

2.0 - Análisis del Estado Actual

El Consejo Estatal de Vida Independiente (CEVI) ha asumido un rol proactivo en el desarrollo de herramientas y estrategias para evaluar de manera integral el estado actual del transporte y la movilidad para las personas con impedimentos en Puerto Rico. Reconociendo la importancia fundamental de la accesibilidad y la inclusión en el transporte para promover la vida independiente, el CEVI en el ejercicio de cumplir su misión de *“Promover la filosofía de vida independiente, liderazgo, apoderamiento, la independencia, productividad y total inclusión social de la población con impedimentos en todo Puerto Rico.”* ha emprendido una serie de iniciativas para recopilar datos, percepciones y experiencias que proporcionan una base sólida para la elaboración del Plan de Acción Coordinada de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente.

En este sentido, esta sección se nutre de diversas fuentes de información y metodologías que el CEVI ha implementado de manera proactiva. El "Estudio de Necesidades" realizado por la Escuela Graduada de Consejería en Rehabilitación de la Universidad de Puerto Rico, brinda una evaluación exhaustiva de las barreras, necesidades y preferencias de transporte de las personas con diversidad funcional en la isla. Por su parte, la "Encuesta de Transportación Disponible para Personas con Impedimentos: Municipios de Puerto Rico" y los "Grupos Focales sobre Transportación para Personas con Impedimentos" permiten obtener una visión más detallada y contextualizada de las realidades y desafíos específicos que enfrentan las personas con impedimentos en diferentes regiones y municipios del país.

Además, el "Cuadro de la Red de Transporte y Movilidad Existente" proporciona un mapeo preliminar de los servicios y opciones de transporte disponibles actualmente, mientras que el análisis de "Ridesharing y Aplicaciones de Transporte" explora el potencial de las nuevas tecnologías para mejorar la accesibilidad y la conveniencia. La "Evaluación de Brechas, Necesidades No-Cubiertas y Oportunidades de Mejora" y el examen de las "Barreras Arquitectónicas y de Comunicación Existentes" permiten identificar áreas críticas que requieren atención y acción prioritaria.

Finalmente, el "Análisis de Datos Demográficos y Geográficos" y el "Análisis Comprehensivo del Estado Actual del Transporte para Personas con Impedimentos" integran todos estos elementos para proporcionar una visión global y matizada de la situación actual, sentando las bases para el desarrollo de estrategias y soluciones efectivas en el Plan de Acción.

2.1 - Resumen de los Hallazgos del Estudio de Necesidades

El análisis del Estudio de Necesidades Sobre los Servicios de Vida Independiente (Noviembre 2019)¹⁵, realizado por la Escuela Graduada de Consejería en Rehabilitación de la Universidad de Puerto Rico, tiene como objetivo principal elucidar cómo los hallazgos de este estudio contribuyen directamente a la planificación y ejecución efectiva del Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente. El estudio proporciona un diagnóstico integral de las barreras, necesidades y preferencias de transporte de las personas con diversidad funcional en Puerto Rico. Los datos obtenidos ofrecen una base empírica sólida que guía la toma de decisiones estratégicas, orienta la asignación de recursos y la implementación de políticas y prácticas que respondan eficazmente a las

¹⁵ <https://cevipr.org/wp-content/uploads/2019/12/CEVI-Informe-Final-Necesidades-VI.pdf>

necesidades reales y percibidas, con el fin de mejorar los servicios de transporte y promover una vida independiente.

2.1.1 – Metodología

La metodología del estudio se basó en un diseño mixto que integró enfoques cualitativos, como entrevistas y grupos focales, y cuantitativos, mediante la aplicación de encuestas. Los participantes incluyeron consumidores de servicios de vida independiente, profesionales del campo y familiares de personas con diversidad funcional. La triangulación de datos provenientes de múltiples fuentes permitió enriquecer los hallazgos y fortalecer su validez. Los instrumentos utilizados fueron cuidadosamente diseñados y validados para garantizar la calidad de la información recopilada.

2.1.2 - Hallazgos Principales

Los hallazgos principales del estudio revelaron datos cuantitativos que evidencian la accesibilidad limitada de los vehículos, la insatisfacción con la puntualidad y la cobertura insuficiente de los servicios de transporte, así como preocupaciones de seguridad y la necesidad de una mejor capacitación del personal. Se identificaron necesidades específicas, como la disponibilidad de vehículos accesibles, servicios confiables, cobertura adecuada en áreas urbanas, seguridad y comunicación efectiva. Además, se detectaron barreras significativas, tales como infraestructura inadecuada, falta de capacitación del personal, coordinación deficiente entre servicios, cobertura limitada y políticas insuficientes. El estudio también reveló diferencias regionales importantes en la calidad de los servicios de transporte.

Los hallazgos del estudio tienen un impacto directo en la planificación del Plan de Transporte para la Vida Independiente. Influyen en las decisiones estratégicas relacionadas con el desarrollo de infraestructura adaptada, la capacitación del personal, las mejoras en la comunicación, la ampliación de la cobertura y la revisión de políticas. Se proponen estrategias concretas, como la modernización de vehículos, la creación de instalaciones accesibles, la implementación de programas de capacitación continua, el desarrollo de plataformas de comunicación efectivas, la expansión de rutas, el establecimiento de alianzas y la búsqueda de soluciones personalizadas según las necesidades específicas de cada región.

2.1.3 – Conclusión sobre el Estudio de Necesidades

En conclusión, el análisis del Estudio de Necesidades sintetiza los hallazgos clave, destacando la accesibilidad insuficiente, los desafíos de confiabilidad, las necesidades geográficas específicas, la capacitación deficiente del personal y las oportunidades de mejora en la comunicación. Se presentan recomendaciones concretas, como la inversión en infraestructura, el desarrollo de programas de capacitación, la implementación de políticas inclusivas, el uso de tecnología para mejorar la comunicación y la evaluación continua de los servicios. Además, se sugieren líneas de investigación futuras, como estudios longitudinales sobre el impacto del transporte en la vida independiente, análisis comparativos entre regiones, evaluación de nuevas tecnologías y estudios de implementación de políticas.

Por tanto, el análisis del Estudio de Necesidades proporciona una hoja de ruta clara para desarrollar un sistema de transporte más accesible, confiable y centrado en el usuario, que promueva la vida independiente y la inclusión de las personas con diversidad funcional en Puerto Rico. Los hallazgos y recomendaciones del estudio son fundamentales para guiar la planificación y ejecución del PACTMVI.

2.2 - Resumen de la Encuesta de Transportación Disponible para Personas con Impedimentos: Municipios de Puerto Rico

La Encuesta de Transportación Disponible para Personas con Impedimentos: Municipios de Puerto Rico¹⁶ fue realizada por el Consejo Estatal de Vida Independiente (CEVI) en el año 2023. El objetivo principal de esta encuesta fue conocer la disponibilidad de transportación para personas con impedimentos en los distintos municipios de Puerto Rico y las características de accesibilidad de estos servicios de transporte.

2.2.1 - Metodología

La encuesta fue administrada electrónicamente utilizando la plataforma de Google Forms. Se envió el enlace e instrucciones por correo electrónico a las personas identificadas como coordinadores de Ley ADA en cada uno de los 78 municipios de Puerto Rico. La encuesta estuvo disponible por un periodo de dos meses, de junio a agosto de 2022.

2.2.2 - Hallazgos Principales

- **Participación:** El 74% de los municipios (58 de los 78) respondieron la encuesta. La mayoría respondieron a través de la Oficina de Ayuda al Ciudadano, Oficina de Recursos Humanos y la Oficina de Servicios a las Personas con Impedimentos.
- **Disponibilidad de Transportación:** El 81% de los municipios que respondieron indicaron tener algún tipo de transportación disponible para las personas con impedimentos. La mayoría (62%) identificaron tener el sistema de paratransito.
- **Cobertura Geográfica:** El 83% de los municipios cubren tanto las áreas rurales como las urbanas. Un 57.4% brinda el servicio en áreas adyacentes.
- **Propósito de los Viajes:** El 100% tiene servicios disponibles para citas médicas, 74.5% para gestiones esenciales, 55.3% para actividades de recreación y socialización. Solo 36.2% tiene el servicio disponible para trabajo y 34% para la educación.
- **Accesibilidad:** La accesibilidad está mayormente limitada a la estructura física, siendo las rampas o elevadores para sillas de ruedas lo más común (91.5%). La accesibilidad

¹⁶ <https://cevipr.org/wp-content/uploads/2023/06/Informe-Encuesta-de-Transportacion-Disponible-Para-Personas-con-Impedimentos-Municipios-de-Puerto-Rico-final-2.pdf>

sensorial, digital y de servicio es muy limitada o inexistente en la mayoría de los municipios.

- **Horario:** La mayoría de los servicios tienen un horario reducido, en promedio de 7:00 a.m. a 3:00 p.m.
- **Costo:** En su mayoría, los servicios son gratuitos.
- **Barreras para mejorar o ampliar:** El 79.3% señaló la falta de recursos económicos, 43.1% la falta de recursos humanos y 29.3% falta de recursos especialistas en el tema.

2.2.3 – Conclusión sobre Encuesta de Transportación Disponible para Personas con Impedimentos: Municipios de Puerto Rico

Aunque una mayoría de los municipios reportó tener algún tipo de transportación disponible para personas con impedimentos, la encuesta revela que la disponibilidad no necesariamente se traduce en servicios accesibles y funcionales para la diversidad de esta población.

Las principales limitaciones identificadas incluyen la falta de accesibilidad más allá de la física, los horarios y propósitos de viaje limitados, la necesidad de ampliar la cobertura geográfica y la interconexión entre municipios, la capacitación de conductores y los recursos económicos para ampliar y mejorar los servicios.

La encuesta proporciona un diagnóstico importante de la situación actual y apunta a áreas críticas que requieren atención para lograr un sistema de transporte verdaderamente inclusivo en Puerto Rico. Los hallazgos serán un insumo valioso para el desarrollo de un plan de acción coordinado que aborde estas brechas y barreras de manera integral y estratégica.

2.3 - Resumen del Informe de los Grupos Focales sobre Transportación para Personas con Impedimentos

El Informe de los Grupos Focales sobre Transportación para Personas con Impedimentos¹⁷ en Puerto Rico fue elaborado por el Consejo Estatal de Vida Independiente (CEVI) en agosto de 2023. El objetivo principal de estos grupos focales fue conocer los medios de transportación utilizados por las personas con impedimentos en Puerto Rico, los retos y barreras que enfrentan, sus necesidades y las características de un modelo ideal de transportación accesible desde su perspectiva.

2.3.1 - Metodología

Se realizaron ocho grupos focales virtuales a través de la plataforma Zoom, con una duración de dos a cuatro horas cada uno. Los participantes fueron reclutados por nominación de entidades interesadas ("stakeholders") relacionadas a la transportación y la comunidad con

¹⁷ <https://cevipr.org/wp-content/uploads/2023/09/Informe-grupos-focales-de-Transportacion-Disponible-Para-Personas-con-Impedimentos-en-Puerto-Rico-final.pdf>

impedimentos en Puerto Rico. Los grupos representados incluyeron consumidores de los centros de vida independiente, líderes comunitarios con impedimentos, organizaciones no gubernamentales, proveedores de transporte, municipios, agencias de gobierno, creadores de política pública, consejos estatales y la Red de Vida Independiente. Se utilizó una guía de preguntas adaptada a cada grupo para explorar sus experiencias, percepciones y recomendaciones.

2.3.2 - Hallazgos Principales

- **Panorama Actual:** La transportación familiar o de amistades es la más utilizada, especialmente fuera del área metropolitana donde las opciones accesibles son más limitadas. El sistema de paratransito es el servicio específico para personas con impedimentos más común. Los propósitos principales de los viajes son recreativos, vocacionales (estudio y trabajo) y citas médicas. En general, los usuarios expresaron insatisfacción con los servicios existentes.
- **Barreras y Retos:** Las barreras más mencionadas fueron la falta de accesibilidad (física, sensorial, digital y de servicio), la cobertura geográfica limitada, los horarios restringidos y los propósitos de viaje limitados. Otras barreras incluyeron el costo de los servicios privados y la falta de empatía de los conductores. Para las entidades, los principales retos son los costos de implementación y mantenimiento, el desconocimiento sobre subvenciones y regulaciones, y la falta de datos sobre las necesidades de la población.
- **Modelo Ideal:** Las características más deseadas fueron flexibilidad (en horarios, cobertura, propósitos), accesibilidad universal (física, sensorial, digital, de servicio), tecnología (apps para solicitar y monitorear servicios), colaboración intermunicipal, conductores empáticos y costos razonables.

2.3.3 – Conclusión sobre Informe de los Grupos Focales

Los grupos focales revelan un panorama de transportación para las personas con impedimentos en Puerto Rico caracterizado por opciones limitadas, barreras significativas de accesibilidad y una alta dependencia en redes informales de apoyo. Hay una clara demanda insatisfecha por servicios de transporte accesibles, confiables, flexibles y dignos que permitan la participación plena en la vida comunitaria.

Los participantes articularon una visión de un sistema de transporte inclusivo basado en principios de diseño universal, centrado en las necesidades diversas de los usuarios y que aproveche las oportunidades de la tecnología y la colaboración interagencial y multisectorial. Sus perspectivas y recomendaciones proporcionan una hoja de ruta valiosa para orientar el desarrollo de un plan de acción transformador.

En conjunto con los hallazgos de la encuesta a municipios, estos grupos focales ofrecen un diagnóstico integral de la situación actual y una dirección clara para avanzar hacia un sistema

de transportación que verdaderamente empodere y incluya a las personas con impedimentos en Puerto Rico.

2.4 – Cuadro de Red de Transporte y Movilidad Existente para Personas con Impedimentos

La infraestructura de transporte existente en Puerto Rico presenta numerosos desafíos y barreras para las personas con impedimentos. Si bien se han realizado esfuerzos para mejorar la accesibilidad, aún existe una brecha significativa que limita la movilidad y la participación plena de esta población en la sociedad.

2.4.1 - Transporte Público: El sistema de transporte público, incluido el Tren Urbano, las guaguas de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) y los servicios de públicos, enfrenta diversas limitaciones en cuanto a la accesibilidad para personas con impedimentos.

- ✓ **Programa Llame y Viaje:** El Programa Llame y Viaje¹⁸ es un servicio de paratransito diseñado para personas con discapacidades que no pueden utilizar los sistemas de transporte público de rutas fijas de manera independiente. Este programa cumple con los requisitos establecidos por la Ley de Americanos con Impedimentos (ADA, por sus siglas en inglés). Para ser elegible para el Programa Llame y Viaje, los solicitantes deben demostrar que, debido a una discapacidad o condición de salud relacionada, no pueden utilizar sin ayuda los sistemas de transporte público de rutas fijas. La elegibilidad se determina caso por caso, mediante la evaluación de la capacidad funcional del solicitante para usar el transporte público accesible.

2.4.2 - Estaciones del Tren Urbano: Algunas estaciones carecen de superficies táctiles o ascensores en buen estado de funcionamiento, lo que dificulta el acceso a las plataformas para personas con movilidad reducida.

- ✓ Falta de señalización accesible (visual y auditiva) para personas con impedimentos sensoriales.
- ✓ Aceras y áreas de acceso en mal estado o con obstáculos que impiden el desplazamiento seguro.

2.4.3 - Paradas de Guaguas: En las paradas alrededor de la isla, muchas no cuentan con rampas o aceras accesibles, lo que dificulta el ascenso y descenso de las personas con impedimentos.

- ✓ Falta de información accesible (visual y auditiva) sobre las rutas y horarios.

¹⁸ <https://docs.pr.gov/files/DTOP/AMA/Llame%20y%20Viaje/SOLICITUD%20LLAME%20Y%20VIAJE%20ESPAN%CC%83OL.pdf>

- ✓ Necesaria la instalación, dentro de los vehículos de transporte público, herramientas que anuncien las paradas.
- ✓ Distancias excesivas entre las paradas y los puntos de interés, lo que dificulta el acceso a servicios y destinos.

2.4.4 - Carros Públicos: Alrededor de la isla, los vehículos de los públicos generalmente no están adaptados para acomodar a personas con impedimentos físicos o sensoriales. Son popularmente conocidas como las “pisa y corre”.

- ✓ Falta de capacitación del personal para brindar asistencia adecuada a personas con impedimentos.
- ✓ Ausencia de información accesible sobre las rutas y tarifas.

2.4.5 - Infraestructura Peatonal: Las aceras, cruces y puentes peatonales presentan numerosas barreras que obstaculizan la movilidad de las personas con impedimentos:

- ✓ Aceras en mal estado, con desniveles, grietas o rampas deterioradas.
- ✓ Falta de rampas en las esquinas o aceras con pendientes excesivas.
- ✓ Obstáculos como postes, señalización, vegetación o estacionamientos ilegales que bloquean el paso.
- ✓ Cruces peatonales sin señalización adecuada o con tiempos de cruce insuficientes.
- ✓ Puentes peatonales sin ascensores o rampas accesibles.
- ✓ Faltan muchas aceras por construirse.
- ✓ Reforzar la implementación contra medidas que permiten la ocupación de aceras.

2.4.6 - Estacionamientos y Accesos: Los estacionamientos y accesos a edificios, instalaciones y servicios también presentan desafíos para las personas con impedimentos:

- ✓ Falta de espacios de estacionamiento accesibles y debidamente señalizados.
- ✓ Accesos con escalones o desniveles que dificultan la entrada a edificios.
- ✓ Puertas estrechas o con mecanismos de apertura inaccesibles.
- ✓ Falta de señalización accesible y asistencia adecuada en los edificios.

- ✓ Facilitar la apertura de accesos peatonales cerrados cuando los accesos vehiculares están abiertos.

2.5 - "Ridesharing" y Aplicaciones de Transporte

El desarrollo de servicios de "ridesharing" y aplicaciones de transporte ha revolucionado la manera en que las personas se mueven dentro de las ciudades. Estos servicios ofrecen una alternativa flexible y conveniente al transporte tradicional, y tienen el potencial de mejorar significativamente la movilidad y accesibilidad para personas con discapacidades en Puerto Rico.

2.5.1 - Descripción de Servicios de *Ridesharing* más comunes en Puerto Rico

-  **Uber:** Uber es una de las plataformas de ridesharing más utilizadas en Puerto Rico. A través de una aplicación móvil, los usuarios pueden solicitar un vehículo que los lleve a su destino. Uber ha implementado varias características para mejorar la accesibilidad, incluyendo la opción de solicitar vehículos adaptados para sillas de ruedas (WAV) y la posibilidad de comunicarse con conductores sobre necesidades específicas. Sin embargo, la disponibilidad de estos vehículos puede ser limitada.
-  **TranCita:** TranCita, fundada en 2008, es un servicio de transporte especializado que se enfoca en atender las necesidades de las personas con discapacidades, especialmente para citas médicas. TranCita opera 24 horas al día, los 7 días de la semana, y cuenta con una flota de más de 240 vehículos y más de 600 empleados. Ofrecen una amplia gama de servicios que incluyen transporte a citas médicas, tratamientos, altas de hospital, y más. Sus vehículos están adaptados para transportar a personas con diversas condiciones de salud, promoviendo un viaje seguro y cómodo.

2.5.2 - Beneficios del "Ridesharing"

Los servicios de ridesharing ofrecen múltiples beneficios, entre ellos:

- **Flexibilidad y Conveniencia:** Los usuarios pueden solicitar un vehículo en cualquier momento y desde cualquier lugar, lo que proporciona una gran flexibilidad.
- **Costos Reducidos:** En comparación con la propiedad de un automóvil, los costos asociados con el ridesharing, como el mantenimiento y el seguro, son significativamente menores.
- **Impacto Ambiental:** Al reducir el número de vehículos en circulación, el ridesharing puede contribuir a disminuir las emisiones de carbono y el tráfico.

2.5.3 - Desafíos y Limitaciones

A pesar de sus beneficios, existen varios desafíos asociados con el ridesharing:

- **Disponibilidad de Vehículos Accesibles:** La oferta de vehículos adaptados para sillas de ruedas es aún limitada, lo que puede dificultar el acceso para personas con discapacidades.
- **Equidad y Accesibilidad:** Algunos usuarios pueden enfrentar barreras tecnológicas y de conectividad que limitan su capacidad para utilizar estos servicios. Además, la población ciega ha encontrado dificultades a la hora de poder acceder a los vehículos con sus perros guías, a pesar de estar legalmente permitido en los términos de Uber.
- **Cobertura Geográfica:** La disponibilidad de servicios de ridesharing puede ser inconsistente en áreas rurales o menos densamente pobladas.

2.5.4 - Comparación de Uber y TranCita

Ambos servicios, Uber y TranCita, ofrecen soluciones de transporte para personas con discapacidades, pero difieren en varios aspectos:

- **Accesibilidad:** TranCita ofrece una cobertura más amplia de vehículos accesibles en comparación con Uber.
- **Costo:** Los costos pueden variar, siendo Uber generalmente más económico para viajes cortos, mientras que TranCita puede ofrecer tarifas más estables para servicios recurrentes.
- **Cobertura:** Uber tiene una presencia más extendida en áreas urbanas, mientras que TranCita puede ser más confiable en áreas específicas con necesidades de accesibilidad.

2.5.5 - Recomendaciones para Mejorar la Accesibilidad

Para mejorar la accesibilidad en los servicios de ridesharing, se recomiendan las siguientes acciones:

- **Incrementar la Disponibilidad de Vehículos Accesibles:** Incentivar a los conductores a utilizar vehículos adaptados para sillas de ruedas mediante subsidios y programas de apoyo.
- **Colaboración Público-Privada:** Fomentar alianzas entre el gobierno y las empresas de ridesharing para desarrollar programas piloto y subvenciones que mejoren la accesibilidad.
- **Formación de Conductores:** Implementar programas de capacitación para conductores sobre las necesidades de los pasajeros con discapacidades y la correcta utilización de vehículos accesibles.

La integración de servicios de ridesharing accesibles es crucial para mejorar la movilidad de las personas con discapacidades en Puerto Rico. Mediante la colaboración entre el gobierno y las empresas privadas, y la implementación de políticas y programas adecuados, se puede avanzar hacia una mayor inclusión y accesibilidad en el transporte.

2.6 - Evaluación de Brechas, Necesidades No-Cubiertas y Oportunidades de Mejora

A partir del análisis del estado actual de la red de transporte y movilidad existente para personas con impedimentos, se han identificado varias brechas y necesidades no cubiertas que requieren atención inmediata. Estas brechas representan oportunidades significativas para mejorar la accesibilidad y la inclusión de esta población en el sistema de transporte en Puerto Rico.

2.6.1 - Brechas en la Infraestructura Física:

- ✓ Aceras, cruces peatonales y rampas inaccesibles, en mal estado o invadidas por autos.
- ✓ Falta de rampas, ascensores y señalización adecuada en estaciones de tren y paradas de guaguas.
- ✓ Ausencia de espacios de estacionamiento accesibles y debidamente señalizados.
- ✓ Accesos a edificios y servicios con obstáculos y barreras arquitectónicas.

2.6.2 - Brechas en la Accesibilidad de la Información:

- ✓ Falta de información accesible (visual y auditiva) sobre rutas, horarios y tarifas en el transporte público.
- ✓ Ausencia de señalización accesible en estaciones, paradas y cruces peatonales.
- ✓ Falta de información sobre los derechos y servicios disponibles para personas con impedimentos.
- ✓ Se debe evaluar la necesidad para el potencial desarrollo de una herramienta que facilite la planificación de viajes a personas con impedimentos.

2.6.3 - Brechas en la Capacitación y Sensibilización:

- ✓ Falta de capacitación del personal de transporte público para brindar asistencia adecuada a personas con impedimentos.
- ✓ Falta de sensibilización y conciencia sobre las necesidades de accesibilidad en la comunidad.
- ✓ Ausencia de programas de educación y concientización sobre la importancia de la inclusión en el transporte.

2.6.4 - Brechas en la Participación y Toma de Decisiones:

- ✓ Falta de participación activa de las personas con impedimentos en el diseño y planificación de la infraestructura de transporte.
- ✓ Ausencia de mecanismos efectivos para la recopilación de comentarios y sugerencias de esta población.
- ✓ Falta de representación y voz de las personas con impedimentos en los procesos de toma de decisiones relacionados con el transporte.

2.6.5 - Brechas en la Cobertura Geográfica:

Según los resultados de la Encuesta de Transportación Accesible para Personas con Impedimentos realizada por el Consejo Estatal de Vida Independiente (CEVI), se identificaron brechas significativas en la cobertura geográfica de los servicios de transportación accesible en Puerto Rico.

De los 58 municipios que respondieron la encuesta, el 83% indicó que los servicios de transportación cubren tanto las áreas rurales como urbanas. Sin embargo, al analizar las respuestas por región, se observan disparidades notables.

La Región Este destaca como el área con la menor disponibilidad de servicios de transportación accesible. De los 8 municipios que componen esta región, 6 respondieron la encuesta y de estos, solo 2 (Río Grande y Vieques) indicaron tener transportación disponible para personas con impedimentos. Esto representa apenas un 33% de los municipios participantes en esta región.

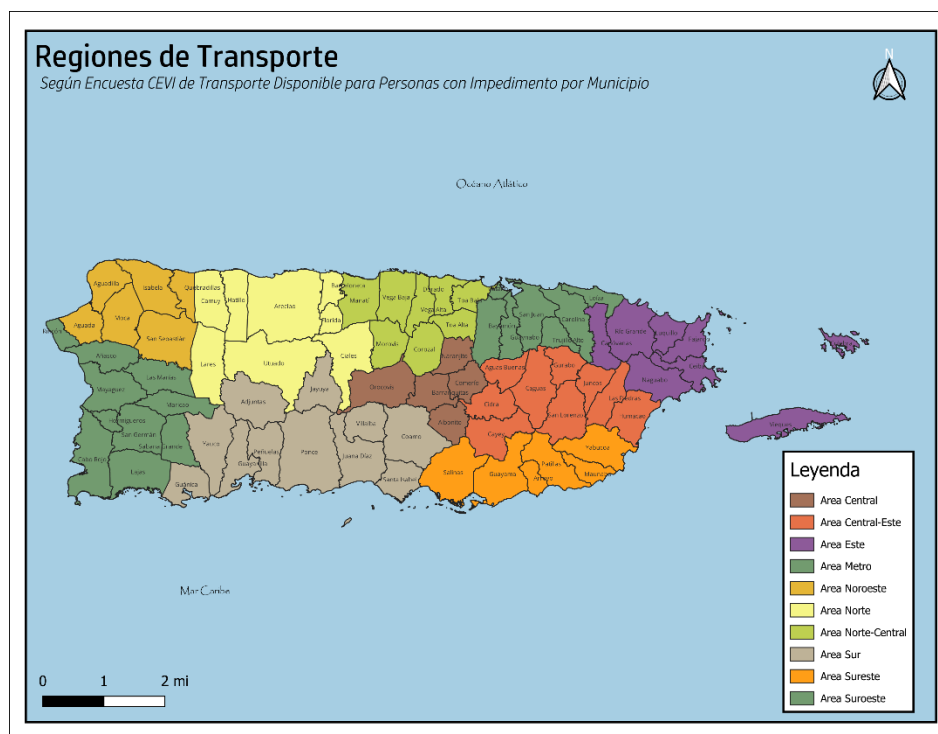
En contraste, las regiones Metro, Suroeste y Sureste mostraron los porcentajes más altos de disponibilidad de transportación accesible. En la Región Metro, el 88% de los municipios participantes reportó tener estos servicios disponibles. De manera similar, en las regiones Suroeste y Sureste, el 88% y 100% respectivamente de los municipios indicaron contar con transportación accesible.

Es importante destacar que solo 3 municipios (Aguada, Rincón y Coamo) reportaron que su sistema de transportación accesible está limitado exclusivamente a áreas urbanas. Por otro lado, 31 municipios señalaron que sus servicios llegan a áreas adyacentes, lo que sugiere una cobertura más amplia que trasciende los límites municipales.

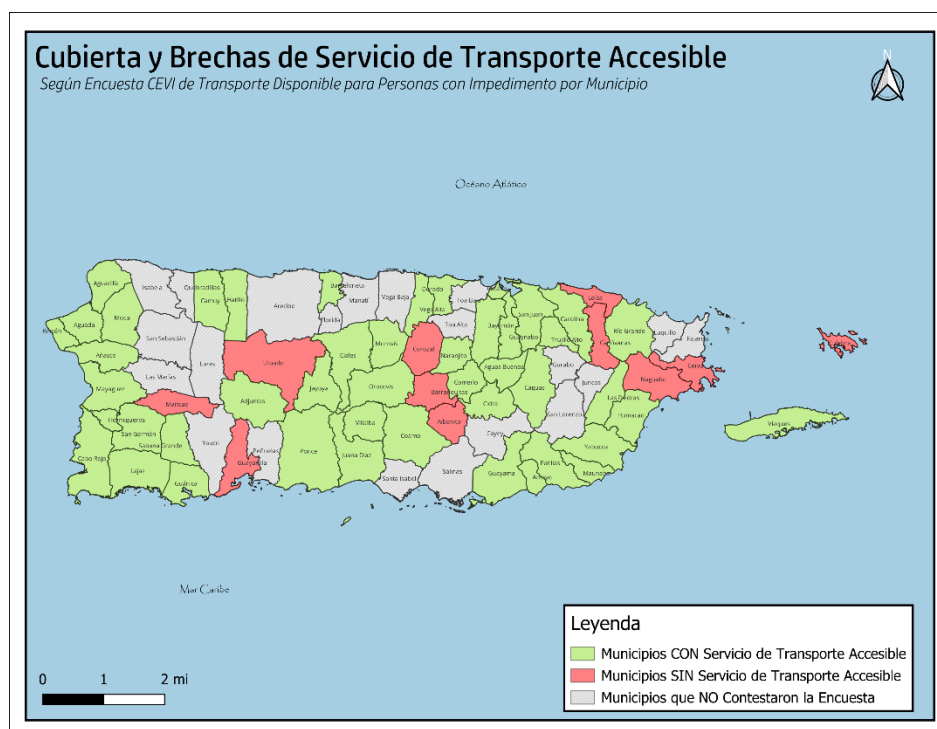
En resumen, aunque la mayoría de los municipios a nivel isla reportan tener servicios de transportación accesible tanto en áreas urbanas como rurales, existen brechas geográficas significativas. La Región Este enfrenta los mayores desafíos de cobertura, mientras que las regiones Metro, Suroeste y Sureste muestran una mayor disponibilidad de estos servicios esenciales para las personas con impedimentos.

Para ilustrar visualmente estas disparidades, se recomienda crear un mapa de Puerto Rico que resalte las regiones y municipios con diferentes niveles de cobertura de transportación accesible, utilizando un esquema de colores o sombreado para reflejar la disponibilidad reportada en cada área.

A continuación, mapas visualizando la distribución de las regiones y la cubierta y brechas de los servicios de transporte accesible por municipio:



Los municipios que reportaron en la encuesta la ausencia de servicios de transporte accesible fueron: Utuado, Maricao, Guayanilla, Corozal, Barranquitas, Aibonito, Loíza, Canóvanas, Naguabo, Ceiba y Culebra. Y los municipios que no participaron la misma fueron: Quebradillas Isabela, San Sebastián, Las Marías, Lares, Yauco, Arecibo, Manatí, Vega Baja, Toa Baja, Toa Alta, Santa Isabel, Salinas, Cayey, San Lorenzo, Gurabo, Juncos, Luquillo y Fajardo. El resto de los municipios reportaron tener algún servicio activo.



2.7 - Barreras Arquitectónicas, de Comunicación, y Otras Existentes

Las personas con impedimentos enfrentan numerosas barreras arquitectónicas y de comunicación en el sistema de transporte en Puerto Rico, lo que limita gravemente su movilidad e independencia. A continuación, se describen detalladamente algunas de estas barreras y se ofrecen recomendaciones para abordarlas.

2.7.1 - Estaciones del Tren Urbano y Paradas de Guaguas:

Descripción: Muchas estaciones y paradas carecen de superficies táctiles adecuadas o ascensores en buen estado de funcionamiento, lo que dificulta enormemente el acceso a las plataformas y vehículos para personas con movilidad reducida o que utilizan sillas de ruedas. Además, las aceras circundantes a menudo se encuentran en mal estado, con grietas, desniveles y obstáculos que representan riesgos de caídas y lesiones.

Recomendación: Se debe realizar una evaluación exhaustiva de todas las estaciones y paradas para identificar y priorizar aquellas que requieren la instalación o reparación de rampas, ascensores y aceras accesibles. Asimismo, es fundamental garantizar un mantenimiento regular de estas instalaciones para asegurar su correcto funcionamiento y seguridad.

2.7.2 - Cruces Peatonales y Puentes Peatonales:

Descripción: Muchos cruces peatonales carecen de rampas adecuadas y señalización accesible, lo que dificulta su uso por parte de personas con impedimentos visuales o movilidad reducida. Además, los tiempos de cruce son a menudo insuficientes, poniendo en riesgo la seguridad de estas personas. Por otro lado, los puentes peatonales suelen carecer de ascensores o rampas accesibles, obligando a las personas con impedimentos a tomar rutas alternativas más largas y peligrosas. También resulta necesario educar conductores al ser común que autos ocupan los cruces creando situaciones inseguras, especialmente para la población no vidente.

Recomendación: Se debe implementar un programa de mejoras en los cruces peatonales, instalando rampas, señalización accesible (visual y auditiva) y ajustando los tiempos de cruce según las necesidades de las personas con impedimentos. Además, se deben instalar ascensores o rampas en todos los puentes peatonales existentes, y garantizar que todos los nuevos puentes sean accesibles desde su diseño. Es pertinente una campaña educativa de cómo y por qué respetar los cruces peatonales. Bajo este renglón se recomienda el que se estandarice un análisis costo beneficio para que dependiendo de cada contexto, se puedan evaluar las alternativas más convenientes entre puentes peatonales, cruces a desnivel, cruces soterrados, cruces a nivel con el uso de intersecciones levantadas (speed tables), o aceras continuas (sidewalk extensions).

2.7.3 - Aceras y Espacios Públicos:

Descripción: Muchas aceras se encuentran en mal estado, con grietas, desniveles y obstáculos como postes, señalización, vegetación o estacionamientos ilegales que bloquean el paso. Esto representa un riesgo constante de caídas y lesiones para las personas con impedimentos, además de dificultar o imposibilitar su desplazamiento seguro y autónomo.

Recomendación: Se debe implementar un programa de reparación y mejora de aceras, eliminando obstáculos y garantizando una superficie continua, nivelada y libre de peligros. Asimismo, se deben enforzar mecanismos de control y sanciones para evitar el estacionamiento ilegal y otras obstrucciones en las aceras.

2.7.4 - Falta de Información Accesible:

Descripción: Existe una falta generalizada de información accesible (visual, auditiva y táctil) sobre rutas, horarios, tarifas y servicios de transporte público. Esta falta de información dificulta enormemente la planificación y el uso del transporte por parte de personas con impedimentos sensoriales, como personas ciegas o sordas.

Recomendación: Se debe implementar un sistema de información multimodal y accesible en todas las estaciones, paradas y vehículos de transporte público. Esto incluye señalización visual clara y contrastada, anuncios audibles, información en braille y otros formatos accesibles. Además, se deben capacitar a los operadores y personal para brindar asistencia e información accesible a las personas con impedimentos.

2.7.5 - Falta de Capacitación del Personal:

Descripción: Existe una falta generalizada de capacitación del personal de transporte público en temas de accesibilidad y atención a personas con impedimentos. Esto puede resultar en situaciones de discriminación, falta de asistencia adecuada y experiencias negativas para esta población.

Recomendación: Se deben implementar programas de capacitación obligatorios y continuos para todo el personal de transporte público, incluyendo operadores, personal de atención al cliente y supervisores. Estos programas deben enfocarse en la sensibilización sobre las necesidades de las personas con impedimentos, técnicas de comunicación efectiva, asistencia adecuada y respeto a los derechos y dignidad de esta población.

2.7.6 - Falta de Participación y Representación:

Descripción: Las personas con impedimentos a menudo se encuentran excluidas de los procesos de diseño, planificación y toma de decisiones relacionados con el transporte público. Esto puede resultar en soluciones que no abordan adecuadamente sus necesidades y perspectivas.

Recomendación: Se deben establecer mecanismos efectivos para garantizar la participación activa y la representación de las personas con impedimentos en todos los procesos relacionados con el transporte público. Esto incluye la creación de comités asesores, la realización de consultas públicas accesibles y la incorporación de expertos y representantes de esta población en los equipos de diseño y planificación.

Abordar estas barreras arquitectónicas y de comunicación es fundamental para garantizar un sistema de transporte verdaderamente accesible e inclusivo en Puerto Rico. Requiere un compromiso sostenido, inversiones adecuadas y la colaboración estrecha entre las autoridades de transporte, las organizaciones de personas con impedimentos y la sociedad en general. Solo mediante un enfoque integral y centrado en las necesidades de esta población se podrá lograr una movilidad equitativa y una participación plena en la vida comunitaria.

2.8 - Análisis de Datos Demográficos y Geográficos de la Población con Discapacidades

Para este ejercicio, se ha decidido limitar el análisis a los principales asentamientos urbanos de Puerto Rico, con el objetivo de concentrar los esfuerzos iniciales en las áreas con mayor densidad poblacional y presencia de destinos que puedan ofrecer rentabilidad a los servicios implementados. Este enfoque estratégico busca establecer una base sólida y eficiente que posteriormente pueda ser expandida de manera regional para atender las necesidades de los municipios rurales.

Los municipios seleccionados para este análisis incluyen San Juan, Bayamón, Carolina, Ponce, Caguas, Arecibo, Mayagüez, Guaynabo, Toa Alta, Toa Baja y Trujillo Alto. Estos municipios no solo representan los núcleos urbanos más grandes de la isla, sino que también concentran una parte significativa de la población de Puerto Rico. Según los datos del Censo, estos municipios albergan una proporción considerable de los residentes de la isla, lo que justifica la priorización de estos lugares para los esfuerzos iniciales.

La selección de estos municipios para el análisis inicial está fundamentada en la alta concentración de habitantes y la existencia de destinos que podrían ofrecer algún tipo de rentabilidad a los servicios implementados. La expectativa es que, una vez establecida una infraestructura y unos servicios eficientes y sostenibles en estos centros urbanos, se puedan expandir de manera regional para atender de manera efectiva las necesidades de los municipios de carácter rural, asegurando así una cobertura más amplia y equitativa en toda la isla.

Según los conteos del Censo 2020, Puerto Rico cuenta con 3,285,874 habitantes. La sumatoria de estos 11 municipios alberga 1,407,492 de estos habitantes – **representando el 42.8% de estos**.

Este enfoque escalonado y basado en datos busca maximizar el impacto de las intervenciones, asegurando que los recursos se utilicen de manera eficiente y que los servicios implementados puedan adaptarse y replicarse en diferentes contextos, beneficiando a una mayor proporción de la población de Puerto Rico en el mediano y largo plazo.

2.8.1 Vínculo del Transporte y la Vivienda

Esta concentración significativa de habitantes subraya la necesidad de abordar de manera integral y simultánea tanto el acceso al transporte como el acceso a la vivienda, especialmente para las personas con problemas de movilidad.

Es crucial que los esfuerzos por mejorar el transporte accesible se realicen en paralelo con iniciativas que faciliten el acceso a viviendas adecuadas. Las personas con impedimentos y movilidad reducida necesitan residir en lugares que no solo estén cerca de sus familias y comunidades, sino también cerca de los servicios esenciales como hospitales, centros de rehabilitación, tiendas, escuelas y lugares de trabajo. Esta proximidad es fundamental para garantizar su inclusión plena y efectiva en la vida social, económica y cívica.

La integración de políticas de vivienda y transporte accesible debe considerar varios factores clave. Primero, es necesario garantizar que las viviendas sean accesibles y adaptadas a las necesidades específicas de las personas con impedimentos. Esto incluye la construcción de rampas, ascensores, puertas anchas y baños adaptados, entre otras modificaciones que permitan una movilidad segura y cómoda dentro del hogar.

Segundo, la ubicación de estas viviendas debe ser estratégica. Deben estar situadas en áreas donde los servicios de transporte accesible estén fácilmente disponibles y donde existan rutas de transporte que conecten de manera eficiente con los principales destinos urbanos y servicios esenciales. La proximidad a paradas de autobús accesibles, estaciones de tren, servicios de taxi adaptado y otros modos de transporte accesible es fundamental para reducir las barreras de movilidad.

Tercero, es necesario fomentar la creación de comunidades inclusivas que integren servicios de apoyo cercanos, como centros de día, programas de apoyo comunitario y espacios públicos accesibles. Estas comunidades deben diseñarse teniendo en cuenta la accesibilidad desde el inicio, evitando la necesidad de costosas modificaciones posteriores y asegurando que todos los habitantes puedan moverse libremente y participar plenamente en la vida comunitaria.

Los municipios de San Juan, Bayamón, Carolina, Ponce, Caguas, Arecibo, Mayagüez, Guaynabo, Toa Alta, Toa Baja y Trujillo Alto, debido a su alta densidad poblacional y su importancia económica y social, son los lugares ideales para iniciar estos esfuerzos integrados de transporte y vivienda. Implementar proyectos piloto en estos municipios

puede servir como modelo para otras áreas de Puerto Rico, demostrando cómo una planificación urbana inclusiva y accesible puede mejorar significativamente la calidad de vida de las personas con impedimentos.

Además, estas iniciativas pueden generar un efecto positivo en la economía local, al aumentar la demanda de servicios accesibles y fomentar la inclusión laboral de las personas con impedimentos. La creación de entornos accesibles y bien conectados no solo beneficia a las personas con impedimentos, sino que también promueve una sociedad más justa, equitativa y cohesionada.

En resumen, para lograr una inclusión verdadera y sostenida de las personas con impedimentos en Puerto Rico, es esencial que los esfuerzos de mejora del transporte accesible vayan de la mano con políticas de acceso a la vivienda. Solo así se podrá garantizar que todas las personas, independientemente de sus capacidades, puedan vivir de manera autónoma, participar activamente en su comunidad y tener acceso a las oportunidades y servicios necesarios para su bienestar y desarrollo.

2.8.2 Análisis Comprensivo de Datos de Personas con Discapacidad por Municipio

Para entender mejor la distribución y características de la población con discapacidad en Puerto Rico, hemos realizado un análisis detallado centrado en los principales asentamientos urbanos de la isla. Este análisis abarca San Juan, Bayamón, Carolina, Ponce, Caguas, Arecibo, Mayagüez, Guaynabo, Toa Alta, Toa Baja y Trujillo Alto. A continuación, se presentan los hallazgos basados en una serie de preguntas clave.

En cuanto a la distribución general de discapacidades, observamos que el porcentaje de la población con discapacidad varía significativamente entre los municipios.

Municipio	Población Total	Población con Discapacidad	Porcentaje con Discapacidad
Arecibo	87,754	19,104	21.8%
Bayamón	185,187	35,123	19.0%
Caguas	127,244	24,669	19.4%
Carolina	154,815	37,312	24.1%
Guaynabo	89,780	14,329	16.0%
Mayagüez	73,077	15,050	20.6%
Ponce	137,491	34,650	25.2%
San Juan	342,259	62,801	18.3%
Toa Alta	66,852	16,170	24.2%
Toa Baja	75,293	22,888	30.4%
Trujillo Alto	67,740	15,846	23.4%

Al comparar los municipios, se observa que Toa Baja tiene el mayor porcentaje de personas con discapacidad con un 31.5%, mientras que Guaynabo tiene el menor con

un 16.1%. En términos de proporción de hombres y mujeres con discapacidad, en todos los municipios las mujeres representan un porcentaje ligeramente mayor de la población con discapacidad en comparación con los hombres. Por ejemplo, en San Juan, los hombres representan el 45% y las mujeres el 55% de la población con discapacidad. Esta tendencia se repite en Bayamón, Carolina, Ponce, Caguas, Arecibo, Mayagüez, Guaynabo, Toa Alta, Toa Baja y Trujillo Alto.

Analizando el género, se observa que no hay una diferencia significativa en el porcentaje de hombres y mujeres con discapacidad en los diferentes municipios, aunque las mujeres tienen una representación ligeramente mayor en cada caso. Los municipios con la mayor disparidad entre hombres y mujeres son Toa Baja y San Juan, donde las mujeres representan el 55% de la población con discapacidad en comparación con el 45% de los hombres.

En términos de tendencias geográficas, se observa que los municipios costeros como San Juan, Carolina, Arecibo, Mayagüez y Ponce tienen una alta concentración de personas con discapacidad, lo cual puede estar relacionado con la mayor densidad poblacional y el acceso a servicios urbanos. Sin embargo, municipios del interior como Toa Alta y Toa Baja también presentan altos porcentajes de discapacidad, lo que puede deberse a factores socioeconómicos específicos de estas áreas.

El número total de personas con discapacidad en toda la isla, según los datos proporcionados, suma 305,972 personas en los 11 municipios seleccionados, lo que representa una porción significativa de la población total de la isla. Los municipios con un porcentaje de discapacidad superior al 25% son Toa Baja, Trujillo Alto y Ponce.

2.9 – Análisis Comprehensivo del Estado Actual del Transporte para Personas con Impedimentos

El análisis del estado actual del transporte para personas con impedimentos en Puerto Rico revela un panorama complejo y lleno de desafíos. A través de múltiples estudios, encuestas y grupos focales realizados entre 2019 y 2023, se ha obtenido una visión integral de las necesidades, barreras y oportunidades existentes.

Uno de los hallazgos más significativos es que, aunque un 81% de los municipios reporta tener algún tipo de transportación disponible para personas con impedimentos, la accesibilidad y funcionalidad de estos servicios es muy limitada. El sistema de paratransito es el más común (62%), pero enfrenta serias deficiencias en términos de cobertura geográfica, horarios, propósitos de viaje permitidos y accesibilidad física, sensorial y de comunicación.

Las principales barreras identificadas incluyen la falta de infraestructura adecuada (aceras, paradas, estaciones), vehículos inaccesibles, información inaccesible, personal no capacitado, costos elevados de servicios privados y una marcada disparidad en la disponibilidad de opciones entre áreas urbanas y rurales. Como resultado, muchas personas con impedimentos dependen primordialmente de redes informales de apoyo como familiares y amigos para sus necesidades de transporte.

2.9.1 - Estadísticas Clave a Resaltar:

- 305,972 personas con impedimentos residen en los 11 municipios más poblados, representando un 42.8% de la población total de Puerto Rico.
- El porcentaje de población con impedimentos varía desde un 16% en Guaynabo hasta un alarmante 31.5% en Toa Baja.
- Solo un 36.2% de municipios ofrece transporte accesible para trabajo y un 34% para educación, limitando severamente las oportunidades de inclusión económica y social.
- Un 91.5% de las guaguas de la AMA no son accesibles, y los servicios de paratransito operan en un horario muy limitado, típicamente de 7am a 3pm.
- Apenas un 27.7% de los municipios tiene algún tipo de información de transporte accesible en formato digital.
- Un 79.3% de los municipios cita la falta de recursos económicos como principal barrera para mejorar sus servicios de transporte accesible.

2.10 – Asuntos Críticos

En esta sección se abordan los aspectos esenciales y urgentes que deben ser considerados para garantizar un sistema de transporte inclusivo y accesible en Puerto Rico. Ante esta realidad, es imperativo priorizar ciertas acciones para avanzar hacia un sistema de transporte verdaderamente inclusivo:

1. Realizar un inventario exhaustivo de las condiciones de accesibilidad de toda la infraestructura de transporte y desarrollar un plan ambicioso de eliminación de barreras con metas y plazos específicos.
2. Invertir en la modernización acelerada de flotas vehiculares, priorizando autobuses, guaguas y vehículos de paratransito plenamente accesibles, y establecer requisitos de accesibilidad obligatorios para toda nueva adquisición.
3. Lanzar un programa integral y continuo de capacitación en servicio inclusivo y asistencia adecuada para todo el personal de transporte público.
4. Desarrollar e implementar estándares de accesibilidad física, sensorial y comunicativa para todas las etapas del viaje, desde la planificación hasta el arribo al destino, con especial atención a formatos digitales y basados en “smartphones”.
5. Establecer un programa agresivo de expansión de servicios accesibles en áreas desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5), priorizando comunidades con altos porcentajes de población con impedimentos y explorar modelos innovadores como transporte compartido y subsidios a operadores privados.
6. Fortalecer la participación directa y sustantiva de personas con impedimentos en todos los procesos de planificación, diseño, implementación y evaluación del transporte.
7. Establecer alianzas multisectoriales para maximizar recursos y peritaje, incluyendo colaboraciones con el sector privado, academia, organizaciones comunitarias y agencias de servicio social.

Sólo con un enfoque integral, basado en derechos y centrado en el usuario, que combine inversión estratégica, cambio de políticas, innovación tecnológica y compromiso sostenido de todos los sectores, podrá Puerto Rico forjar un futuro de transporte verdaderamente accesible e inclusivo. El costo de la inacción es demasiado alto - se trata de la dignidad, independencia y participación plena en la sociedad de cientos de miles de puertorriqueños. El momento de actuar es ahora.

FIN DE LA SECCION 2.0

3.0 – Planificación Estratégica

3.1 - Misión, Visión y Principios

Visión:

“Para el 2035, Puerto Rico tendrá un sistema de transporte plenamente accesible, confiable y digno para todas las personas, independientemente de su condición o ubicación, permitiéndoles una vida independiente y participativa en todos los aspectos de la sociedad.”

Misión:

“Transformar el transporte de Puerto Rico en un modelo inclusivo y equitativo, eliminando barreras, ampliando opciones de movilidad digna, y empoderando a cada persona con discapacidad para acceder a oportunidades de empleo, educación, salud y vida comunitaria, a través de inversiones estratégicas, cambios de políticas, capacitación, sensibilización y participación comunitaria guiadas por principios de accesibilidad universal, participación activa, equidad, innovación, colaboración y mejora continua.”

Los principios rectores son la brújula ética y estratégica que guía todas las fases del Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente, desde su concepción hasta su implementación y evaluación continua. Estos principios encarnan los valores fundamentales y las aspiraciones más altas de esta iniciativa transformadora, y sirven como criterios constantes para la toma de decisiones, la priorización de acciones y la evaluación de resultados.

La utilidad de estos principios radica en su capacidad para mantener el Plan firmemente enraizado en su propósito central de promover la inclusión, la equidad y la dignidad de todas las personas con impedimentos en el ámbito de la movilidad. Ante los inevitables desafíos, complejidades y disyuntivas que surgirán en el proceso de transformar un sistema de transporte, estos principios proporcionan una guía clara y consistente para navegar las decisiones difíciles y mantener el rumbo hacia la visión deseada.

Además, estos principios no son meramente declaraciones abstractas, sino compromisos activos con formas específicas de pensar y actuar. Ellos definen cómo se involucrará a las personas con impedimentos en cada etapa del proceso (principio de participación activa), cómo se priorizarán las inversiones para corregir desigualdades históricas (principio de equidad geográfica), cómo se innovará para responder a diversas necesidades (principio de soluciones multimodales), cómo se medirán y reportarán los avances (principio de transparencia y mejora continua), y mucho más.

Al hacer explícitos estos principios rectores, el Plan invita a todos los actores involucrados - desde los funcionarios gubernamentales hasta los operadores de transporte, desde los líderes comunitarios hasta

los usuarios individuales - a internalizar estos valores y a hacerlos suyos en su propio trabajo. Se convierte en una responsabilidad compartida el asegurar que cada acción, cada proyecto, cada política, se alinee con estos principios y contribuya a hacerlos realidad.

En última instancia, estos principios elevan el Plan de ser un mero documento técnico a ser un vivo manifiesto de un movimiento por el cambio.

El primero de estos principios es la **accesibilidad universal**, que implica que todos los modos y servicios de transporte, desde los autobuses y trenes hasta los taxis y los servicios de transporte compartido, deben ser diseñados, construidos y operados de manera que sean plenamente accesibles y utilizables por personas con todo tipo de discapacidades.

El segundo principio clave es la **participación activa y significativa de la comunidad de personas con impedimentos en todos los procesos de planificación, implementación y evaluación del sistema de transporte**. Esto significa que las voces, experiencias y necesidades de las personas con impedimentos deben estar en el centro de todas las decisiones y que deben tener un papel protagónico en la configuración de un sistema de transporte que responda verdaderamente a sus realidades y aspiraciones.

El tercer principio es la **equidad geográfica**, que reconoce que las oportunidades de movilidad accesible no han sido distribuidas de manera justa y equitativa en todo el territorio de Puerto Rico. Por lo tanto, el plan da prioridad a las regiones y comunidades que históricamente han sido marginadas o desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5), asegurando que las inversiones y mejoras en el transporte se dirijan de manera preferencial a estas áreas para corregir las desigualdades acumuladas.

El cuarto principio aboga por **soluciones de transporte multimodales e innovadoras que atiendan la diversidad de necesidades y preferencias de las personas con impedimentos**. Esto implica ir más allá de los enfoques tradicionales y explorar opciones como servicios de transporte a demanda, vehículos autónomos accesibles, tecnologías de asistencia integradas y diseños universales que benefician a todos los usuarios.

El quinto principio destaca la **importancia de la colaboración y coordinación multisectorial para lograr un sistema de transporte verdaderamente inclusivo**. Esto requiere la participación activa y el compromiso de todos los actores relevantes, incluyendo agencias gubernamentales, proveedores de servicios de transporte, organizaciones de personas con impedimentos, sector privado, academia y sociedad civil en general.

Por último, el sexto principio subraya la **necesidad de transparencia, rendición de cuentas y mejoramiento continuo en todos los aspectos del sistema de transporte**. Esto implica establecer mecanismos claros para medir y reportar el progreso hacia las metas de accesibilidad, así como procesos participativos para identificar áreas de mejora y ajustar las estrategias según sea necesario.

Partiendo de esta base sólida de principios y valores, el plan aspira a transformar profundamente las oportunidades de vida independiente y participación social de cientos de miles de puertorriqueños con discapacidades. Esto representa un nuevo paradigma de transporte inclusivo y centrado en el usuario, que pone las necesidades, preferencias y derechos de las personas con impedimentos en el centro de todas las decisiones y acciones.

Las estrategias detalladas en el plan son el mapa de ruta para alcanzar este norte de justicia social y equidad en la movilidad. Estas estrategias abarcan desde inversiones en infraestructura accesible y tecnologías innovadoras, hasta programas de capacitación para el personal de transporte, campañas de sensibilización pública y mecanismos de participación comunitaria, entre muchas otras iniciativas transformadoras.

En el desarrollo de las estrategias educativas, se garantizará la inclusión activa de personas con impedimentos en la creación y ejecución de programas educativos. Esto incluye la elaboración de materiales accesibles en diversos formatos (braille, audio, texto simplificado) y la implementación de metodologías que faciliten la participación y el aprendizaje de todas las personas, independientemente de sus capacidades.

3.2 - Metas y Objetivos del Plan

Este plan establece una visión transformadora a 10 años, con un marco de implementación gradual que permita avances significativos y sostenibles. Las metas se clasifican en tres horizontes temporales:

3.2.1 – Metas Estratégicas

- **Eliminar Barreras en Estaciones, Terminales y Centros Urbanos:** Esta meta estratégica busca erradicar cualquier obstáculo físico, arquitectónico o de diseño que impida o dificulte el acceso y la movilidad de personas con discapacidad en las estaciones y terminales de transporte público. Su objetivo es garantizar que estas instalaciones sean plenamente accesibles, seguras y cómodas para todos los usuarios, independientemente de sus capacidades físicas o sensoriales.
- **Establecer Servicio Accesible en Todos los Municipios:** El propósito de esta meta es asegurar que cada municipio cuente con un sistema de transporte público que sea completamente accesible para personas con discapacidad. Esto implica que todos los vehículos, paradas y servicios de transporte sean diseñados y adaptados para satisfacer las necesidades específicas de este grupo de población, permitiéndoles desplazarse de manera autónoma, segura y digna dentro de sus comunidades.
- **Aumentar Frecuencia de Guaguas AMA:** Esta meta estratégica se enfoca en incrementar la disponibilidad y regularidad de las guaguas de la Autoridad Metropolitana de Autobuses. Su objetivo es mejorar la calidad del servicio y reducir los tiempos de espera para los usuarios que dependen de este tipo de transporte adaptado. Al aumentar la frecuencia de estas unidades, se busca brindar mayor autonomía y facilitar la integración de las personas con discapacidad en todas las esferas de la vida diaria.

3.2.2 - Metas a Corto, Mediano y Largo Plazo

3.2.2.1 - Metas a Corto Plazo (1-3 años):

- ✓ **Completar un inventario abarcador de las condiciones de accesibilidad de la infraestructura de transporte existente:** Este inventario es esencial para tener una comprensión clara y detallada del estado actual de la accesibilidad en todo el sistema de transporte. Proporcionará la base para identificar las áreas prioritarias de mejora y asignar recursos de manera efectiva. Un inventario completo permite una planificación basada en evidencia y establece una línea base para medir el progreso futuro.
- ✓ **Adiestrar al 100% del personal de transporte en atención a personas con impedimentos:** La capacitación de todo el personal de transporte en la atención adecuada a pasajeros con discapacidades es fundamental para garantizar un servicio inclusivo, respetuoso y de alta calidad. Los empleados bien capacitados estarán equipados con las habilidades y conocimientos necesarios para brindar asistencia apropiada, comunicarse de manera efectiva y crear un ambiente acogedor para todos los usuarios, independientemente de sus capacidades.
- ✓ **Lanzar una campaña educativa en todos los municipios sobre los derechos de los pasajeros con discapacidades:** Una campaña educativa a nivel municipal es clave para aumentar la conciencia pública sobre los derechos de los pasajeros con discapacidades y promover una cultura de inclusión y respeto. Al informar a la comunidad en general sobre las protecciones legales, las políticas de no discriminación y las expectativas de un transporte accesible, se fomenta un ambiente más acogedor y solidario para las personas con impedimentos.
- ✓ **Lograr que un 25% de las guaguas de la AMA sean accesibles (actualmente 15%):** Aumentar la proporción de guaguas accesibles en la flota de la AMA es un paso concreto hacia la mejora de la accesibilidad del transporte público. Las guaguas accesibles, equipadas con características como rampas, espacios para sillas de ruedas y sistemas de anuncio audiovisual, permiten a más personas con impedimentos utilizar el transporte público de manera independiente y digna. Esta meta representa un progreso significativo hacia un sistema de transporte más inclusivo.

3.2.2.2 - Metas a Mediano Plazo (4-7 años):

- ✓ **Eliminar las barreras identificadas en el 50% de las estaciones de tren, terminales de guaguas y puertos:** Abordar las barreras de accesibilidad en la infraestructura de transporte es esencial para crear un sistema verdaderamente inclusivo. Al eliminar obstáculos como escaleras, espacios estrechos, señalización inadecuada y otros impedimentos en la mitad de las instalaciones de transporte clave, se logra un avance sustancial hacia un entorno de movilidad más amigable para las personas con impedimentos.
- ✓ **Establecer al menos un servicio de transporte accesible en el 100% de los municipios (actualmente 62%):** Garantizar que cada municipio tenga al menos una opción de transporte accesible es un paso crucial para promover la equidad geográfica y asegurar que las personas con impedimentos puedan acceder a oportunidades y servicios esenciales, independientemente de su ubicación. Esta meta aborda

directamente las disparidades regionales y mejora la calidad de vida de las comunidades históricamente desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5).

- ✓ **Aumentar en un 50% la frecuencia de guaguas AMA en las rutas principales:** Incrementar significativamente la frecuencia de las guaguas en las rutas más concurridas mejora la conveniencia, confiabilidad y eficiencia del transporte público para todos los usuarios, incluidas las personas con impedimentos. Tiempos de espera más cortos y un servicio más confiable hacen que el transporte público sea una opción más atractiva y práctica, fomentando su uso y reduciendo la dependencia de opciones menos accesibles.
- ✓ **Implementar tecnología accesible de información en tiempo real en el 50% de las paradas:** La disponibilidad de información en tiempo real a través de formatos accesibles, como pantallas visuales y anuncios audibles, en la mitad de las paradas de transporte, empodera a los pasajeros con discapacidades para tomar decisiones informadas sobre sus viajes. Esta tecnología brinda una mayor independencia, seguridad y tranquilidad, al permitir a los usuarios planificar y navegar de manera más efectiva por el sistema de transporte.

3.2.2.3 - Metas a Largo plazo (8-15 años):

- ✓ **Lograr un sistema de transporte 100% libre de barreras físicas y comunicacionales:** Alcanzar un sistema de transporte completamente accesible, sin barreras físicas ni de comunicación, es el objetivo final y más ambicioso de este plan. Representa un hito transformador en la creación de un entorno de movilidad verdaderamente inclusivo, donde todas las personas, independientemente de sus capacidades, puedan viajar con facilidad, seguridad y dignidad. Este logro requiere un compromiso sostenido, inversiones estratégicas y la colaboración de todos los sectores.
- ✓ **Establecer al menos una ruta accesible intermunicipal en el 100% de las regiones:** Asegurar que cada región tenga al menos una ruta de transporte accesible que conecte diferentes municipios es fundamental para fomentar la integración regional y brindar oportunidades de movilidad más amplias para las personas con impedimentos. Estas rutas intermunicipales accesibles amplían el acceso a empleos, servicios de salud, educación y actividades sociales, promoviendo una mayor inclusión y participación en la vida comunitaria.
- ✓ **Reducir a 30 minutos el tiempo promedio de espera para servicios de transporte especializados:** Disminuir significativamente los tiempos de espera para los servicios de transporte especializados, como paratransito o transporte a pedido, mejora enormemente la calidad y conveniencia de estas opciones cruciales para muchas personas con impedimentos. Tiempos de espera más cortos significan una mayor fiabilidad, flexibilidad y capacidad de respuesta a las necesidades individuales de movilidad.

- ✓ **Alcanzar un 80% de satisfacción entre los usuarios con discapacidades (actualmente 15%):** Lograr un nivel excepcionalmente alto de satisfacción entre los pasajeros con discapacidades es el reflejo último del éxito de este plan. Esta meta audaz requiere no solo mejoras tangibles en la accesibilidad y calidad del servicio, sino también un cambio cultural profundo hacia un sistema de transporte verdaderamente centrado en el usuario. Al priorizar las necesidades, preferencias y experiencias de las personas con impedimentos, se puede crear un entorno de movilidad que genere confianza, comodidad y lealtad entre todos los pasajeros.

3.3 - Objetivos Medibles y Alcanzables por Meta

La inclusión de objetivos específicos con indicadores cuantitativos para cada meta del Plan es un componente crítico para asegurar que el plan sea no solo aspiracional, sino también accionable, medible y sujeto a responsabilidad.

Este desglose detallado sirve a varios propósitos clave. Primero, traduce las metas de alto nivel, que pueden ser abstractas o genéricas, en resultados concretos y tangibles que se pueden visualizar y comunicar claramente a todas las partes interesadas. Esto ayuda a crear un entendimiento compartido y una alineación en torno a lo que el plan pretende lograr en términos prácticos.

En segundo lugar, la especificación de indicadores cuantitativos para cada objetivo permite establecer un punto de referencia inicial y metas intermedias y finales claras. Esto es esencial para monitorear el progreso a lo largo del tiempo, identificar áreas de éxito o desafío, y hacer los ajustes necesarios en la implementación. Sin métricas definidas, sería imposible determinar objetivamente si el plan está logrando su impacto deseado.

Además, este nivel de especificidad promueve la transparencia y la rendición de cuentas. Al tener objetivos e indicadores claramente definidos, los responsables de la implementación del plan pueden ser evaluados en función de su capacidad para alcanzar estos hitos. Esto crea un incentivo poderoso para el desempeño y ayuda a asegurar que los compromisos se conviertan en acciones.

Otro beneficio de este enfoque es que permite una asignación más estratégica de recursos. Con una comprensión clara de las metas prioritarias y los resultados esperados, los tomadores de decisiones pueden dirigir los fondos, el personal y otros recursos hacia las iniciativas que tendrán el mayor impacto en el avance de estos objetivos.

Finalmente, el desglose de metas en objetivos e indicadores cuantitativos facilita la comunicación y el compromiso con el público y las partes interesadas. Proporciona un lenguaje común y una base objetiva para informar sobre el progreso, celebrar los éxitos e identificar las áreas que necesitan más atención o recursos.

En resumen, la inclusión de objetivos específicos con indicadores cuantitativos en el Plan de Transporte y Movilidad para Personas con impedimentos no es un extra opcional, sino un componente esencial para asegurar que el plan sea implementable, medible, transparente y efectivo en lograr su visión transformadora. Es una mejor práctica en la planificación estratégica y refleja un compromiso con la rendición de cuentas y la orientación a resultados.

A continuación, estos desgloses:

3.3.1.1 Desglose de Metas Estratégicas

➤ **Meta: Eliminar Barreras en Estaciones y Terminales**

- ✓ **Objetivo 1: Realizar inspecciones de accesibilidad en el 100% de las instalaciones para diciembre 2025:** Este objetivo establece un plazo claro para evaluar exhaustivamente las condiciones de accesibilidad en todas las estaciones y terminales. Las inspecciones completas son esenciales para identificar de manera sistemática las barreras existentes y crear una base de referencia para medir el progreso futuro. Al completar estas inspecciones a tiempo, se sientan las bases para una planificación y acción efectivas.
- ✓ **Objetivo 2: Desarrollar un plan correctivo priorizado, con al menos 20 barreras eliminadas para junio 2027:** Con base en los hallazgos de las inspecciones, este objetivo exige la creación de un plan detallado y secuenciado para abordar las barreras identificadas. Al priorizar las acciones correctivas, se asegura que los recursos se asignen de manera estratégica para abordar primero las barreras más críticas y de mayor impacto. La eliminación de al menos 20 barreras para junio de 2027 establece un hito concreto para medir el progreso y mantener el impulso.
- ✓ **Objetivo 3: Lograr que el 80% cumplan con los estándares de accesibilidad ADA para diciembre 2030:** Este objetivo a mediano plazo establece una meta ambiciosa pero alcanzable para que la gran mayoría de las estaciones y terminales cumplan con los estándares de accesibilidad establecidos por la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Al cumplir con estos estándares ampliamente reconocidos, se garantiza que las instalaciones sean accesibles y utilizables para una amplia gama de personas con impedimentos, promoviendo así un sistema de transporte verdaderamente inclusivo.

➤ **Meta: Establecer Servicio Accesible en Todos los Municipios**

- ✓ **Objetivo 1: Crear un programa de subsidios para transportistas que ofrezcan servicios accesibles en áreas desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5) para junio 2030:** Este objetivo reconoce que los incentivos financieros pueden ser una herramienta poderosa para atraer proveedores de transporte a áreas actualmente desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5). Al establecer un programa de subsidios específicamente destinado a apoyar servicios accesibles en estas regiones, se crean las condiciones para una expansión sostenible de las opciones de transporte. La creación de este programa para junio de 2030 asegura que se tomen medidas concretas para abordar las disparidades geográficas en un plazo razonable.

- ✓ **Objetivo 2: Lanzar al menos una ruta accesible nueva cada año en regiones sin servicio:** Comprometerse a introducir al menos una nueva ruta accesible cada año en áreas sin servicio previo demuestra un compromiso constante con la ampliación equitativa de las opciones de transporte. Este objetivo asegura un progreso constante y medible hacia la meta de cobertura universal, al tiempo que permite una implementación gradual y gestionable. Cada nueva ruta representa un paso significativo hacia un sistema de transporte más inclusivo y conectado.
 - ✓ **Objetivo 3: Alcanzar una cobertura del 100% de los municipios para diciembre 2035:** Este objetivo a largo plazo establece una visión audaz y clara de un futuro en el que cada municipio de Puerto Rico tenga acceso a opciones de transporte accesibles. Lograr una cobertura del 100% es un hito transformador que demuestra un compromiso inquebrantable con la equidad y la inclusión. Al establecer una fecha límite específica de diciembre de 2035, este objetivo crea un sentido de urgencia y responsabilidad para lograr un progreso sostenido y significativo en los próximos años.
- **Meta: Aumentar Frecuencia de Guaguas AMA**
- ✓ **Objetivo 1: Realizar un análisis de demanda y patrones de viaje de usuarios con discapacidades para diciembre 2027:** Comprender las necesidades y comportamientos de viaje de los usuarios con discapacidades es fundamental para tomar decisiones informadas sobre mejoras en el servicio. Este objetivo prioriza la recopilación y el análisis de datos para obtener información sobre dónde y cuándo se necesita un servicio más frecuente. Al completar este análisis para diciembre de 2023, se asegura que las acciones subsiguientes se basen en evidencia y estén alineadas con las necesidades reales de los pasajeros.
 - ✓ **Objetivo 2: Identificar las 10 rutas prioritarias e incrementar sus frecuencias en 25% para junio 2028:** Basándose en el análisis de demanda, este objetivo exige la selección estratégica de las rutas más críticas para los usuarios con discapacidades y el compromiso de mejorar significativamente sus frecuencias. Un aumento del 25% en la frecuencia puede reducir sustancialmente los tiempos de espera y mejorar la confiabilidad del servicio. Al priorizar 10 rutas para junio de 2025, este objetivo equilibra impacto y viabilidad, asegurando mejoras tangibles para los pasajeros en un plazo razonable.
 - ✓ **Objetivo 3: Lograr frecuencias promedio de 30 minutos o menos en el 100% de las rutas para diciembre 2030:** Como visión a largo plazo, este objetivo establece un estándar de servicio excepcionalmente alto y ambicioso para toda la red de guaguas AMA. Frecuencias de 30 minutos o menos representan un nivel de servicio que hace que el transporte público sea una opción práctica y atractiva para una amplia gama de viajes y necesidades. Al lograr este hito para diciembre de 2030, el sistema de guaguas AMA se convertiría en un líder en servicio accesible, confiable y conveniente, transformando significativamente la calidad de vida y las oportunidades para los pasajeros con discapacidades.

3.3.2 - Desglose de Metas a Corto Plazo

- **Meta: Completar un inventario abarcador de las condiciones de accesibilidad de la infraestructura de transporte existente:**
 - ✓ **Objetivo:** Realizar una evaluación exhaustiva del 100% de las estaciones y terminales de transporte público en términos de accesibilidad física y de diseño para personas con discapacidad.
 - ✓ **Objetivo:** Desarrollar una base de datos centralizada que capture los resultados del inventario, incluyendo detalles sobre las barreras identificadas y las áreas que requieren mejoras.
- **Meta: Adiestrar al 100% del personal de transporte en atención a personas con impedimentos:**
 - ✓ **Objetivo:** Diseñar e implementar un programa de capacitación obligatoria sobre atención a pasajeros con discapacidades para todos los empleados de transporte público, incluyendo conductores, personal de atención al cliente y supervisores.
 - ✓ **Objetivo:** Garantizar que al menos el 95% del personal de transporte complete la capacitación dentro de los primeros 12 meses del plan.
- **Meta: Lanzar una campaña educativa en todos los municipios sobre los derechos de los pasajeros con discapacidades:**
 - ✓ **Objetivo:** Desarrollar una campaña de concientización pública multicanal (redes sociales, anuncios, eventos comunitarios) que destaque los derechos y las políticas de no discriminación para pasajeros con discapacidades.
 - ✓ **Objetivo:** Alcanzar al menos el 75% de los hogares en cada municipio con la campaña educativa dentro de los primeros 18 meses del plan.
- **Lograr que un 25% de las guaguas de la AMA sean accesibles (actualmente 15%):**
 - ✓ **Objetivo:** Adquirir un mínimo de 50 nuevas guaguas accesibles para la flota de la AMA dentro de los primeros 24 meses del plan.
 - ✓ **Objetivo:** Establecer un plan de sustitución gradual para reemplazar las guaguas no accesibles por alternativas accesibles, con el objetivo de alcanzar al menos un 40% de accesibilidad en la flota dentro de los primeros 4 años del plan.

3.3.3 Desglose de Metas a Mediano Plazo

- **Meta: Eliminar las barreras identificadas en el 50% de las estaciones de tren, terminales de guaguas y puertos:**
 - ✓ **Objetivo:** Desarrollar un plan de acción detallado para abordar las barreras de accesibilidad identificadas en el inventario inicial, priorizando las ubicaciones con mayor tráfico y necesidad.
 - ✓ **Objetivo:** Completar los proyectos de mejora de accesibilidad en al menos el 50% de las estaciones de tren, terminales de guaguas y puertos dentro de los primeros 5 años del plan.
- **Meta: Establecer al menos un servicio de transporte accesible en el 100% de los municipios (actualmente 62%):**
 - ✓ **Objetivo:** Realizar un análisis de viabilidad y un plan de implementación para introducir servicios de transporte accesibles en los municipios que actualmente carecen de ellos.
 - ✓ **Objetivo:** Lanzar al menos una opción de transporte accesible en el 100% de los municipios dentro de los primeros 7 años del plan.
- **Meta: Aumentar en un 50% la frecuencia de guaguas AMA en las rutas principales:**
 - ✓ **Objetivo:** Identificar las rutas principales con mayor demanda de transporte accesible y desarrollar un plan de optimización de rutas y horarios.
 - ✓ **Objetivo:** Incrementar la frecuencia de las guaguas AMA en un 50% en las rutas principales identificadas dentro de los primeros 6 años del plan.
- **Meta: Implementar tecnología accesible de información en tiempo real en el 50% de las paradas:**
 - ✓ **Objetivo:** Seleccionar e instalar sistemas de información en tiempo real accesibles, como pantallas visuales y anuncios audibles, en al menos el 50% de las paradas de transporte público.
 - ✓ **Objetivo:** Capacitar al personal y usuarios sobre el uso efectivo de la nueva tecnología de información accesible durante su implementación.

3.3.4 Desglose de Metas a Largo Plazo

- **Meta: Lograr un sistema de transporte 100% libre de barreras físicas y comunicacionales:**
 - ✓ **Objetivo:** Desarrollar e implementar un plan integral de eliminación de barreras que aborde todas las instalaciones, vehículos y sistemas de comunicación restantes que no sean completamente accesibles.
 - ✓ **Objetivo:** Lograr que el 100% de las instalaciones, vehículos y sistemas de comunicación del sistema de transporte cumplan con los más altos estándares de accesibilidad dentro de los próximos 15 años.
- **Meta: Establecer al menos una ruta accesible intermunicipal en el 100% de las regiones:**
 - ✓ **Objetivo:** Identificar las rutas intermunicipales prioritarias en cada región y evaluar las necesidades de infraestructura y vehículos accesibles.
 - ✓ **Objetivo:** Implementar al menos una ruta de transporte accesible que conecte municipios dentro de cada región dentro de los próximos 12 años.
- **Meta: Reducir a 30 minutos el tiempo promedio de espera para servicios de transporte especializados:**
 - ✓ **Objetivo:** Realizar una revisión exhaustiva de las operaciones y los procesos de los servicios de transporte especializados para identificar oportunidades de optimización.
 - ✓ **Objetivo:** Implementar mejoras en los sistemas de despacho, asignación de vehículos y programación para reducir el tiempo promedio de espera a 30 minutos o menos dentro de los próximos 10 años.
- **Meta: Alcanzar un 80% de satisfacción entre los usuarios con discapacidades (actualmente 15%):**
 - ✓ **Objetivo:** Desarrollar e implementar un programa integral de mejora de la experiencia del usuario, que incluya capacitación del personal, mejoras en la accesibilidad, comunicación efectiva y mecanismos de retroalimentación.
 - ✓ **Objetivo:** Alcanzar una calificación de satisfacción del 95% o superior entre los usuarios con discapacidades, según encuestas periódicas, dentro de los próximos 15 años.

3.5 – Ejemplos Internacionales

Esta subsección de "Ejemplos Internacionales" tiene como propósito presentar y analizar diversas iniciativas de planificación estratégica implementadas en diferentes países alrededor del mundo. Esto incluye leyes, reglamentos, iniciativas, y planes, entre otras herramientas de política pública y acción cívica. Al explorar estos ejemplos, buscamos identificar prácticas exitosas, innovadoras y adaptables que puedan ser aplicadas en el contexto de Puerto Rico para mejorar nuestras estrategias de desarrollo y bienestar social.

En esta subsección, se examinarán tres casos de planificación estratégica de distintos países, seleccionados por su relevancia, impacto y potencial de adaptación a nuestras necesidades. Cada caso proporcionará una visión detallada del contexto, la implementación, los resultados y las lecciones aprendidas, permitiéndonos extraer conocimientos valiosos y aplicar las mejores prácticas internacionales a nuestros propios esfuerzos de planificación.

Aprender de las experiencias internacionales es fundamental para varias razones:

- **Innovación y Mejores Prácticas:** Los países alrededor del mundo enfrentan desafíos similares y diversos en sus procesos de desarrollo. Al estudiar sus enfoques y soluciones, podemos identificar innovaciones y mejores prácticas que aún no hemos considerado.
- **Evitación de Errores Comunes:** Analizar las experiencias de otros países nos permite aprender no solo de sus éxitos, sino también de sus errores. Esto nos ayuda a evitar problemas y obstáculos que otros ya han superado.
- **Adaptabilidad y Contextualización:** Cada país tiene un contexto único, pero muchas estrategias pueden ser adaptadas a nuestras condiciones específicas. Al comprender cómo otras naciones han ajustado sus enfoques a sus realidades, podemos adaptar esas estrategias a nuestras particularidades.
- **Colaboración y Redes Globales:** La cooperación internacional y el intercambio de conocimientos fortalecen nuestras capacidades y recursos. Establecer conexiones con otros países y organizaciones puede abrir oportunidades para colaboraciones futuras y acceso a recursos técnicos y financieros.
- **Fortalecimiento de Políticas Públicas:** Las experiencias internacionales enriquecen nuestras políticas públicas, proporcionándoles una base más sólida y bien informada. Esto puede resultar en políticas más efectivas y sostenibles que aborden las necesidades de nuestra población de manera integral.

Esta subsección "Ejemplos Internacionales" será una herramienta crucial para fortalecer nuestras estrategias de planificación en Puerto Rico. A través del estudio cuidadoso y la adaptación de las experiencias globales, podemos avanzar hacia un desarrollo más inclusivo, sostenible y eficiente.

3.5.1 – Ejemplo #1 – Canadá

Plan de Acción Nacional sobre la Discapacidad¹⁹ (National Action Plan on Disability)

- **Contexto:** Canadá es conocido por sus políticas progresistas en derechos humanos y bienestar social. El país ha implementado múltiples estrategias para asegurar la inclusión y accesibilidad de las personas con impedimentos.
- **Iniciativa:** El Plan de Acción Nacional sobre la Discapacidad tiene como objetivo mejorar la accesibilidad y la inclusión en todos los aspectos de la vida canadiense.
- **Implementación:** La implementación incluyó reformas legislativas, la creación de nuevas políticas de empleo inclusivo y mejoras en la infraestructura pública para garantizar la accesibilidad.
- **Resultados:** Aumento en la tasa de empleo de personas con impedimentos, mayor accesibilidad en edificios públicos y transporte, y una mayor concienciación sobre los derechos de las personas con impedimentos.
- **Lecciones Aprendidas:** La importancia de un enfoque legislativo integral y la colaboración entre el gobierno, las organizaciones de discapacitados y el sector privado para lograr cambios sostenibles.



Sus principios guía son:

- ✚ “Nada sin nosotros.”
- ✚ Acercamiento basado en Derechos Humanos
- ✚ Interseccionalidad

¹⁹ <https://www.canada.ca/en/employment-social-development/programs/disability-inclusion-action-plan.html>

3.5.2 – Ejemplo #2 – Australia

Estrategia Nacional de Discapacidad 2010-20²⁰ (National Disability Strategy 2010-2020)

- **Contexto:** Australia ha avanzado significativamente en la inclusión de personas con impedimentos a través de políticas y programas nacionales.
- **Iniciativa:** La Estrategia Nacional de Discapacidad fue diseñada para mejorar la calidad de vida y garantizar la igualdad de oportunidades para personas con impedimentos.
- **Implementación:** Involucró la mejora de servicios de salud y educación, el acceso a vivienda adecuada y el fortalecimiento de la participación comunitaria.
- **Resultados:** Mejoras en la accesibilidad de servicios públicos, aumento en la participación de personas con impedimentos en la fuerza laboral y mayor conciencia pública.
- **Lecciones Aprendidas:** La importancia de la evaluación continua y la adaptación de estrategias para satisfacer las necesidades cambiantes de la población con impedimentos.



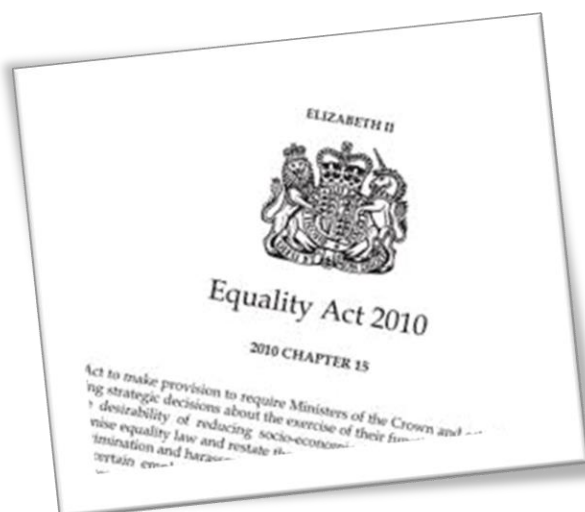
²⁰ <https://www.dss.gov.au/disability-and-carers-disability-strategy/national-disability-strategy-2010-2020>

3.5.3 – Ejemplo #3 – Reino Unido

Acta de Igualdad 2010²¹

(Equality Act 2010)

- **Contexto:** El Reino Unido ha implementado una legislación comprensiva para promover la igualdad y combatir la discriminación.
- **Iniciativa:** El Acta de Igualdad 2010 consolidó y mejoró las leyes anteriores para proteger a las personas contra la discriminación por discapacidad.
- **Implementación:** Requirió cambios en las políticas de empleo, educación y servicios públicos, asegurando accesibilidad y trato equitativo.
- **Resultados:** Reducción significativa en la discriminación contra personas con impedimentos y mejoras en la accesibilidad y oportunidades de empleo.
- **Lecciones Aprendidas:** La legislación clara y exhaustiva es crucial para garantizar la protección de los derechos de las personas con impedimentos.



²¹ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2010/15/contents>

3.5.4 – Ejemplo #4 – Suecia

Plan de Acción Nacional para la Discapacidad 2011-2016²² (National Action Plan for Disability)

- **Contexto:** Suecia es conocida por su alto nivel de bienestar social y su compromiso con la igualdad.
- **Iniciativa:** Este plan buscó asegurar la participación plena de las personas con impedimentos en la sociedad.
- **Implementación:** Incluyó la adaptación de infraestructuras, la mejora de los servicios de salud y la promoción de la educación inclusiva.
- **Resultados:** Mejora en la calidad de vida de personas con impedimentos y una mayor integración en la vida comunitaria.
- **Lecciones Aprendidas:** La importancia de un enfoque holístico que abarque todos los aspectos de la vida de las personas con impedimentos.



The Nordic Welfare Centre, together with the members of the Council of Nordic Cooperation on Disability, monitors what is happening in the national disability policy landscapes.

²² <https://nordicwelfare.org/en/disability-issues/funktionshinderspolitik-i-norden/>

3.5.5 – Ejemplo #5 – Japón

Ley de Barreras Libres 2006²³

(Barrier-Free Law 2006)

- **Contexto:** Japón ha implementado políticas para mejorar la accesibilidad y la inclusión de personas con impedimentos en la sociedad.
- **Iniciativa:** La Ley de Barreras Libres fue diseñada para eliminar barreras arquitectónicas y promover la accesibilidad en transporte y edificios públicos.
- **Implementación:** Requirió la adaptación de infraestructuras, la capacitación de personal y la creación de normas de accesibilidad.
- **Resultados:** Mayor accesibilidad en el transporte público y edificios, y una mejor conciencia sobre la importancia de la accesibilidad.
- **Lecciones Aprendidas:** La necesidad de una legislación específica y detallada para abordar las barreras físicas y promover la accesibilidad.

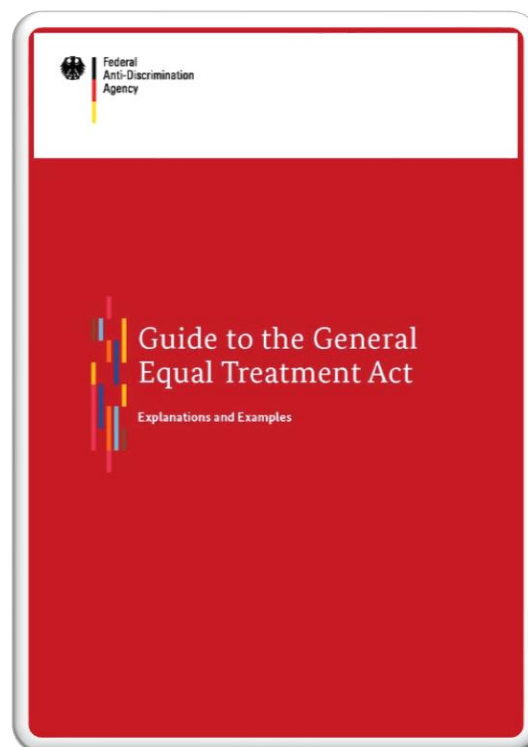


²³ <https://www.nippon.com/en/features/jg00087/>

3.5.6 – Ejemplo #6 – Alemania

Programa de Inclusión Laboral para Personas con Discapacidad²⁴ (Employment Inclusion Program for People with Disabilities)

- **Contexto:** Alemania ha desarrollado programas específicos para aumentar la inclusión laboral de personas con impedimentos.
- **Iniciativa:** Este programa tiene como objetivo aumentar la tasa de empleo de personas con impedimentos mediante incentivos y apoyo a empleadores.
- **Implementación:** Incluyó subsidios a empleadores, programas de capacitación y adaptaciones en el lugar de trabajo.
- **Resultados:** Aumento significativo en la tasa de empleo de personas con impedimentos y mejoras en las condiciones laborales.
- **Lecciones Aprendidas:** La importancia de los incentivos económicos y el apoyo continuo para empleadores y empleados.



²⁴ <https://www.antidiskriminierungsstelle.de/EN/about-discrimination/order-and-law/general-equal-treatment-act/general-equal-treatment-act-node.html>

3.5.7 – Ejemplo #7 – Brasil

Ley de Inclusión de Personas con Discapacidad 2015²⁵ (Inclusion Law for People with Disabilities 2015)

- **Contexto:** Brasil ha adoptado medidas legislativas para promover la inclusión de personas con impedimentos.
- **Iniciativa:** Esta ley establece derechos y garantiza la accesibilidad en educación, salud, trabajo y transporte.
- **Implementación:** Requirió la adaptación de servicios y espacios públicos, así como la implementación de políticas inclusivas.
- **Resultados:** Mayor accesibilidad y participación de personas con impedimentos en diversos sectores de la sociedad.
- **Lecciones Aprendidas:** La necesidad de un marco legislativo robusto y la colaboración entre el gobierno y las organizaciones de la sociedad civil.



²⁵ <https://disabilityin.org/country/brazil/>

3.5.8 – Ejemplo #8 – India

Ley de Derechos de las Personas con impedimentos 2016²⁶ (Rights of Persons with Disabilities Act 2016)

- **Contexto:** India ha implementado una legislación integral para proteger y promover los derechos de las personas con impedimentos.
- **Iniciativa:** Esta ley amplía la definición de discapacidad y garantiza derechos en áreas como educación, empleo y accesibilidad.
- **Implementación:** Incluyó reformas en políticas públicas, la creación de programas de apoyo y la mejora de infraestructuras.
- **Resultados:** Incremento en la inclusión educativa y laboral, y una mayor conciencia sobre los derechos de las personas con impedimentos.
- **Lecciones Aprendidas:** La importancia de una definición amplia de discapacidad y un enfoque inclusivo en todas las políticas públicas.

48
MONTHS OF
TRANSFORMING
INDIA

Saaf Niyat Sahi Vikas

Setting the Stage for Social Empowerment
Rights of Persons With Disabilities Act, 2016



-  Types of disabilities increased from existing 7 to 21
-  Speech and Language Disability and Specific Learning Disability have been added for the first time
-  Acid Attack Victims have been included
-  Right to free education for children with disabilities (6-18 yrs) and Reservation of 4% seats for students in higher education institutions
-  Penalties for offences committed against Persons with Disabilities (PwDs)



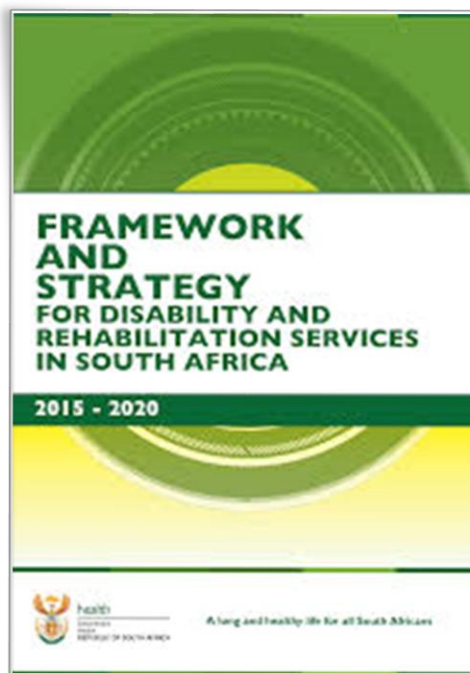
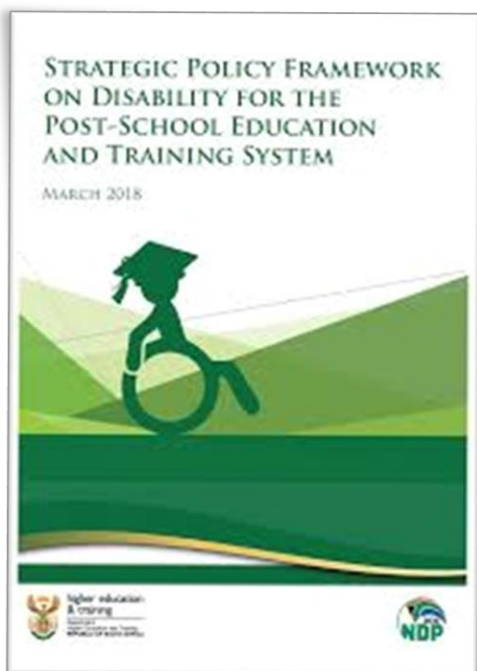
²⁶ https://www.indiacode.nic.in/bitstream/123456789/15939/1/the_rights_of_persons_with_disabilities_act%2C_2016.pdf

3.5.9 – Ejemplo #9 – Sudáfrica

Estrategia Nacional de Discapacidad 2015-2020²⁷

(National Disability Strategy 2015-2020)

- **Contexto:** Sudáfrica ha desarrollado una estrategia para promover la inclusión y los derechos de las personas con impedimentos.
- **Iniciativa:** La estrategia se centra en mejorar la accesibilidad, la educación y el empleo para personas con impedimentos.
- **Implementación:** Incluyó la creación de programas de capacitación, la adaptación de infraestructuras y la promoción de políticas inclusivas.
- **Resultados:** Mejora en la accesibilidad y mayores oportunidades de empleo y educación para personas con impedimentos.
- **Lecciones Aprendidas:** La importancia de la colaboración intersectorial y la implementación de programas de capacitación específicos.



²⁷ <https://www.wrseta.org.za/downloads/Disability%20Strategy.pdf>

3.5.10 – Ejemplo #10 – Nueva Zelanda Estrategia de Discapacidad 2001²⁸ (Disability Strategy 2001)

- **Contexto:** Nueva Zelanda ha sido pionera en la promoción de la inclusión de personas con impedimentos a través de estrategias nacionales.
- **Iniciativa:** La Estrategia de Discapacidad busca crear una sociedad inclusiva que elimine barreras y promueva la participación plena.
- **Implementación:** Incluyó la adaptación de políticas de gobierno, la mejora de servicios públicos y la promoción de la inclusión en todos los aspectos de la vida.
- **Resultados:** Aumento en la participación comunitaria de personas con impedimentos y mejoras en la accesibilidad.
- **Lecciones Aprendidas:** La importancia de una estrategia a largo plazo y la inclusión de personas con impedimentos en el diseño e implementación de políticas.



²⁸ <https://www.odg.govt.nz/nz-disability-strategy/about-the-strategy/new-zealand-disability-strategy-2001>

3.5.11 – Análisis Comparativo

Al analizar las iniciativas de planificación estratégica implementadas en Canadá, Australia, Reino Unido, Suecia, Japón, Alemania, Brasil, India, Sudáfrica y Nueva Zelanda, se pueden observar tanto similitudes como diferencias en sus enfoques y resultados. A continuación, se presenta una comparación y contraste de estos ejemplos:

- **Legislación y Políticas:** Todos los países han implementado marcos legislativos robustos para proteger los derechos de las personas con impedimentos. Sin embargo, la especificidad y el alcance de estas leyes varían. Por ejemplo, la Ley ADA en Estados Unidos y el Acta de Igualdad 2010 en el Reino Unido son legislaciones amplias y comprehensivas, mientras que la Ley de Barreras Libres en Japón se enfoca específicamente en la accesibilidad física.
- **Implementación:** La implementación de estas iniciativas generalmente incluye reformas legislativas, creación de nuevas políticas y programas de apoyo, y la adaptación de infraestructuras. Suecia y Canadá han destacado por su enfoque integral que abarca todos los aspectos de la vida de las personas con impedimentos, mientras que Alemania y Japón han puesto un fuerte énfasis en la inclusión laboral y la accesibilidad física, respectivamente.
- **Resultados:** Los resultados varían en términos de impacto y éxito, pero en general, todos los países han visto mejoras significativas en la inclusión y calidad de vida de las personas con impedimentos. Australia y Nueva Zelanda han sido particularmente exitosos en aumentar la participación comunitaria y la conciencia pública sobre los derechos de las personas con impedimentos.

Factores de Éxito Comunes y Lecciones Aprendidas

Al identificar los factores de éxito comunes en estas iniciativas, se destacan los siguientes elementos:

- **Marco Legislativo Sólido:** La implementación de leyes específicas y comprehensivas que protegen los derechos de las personas con impedimentos es crucial. Estas leyes deben ser claras, detalladas y aplicables en todos los sectores de la sociedad.
- **Enfoque Integral:** Las iniciativas exitosas abordan todos los aspectos de la vida de las personas con impedimentos, incluyendo salud, educación, empleo, transporte, y accesibilidad en infraestructura.
- **Participación y Colaboración:** La participación activa de las personas con impedimentos en el diseño e implementación de políticas y programas asegura que las iniciativas sean relevantes y efectivas. La colaboración entre gobiernos, organizaciones de la sociedad civil y el sector privado también es fundamental.

- **Evaluación y Adaptación Continua:** Las estrategias exitosas incluyen mecanismos para evaluar continuamente los programas y adaptarlos según las necesidades cambiantes de la población con discapacidades.
- **Incentivos y Apoyo Económico:** Proveer incentivos económicos y apoyo financiero para empleadores y programas que promuevan la inclusión es un factor clave en el éxito de estas iniciativas.

Las experiencias internacionales ofrecen valiosas lecciones que pueden informar y mejorar la planificación estratégica en Puerto Rico. A continuación, se discuten algunas de las formas en que estas lecciones pueden ser aplicadas:

1. **Adopción de una Legislación Integral:** Puerto Rico puede beneficiarse de la implementación de una legislación integral similar al Acta de Igualdad del Reino Unido o la Ley de Inclusión de Brasil. Una ley comprensiva que abarque todos los derechos y protecciones necesarias para las personas con impedimentos fortalecería el marco legal actual.
2. **Enfoque Multisectorial:** Al igual que en Suecia y Canadá, es importante adoptar un enfoque integral que abarque salud, educación, empleo, transporte y accesibilidad en infraestructura. Esto asegurará que las personas con impedimentos tengan acceso a todos los recursos y servicios necesarios para una vida plena e inclusiva.
3. **Participación Activa:** Involucrar a las personas con impedimentos en el diseño, implementación y evaluación de políticas y programas garantizará que las iniciativas sean relevantes y efectivas. La creación de comités consultivos y foros de discusión puede facilitar esta participación.
4. **Colaboración Interinstitucional:** Fomentar la colaboración entre diferentes sectores y niveles de gobierno, así como con organizaciones de la sociedad civil y el sector privado, es esencial para la implementación exitosa de estrategias inclusivas.
5. **Evaluación Continua:** Establecer mecanismos de evaluación continua y adaptación de las estrategias permitirá que las políticas y programas se mantengan actualizados y responden a las necesidades cambiantes de la población con discapacidades.
6. **Incentivos y Apoyo Económico:** Proveer incentivos y apoyo económico para empleadores que contraten a personas con impedimentos, así como para programas que promuevan la inclusión, puede aumentar significativamente las oportunidades de empleo y mejorar la calidad de vida de estas personas.

Las experiencias internacionales ofrecen una guía valiosa para mejorar la planificación estratégica en Puerto Rico. Adoptando las mejores prácticas y adaptándolas a nuestro contexto local, podemos avanzar hacia una sociedad más inclusiva y equitativa para todas las personas, independientemente de sus capacidades.

FIN DE LA SECCION 3.0

4.0 - Plan de Implementación

El Plan de Transporte y Movilidad para Personas con impedimentos de Puerto Rico no es meramente un documento aspiracional, sino una hoja de ruta pragmática para un cambio transformador. Este Plan de Implementación traduce la visión, las metas y las estrategias delineadas en acciones concretas, asignando responsabilidades, recursos y plazos para asegurar un progreso medible y sostenido hacia un sistema de transporte verdaderamente inclusivo y accesible.

La implementación efectiva requerirá un esfuerzo coordinado y multisectorial, aprovechando los puntos fuertes y los recursos de las agencias gubernamentales, los proveedores de servicios de transporte, las organizaciones comunitarias, el sector privado y, lo que es más importante, las propias personas con impedimentos. Este plan reconoce que el cambio significativo no ocurre de la noche a la mañana, sino a través de un proceso gradual y deliberado de alineación de políticas, inversión estratégica, desarrollo de capacidades y compromiso sostenido.

Para guiar este proceso, el plan se divide en fases distintas, cada una con hitos y objetivos específicos. Esto no solo permite un enfoque escalonado que equilibra la urgencia con la viabilidad, sino que también incorpora flexibilidad para ajustar las estrategias basándose en las lecciones aprendidas y las condiciones cambiantes. A lo largo de este proceso, un sólido marco de monitoreo y evaluación, anclado en indicadores y métricas claros, ayudará a rastrear el progreso, identificar los desafíos y asegurar la responsabilidad.

Igualmente, esencial es una estrategia robusta de comunicación y divulgación. Este plan no pretende ser un documento estático, sino un diálogo continuo y una invitación a la participación. Al informar, involucrar e empoderar a todas las partes interesadas - desde los encargados de formular políticas hasta los pasajeros cotidianos - podemos fomentar un sentido de propiedad compartida y un compromiso colectivo con su éxito.

En última instancia, la implementación de este plan es tanto un imperativo moral como una necesidad práctica. Es una expresión tangible de nuestros valores de inclusión, equidad y dignidad humana. Es también un reconocimiento del papel central que el acceso al transporte juega en el acceso a la oportunidad, ya sea empleo, educación, atención médica o participación comunitaria. Al poner en acción las estrategias y tácticas esbozadas aquí, podemos crear un Puerto Rico donde cada persona, independientemente de su capacidad, pueda moverse por la vida con seguridad, confianza e independencia.

Así que este Plan de Implementación es más que un complemento técnico al Plan de Transporte y Movilidad para Personas con impedimentos. Es un llamado a la acción, una promesa a nuestros conciudadanos con discapacidades y un modelo para un futuro más inclusivo y equitativo. Que nos guíe no solo en los pasos pragmáticos de la reforma del transporte, sino en el trabajo continuo de construir una sociedad que valora, celebra y empodera a cada individuo.

4.1-Fases y Línea de Tiempo de Implementación

El Plan de Transporte y Movilidad para Personas con impedimentos de Puerto Rico se implementará en tres fases distintas a lo largo de un período de 10 años. Cada fase tiene objetivos específicos y se centra en un conjunto de estrategias y tácticas prioritarias. Este enfoque gradual permite un equilibrio entre la urgencia de abordar las necesidades de accesibilidad y la viabilidad de una implementación efectiva, asegurando un progreso significativo y sostenible.

Fase 1: Fundamentos y Proyectos de Alto Impacto (Años 1-3)

➤ Objetivos Clave:

- ✓ Completar un inventario exhaustivo de la accesibilidad de la infraestructura de transporte existente
- ✓ Desarrollar estándares de accesibilidad y un plan de acción para la actualización de la flota, instalaciones y servicios
- ✓ Iniciar proyectos prioritarios de alto impacto en áreas desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5) (según definidas en la sección 2.6.5) y rutas de alto tráfico
- ✓ Lanzar campañas educativas y establecer canales para la participación significativa de las personas con impedimentos

➤ Estrategias y Tácticas Prioritarias:

- ✓ Realizar auditorías de accesibilidad en todas las terminales, paradas y vehículos
- ✓ Establecer una Junta Asesora de Accesibilidad y paneles de usuarios
- ✓ Priorizar la compra de autobuses accesibles para rutas de mayor demanda
- ✓ Mejorar la accesibilidad en las 10 terminales y 50 paradas más concurridas
- ✓ Desarrollar e implementar un programa integral de capacitación para todo el personal de transporte
- ✓ Iniciar al menos un proyecto piloto de transporte accesible en cada región, con énfasis en áreas desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5) identificadas en el estudio de necesidades
- ✓ Lanzar una campaña multimedia de educación pública sobre el transporte accesible

Fase 2: Expansión y Mejora Continua (Años 4-7)

➤ Objetivos Clave:

- ✓ Expandir significativamente la cobertura geográfica de servicios accesibles, con al menos una opción en todos los municipios
- ✓ Mejorar la accesibilidad de la información y las tecnologías de transporte
- ✓ Refinar los servicios basándose en la retroalimentación continua de los usuarios y las métricas de desempeño

- ✓ Fortalecer las alianzas multisectoriales y asegurar la sostenibilidad financiera a largo plazo

➤ Estrategias y Tácticas Prioritarias:

- ✓ Implementar servicios de transporte accesible en todos los municipios actualmente desatendidos
- ✓ Completar actualizaciones de accesibilidad en el 75% de las terminales y paradas
- ✓ Lanzar una aplicación móvil y un sitio web totalmente accesibles con planificación de viajes e información en tiempo real
- ✓ Establecer acuerdos de nivel de servicio con operadores que incluyan métricas de accesibilidad
- ✓ Llevar a cabo encuestas anuales de satisfacción y utilizar los datos para mejoras continuas
- ✓ Expandir los programas de capacitación a operadores privados y municipales
- ✓ Asegurar la inclusión de la accesibilidad en todos los nuevos proyectos de infraestructura de transporte

 Fase 3: Optimización y Sostenibilidad (Años 8-10)

➤ Objetivos Clave:

- ✓ Lograr un sistema de transporte que sea completamente accesible, confiable y receptivo a las necesidades de los usuarios
- ✓ Institucionalizar la accesibilidad y la participación de las personas con impedimentos en todos los aspectos de la planificación y operación del transporte
- ✓ Posicionar a Puerto Rico como un líder y modelo en transporte inclusivo
- ✓ Establecer mecanismos para el mejoramiento y la innovación continuos más allá del marco de 10 años

➤ Estrategias y Tácticas Prioritarias:

- ✓ Completar la transición a una flota 100% accesible
- ✓ Lograr y mantener un índice de satisfacción del usuario de al menos 95%
- ✓ Establecer un centro de excelencia en transporte accesible para investigación, innovación y difusión de mejores prácticas
- ✓ Lanzar un programa de certificación y premios para reconocer la excelencia en el servicio accesible
- ✓ Asegurar fondos dedicados y sostenibles para iniciativas de accesibilidad a través de una combinación de fuentes (tarifas, impuestos, subvenciones, asociaciones público-privadas)
- ✓ Abogar por legislación que codifique los más altos estándares de accesibilidad en el transporte
- ✓ Cultivar la próxima generación de líderes en transporte inclusivo a través de asociaciones educativas y oportunidades de desarrollo profesional

A lo largo de todas las fases, el progreso se monitoreará de cerca utilizando indicadores cuantitativos y cualitativos. Los informes públicos regulares garantizarán la transparencia y la responsabilidad. La flexibilidad será clave: las estrategias y tácticas se ajustarán basándose en las lecciones aprendidas y las condiciones cambiantes.

Este marco de implementación por fases no solo orienta la secuenciación táctica de las iniciativas, sino que también impulsa un cambio cultural y sistémico hacia un sistema de transporte verdaderamente inclusivo. Reconoce que el avance de la accesibilidad requiere un esfuerzo sostenido y multifacético que abarque desde la infraestructura física hasta las actitudes y los comportamientos.

Al final de estos 10 años, la visión es que el acceso equitativo al transporte ya no sea un proyecto especial, sino que esté arraigado en el ADN mismo de cómo Puerto Rico planifica, opera y experimenta la movilidad. Cada fase nos acerca a ese futuro transformador.

4.2-Asignación de Responsabilidades por Agencia y Sector

La implementación exitosa del Plan de Transporte y Movilidad para Personas con impedimentos requerirá una coordinación y colaboración estrechas entre múltiples agencias gubernamentales, municipios, proveedores de servicios de transporte, organizaciones comunitarias y el sector privado. Cada entidad tendrá roles y responsabilidades claramente definidos, aprovechando sus respectivas fortalezas y recursos.

➤ Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP):

- ✓ Liderar la implementación general del plan y coordinar los esfuerzos entre las agencias
- ✓ Establecer y hacer cumplir los estándares de accesibilidad para todos los modos de transporte
- ✓ Administrar los fondos estatales y federales destinados a iniciativas de accesibilidad
- ✓ Supervisar la actualización y el mantenimiento de la infraestructura de transporte para garantizar la accesibilidad continua
- ✓ Implementar programas de capacitación en accesibilidad para todo el personal de transporte
- ✓ Recopilar y analizar datos sobre el desempeño y la satisfacción del usuario para informar las mejoras continuas

➤ Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA):

- ✓ Adquirir y mantener una flota de autobuses completamente accesible
- ✓ Garantizar que todas las rutas y horarios sean accesibles y se comuniquen de manera efectiva
- ✓ Colaborar con DTOP en la mejora de la accesibilidad de las paradas y terminales de autobuses
- ✓ Implementar tecnologías accesibles como aplicaciones móviles y sistemas de información en tiempo real
- ✓ Capacitar a conductores y personal en la asistencia adecuada a pasajeros con discapacidades

➤ **Departamento de Salud:**

- ✓ Proporcionar experiencia en políticas y mejores prácticas relacionadas con la accesibilidad para personas con diversos tipos de discapacidades
- ✓ Colaborar en el desarrollo de materiales educativos y campañas de concientización pública
- ✓ Apoyar los esfuerzos para garantizar la accesibilidad del transporte hacia y desde las instalaciones de atención médica

➤ **Defensoría de las Personas con Impedimentos (DPI):**

- ✓ Servir como principal defensor y asesor en asuntos de accesibilidad dentro del gobierno
- ✓ Co-presidir el Grupo de Trabajo Interagencial sobre Accesibilidad en el Transporte
- ✓ Monitorear y reportar sobre el progreso de la implementación del plan
- ✓ Investigar y mediar quejas relacionadas con barreras de accesibilidad en el transporte
- ✓ Abogar por políticas y legislaciones que promuevan la accesibilidad del transporte

➤ **Municipios:**

- ✓ Colaborar con DTOP y AMA en la identificación de necesidades y prioridades locales de accesibilidad
- ✓ Implementar mejoras de accesibilidad en la infraestructura local de transporte, como aceras, cruces peatonales y paradas de autobús
- ✓ Asegurar que los servicios de transporte operados o contratados por el municipio cumplan con los estándares de accesibilidad
- ✓ Participar en los Consejos Regionales de Accesibilidad y apoyar los esfuerzos de planificación e implementación locales

➤ **Proveedores de Servicios de Transporte Privados y Sin Fines de Lucro:**

- ✓ Cumplir con todos los estándares y regulaciones de accesibilidad aplicables
- ✓ Participar en programas de capacitación y certificación en servicio inclusivo
- ✓ Colaborar con DTOP, AMA y los municipios para llenar los vacíos de servicio y mejorar la accesibilidad en áreas desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5)
- ✓ Explorar modelos innovadores, como servicios de transporte compartido y a pedido, para mejorar la accesibilidad

➤ **Organizaciones de Personas con impedimentos y Centros de Vida Independiente:**

- ✓ Proporcionar experiencia en la identificación de barreras de accesibilidad y el desarrollo de soluciones efectivas
- ✓ Participar en la Junta Asesora de Accesibilidad y los paneles de usuarios para garantizar que las voces de las personas con impedimentos se incorporen en todos los niveles de planificación e implementación
- ✓ Ayudar en los esfuerzos de educación y divulgación a la comunidad de personas con impedimentos

- ✓ Servir como enlace vital entre los usuarios de transporte con discapacidades y las agencias responsables de la implementación

➤ **Instituciones Académicas y de Investigación:**

- ✓ Realizar investigaciones sobre tecnologías, diseños y políticas innovadoras para mejorar la accesibilidad del transporte
- ✓ Evaluar la efectividad de las iniciativas de accesibilidad y recomendar mejoras basadas en evidencia
- ✓ Desarrollar e impartir programas de capacitación para profesionales del transporte en temas de accesibilidad
- ✓ Cultivar la próxima generación de líderes en transporte inclusivo a través de programas educativos y becas

➤ **Sector Privado (empresas, desarrolladores, fabricantes):**

- ✓ Incorporar principios de diseño universal y accesibilidad en todos los productos y servicios relacionados con el transporte
- ✓ Colaborar con las agencias de transporte para desarrollar y probar nuevas tecnologías y soluciones de accesibilidad
- ✓ Proporcionar recursos y experiencia a través de asociaciones público-privadas para iniciativas de accesibilidad
- ✓ Priorizar la accesibilidad en las decisiones de ubicación y diseño de instalaciones para empleados y clientes

La clara delineación y comunicación de estos roles y responsabilidades será esencial para una ejecución coordinada y responsable. DTOP, como agencia líder, establecerá acuerdos formales con cada entidad asociada, detallando entregables, cronogramas y métricas de desempeño específicos. La revisión y presentación de informes periódicos garantizarán que todas las partes rindan cuentas de sus compromisos.

Más allá de las responsabilidades individuales, el éxito requerirá un espíritu de colaboración y propósito compartido. DTOP facilitará la comunicación y el intercambio de conocimientos regulares a través de una variedad de mecanismos, desde el Grupo de Trabajo Interagencial hasta las comunidades de práctica en línea. Al aprovechar las fortalezas únicas y los recursos de cada sector, podemos tejer una red de apoyo robusta para avanzar colectivamente hacia nuestra visión de accesibilidad.

En última instancia, la responsabilidad de crear un sistema de transporte inclusivo no recae en una sola agencia o grupo, sino en toda la sociedad. Es un pacto social que requiere el compromiso sostenido de todos los actores, tanto públicos como privados. Al delinear roles claros mientras se fomenta la colaboración intersectorial, este plan sienta las bases para un esfuerzo integral y amplio hacia un futuro de movilidad sin barreras.

4.3-Recursos Requeridos (Presupuesto, Personal, Equipos, Adiestramientos, otros)

La implementación efectiva del Plan de Transporte y Movilidad para Personas con impedimentos requerirá una inversión significativa y sostenida en una variedad de recursos críticos. Estos incluyen fondos, capital humano, infraestructura física, tecnología y desarrollo de capacidades. Asegurar y asignar estratégicamente estos recursos será fundamental para traducir la visión en resultados tangibles.

➤ **Presupuesto:**

- ✓ **Asignaciones Estatales Dedicadas:** Se buscará una línea presupuestaria específica para iniciativas de accesibilidad en el transporte, con incrementos anuales para apoyar la implementación progresiva del plan.
- ✓ **Fondos Federales:** Se aprovecharán al máximo las oportunidades de financiamiento de programas como los Grants de la Sección 5310 de FTA para vehículos y servicios accesibles, CDBG para mejoras de infraestructura y más.
- ✓ **Fondos Municipales:** Se alentará a los municipios a priorizar fondos locales para complementar los esfuerzos estatales y federales, especialmente para mejoras de "último tramo" como aceras y paradas.
- ✓ **Tarifas y Cargos:** Se explorará el potencial de tarifas dedicadas o cargos a desarrolladores para generar ingresos sostenibles para la accesibilidad continua.
- ✓ **Alianzas Público-Privadas:** Se cultivarán coinversiones de empresas, fundaciones y otras entidades privadas que se benefician de un sistema de transporte más inclusivo.

➤ **Personal:**

- ✓ **Equipo Central de Implementación:** Se establecerá una Oficina de Accesibilidad en el Transporte dentro del DTOP, encabezada por un Director y dotada de personal con experiencia en planificación, ingeniería, administración de contratos, participación comunitaria y más.
- ✓ **Coordinadores de Accesibilidad:** Cada agencia de transporte y municipio designará un punto focal para supervisar los esfuerzos de accesibilidad y servir de enlace con el equipo central.
- ✓ **Fuerza Laboral Ampliada:** Se requerirá personal adicional en áreas como operaciones, servicio al cliente, mantenimiento y más para satisfacer las crecientes necesidades a medida que se expanden los servicios accesibles.
- ✓ **Expertos y Asesores:** Se contratarán especialistas en accesibilidad, diseño universal, tecnología asistencial y otros dominios para brindar orientación técnica a lo largo de la implementación.

➤ **Equipos e Infraestructura:**

- ✓ **Vehículos Accesibles:** Se necesitará una inversión sustancial para adquirir autobuses, furgonetas, vagones de tren y otros vehículos equipados con características como elevadores, espacios para sillas de ruedas, anuncios audiovisuales, etc.
- ✓ **Mejoras de Terminales y Paradas:** Se requerirá financiamiento para la remodelación y - actualización de la infraestructura física, incluyendo rampas, aceras, señalización táctil, iluminación mejorada, etc.
- ✓ **Tecnología Accesible:** Se deberán asignar recursos para el desarrollo, adquisición e instalación de tecnologías como aplicaciones móviles accesibles, sistemas de información en tiempo real, señales audibles, etc.
- ✓ **Equipos de Mantenimiento:** Se necesitará equipamiento especializado y herramientas para el mantenimiento y reparación adecuados de las características de accesibilidad en los vehículos e instalaciones.

➤ **Capacitación y Desarrollo:**

- ✓ **Desarrollo Curricular:** Se requerirán inversiones para diseñar e implementar programas de capacitación integrales sobre operaciones accesibles, servicio al cliente, mantenimiento de equipos, etc.
- ✓ **Capacitadores y Facilitadores:** Se necesitarán instructores calificados, idealmente con experiencia vivida en discapacidad, para impartir capacitación de manera efectiva.
- ✓ **Materiales y Plataformas de Capacitación:** Se deberán desarrollar y adquirir recursos como manuales, videos, módulos de e-learning y ayudas de capacitación para respaldar la difusión consistente de habilidades y conocimientos.
- ✓ **Desarrollo Profesional Continuo:** Se deberán presupuestar fondos para oportunidades de capacitación continua para garantizar que el personal se mantenga actualizado con las mejores prácticas y tecnologías.

➤ **Difusión y Comunicaciones:**

- ✓ **Desarrollo e Implementación de Campañas:** Se requerirán recursos para diseñar, producir y diseminar campañas educativas efectivas a través de múltiples canales, adaptadas a diversos públicos.
- ✓ **Alcance Comunitario:** Se necesitará personal dedicado y fondos de programación para actividades sostenidas de alcance y participación, especialmente en comunidades desatendidas (según definidas en la sección 2.6.5).

- ✓ **Materiales Accesibles:** Se deberán asignar fondos para el desarrollo y la distribución de información en formatos alternativos como Braille, letra grande, lenguaje sencillo, etc.

➤ **Monitoreo y Evaluación:**

- ✓ **Sistemas de Datos:** Se requerirán inversiones en hardware, software y experiencia para recopilar, analizar y reportar datos sobre el desempeño de la accesibilidad de manera regular.
- ✓ **Evaluadores Externos:** Puede ser necesario contratar a evaluadores de terceros para realizar evaluaciones periódicas objetivas del progreso y el impacto.
- ✓ **Participación de los Interesados:** Se deberán reservar recursos para apoyar la participación continua de las personas con impedimentos y otros interesados clave en el monitoreo y la mejora del sistema.

La magnitud exacta de los recursos requeridos se determinará a través de un proceso detallado de planificación y presupuestación, informado por el inventario de necesidades, los objetivos establecidos y los costos unitarios locales. Se desarrollará un presupuesto multianual integral, vinculado al marco de implementación por fases, para guiar la asignación de recursos a lo largo del tiempo.

Garantizar recursos adecuados y sostenibles requerirá un compromiso político substancial y una defensa presupuestaria hábil. Los defensores deberán hacer un caso convincente del valor de la inversión, no solo en términos de cumplimiento legal, sino también de beneficios económicos, sociales y ambientales más amplios. Datos sólidos, narrativas convincentes y coaliciones amplias serán esenciales para asegurar y mantener los recursos necesarios.

En última instancia, los recursos invertidos en accesibilidad en el transporte no son un gasto, sino una inversión fundamental en la equidad, la inclusión y el potencial humano. Cada dólar gastado en un autobús accesible, una acera sin barreras o una capacitación en servicio al cliente abre oportunidades y mejora la calidad de vida de los puertorriqueños con discapacidades. Al asignar los recursos necesarios, no solo estamos financiando un mejor sistema de transporte, sino que también estamos invirtiendo en una sociedad más justa y habitable para todos.

4.4- Indicadores y Métricas para Medir Progreso

Para garantizar la efectividad y el progreso continuo de este plan, se establecerá un robusto marco de evaluación con métricas tanto cuantitativas como cualitativas. Estos indicadores permitirán rastrear el progreso, identificar áreas de mejora y demostrar responsabilidad a las partes interesadas y al público. Algunos indicadores clave incluyen:

➤ **Accesibilidad de la Infraestructura:**

- ✓ Porcentaje de instalaciones de transporte (estaciones, paradas, terminales) que cumplen plenamente con los estándares de accesibilidad de la ADA
- ✓ Número de barreras de accesibilidad identificadas y eliminadas anualmente
- ✓ Proporción de la red de aceras que es accesible y está bien mantenida
- ✓ Disponibilidad de información de navegación accesible en terminales y paradas principales

➤ **Accesibilidad de la Flota:**

- ✓ Porcentaje de autobuses, trenes y otros vehículos que están equipados con características accesibles como elevadores, espacios para sillas de ruedas, anuncios audiovisuales, etc.
- ✓ Frecuencia de averías de equipos de accesibilidad como elevadores y rampas
- ✓ Proporción de conductores y operadores capacitados en la operación adecuada de equipos accesibles y la asistencia a pasajeros

➤ **Cobertura de Servicios Accesibles:**

- ✓ Número de municipios con al menos una opción de transporte público accesible
- ✓ Porcentaje de la población a poca distancia de una parada o ruta accesible
- ✓ Frecuencia y horas de operación de servicios accesibles en comparación con servicios no accesibles
- ✓ Tiempo promedio de viaje para pasajeros con discapacidades en comparación con pasajeros sin discapacidades

➤ **Confiabilidad y Puntualidad:**

- ✓ Porcentaje de viajes en paratransito y otros servicios accesibles que llegan dentro de la ventana de tiempo programada
- ✓ Frecuencia de interrupciones del servicio accesible debido a problemas de mantenimiento, falta de personal u otros problemas
- ✓ Tiempo promedio de espera para servicios de respuesta a la demanda accesibles

➤ **Asequibilidad:**

- ✓ Comparación de tarifas para servicios accesibles y servicios regulares
- ✓ Disponibilidad de opciones de tarifas reducidas o subsidiadas para pasajeros con discapacidades de bajos ingresos
- ✓ Proporción de pasajeros con discapacidades que informan que el costo es una barrera para usar el transporte público

➤ **Seguridad y Protección:**

- ✓ Número de incidentes y accidentes que involucran a pasajeros con discapacidades

- ✓ Porcentaje de pasajeros con discapacidades que informan sentirse seguros usando el transporte público
- ✓ Frecuencia de capacitación del personal en procedimientos de seguridad y emergencia específicos para pasajeros con discapacidades

➤ **Experiencia del Cliente:**

- ✓ Índices de satisfacción de los pasajeros con discapacidades, medidos a través de encuestas periódicas
- ✓ Número de quejas relacionadas con la accesibilidad recibidas y resueltas
- ✓ Tiempo promedio de respuesta a las consultas e inquietudes de los pasajeros con discapacidades
- ✓ Porcentaje de pasajeros con discapacidades que informan sentirse bienvenidos y respetados por el personal de transporte

➤ **Participación de las Partes Interesadas:**

- ✓ Número de eventos de divulgación y participación celebrados específicamente para personas con impedimentos
- ✓ Representación de personas con impedimentos en juntas asesoras, paneles de usuarios y otros organismos de gobernanza
- ✓ Frecuencia de las consultas con organizaciones de personas con impedimentos en la planificación e implementación de iniciativas

➤ **Sostenibilidad y Mejora Continua:**

- ✓ Éxito en la obtención y mantenimiento de fondos dedicados para iniciativas de accesibilidad
- ✓ Progreso en la institucionalización de las consideraciones de accesibilidad en todas las políticas, planes y prácticas de transporte
- ✓ Número de innovaciones y mejores prácticas implementadas como resultado de la revisión y evaluación periódicas

➤ **Impacto en la Comunidad:**

- ✓ Cambio en el número de personas con impedimentos que utilizan el transporte público regularmente
- ✓ Porcentaje de pasajeros con discapacidades que informan que el transporte mejorado ha aumentado su acceso a oportunidades de empleo, atención médica, educación y actividades sociales
- ✓ Indicadores económicos como el aumento del empleo y la disminución de la pobreza entre las personas con impedimentos
- ✓ Medidas de inclusión social, vida independiente y participación comunitaria para personas con impedimentos

Estos indicadores abarcan las múltiples dimensiones de un sistema de transporte verdaderamente inclusivo, desde la infraestructura física hasta las experiencias vividas de los pasajeros con

discapacidades. Al rastrear el progreso en estos diversos dominios, podemos pintar un cuadro holístico de qué funciona, qué no y dónde se necesitan más esfuerzos.

La recopilación de datos para estos indicadores requerirá una variedad de métodos, incluyendo inspecciones físicas, análisis de registros administrativos, encuestas a los usuarios, grupos focales y más. Los datos se desglosarán siempre que sea posible por geografía, tipo de discapacidad, género, edad y otros factores para identificar y abordar las disparidades. La transparencia será clave: los datos se publicarán regularmente en formatos accesibles en un tablero público para permitir el escrutinio y la retroalimentación.

Pero medir simplemente no es suficiente: los datos deben traducirse en acción. Los resultados informarán las revisiones de las estrategias y la reasignación de recursos hacia iniciativas de mayor impacto. También desencadenarán planes de mejora correctivos cuando el progreso se retrase. En reuniones trimestrales, el equipo central de implementación, junto con los socios clave, revisará exhaustivamente las métricas, evaluará las causas fundamentales de las tendencias y desarrollará soluciones receptivas. Este ciclo de retroalimentación de "datos a decisiones" asegurará que el plan siga siendo adaptable y efectivo a lo largo del tiempo.

Más allá del valor operativo, estos indicadores también servirán a un propósito inspirador. Visualizamos un futuro donde el éxito no se mida simplemente por el cumplimiento de un mandato, sino por vidas fundamentalmente transformadas. Cada aumento porcentual en la satisfacción del cliente, cada nueva historia de una persona con discapacidad que persigue sus sueños gracias a un mejor transporte, nos recordará el verdadero "por qué" detrás de este trabajo.

Al final, la métrica más significativa de nuestro progreso no se capturará en una hoja de cálculo, sino que se sentirá en el tejido mismo de nuestra sociedad. Será en la creciente presencia de personas con impedimentos en nuestros autobuses y trenes, en nuestros lugares de trabajo y aulas, en el latido vibrante de la vida comunitaria. Será en el cambio innegable hacia una cultura que abraza la accesibilidad no como una reflexión posterior, sino como una promesa central. Ese es el indicador definitivo hacia el que nos esforzamos, y cada métrica a lo largo del camino simplemente nos acerca a ese destino transformador.

4.5- Estrategia de Comunicación y Divulgación del Plan

Un plan transformador requiere una estrategia de comunicación igualmente transformadora. Nuestro objetivo no es simplemente informar al público sobre este plan, sino involucrarlo activamente en su implementación y cultivar un sentido de propiedad compartida sobre su éxito. A través de una combinación de divulgación específica, participación interactiva y narración de historias convincentes, buscaremos catalizar un diálogo comunitario sostenido y una acción colectiva en torno a la accesibilidad del transporte.

➤ Mensajes Clave:

- ✓ La accesibilidad en el transporte es un imperativo moral y una necesidad práctica para una sociedad inclusiva y equitativa.

- ✓ Este plan representa un hito, pero su éxito depende de la contribución y el compromiso de toda la comunidad.
- ✓ Cada mejora en la accesibilidad del transporte tiene el potencial de transformar vidas y fortalecer nuestras comunidades.
- ✓ Lograr un sistema de transporte plenamente inclusivo requerirá colaboración, innovación y determinación sostenida de todos los sectores.

➤ **Audiencias Claves:**

- ✓ Personas con impedimentos y sus familias
- ✓ Organizaciones de defensa de los derechos de las personas con impedimentos
- ✓ Proveedores de transporte y sus empleados
- ✓ Funcionarios electos y responsables políticos
- ✓ Líderes empresariales y comunitarios
- ✓ Público en general

➤ **Tácticas de Divulgación:**

- ✓ **Evento de Lanzamiento Multisectorial:** Marcaremos el inicio de la implementación del plan con un evento de alto perfil que reúna a líderes gubernamentales, defensores de la discapacidad, innovadores del transporte y otros para generar entusiasmo y compromisos de acción.
- ✓ **Campaña Multimedia:** Desarrollaremos una campaña integrada con un tema central y mensajes adaptados para diversos públicos y plataformas (por ejemplo, anuncios de televisión y radio, contenido digital, publicidad exterior). Toda la comunicación seguirá las mejores prácticas de accesibilidad (por ejemplo, subtítulos, descripción de audio, lenguaje sencillo).
- ✓ **Giras para Escuchar Comunidades:** Realizaremos una serie de foros interactivos en todo Puerto Rico, invitando a los residentes, particularmente a aquellos con discapacidades, a compartir sus experiencias, desafíos y aspiraciones con respecto al transporte. Sus aportes se incorporarán a la implementación en curso.
- ✓ **Embajadores de Accesibilidad:** Seleccionaremos y capacitaremos a un grupo diverso de personas con impedimentos para que sirvan como portavoces públicos del plan. Compartirán sus historias personales, participarán en eventos y servirán como un puente vital entre la comunidad y los implementadores.
- ✓ **Portal Web Interactivo:** Crearemos un sitio web dedicado que sirva como un centro de información, con actualizaciones regulares sobre el progreso, perfiles de impacto humano, recursos educativos y oportunidades para la participación pública. Incluirá características accesibles e innovadoras como un mapa interactivo que muestre mejoras planificadas y solicite comentarios.
- ✓ **Participación en Redes Sociales:** Lanzaremos una campaña dinámica en las redes sociales utilizando hashtags pegadizos, concursos interactivos, transmisiones en vivo con

líderes del plan y contenido generado por los usuarios que muestre los beneficios de las mejoras en la accesibilidad.

- ✓ **Asociaciones con Influencers y Medios de Comunicación:** Nos asociaremos con influencers respetados, “bloggers” y periodistas, especialmente aquellos con discapacidades o que cubren temas de discapacidad, para ampliar el alcance de nuestros mensajes y generar una cobertura convincente – importante para reclutar al sistema poblaciones jóvenes.
- ✓ **Asambleas y Demostraciones Escolares:** Trabajaremos con las escuelas para organizar asambleas educativas y demostraciones prácticas de características de accesibilidad en autobuses para estudiantes jóvenes. Al involucrar a la próxima generación, podemos cultivar actitudes de inclusión desde una edad temprana.
- ✓ **Boletín y Actualizaciones por Correo Electrónico:** Produciremos un boletín electrónico regularmente para mantener a las partes interesadas informadas sobre hitos clave, perfiles de éxito y oportunidades de participación.
- ✓ **Informes Anuales de Impacto:** Publicaremos informes que detallen el progreso con respecto a los indicadores clave, destacando las historias detrás de las estadísticas y reconociendo las contribuciones de diversos socios.

Nos asociaremos estrechamente con organizaciones comunitarias de confianza y centros de vida independiente para garantizar que nuestra divulgación sea culturalmente receptiva y llegue efectivamente a las personas con impedimentos en cada municipio. Emplearemos una variedad de formatos accesibles y alentaremos continuamente la retroalimentación para mejorar nuestras comunicaciones.

El éxito se medirá no sólo por el alcance (por ejemplo, número de participantes en eventos, visitas al sitio web), sino también por el compromiso cualitativo (por ejemplo, sentimientos públicos, asociaciones establecidas). Buscamos no sólo sensibilizar, sino inspirar un movimiento. Nuestro objetivo es que los residentes de todo Puerto Rico no sólo conozcan este plan, sino que hablen de él en sus hogares, lo defiendan en sus comunidades y vean su propio papel en darle vida.

Reconocemos que el cambio transformacional no se produce de la noche a la mañana ni por decreto. Requiere una evolución paciente pero persistente de conciencias, normas y expectativas. A través del poder de la comunicación estratégica, buscaremos acelerar ese cambio, despertando la imaginación colectiva sobre lo que es posible cuando abramos verdaderamente nuestro sistema de transporte a todos.

En última instancia, creemos que cada puertorriqueño tiene un papel y un interés en la creación de una isla más accesible. Las mejoras en el acceso al transporte no sólo benefician a las personas con impedimentos; nos elevan a todos al desbloquear el potencial humano, conectar comunidades y hacer que nuestra sociedad sea más equitativa. Es una visión en la que todos podemos y debemos ver su reflejo.

A través de una narración de cuentos valiente, una participación auténtica y una convocatoria implacable a la acción, esta estrategia de comunicación busca tejer esa visión en una nueva realidad compartida. Su éxito no se medirá simplemente en elogios o premios, sino en un cambio tangible: en actitudes transformadas, alianzas forjadas y, lo más importante, en vidas tocadas por la promesa duradera de un transporte verdaderamente inclusivo. Ese es el diálogo, y el legado, que esperamos propiciar.

FIN DE LA SECCION 4.0

5.0- Oportunidades de Financiamiento

Para avanzar los objetivos y estrategias delineadas en este Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente, será fundamental aprovechar de manera oportuna diversas fuentes de financiamiento a nivel federal, estatal y local. Este capítulo resume algunas de las principales oportunidades disponibles para apoyar proyectos y programas que mejoren la accesibilidad, equidad y conectividad del sistema de transportación para las personas con impedimentos en Puerto Rico.

Es importante reconocer que muchos de los Avisos de Oportunidades de Financiamiento (NOFOs) federales actualmente activos tienen fechas de vencimiento muy próximas. Sin embargo, se espera que la mayoría de estos programas de subvenciones se renueven de manera sistémica en los próximos años, proporcionando un flujo continuo de oportunidades potenciales de financiamiento. Por lo tanto, será crítico dar seguimiento continuo a los NOFOs emitidos por agencias clave como el Departamento de Transportación, Departamento de Salud y Servicios Humanos, y Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano, para identificar y postular oportunamente a las convocatorias relevantes a medida que surjan.

Mientras tanto, a nivel estatal, las asignaciones presupuestarias de la Asamblea Legislativa y los fondos distribuidos a través de varias agencias del gobierno de Puerto Rico, como el Departamento de Transportación y Obras Públicas, el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, y la Oficina del Procurador de las Personas con Impedimentos, podrían proporcionar recursos adicionales. Será clave abogar consistentemente por la priorización de fondos para iniciativas que avancen los objetivos de accesibilidad e inclusión en los ciclos presupuestarios anuales.

A nivel municipal, los gobiernos locales pueden asignar fondos de sus presupuestos recurrentes para mejoras de infraestructura y programas de transportación que beneficien a las personas con impedimentos en sus comunidades. Se debe alentar a los municipios a colaborar regionalmente y aprovechar economías de escala para maximizar el impacto de estos fondos año tras año.

Además de los fondos públicos, las alianzas público-privadas con empresas, fundaciones y otras entidades no gubernamentales pueden aportar recursos valiosos de manera continua. El cultivo proactivo de asociaciones a largo plazo con patronos locales para proporcionar servicios de transporte accesible para empleados, por ejemplo, podría ayudar a ampliar sustentablemente las opciones.

Otras fuentes potenciales a explorar a través del tiempo incluyen la recaudación de tarifas, emisión recurrente de bonos, e impuestos o cargos dedicados. En última instancia, se requerirá una combinación diversa y sostenida de fondos y enfoques innovadores de financiamiento para realizar plenamente la visión de un sistema de transporte accesible y equitativo.

Las siguientes secciones proporcionan más detalles sobre oportunidades específicas de financiamiento en cada una de estas categorías. Aprovechar estratégica y consistentemente múltiples fuentes, a medida que estén disponibles, será clave para avanzar el Plan de Acción a corto, mediano y largo plazo.

5.1-Fondos Federales

A continuación, compartimos algunos de los fondos identificados y alineados a los objetivos de este Plan. Incluimos el nombre del programa, el departamento manejando el programa, y una descripción de hacia qué tipo de cursos de acción, los fondos podrían ser utilizados potencialmente.

- **Pilot Program for Transit Oriented Development Planning**

Agencia: Federal Transit Administration

Descripción: Este programa promueve el desarrollo orientado al tránsito mediante la planificación de áreas alrededor de estaciones de transporte público para mejorar la accesibilidad y la sostenibilidad. Estos fondos podrían utilizarse para apoyar las estrategias del plan relacionadas con la expansión de opciones de transporte accesible, la integración de modos de transporte activo con el transporte público, y la mejora de la accesibilidad en las instalaciones de tránsito.

- **Reconnecting Communities Pilot Program**

Agencia: Department of Transportation (DOT)

Descripción: Este programa financia proyectos que reconecten comunidades divididas por infraestructuras de transporte, mejorando la accesibilidad y la cohesión social. Estos fondos podrían aplicarse a las estrategias del plan enfocadas en eliminar barreras arquitectónicas, mejorar la infraestructura peatonal y ciclista, y promover la equidad y calidad de vida en comunidades desfavorecidas.

- **Local and Regional Project Assistance Grants (RAISE)**

Agencia: Department of Transportation (DOT)

Descripción: Estos fondos apoyan proyectos de infraestructura local y regional que mejoren la seguridad, accesibilidad y sostenibilidad del transporte. Podrían utilizarse para implementar varias de las estrategias del plan, como el desarrollo de rutas de transporte accesible a nivel regional y municipal, la incorporación de tecnologías accesibles, y la colaboración con gobiernos locales y organizaciones comunitarias.

- **Promoting Resilient Operations for Transformative, Efficient, and Cost-saving Transportation (PROTECT)**

Agencia: Federal Highway Administration

Descripción: Este programa financia proyectos que mejoren la resiliencia de la infraestructura de transporte ante el cambio climático y otros riesgos. Los fondos podrían aplicarse a las estrategias del plan relacionadas con la sostenibilidad y resiliencia, como la incorporación de características de diseño resilientes en proyectos de infraestructura de transporte accesible.

- **Strengthening Mobility & Revolutionizing Transportation (SMART) Grants**

Agencia: Department of Transportation (DOT)

Descripción: Este programa apoya proyectos de demostración que mejoren la eficiencia y seguridad del transporte mediante tecnologías avanzadas de ciudades inteligentes. Aunque no se enfoca específicamente en la accesibilidad, estos fondos podrían utilizarse para proyectos piloto que integren tecnologías accesibles e innovadoras en el sistema de transporte, en línea con las estrategias del plan.

- **National Culvert Removal, Replacement, & Restoration**

Agencia: Federal Highway Administration

Descripción: Este programa apoya la eliminación, reemplazo y restauración de alcantarillas nacionales para mejorar la infraestructura de transporte y proteger los ecosistemas acuáticos. Estos fondos podrían utilizarse para proyectos que mejoren la accesibilidad y seguridad de cruces peatonales y ciclistas, al tiempo que promueven la sostenibilidad ambiental.

Aprovechar estratégicamente estas oportunidades de financiamiento federal podría proporcionar recursos valiosos para avanzar los objetivos de accesibilidad, equidad y conectividad del Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente. Será importante monitorear de cerca los NOFOs relevantes y postular oportunamente proyectos alineados. Además, combinar estos fondos con recursos estatales, locales y de otras fuentes permitirá un mayor impacto. La colaboración continua entre el CEVI, las agencias gubernamentales y los socios comunitarios será clave para aprovechar al máximo estas oportunidades de financiamiento en apoyo de la implementación del plan

5.2-Asignaciones Estatales

Además de las oportunidades de financiamiento federal, las asignaciones presupuestarias del gobierno de Puerto Rico también pueden proporcionar recursos valiosos para avanzar los objetivos del Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente. Es importante abogar por la priorización de fondos para iniciativas de accesibilidad y equidad en el transporte dentro del proceso presupuestario anual de la Asamblea Legislativa.

Agencias clave como el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT), y la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) tienen un papel fundamental en la implementación de mejoras de accesibilidad en el sistema de transporte. Asegurar asignaciones adecuadas para estos organismos, específicamente para programas y proyectos alineados con el plan, debe ser una prioridad.

Además, explorar oportunidades de financiamiento a través de otros departamentos estatales, como el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio (DDEC), el Departamento de la Vivienda, y la Oficina del Procurador de las Personas con Impedimentos (OPPI), puede abrir vías adicionales para apoyar iniciativas intersectoriales de accesibilidad e inclusión.

5.3- Fondos Municipales

Los gobiernos municipales de Puerto Rico tienen un rol crucial en la promoción de la accesibilidad y la equidad en el transporte a nivel local. A través de sus presupuestos anuales, los municipios pueden asignar fondos para mejorar la infraestructura peatonal y ciclista, implementar programas de transporte accesible, y colaborar con agencias estatales y organizaciones comunitarias en iniciativas de movilidad.

Alentar a los municipios a priorizar inversiones en accesibilidad dentro de sus procesos de planificación y asignación presupuestaria será clave. Esto puede incluir la financiación de proyectos como la construcción y reparación de aceras y rampas en cumplimiento con los estándares de la ADA, la instalación de señalización y semáforos accesibles, y el apoyo a programas de transporte para personas con impedimentos y adultos mayores.

Además, promover la colaboración y la planificación regional entre municipios puede ayudar a aprovechar economías de escala y maximizar el impacto de los fondos disponibles. Iniciativas como consorcios de transporte intermunicipal y la compartición de recursos y mejores prácticas pueden hacer que los limitados fondos locales rindan más en beneficio de la accesibilidad.

5.4- Alianzas Público-Privadas

Las colaboraciones estratégicas entre el sector público y el sector privado pueden desbloquear recursos y experiencia valiosos para avanzar los objetivos de accesibilidad en el transporte. Cultivar alianzas con empresas, desarrolladores inmobiliarios, instituciones académicas y organizaciones sin fines de lucro puede generar oportunidades innovadoras de financiamiento y ejecución de proyectos.

Por ejemplo, asociarse con empleadores locales para proporcionar servicios de transporte accesible para sus trabajadores, a cambio de incentivos fiscales u otros beneficios, puede ayudar a expandir las opciones de movilidad mientras se promueve el desarrollo económico. Colaborar con universidades en el diseño e implementación de soluciones tecnológicas accesibles, como aplicaciones móviles de navegación, puede aprovechar la capacidad investigativa y la creatividad de la academia en beneficio del plan.

Además, explorar acuerdos de financiamiento y desarrollo conjunto con el sector privado para proyectos de infraestructura accesible, como la construcción de terminales de transporte intermodal o el desarrollo orientado al transporte, puede apalancar la inversión pública con capital y eficiencia privada. El establecimiento de procedimientos claros y la priorización del interés público serán esenciales en estas alianzas.

5.5- Otras Alternativas de Fondos

Más allá de las fuentes tradicionales de financiamiento gubernamental y privado, existen oportunidades innovadoras que pueden apoyar la implementación del Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente. Explorar y aprovechar estas alternativas puede ayudar a diversificar y sostener las inversiones en accesibilidad a largo plazo.

Una opción es la emisión de bonos de impacto social, donde los inversionistas privados proporcionan capital inicial para proyectos de accesibilidad y reciben un retorno basado en el logro de resultados sociales específicos. Esto puede atraer fondos de inversionistas con conciencia social y compartir los riesgos y recompensas de las iniciativas entre los sectores público y privado.

Otra posibilidad es el establecimiento de tarifas o impuestos dedicados, donde una porción de los ingresos generados se reserva específicamente para financiar mejoras de accesibilidad en el transporte. Esto puede incluir tarifas en desarrollos inmobiliarios, impuestos a la gasolina o peajes, con las salvaguardas adecuadas para garantizar que los fondos se utilicen según lo previsto y no afecten desproporcionadamente a las poblaciones vulnerables.

Además, buscar subvenciones y donaciones de fundaciones filantrópicas, organizaciones internacionales y programas especializados puede proporcionar fondos suplementarios para iniciativas piloto, investigación y esfuerzos de creación de capacidad relacionados con la accesibilidad en el transporte. Aprovechar el apoyo de estos actores puede ayudar a catalizar la innovación y resaltar el impacto social del plan.

Explorar y aprovechar este espectro de alternativas de financiamiento, junto con las fuentes federales, estatales y locales, puede proporcionar una base sólida y sostenible para la implementación exitosa del Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente. Un enfoque creativo, colaborativo y adaptable para asegurar los recursos necesarios será fundamental para hacer realidad la visión de un sistema de transporte verdaderamente accesible e inclusivo en Puerto Rico.

FIN DE LA SECCION 5.0

6.0- Evaluación y Métricas

6.1-Métricas Cuantitativas y Cualitativas para Medir Impacto

Para garantizar la efectividad y el progreso continuo de este plan, se establecerá un robusto marco de evaluación con métricas tanto cuantitativas como cualitativas. Algunos indicadores clave incluyen:

Cuantitativos:

- Número y porcentaje de instalaciones de transporte que cumplen con estándares de accesibilidad ADA
- Número de municipios con al menos una opción de transporte accesible
- Porcentaje de la flota de guaguas AMA que son accesibles
- Porcentaje de guaguas con sistema auditivo que anuncian las paradas
- Frecuencia promedio de servicios en rutas prioritarias
- Tiempo promedio de espera para servicios de paratránsito
- Número de personas con impedimentos servidas anualmente por modo de transporte
- Kilómetros de aceras nuevas
- Kilómetros de aceras libres de obstrucciones
- Porcentaje de paradas y estaciones con superficies táctiles y señalización apropiada
- Número de proyectos de carreteras que realizaron auditorias de seguridad a peatones
- Porcentaje de intersecciones con rampas
- Porcentaje de paradas en zonas urbanas con aceras accesibles

Cualitativos:

- Nivel de satisfacción de los usuarios con discapacidades con los servicios de transporte (medido mediante encuestas)
- Testimonios y estudios de caso sobre el impacto en la calidad de vida e independencia de los usuarios
- Retroalimentación de organizaciones comunitarias y defensores de derechos sobre progreso percibido
- Evaluaciones de accesibilidad por expertos y usuarios en instalaciones y vehículos
- Informes por parte de las Oficinas a cargo de los Centros Urbanos.

Estas métricas multidimensionales pintarán un cuadro completo no sólo de cuánto se ha avanzado en expandir opciones accesibles, sino crucialmente - cómo esas mejoras están impactando las vidas y oportunidades de las personas con impedimentos a través de la isla. Los datos se desglosarán por región geográfica, tipo de discapacidad y otras variables demográficas para asegurar que los beneficios se estén distribuyendo equitativamente.

6.2-Encuestas de Satisfacción de Usuarios

Una pieza clave del marco evaluativo serán las encuestas anuales de satisfacción a pasajeros con discapacidades. Más que una simple puntuación, estas encuestas permitirán identificar áreas específicas de fortaleza y oportunidad desde la perspectiva del usuario. Posibles preguntas abarcan:

- Facilidad para encontrar información sobre servicios accesibles
- Puntualidad y confiabilidad del transporte
- Trato por parte de conductores y otro personal
- Condiciones de accesibilidad de vehículos e instalaciones
- Sentido general de seguridad e inclusión al usar el sistema
- Impacto percibido en capacidad para trabajar, estudiar, atender citas médicas, socializar, etc.

Para fomentar participación, las encuestas estarán disponibles en múltiples formatos (impresas, en línea, por teléfono, en Braille, etc.) y se realizará un muestreo estratificado para asegurar representación de diversos usuarios. Los resultados no sólo se reportarán públicamente, sino que guiarán ajustes inmediatos a áreas problemáticas. Un aumento sostenido en satisfacción será la última prueba del éxito de este plan.

6.3- Informes Periódicos de Progreso

Para mantener transparencia y rendición de cuentas, se publicarán informes semestrales de progreso hacia los objetivos del plan. Estos reportes concisos destacarán:

- Datos actualizados sobre las métricas cuantitativas y cualitativas clave
- Logros significativos del periodo (Ej. inauguración de una nueva ruta, eliminación de barreras en una terminal)
- Desafíos encontrados y medidas correctivas siendo implementadas
- Proyectos e iniciativas prioritarias para el próximo periodo
- Testimonios de impacto de usuarios beneficiados

Los informes serán compartidos no sólo con la Legislatura y agencias concernientes, sino activamente diseminados a la comunidad de personas con impedimentos y al público en general a través de múltiples canales. Esto fomentará un sentido de urgencia y compromiso continuo de parte de todos los sectores.

6.4- Proceso de Evaluación, Revisión y Modificación del Plan

Reconociendo que las necesidades y prioridades pueden evolucionar, este plan será un documento vivo sujeto a evaluación y refinamiento periódico. Cada 2 años, se llevará a cabo un proceso abarcador de revisión que incluirá:

- Análisis de tendencias en los datos de las métricas clave y encuestas de satisfacción
- Consultas públicas y grupos focales con usuarios con discapacidades y sus advocates
- Entrevistas con operadores de transporte, oficiales electos y otros constituyentes

- Evaluación del progreso vs. objetivos originales por parte de la entidad coordinadora y comités asesores
- Benchmarking con mejores prácticas de otras jurisdicciones

Basado en los hallazgos, se identificarán áreas del plan que requieran actualización - ya sea acelerando, añadiendo o modificando objetivos según las realidades encontradas. Cualquier enmienda sustancial se circulará para comentario público antes de ser finalizada. Este enfoque adaptativo asegurará que el plan se mantenga responsivo a necesidades emergentes y capitalizando nuevas oportunidades según surjan.

En última instancia, la verdadera prueba del éxito de este plan no se encontrará en un número en una gráfica, sino en el impacto transformador en miles de vidas que hoy enfrentan barreras insalvables para su plena inclusión. Nuestro compromiso es diseñar ese impacto intencionalmente desde el principio - y constantemente calibrarlo para alcanzar nada menos que un cambio de paradigma en cómo las personas con impedimentos pueden navegar su isla con dignidad e independencia. Las métricas sólo cuentan esa historia de esperanza y justicia.

FIN DE LA SECCION 6.0

7.0 - Conclusión

El plan de transporte multimodal a largo plazo de Puerto Rico para el 2050 representa un esfuerzo integral y ambicioso para abordar las necesidades de accesibilidad y movilidad de las personas con impedimentos en el sistema de transporte del país. Este plan no solo identifica las barreras y desafíos existentes, sino que también establece un camino claro hacia un futuro más inclusivo y equitativo.

7.1- Resumen de Aspectos Clave del Plan:

El plan aborda una variedad de aspectos clave para garantizar la accesibilidad y la inclusión de las personas con impedimentos en el sistema de transporte. Estos incluyen:

- **Mejoras en la Infraestructura Física:** El plan propone un programa integral de modernización y mejora de aceras, cruces peatonales, rampas, estaciones de transporte público y otros elementos clave de la infraestructura. Esto garantizará un entorno accesible y seguro para el desplazamiento autónomo de las personas con impedimentos.
- **Accesibilidad de la Información:** Se contempla la implementación de sistemas de información multimodal (visual, auditiva y táctil) en todas las instalaciones y vehículos de transporte público. Esto permitirá que las personas con impedimentos sensoriales puedan acceder a información vital sobre rutas, horarios y servicios.
- **Capacitación y Sensibilización:** El plan establece programas obligatorios de capacitación y sensibilización para todo el personal de transporte público, con el fin de brindar una atención adecuada y respetuosa a las personas con impedimentos.
- **Participación y Representación:** Se crearán mecanismos para garantizar la participación activa y la representación de las personas con impedimentos en los procesos de diseño, planificación y toma de decisiones relacionados con el transporte.
- **Ampliación de la Cobertura:** El plan contempla la expansión de los servicios de transporte accesibles a áreas rurales y zonas alejadas que actualmente carecen de opciones adecuadas para las personas con impedimentos.

7.2- Siguiendo Pasos y Compromisos de Implementación:

La implementación exitosa de este plan requerirá el compromiso y la colaboración de todas las partes involucradas, incluyendo las autoridades de transporte, las organizaciones de personas con impedimentos, los gobiernos municipales y la sociedad en general. Los siguientes pasos serán fundamentales:

- Establecer un cronograma detallado y metas claras para la implementación de cada componente del plan.
- Asignar los recursos financieros y humanos necesarios para llevar a cabo las mejoras propuestas.

- Crear un comité de seguimiento y evaluación que incluya representantes de las personas con impedimentos para monitorear el progreso y garantizar el cumplimiento de los objetivos.
- Fomentar la colaboración interagencial y la coordinación entre los diferentes niveles de gobierno y las organizaciones involucradas.
- Desarrollar campañas de concientización y educación para promover la importancia de un sistema de transporte accesible e inclusivo.

7.3- Visión a Futuro de un Sistema de Transporte Accesible e Inclusivo:

La implementación exitosa de este plan nos acercará a una visión de un sistema de transporte verdaderamente accesible e inclusivo en Puerto Rico. Esta visión implica:

- Un entorno físico sin barreras: Aceras, cruces peatonales, estaciones y vehículos de transporte público diseñados para garantizar la accesibilidad y la seguridad de todas las personas, independientemente de sus capacidades.
- Información accesible y disponible: Sistemas de información multimodal que permitan a las personas con impedimentos planificar y utilizar el transporte público de manera autónoma e independiente.
- Personal capacitado y sensibilizado: Un equipo de profesionales del transporte que comprenda y atienda adecuadamente las necesidades de las personas con impedimentos, brindando un servicio respetuoso y de calidad.
- Participación y representación genuina: La incorporación efectiva de las voces y perspectivas de las personas con impedimentos en todos los aspectos del diseño, planificación y toma de decisiones relacionadas con el transporte.
- Equidad y acceso universal: Un sistema de transporte que garantice la movilidad y la participación plena de todas las personas en la sociedad, sin importar su condición o capacidad.

Esta visión no solo beneficiará a las personas con impedimentos, sino que también promoverá una sociedad más justa, inclusiva y accesible para todos. Requiere un compromiso sostenido y esfuerzos continuos, pero los beneficios para la calidad de vida, la participación comunitaria y la equidad serán invaluable.

FIN DE LA SECCION 7.0

8.0 – Glosario de Términos

1. **Accesibilidad:** Capacidad de un entorno, servicio o producto de ser utilizado por todas las personas, incluyendo aquellas con impedimentos.
2. **Accesibilidad en Transporte:** La capacidad de las personas con impedimentos para utilizar sistemas de transporte de manera efectiva y segura.
3. **Accesibilidad Universal:** Enfoque de diseño que busca que todos los entornos, productos y servicios sean accesibles y utilizables por todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptaciones especializadas.
4. **Aceras Continuas (Sidewalk Extensions):** Extensión de las aceras en las intersecciones para reducir la distancia de cruce y mejorar la seguridad y accesibilidad peatonal.
5. **Áreas Desatendidas:** Regiones o comunidades que carecen de servicios de transporte accesible adecuados, identificadas a través de estudios de necesidades y análisis de brechas de cobertura.
6. **Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA):** Agencia responsable del sistema de autobuses públicos en el área metropolitana de San Juan, Puerto Rico.
7. **Barreras Arquitectónicas:** Obstáculos físicos en los edificios y espacios urbanos que dificultan el acceso y la movilidad de las personas con impedimentos.
8. **Barreras de Comunicación:** Obstáculos que dificultan la transmisión de información y la comunicación efectiva, incluyendo las barreras sensoriales, cognitivas y tecnológicas.
9. **Centros de Vida Independiente (CVI):** Organizaciones dirigidas y administradas por personas con impedimentos que proveen servicios y apoyo para promover la vida independiente y la inclusión comunitaria.
10. **Comunidad con Impedimentos:** Grupo de personas que tienen impedimentos físicos, mentales, sensoriales o múltiples, que enfrentan barreras para participar plenamente en la sociedad en igualdad de condiciones.
11. **Consejo Estatal de Vida Independiente (CEVI):** Organización que promueve la filosofía de vida independiente, el liderazgo, el empoderamiento y la inclusión total de las personas con impedimentos en Puerto Rico.
12. **Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP):** Agencia responsable de la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura de transporte en Puerto Rico.

13. **Diversidad Funcional:** Concepto que reconoce la variabilidad de las capacidades humanas y promueve el respeto y la inclusión de todas las personas, independientemente de sus habilidades.
14. **Empoderamiento:** Proceso por el cual las personas con impedimentos adquieren control sobre sus propias vidas y se involucran activamente en la toma de decisiones que les afectan.
15. **Equidad:** Justicia e imparcialidad en el trato de las personas, reconociendo sus diferencias y adaptando las políticas y prácticas para asegurar oportunidades y resultados equitativos.
16. **Impedimento:** Toda limitación física, mental o sensorial que restringe una o más actividades esenciales de la vida.
17. **Inclusión:** Meta principal en la prestación de servicios de todas las agencias e instrumentalidades del estado, asegurando la igualdad de oportunidades para personas con impedimentos.
18. **Infraestructura de Transporte:** Estructuras y sistemas físicos que facilitan el movimiento de personas y bienes, adaptados para ser accesibles para personas con impedimentos.
19. **Intersecciones Levantadas (Speed Tables):** Elevación de la superficie de la calzada en una intersección para reducir la velocidad de los vehículos y mejorar la seguridad peatonal.
20. **Ley ADA:** Ley de los Estados Unidos que prohíbe la discriminación y asegura igualdad de oportunidades para personas con impedimentos.
21. **Ley de Barreras Arquitectónicas (ABA):** Ley federal de los Estados Unidos que exige que los edificios y instalaciones diseñados, construidos, alterados o arrendados con fondos federales sean accesibles para personas con discapacidades.
22. **Micro Movilidad:** Modos de transporte ligeros y de baja velocidad, como bicicletas, scooters eléctricos y otros vehículos personales, que pueden ofrecer opciones de movilidad accesible para distancias cortas.
23. **Movilidad Compartida (Ridesharing):** Servicios de transporte que permiten a los usuarios compartir vehículos, como autos compartidos, viajes compartidos y programas de bicicletas y scooters.
24. **Paratransito:** Servicios de transporte adaptados específicamente para personas con impedimentos que no pueden utilizar el transporte público regular.
25. **Participación Comunitaria:** Involucramiento activo de las personas en las actividades y decisiones de su comunidad, promoviendo la inclusión y la colaboración.
26. **Persona con Impedimento:** Persona con una limitación física, mental o sensorial que afecta sustancialmente una o más actividades esenciales de la vida.

27. **Plan de Acción Coordinado de Transporte y Movilidad para la Vida Independiente (PACTMVI):** Estrategia integral desarrollada por el Consejo Estatal de Vida Independiente de Puerto Rico para mejorar el transporte y la movilidad para personas con impedimentos.
28. **Programa Llama y Viaje:** Servicio de paratransito en Puerto Rico diseñado para personas con discapacidades que no pueden utilizar el transporte público de ruta fija de manera independiente.
29. **Public Right-of-Way Accessibility Guidelines (PROWAG):** Directrices de accesibilidad desarrolladas bajo la ADA y la ABA que establecen requisitos técnicos para elementos peatonales en el derecho de paso público.
30. **Seguridad Vial:** Conjunto de medidas y prácticas destinadas a prevenir accidentes de tráfico y proteger a todos los usuarios de las vías, incluyendo a personas con impedimentos.
31. **Servicios de Respuesta a la Demanda:** Servicios de transporte que permiten a los usuarios solicitar viajes según sus necesidades, en lugar de seguir rutas y horarios fijos.
32. **Transporte Accesible:** Servicios de transporte adaptados para ser utilizados por personas con todo tipo de discapacidades, garantizando su movilidad y autonomía.
33. **Vida Independiente:** Condición de vida donde una persona con impedimento puede desenvolverse de manera autónoma en su entorno. Movimiento y filosofía que promueve el derecho de las personas con impedimentos a vivir en la comunidad con las mismas oportunidades y responsabilidades que los demás.

FIN DE LA SECCION 8.0

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

- Antonio Machado