

CICLE DE DEBATS

DOCUMENT DE PROPOSTES
DIREXIS TUSGSAL I FUNDACIÓ PER A LA SEGURETAT PÚBLICA
2023

**QUALITAT
SECURETAT
CONVIVÈNCIA**

ÍNDEX

○ PRESENTACIÓ

○ ALIANÇA DIREXIS - FUNDACIÓ PER A LA SEGURETAT PÚBLICA

○ OBJECTIUS:

Focus Seguretat i Transport Públic
Anàlisi de la situació actual
Situat els reptes

○ PERCEPCIONS CIUTADANES, DEBAT D'ACTORS I ANÀLISI D'EXPERTS

Servei Nocturn
Gènere
Convivència

○ PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Nous requeriments socials
Transport Públic - Espai Públic
Política pública de viatgers
Adaptació a múltiples realitats
Contractació

○ CONCLUSIONS

**QUALITAT
SEGURETAT
CONVIVÈNCIA**

1.

UNA ALIANÇA PER UN TRANSPORT PÚBLIC DE QUALITAT I SEGUR



L'ànima social de **DIREXIS TUSGSAL** i el seu compromís amb la innovació i la millora constant del servei que presta a les persones usuàries de transport públic combinats amb la voluntat de la **Fundació per a la Seguretat Pública** per aportar transversalitat al debat sobre la percepció de seguretat a la nostra societat han propiciat aquesta aliança.

Una aliança que permet enriquir coneixements, compartir perspectives diferents però complementàries, construir xarxa de valor connectant nous actors i incrementar la capacitat d'incidència social sobre l'agenda pública amb propostes en matèria de seguretat que obeeixin als nous reptes socials.

L'expertesa en matèria de seguretat que aporta la Fundació i les seves relacions amb les institucions i els professionals de diferents àmbits troben el seu encaix en el sector del transport públic de persones, que està sotmès a nous requeriments per part de l'Administració i que són focus d'atenció avui en dia.

Aquesta aliança ha culminat amb l'organització conjunta del Cicle de Debats sobre transport públic i seguretat que es va celebrar els dies 2 de febrer, 2 i 30 de març de 2023 a Badalona. Hi han contribuït especialistes acadèmics, responsables polítics i tècnics, professionals, així com el teixit social local i persones usuàries.

Ha servit per entendre i aprendre des d'una mirada compartida. La seguretat pública s'ha enfocat com un factor de benestar transversal i plural, que ha de ser al servei dels drets i les llibertats individuals.





2.

EL CICLE DE DEBATS I ELS SEUS OBJECTIUS

QUALITAT, SEGURETAT I CONVIVÈNCIA.

Aquestes són les tres premises que han inspirat la celebració de les jornades de debat al voltant del transport públic i la seguretat.

La qualitat com a exigència permanent de servei públic; la seguretat com un dels requeriments socials que emergeixen amb força en relació al transport de persones i la convivència com un dels reptes centrals en una societat tan diversa i complexa com la nostra.

Els objectius consisteixen a donar una dimensió transversal al debat sobre la seguretat pública, incorporar actors nous i socialment rellevants, entendre que transport públic i espai públic són el mateix i generar propostes de valor que incideixin sobre les polítiques públiques de seguretat.

Aquest cicle de debats ha volgut representar com de vinculats estan els serveis de transport públic i la percepció social de seguretat. Un vincle que es materialitza en la pròpia experiència individual i col·lectiva de viatge de les persones usuàries, a la vegada que es projecta en forma de percepció social arrelada en el conjunt de la comunitat.



En el cicle de debats hem dirigit el focus sobre tres temàtiques específiques. D'una part per considerar-les especialment rellevants a l'hora de parlar de transport públic i percepcions de seguretat i, de l'altra, perquè entenem que són clarament identificables tant per a les persones usuàries com pel conjunt d'actors responsables de la gestió del transport públic.

Per aquests motius hem centrat els debats sobre:

- El servei de transport nocturn i les seves circumstàncies.
- La necessària incorporació de la mirada de gènere en el disseny i gestió del transport de persones.
- El repte de mobilitat i convivència en una societat diversa i complexa.

Hem combinat aquestes tres perspectives per abordar-les amb solvència, transversalitat i proximitat.



LA SOLVÈNCIA que aporten els experts amb coneixements i trajectòries vinculades a l'estudi de les diferents vessants de l'espai públic, la sociologia i la seguretat. En aquest sentit, volem agrair la participació i les aportacions d'en Luc Gwiazdzinski, Doctor en geografia i professor a l'Escola Nacional Superior d'Arquitectura de Tolosa de Llenguadoc, expert en temporalitat i mobilitat nocturna; de la Sara Ortiz Escalante, sociòloga i experta en urbanisme feminista, membre del Col·lectiu Punt 6, així com de la Marta Murrià Sangenís, sociòloga i criminòloga, cap de l'Àrea de Convivència i Seguretat Urbana de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

La seva experiència i expertesa amplifiquen l'impacte del cicle de debats i sense dubte ens permet obtenir informació rellevant sobre els reptes que uneixen el transport públic i la percepció de seguretat.



LA PERSPECTIVA TRANSVERSAL, gràcies a la diversitat de ponents i participants. El cicle de debats compta amb la contribució en les respectives taules de debat de representants de diverses entitats:

- Guàrdia Urbana de Barcelona i de Badalona.
- Cos de Mossos d'Esquadra.
- Responsables de la pròpia operadora de transport, DIREXIS TUGSAL.
- La presidenta del Consell Nacional de la Joventut de Catalunya.
- La presidenta de la Fundació SURT, especialista en apoderament social i econòmic de dones en situació de vulnerabilitat.
- Plataforma per a la Promoció del Transport Públic .
- Ajuntament de Badalona, a través de la presència de l'Alcalde, Rubén Guijarro i diferents membres del seu consistori.
- Departament de Territori i d'Igualtat i Feminismes del Govern de la Generalitat de Catalunya.

Els tres debats evidencien les necessitats d'avançar en matèria de seguretat, de situacions d'assetjament que pateixen les dones i entendre el transport de persones com una oportunitat per a millorar la convivència i el civisme.

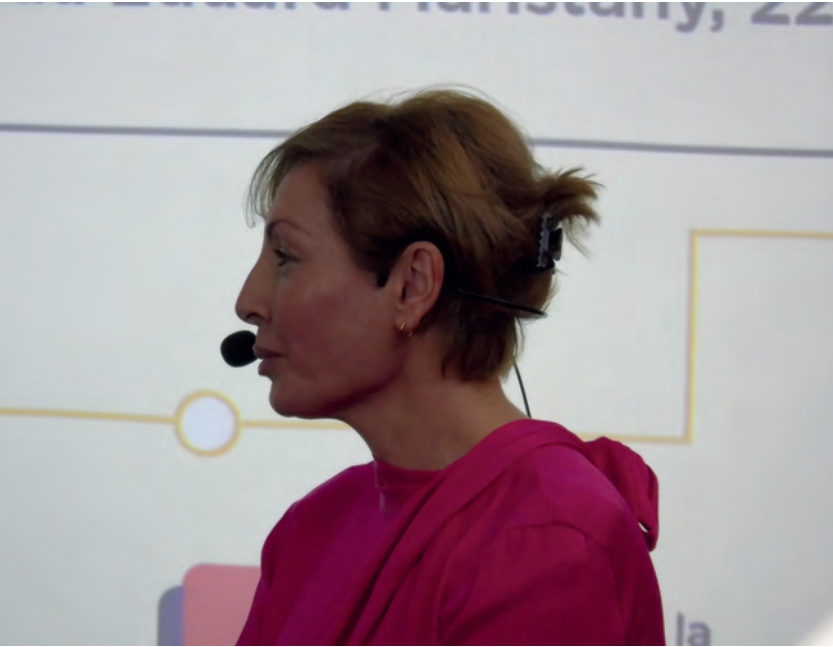


UNA MIRADA DES DE LA MÀXIMA PROXIMITAT

a través de les opinions dels veritables protagonistes: els professionals i les persones usuàries.

En aquest sentit, l'espai dedicat al diàleg entre les percepcions i la realitat és molt productiu: els testimonis aportats per les dues conductores del servei de NITBUS, les representants de la Federació de Dones de Badalona, així com els de la Federació d'Associacions de Veïns de Badalona i la Plataforma Deixar de Ser Invisibles, que aplega persones que lluiten contra la discriminació per raons de diversitat funcional, impacten i activen una major i millor sensibilitat en relació al transport públic i percepció de seguretat.





3.

PERCEPCIONS CIUTADANES, DEBAT D'ACTORS I ANÀLISI D'EXPERTS



○ SERVEI DE NIT, MENTALITAT DE DIA

SEGURETAT I SERVEI DE TRANSPORT NOCTURN DE PASSATGERS

L'activitat humana ha colonitzat la nit, trencant d'aquesta manera la discontinuïtat que representa en les vides dels ciutadans i de les ciutadanes. Una pausa vital al servei del descans i la intimitat que ha deixat pas amb els anys a una activitat cada cop més semblant a l'activitat diürna.

La nit, però, a banda de convidar al descans, també s'associa a la inhibició, a la transgressió i a una mena de sobreexcitació que conviu amb una percepció de vulnerabilitat i inseguretat que condicionen la nostra activitat i també les nostres percepcions.

La nit limita l'acció dels nostres sentits i per tant la nostra sensació de llibertat, accentua les nostres pors i fa emergir el conflicte.

És necessari doncs, com diu el Doctor en geografia i expert en temporalitat i mobilitat nocturna, en Luc Gwiazdzinski, que els serveis de transport públic nocturn siguin dissenyats des d'una mentalitat nocturna en comptes de diürna. Es desenvolupen en unes condicions específiques pròpies de les conductes, percepcions i sensacions que experimentem durant la nit i que requereixen una aproximació diferenciada.

Per tractar el sentiment de vulnerabilitat derivat de l'activació de les pors culturalment arrelades i transmeses, necessitem un enfocament específic que combini urbanisme i transport. Passa per exemple per un nou concepte d'itinerari que va més enllà del que va de parada a parada.

Cal propiciar un transport nocturn que redueixi al màxim la percepció de soledat de la persona, en especial en el cas de les dones. Aquesta soledat es pot experimentar tant en un espai desert com en un de massificat.



SERVEI DE NIT, MENTALITAT DE DIA

Per això cal fer èmfasi sobre la noció d'acompanyament, per incrementar la sensació de seguretat en el viatge.

Un servei de transport públic que acompanyi està vinculat a qüestions evidents com la senyalització i il·luminació de la zona d'espera, així com la possibilitat de proposar la parada a demanda. També s'ha de tractar el vincle amb el personal de conducció, la presència d'un servei de mediació i acompanyament o fins i tot l'impuls del que el professor Gwiazdzinski, anomena una **comunitat del transport**. Aquesta comunitat fomenta la creació d'un vincle entre les persones usuàries, el personal de servei, els actors socials i econòmics del món nocturn, els cossos de seguretat i les administracions responsables.

EL DEBAT. El repte del servei de transport públic nocturn és sens dubte incrementar la **percepció** de la seguretat que experimenten les persones usuàries. En aquest sentit s'expressen els participants del primer debat centrat en "Transport públic i oci nocturn", tot i admetre amb caràcter general que el servei és fonamentalment segur.

El representant de la Guàrdia Urbana de Barcelona, el subdirector de l'àrea de Trànsit i Operacions de DIREXIS TUSGSAL, així com la presidenta del Consell Nacional de la Joventut de Catalunya i el sotsdirector de transport públic per carretera i mobilitat del Govern de la Generalitat de Catalunya, valoren molt positivament els avenços en matèria de seguretat, civisme i lluita contra l'assetjament sexual.

No obstant, el conjunt dels participants coincideix en la necessitat de treballar aspectes més qualitatius en el camp de l'estratègia comunitària i del civisme per continuar progressant en el camí de la seguretat en el transport públic.

La seguretat també ha d'incidir en la percepció dels professionals del transport públic nocturn. En aquest sentit, l'espai **DIÀLEGS, REALITAT I PERCEPCIONS** en què han participat dues conductores del NitBus ofereix una radiografia del conjunt de les situacions que afronta cada nit el col·lectiu de conductors i conductores.

Situacions de violència verbal, manca de respecte, no validació del títol de transport, tensió entre passatgers són molt freqüents. És per això que consideren prioritari incrementar la presència de vigilants que protegeixin tant la seva integritat com la de les persones usuàries.

○ TRANSPORT PÚBLIC, SEGURETAT I GÈNERE

PER UN TRANSPORT SEGUR I REALMENT INCLUSIU

Les dades són incontestables:

- El 70% dels usuaris del servei d'autobús són dones i en el cas del servei de metro, el 60%.
- El 57% de les dones usuàries han patit algun tipus d'assetjament sexual al transport públic i un 90% en el cas de les dones usuàries que tenen entre 16 i 24 anys.

El repte és evident i cal progressar amb urgència, actuant sobre el propi servei però fonamentalment sobre la conscienciació, els comportaments i les mirades. La visibilització social d'aquesta realitat és la manera de conscienciar, establir prioritats reals en les polítiques públiques i construir les aliances necessàries per millorar la seguretat de les dones al transport públic.

Abans però, cal entendre que existeixen diferents patrons de mobilitat: un associat estrictament a la vida laboral i un altre vinculat al món de les cures. Diferents patrons que responen a diferents necessitats i diferents rols socials.

El servei de transport públic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona respon exclusivament a un patró androcèntric orientat a una mobilitat lineal de casa a la feina i de la feina a casa. Exclou el patró de mobilitat de les dones, molt més complex en la mesura que incorpora altres necessitats, en aquest cas vinculades a les cures. Així ho explicita la sociòloga i especialista en urbanisme feminista, Sara Ortiz Escalante, integrant del Col·lectiu Punt 6.

Si la mobilitat es dissenya des d'una perspectiva androcèntrica, no és fàcil que incorpori la perspectiva de gènere de manera conscient i estructural. Aquest és precisament el repte dels responsables públics i privats del transport de persones.

En aquest sentit, el Col·lectiu Punt 6 destaca la necessitat de construir un model de transport públic més equilibrat entre la mobilitat laboral i la de cures; veritablement accessible i adaptat a la diversitat funcional; que generi percepció de seguretat des de l'itinerari, les instal·lacions i el propi vehicle i s'entengui el valor de la pròpia participació comunitària en la seva configuració.



EL DEBAT. El benestar en el transport públic impacta sobre la percepció de seguretat i és imprescindible incorporar estratègies comunitàries en la presa de consciència sobre la realitat. Són dues de les conclusions del debat sobre DONA I SEGURETAT EN EL TRANSPORT PÚBLIC.

La cap de Comunicació de la Fundació SURT, Carme Porta, la caporal de la Guàrdia Urbana de Badalona, Maria Isabel Martínez, el subdirector de sensibilització i prevenció del departament d'Igualtat i Feminismes de la Generalitat de Catalunya, Rubén Sánchez i la responsable de gestió administrativa de material mòbil de TUSGSAL, Sheila Ramos, coincideixen en què cal treballar sobre les percepcions d'indefensió que pateixen les dones, conscienciant i educant la mirada dels homes per veure allò que els resulta poc evident o fins i tot invisible.

D'altra banda, el debat aborda la necessitat d'incorporar a les licitacions de transport públic clàusules que garanteixin la seguretat del servei, ja que és un requeriment cada cop més rellevant, especialment per a les dones. Per tant, les Administracions haurien d'incloure-ho en els plecs de contractació pública, com a exigència en matèria de qualitat.

L'espai DIÀLEGS: REALITAT I PERCEPCIONS compta amb la participació de la presidenta i la secretària de la Federació de Dones de Badalona.

Amb rigor i contundència expressen la seva preocupació i el seu compromís personal i col·lectiu a l'hora d'exigir mesures i participar a l'impuls de solucions adequades.

En aquest sentit, destaquen una doble necessitat: d'una banda, la de crear mecanismes de denúncia fàcils d'utilitzar i sobretot molt àgils, permetent obtenir una resposta quasi immediata per part dels responsables.

De l'altra, la necessitat d'actuar des de la responsabilitat comunitària. És la societat la que ha d'oferir la primera resposta empàtica i solidària davant de situacions d'agressió a dones. No podem esperar, afirmen, que hi hagi un policia sempre, cal que ens apoderem per respondre quan és necessari.



TRANSPORT PÚBLIC, ESPAI DE CONVIVÈNCIA

UNA OPORTUNITAT PER A LA INTEGRACIÓ

Vivim en una societat relativament segregada. És innegable que la realitat social de les ciutats és diversa depenent dels barris i els districtes. Una diversitat estructural i dinàmica a la vegada, que troba en el servei de transport públic un escenari per a la convivència i la integració. Aquest és el repte.

El transport de persones obliga a compartir espais i temps durant un trajecte. Implícitament es comparteixen cultures, idees, maneres d'entendre el món en només una estona. És, per tant, un espai tan idoni com un parc, una biblioteca o un centre cívic per generar oportunitats de bona convivència, per establir vincles que ens permetin reconeixè'ns mútuament des de cadascuna de les identitats que conformen el mosaic de persones i vides que se citen al transport públic cada dia.

Com assenyala la sociòloga i experta en convivència i seguretat de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, Marta Murrià Sangenís, és un espai amb una enorme potencialitat d'integració social.

Curiosament, destaca el transport de persones per a la seva eficiència i la seva sostenibilitat ambiental; però també per a l'amenaça en matèria de percepció d'inseguretat que representen les agressions sexuals, robatoris o situacions de discriminació social o ètnica.

Marta Murrià Sangenís, confirma que sabem poc de la convivència al transport públic. Existeixen molt pocs estudis que es focalitzin sobre aquest àmbit més enllà de les dades que aporten les enquestes de satisfacció dels diferents operadors i de les institucions públiques responsables.

Per això és necessari observar la relació entre convivència i transport públic des d'una perspectiva d'oportunitats per a convertir l'autobús, el metro, el ferrocarril i el tramvia en veritables espais on es fomenti el reconeixement mutu i les relacions socials de manera que ajudin a la cohesió social des de l'acceptació de la seva pròpia diversitat.

Incrementar la percepció de seguretat en el transport de persones entès com a espai públic, és incrementar la seguretat percebuda pel conjunt de la societat. Millorar la convivència és millorar la seguretat.



La percepció de seguretat és multi causal i no depèn estrictament de l'índex de robatoris o agressions: també es construeix des de l'amenaça implícita o explícita que se'n deriva d'aquell que és diferent i es pot comportar d'una manera imprevisible i incòmodant.

En aquest sentit, la freqüència de pas del transport públic impacta no només en termes de comoditat: autobusos, metros, ferrocarrils i tramvies massificats limiten encara més el ja reduït espai per a la convivència, incrementant la percepció d'amenaça.

Per tant, quan es determini la freqüència de pas, més enllà de qüestions associades a la viabilitat econòmica i a la sostenibilitat ambiental del transport, cal tenir en compte l'efecte que té sobre la percepció de seguretat i el clima de convivència.

El repte de la convivència en una societat complexa com la nostra i en el transport com a espai públic no pot quedar només en mans dels seus responsables polítics o tècnics. Convé que s'incorpori una mirada comunitària mitjançant la participació i en certa mesura una corresponsabilització de la societat a través del teixit veïnal, cultural i professional que té la voluntat de formar-ne part i els coneixements per fer-ho.

EL DEBAT. L'optimisme moderat sobre la situació de la convivència al transport públic presideix el debat sobre TRANSPORT, SEGURETAT I CONVIVÈNCIA en el qual participen:

- Valentin Anadón, intendent de la Guàrdia Urbana de Badalona.
- Ana Solà, directora de la consultora CINESI.
- Dolors Clavell, vicepresidenta de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic.
- Lluís Solé, sotsinspector de la Unitat de Seguretat Ciutadana del Cos de Mossos d'Esquadra.

L'impacte de l'ús de dispositius mòbils sobre la convivència, la transformació de certs usos socials i l'evolució del concepte de civisme en la societat centra l'interès dels participants, que alcen la veu a favor dels joves, com a grans assenyalats en l'aparent pèrdua de valors i comportaments cívics en el transport públic.

Amb tot, el debat permet escoltar veus que suggereixen la creació de serveis de mediació intercultural, l'adaptació dels espais de connexió intermodal a les noves necessitats de mobilitat així com a l'enfortiment del rol i l'autoritat dels conductors.

En l'espai DIÀLEGS: REALITAT I PERCEPCIONS compta amb la participació del vicepresident de la Federació d'Associacions de Veïns de Badalona i d'una representant de l'associació Deixem de ser Invisibles.

Partint de la constatació que el servei de transport públic ha millorat de manera considerable en els últims anys gràcies, entre d'altres, a l'ampliació de recorreguts i freqüències de pas, els dos participants coincideixen en reclamar major sensibilitat per part de responsables públics i operadors privats a l'hora d'adaptar vehicles, parades i conducció a la diversitat de persones usuàries del servei.

En especial les persones amb mobilitat reduïda i/o amb diversitat funcional que tenen dificultats per accedir al vehicle, moure-s'hi de manera segura o gaudir de seients realment adaptats.

4.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ



PROPOSTES D'ACTUACIÓ

UNA NOVA ESTRATÈGIA COMUNITÀRIA DE SEGURETAT

La gestió de la percepció de seguretat en una societat no depèn únicament dels cossos de seguretat pública: el seu paper és imprescindible però també **s'han de poder recolzar amb altres actors socials que s'impliquin i col·laborin qualitativament des d'una perspectiva més transversal.**

Més enllà del compromís d'associacions de veïns, de dones o de col·lectius diversos, existeixen altres actors que, per la naturalesa de la seva activitat, assumeixen directa i indirectament un paper en matèria de seguretat. Els operadors de transport públic en són un clar exemple. De ben segur n'hi ha d'altres que poden ser emblemàtics, concentren grans quantitats de persones i tenen una gestió de la seguretat que pot impactar positivament en el clima de la comunitat local: gestor de centres comercials, entitats esportives de renom, organitzadors de concerts o altres esdeveniments culturals...

Des de les institucions públiques responsables de la seguretat, **implicar aquest nous agents de manera activa en la configuració d'una estratègia comunitària de llarg abast pot generar un doble benefici:** d'una banda ampliar el grau d'implicació quantitativa i qualitativa del conjunt de la societat en el repte de la seguretat i de l'altra, assegurar l'assoliment de resultats positius.

Propostes d'actuació

- **Teixir aliances amb associacions i col·laboradors locals. Fer-los partícips de l'estratègia global de seguretat.** L'objectiu és lluitar contra el anonimats, l'individualisme i intentar establir punts de referència comuns basats sobre principis de respecte i convivència.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ



POQUES DADES I MOLTA INTERPRETACIÓ

El transport públic és una colossal font d'informació i anàlisi social. Descubrim amb certa sorpresa l'escassetat d'estudis en matèria de convivència i seguretat en el transport de persones.

Considerem necessari invertir en prospecció social vinculada al transport públic més enllà de la valoració de la pròpia satisfacció. Calen aproximacions sociològiques amb mirada transformadora que ens permetin entendre més i millor la nostra societat complexa.

En aquest sentit, **ens posem a disposició de les institucions acadèmiques i els observatoris de recerca per ampliar el focus d'estudi.** Es tracta de convertir el transport públic en un espai d'anàlisi i propostes que impacti més enllà del desplaçament i es projecti com a intèrpret de nous requeriments i nous reptes en una societat en plena transformació.

Propostes d'actuacions:

- **Crear un observatori de la seguretat en el transport públic** a Catalunya amb l'objectiu d'aprofundir en el coneixement de les persones usuàries a través de les seves necessitats i motivacions en matèria d'inseguretat.
- **Cartografiar la seguretat**, a partir d'enquestes estadístiques sobre les últimes experiències de por de les persones usuàries de transport públic. Aquesta eina innovadora permetria copsar millor la seguretat, detallant els factors a l'origen de la por o les hores més ansiògenes. També es podrien visualitzar els territoris que requereixen d'una atenció específica en matèria de vigilància i proposar respostes adaptades a cada zona.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ

CONVIDAR LES PERSONES USUÀRIES A CONTRIBUIR A LA SEURETAT

Les persones usuàries són generalment les primeres que responen quan apareix una incidència. Per tant, els operadors les animen a transmetre informació, en particular instal·lant botons d'alarma en les andanes o comunicant la incidència al número d'emergència.

Més enllà, també es tracta d'incloure les persones usuàries o els seus representants en la construcció de polítiques de seguretat: conèixer-les millor, saber quines són les seves aspiracions i necessitats o, més senzillament, que avaluin les actuacions que es duguin a terme a nivell local.

Propostes d'actuacions:

- **Implementar focus grups de transport públic sobre seguretat** per entendre les expectatives de les persones usuàries i no usuàries quant a seguretat. Determinar comportaments, creences i sentiments, frens i motivacions relacionats amb l'ús del transport públic. En definitiva, es tracta de procedir a una escolta activa per conèixer-les millor.
- **Crear i difondre una guia a l'atenció de les persones usuàries del transport públic, explicant com actuar en cas d'incidència de seguretat, assetjament o discriminació, tant del punt de vista del testimoni com el de la víctima:** quins reflexos tenir, com comportar-se, qui alertar, com, informar dels mitjans a disposició, etc.
- **Desenvolupar un botó de seguretat en aplicacions existents de transport públic:** aquest botó SOS permetria a les persones usuàries que siguin testimonis o víctimes d'un atac, un acte de violència o un robatori, donar una alerta si escau. Les alertes es processen des d'un centre de supervisió. En funció de la gravetat dels fets, la policia o els serveis d'emergència poden arribar ràpidament al lloc dels fets gràcies a la geolocalització. **Una variant seria la creació d'una aplicació de seguretat específica al transport públic,** que permeti entrar en contacte amb personal de l'empresa de transport i intercanviar missatges en funció del tipus de problema que ha ocorregut, per exemple: "Alerta de seguretat", "Salut i assistència", "Denunciar incivisme", "Atacs sexuals". També podria facilitar les dades de contacte dels serveis de seguretat propers al lloc indicat, així com els passos a seguir en cas de necessitat d'assistència.

Aquests sistemes permeten tenir en compte incidents de seguretat que d'una altra manera no haurien estat posats en coneixement de l'operador. També faciliten donar respostes individuals i donar suport a la víctima en el procés.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ

TRANSPORT PÚBLIC, REPTE DE CONVIVÈNCIA

Milers de persones usuàries conviuen i comparteixen l'espai quan viatgen en transport públic.

Ho fan sense que els responsables públics siguin conscients de la gran oportunitat en termes de reconeixement mutu, integració i cohesió que representa el fet que una societat diversa social i culturalment se citi cada dia a l'autobús o en el metro.

La nostra societat, geogràficament segmentada com totes, cada dia fa una cosa a la vegada i en massa : moure's en transport públic. Convertim aquesta experiència compartida en alguna cosa més que en un trajecte suportable. Fem que passin coses que atreguin la nostra atenció, que ens facin protagonistes i no víctimes d'una convivència obligada, temporal i massificada. Convertim el transport en una oportunitat per conèixer la nostra pròpia realitat social i cultural per entendre-la, acceptar-la i gaudir-la.

Convertim la convivència en el transport com un repte estratègic a partir del qual fer créixer la bona convivència en el conjunt de la societat.

Utilitzem les emocions per connectar-nos i fem que passin en un autobús. Que la literatura en ajudi, que les efemèrides diverses es converteixin en excusa per obrir la nostra mirada al món. Que el transport públic encomani solidaritat, inspire civisme i bategui respecte. Volem autobusos que no siguin només plataformes de publicitat vist des de fora i plafons d'avisos contra el frau o la inseguretat vist des de dins. Pensem en un transport públic pedagògic, amb més contingut transformador i més experiència compartida.

Propostes d'actuacions:

- **Fomentar iniciatives socioculturals per animar i ocupar de manera positiva l'espai públic** i donar-li una dimensió amistosa, convertint-lo en un lloc d'escolta i expressió: exposicions en estacions de metro o ferrocarril, animacions a parades bus...
- **Proposar autobusos artístics o culturals**: en relació a la història i l'actualitat de la metròpoli, acompanyant esdeveniments relacionats amb la vida de la ciutat o la seva història, condicionant els vehicles de transport per dins i per fora amb una vinilació específica, jugant amb l'enllumenat interior o difonent en les pantalles contingut audiovisual vinculat amb l'esdeveniment per exemple. Els autobusos no només poden transportar clients, sinó també cultura. L'ús de l'art i de la cultura en el condicionament o l'animació d'espais permet aportar una sensació de benestar així com influir en el comportament de les persones usuàries.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ

CONTRACTACIÓ PÚBLICA I SEGURETAT

La seguretat és un dels requeriments que s'incorpora amb força a una idea de transport públic de qualitat. I ho farà molt més en el futur.

Per tant, és un dels elements que s'hauria d'avaluar de forma específica en qualsevol oferta de contractació pública. No és una qüestió tangencial, ni tampoc estrictament centrada en l'enfortiment de l'autoritat del personal, del paper del servei de vigilància privada i la seva coordinació amb la policia local o els agents del cos de Mossos d'Esquadra.

Necessàriament ha de tenir una perspectiva més integral i que acompanyi el propi disseny dels vehicles i de la xarxa, les freqüències i altres mecanismes com el de parada a demanda per millorar la satisfacció en termes de percepció de seguretat.

Aquestes i altres qüestions mereixen una aproximació específica que es concreti de manera efectiva en la incorporació de nous requeriments en les licitacions de transport públic i premii el compromís i els esforços dels operadors que realment col·loquin la seguretat com un dels eixos centrals de la qualitat del servei.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ

MASSIFICACIÓ ÉS INSEGURETAT

Associem sovint la inseguretats amb espais poc il·luminats, aïllats i poc transitats per persones. No obstant, moltes de les situacions d'amenaça, robatori o agressió es produeixen en contextos de massificació que permeten el seu fàcil camuflatge.

La freqüència de pas es determina en funció de la demanda, que varia segons diversos paràmetres com per exemple, la tipologia de dies (feiners, dissabtes i festius, d'hivern i d'estiu), hora punta o hora vall, etc. Considerem necessari sumar a aquests un altre paràmetre: la percepció de seguretat.

Un context massificat és un activador d'alertes, amenaces i conflictivitat. Incrementar freqüències és una aposta per una reducció dels conflictes en el transport, la reducció de la percepció d'amenaça i inseguretats i una oportunitat pel benestar en el trajecte com a catalitzador d'una experiència satisfactòria.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ

MEDIACIÓ INTERCULTURAL I GENERACIONAL

De la mateixa manera que es demostra en altres àmbits que la mediació intercultural i intergeneracional evita tensions i permet incrementar la sensació de seguretat, el transport públic i en especial en el servei nocturn, pot recórrer a aquesta estratègia.

La convivència obligada entre persones usuàries que utilitzen el transport per motiu laboral i les que l'utilitzen per motiu d'oci pot requerir de mediacions per a suavitzar situacions, recordar l'obligació del respecte mutu o simplement reforçar el paper d'autoritat del personal de conducció o d'estació.

Propostes d'actuacions:

- **Implementar equips de mediadors en el transport públic.** Aquestes persones, després d'una formació adient, garanteixen una presència humana diària en els autobusos, metros, ferrocarril o tramvia. La seva tasca principal és la d'informar les persones usuàries i recordar les normes de seguretat i respecte en aquest espai públic. La seva missió forma part clarament d'un marc preventiu: quan es produeixi una incidència que requereixi intervenció, s'han de referir a l'equip de seguretat encarregat de gestionar la situació, de vegades amb l'ajuda de la policia.

Aquest tipus d'iniciativa, a més, compta amb un vessant social, ja que és generalment un programa experimental d'ocupació per a persones en situació d'atur, o joves en situació d'exclusió.

- **Desenvolupar col·laboracions amb instituts o associacions de joves en situació de vulnerabilitat.** A més de les tradicionals campanyes de sensibilització, elaborar un projecte de creació de grups de "líders positius", és a dir, escollir estudiants o joves actuant com a models per als seus companys. S'ha de recolzar aquests joves formant-los en comunicació no violenta i gestió positiva dels conflictes.

Aquests projectes formen part d'una perspectiva preventiva orientada a resultats a llarg termini.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ

ADEQUAR EL MODEL DE TRANSPORT A LES NECESSITATS DE LES DONES

Hem de resoldre la dissonància que es produeix entre el model de transport androcèntric pensat per anar i tornar de treballar amb el fet que la majoria de les usuàries són dones i tenen un tipus de mobilitat més complex i associat, entre d'altres, a les cures.

Un servei realment inclusiu necessita abordar la complexitat de la mobilitat de les dones, adaptant itineraris, amplitud de funcionament i freqüències. S'ha d'incorporar com una oportunitat per millorar l'ús del transport públic i posicionar-lo com alternativa real i viable al vehicle privat.

Les principals persones usuàries són dones, per tant elles són les nostres principals aliades en aquesta transformació del transport públic que mereix una mirada de gènere, empàtica i permeable als seus requeriments. Mereix obrir les ments i avançar en aquesta direcció des de la participació i el compromís de les dones usuàries, de les dones ciutadanes.

Propostes d'actuacions:

- **Sistematitzar marxes exploratòries amb perspectiva de gènere en el transport públic.**

Nascut al Canadà fa més de 30 anys, el concepte de marxa exploratòria es recolza amb petits grups de voluntaris, en particular dones, que passegen per un sector determinat per tal d'identificar àmbits que generen inseguretat. S'elabora un informe que recull les seves recomanacions i s'estableix un pla d'accions que s'envia a les administracions implicades.

Aplicades al transport públic, les marxes exploratòries es basen en l'experiència de les dones usuàries i permeten tenir en compte les característiques del transport i considerar els seus usos des d'una perspectiva de gènere per prevenir els abusos sexuals i masclistes i reduir la sensació d'inseguretat. Posa en valor la participació activa de les dones en el disseny i la transformació urbana, ja que s'investiguen totes les etapes del desplaçament, de porta a porta, incloent els trajectes domicili <-> parada a més del viatge de transport públic.

En els darrers anys, aquesta eina de diagnòstic s'ha utilitzat en algunes xarxes transport públic però encara està poc estesa, raó per la qual caldria sistematitzar-la.

5.

CONCLUSIONS



El cicle de debats organitzat per la Fundació per a la Seguretat Pública i DIREXIS – TUSGSAL contribueix àmpliament a donar visibilitat de manera transversal a la temàtica “seguretat i transport públic”, gràcies al gran ventall de participants provinents de sectors de la societat molt diferents.

Aquesta visió transversal permet enriquir continguts, complementar mirades i connectar actors socials que fins ara no contemplaven la possibilitat de convertir un requeriment social en un espai de creixement propi i de contribució neta a la societat.

Relacionar aquests dos àmbits, aparentment distants i escassament connectats més enllà del món de la seguretat vial o laboral, ens permet fer una aportació diferent i de pas incorporar perspectives de base ciutadana molt rellevants.

La combinació de l'expertesa acadèmica de primer nivell, l'aportació tècnica i professional especialitzada, unides a la percepció de les persones usuàries a través del teixit social, és clau per conformar un mosaic d'aportacions que pot ser de gran utilitat un cop transformat en polítiques públiques de seguretat.



La seguretat pública es recolza amb el ple compromís dels diferents actors, així com amb la construcció d'aliances. La seguretat és un valor al servei d'un altre de més alt: la llibertat de les persones. Una societat que no és segura és una societat que no es pot sentir lliure. La seguretat que no serveix la llibertat, és una seguretat que tanteja perillosament la frontera del control social com a estratègia de poder.

La seguretat té múltiples enfocaments i hem de contribuir a fer-los complementaris i eficients des del punt de vista de la gestió de les percepcions, com s'ha demostrat al llarg d'aquest cicle de debats.

Volem contribuir a la cohesió social i per això és vital teixir aliances per millorar la convivència i dur a terme una tasca de sensibilització i educació eficaç a llarg termini.

El nostre repte és, a partir d'ara, seguir ser font de reflexió, coneixement i proposta al servei de les institucions i al servei del disseny de polítiques públiques de seguretat que ajudin a la construcció d'una societat més segura i per tant més lliure.





CICLE DE DEBATS

QUALITAT
SEGURETAT
CONVIVÈNCIA

DIREXIS

TUSGSAL

www.tusgsal.cat



**Fundació per a la
Seguretat Pública**

www.fundacioseguretat.cat