

Colección:



Plan Estatal de Accesibilidad del CERMI



Plan Estatal de Accesibilidad
del CERMI

Colección



Director: Luis Cayo Pérez Bueno

Plan Estatal de Accesibilidad del CERMI

Aprobado por el Comité Ejecutivo del CERMI el 17 de Mayo de 1999

La elaboración y edición de esta publicación han sido posible gracias a la Fundación Dragados



Edita: Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI)

Fecha de Edición: Abril de 2003

Diseño: Empero®

Diseñador Gráfico: David de la Fuente Coello

D.L.: X-00000-2003

ISBN: 00-000-0000-0

Imprime: Gráficas Monterreina



ÍNDICE



I. Antecedentes y descripción del documento

II. Introducción

- II.1 Medio urbano
- II.2 Edificación
- II.3 Transporte
- II.4 Comunicaciones

III. Plan Estatal de Accesibilidad

- III.1 Accesibilidad al medio urbano
 - Análisis de situación
 - Necesidades y objetivos
 - Propuestas
- III.2 Accesibilidad a la edificación
 - Análisis de situación
 - Propuestas
- III.3 Accesibilidad al transporte
 - Análisis de la situación actual
 - Necesidades y objetivos
 - Propuestas
- III.4 Accesibilidad a la comunicación y a la información
 - Análisis de la situación actual
 - Objetivos
 - Propuestas

IV. Financiación y calendarización

V. Plan priorizado de actuaciones

- V.1 Accesibilidad al medio urbano
- V.2 Accesibilidad a la edificación
- V.3 Accesibilidad al transporte
- V.4 Accesibilidad a la comunicación y a la información



I. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DEL DOCUMENTO



Antecedentes

Este documento es el resultado de las reuniones de trabajo mantenidas por el CERMI y el Ministerio de Fomento a lo largo de 1998, con el objetivo de realizar un plan en el que se establezcan las necesidades que las personas con discapacidad tienen en el ámbito de la accesibilidad y las posibles medidas a tomar por parte de la Administración y, en concreto, por ese Ministerio, con el fin de dar satisfacción a dichas necesidades.

Descripción del documento

Este documento consta de dos partes, que siguen a una introducción general. En la primera se establece un marco general en el que se describen de manera lo más amplia posible el estado actual y las necesidades de accesibilidad, así como un considerable número de propuestas en todos los ámbitos considerados necesarios, que son:

- Medio urbano.
- Edificación.
- Transporte.
- Comunicación.

En la segunda parte se establece un plan de prioridades en el que se indican las medidas que deberían adoptarse a corto plazo por el Ministerio de Fomento en cada uno de los cuatro ámbitos.



II. INTRODUCCIÓN



Accesibilidad es la posibilidad que tiene un individuo, con o sin problemas de movilidad o de percepción sensorial, de comprender un espacio, integrarse en él y comunicarse con sus contenidos. También se define como la característica del medio, que permite a todas las personas el acceso, utilización y disfrute, de manera normalizada, segura y eficiente.

La accesibilidad integral implica accesibilidad en la edificación, urbanismo, transporte, comunicación y servicios. Es un derecho básico que garantiza la no discriminación por razones de edad, discapacidad o características funcionales y es condición previa para la participación social y económica en igualdad de oportunidades. Para su consecución se exigen desarrollos legislativos, técnicos, económicos, de mercado, planificación, diseño, ejecución, rehabilitación, formación y mentalización.

Un tercio de la población está constituida por personas mayores y personas con algún tipo de discapacidad. Se debe atender a la mayor gama posible de ciudadanos con distintas características. La ventaja de tener en cuenta a las personas que tienen mayores dificultades resulta en un diseño de calidad para todos. Autobuses de piso bajo, sin escalones, rebajes en las aceras, desarrollo informático de fácil manejo, galerías comerciales y aeropuertos fáciles de transitar, han sido ejemplos exitosos de este proceso con beneficios para todos los usuarios. La accesibilidad debe también permitir la adaptación a nuevas innovaciones tecnológicas y a los cambios que a lo largo de la vida de las personas se producen. Esta adaptabilidad exige una previsión en el proceso de diseño que posibilite la posterior realización de modificaciones son excesivos costes cuando estos sean necesarios.

La experiencia y los estudios realizados demuestran que en gran parte es el medio el que determina el efecto de una discapacidad sobre la vida diaria de una persona. La accesibilidad se plantea actualmente como un reto irreversible y muestra la calidad de vida de la sociedad.

Desde el punto de vista legislativo, la Constitución Española reconoce la igualdad de todos los ciudadanos; proclama sus derechos a disfrutar, sin marginación alguna, de una formación humana global y exige a las administraciones la provisión de los medios precisos para que ello sea posible.

Por su parte, la LISMI se ocupa, en sus artículos 54 al 61, de las obligaciones de los entes públicos en materia de accesibilidad.

II.1. Medio Urbano

El Comité Central de Coordinación para la Promoción de la Accesibilidad (CCPT 1996) dice en el Manual Europeo de Accesibilidad: "El entorno debe disponerse de modo que permita a todos desenvolverse igualmente y de la forma más independiente posible".

En la última década se han ido destacando, cada vez con mayor insistencia, los problemas de accesibilidad originados por la situación que presenta el medio físico en general y el urbano en particular, con sus barreras arquitectónicas, urbanísticas, del transporte y de la comunicación, gracias a la evolución de la conciencia social en este campo.

La equiparación de oportunidades exige evitar y suprimir las barreras de cualquier tipo y, en ocasiones, complementar con

medidas de discriminación positiva para que dicha equiparación sea real.

Evitar y suprimir las barreras arquitectónicas y urbanísticas, así como disponer de un transporte y de una información accesibles, es algo que debe ser abordado conjuntamente por todas las Administraciones Públicas en sus distintos niveles, debiendo ser la Administración Central el principal promotor de una normalización en este ámbito.

Respecto a las "barreras urbanísticas", citaremos los principios básicos que deben tenerse en cuenta en la planificación y diseño de un entorno físico sin barreras:

ACCESIBILIDAD: Debe proyectarse de forma que sea accesible para todas las personas, independientemente del grado de discapacidad, edad u otra dificultad.

CIRCULACIÓN: La red viaria deberá ser tal que permita a todos los usuarios circular libremente y llegar al mayor número posible de lugares y edificios.

UTILIZACIÓN: El entorno deberá permitir su uso y disfrute por todas las personas.

ORIENTACIÓN: Los asentamientos urbanos deben proyectarse de forma que sea fácil orientarse en ellos y encontrar sin problemas el camino que conduzca más directamente al lugar al que se quiera ir.

SEGURIDAD: Se procurará que la movilidad de las personas sea máxima con el menor riesgo para la salud y la integridad física.

FUNCIONALIDAD: Los espacios urbanos y los lugares de trabajo o de recreo deberán poder ser utilizados sin restricción por todas las personas.

Ni la rehabilitación del individuo será completa, ni la integración social una realidad si no modificamos, transformamos o adaptamos nuestro entorno vital para que pueda ser utilizado absolutamente por todas aquellas personas que, a causa de una discapacidad física, psíquica, sensorial o de otro tipo, encuentran impedimentos o graves dificultades, para desarrollar su vida activa, limitando con ello sus posibilidades laborales, sociales, culturales, recreativas, etc.

El contexto "urbanístico" engloba en mayor medida a todos los demás, ya que es la ciudad el contenedor de los edificios y de los transportes, y donde se desarrollan los diferentes niveles de comunicación entre todos los elementos que en ella coexisten.

II.2. Edificación

La accesibilidad a la edificación permite comprender un espacio, integrarse en él y comunicarse con sus contenidos. En el acceso a la edificación podemos distinguir edificios de nueva obra y de rehabilitación públicos y privados y elementos constructivos.

En edificios de nueva construcción el principio para que sean accesibles supone mínimos costes económicos. Tener en cuenta la accesibilidad en los procesos de rehabilitación puede implicar costes razonables. La eliminación de barreras arquitectónicas una vez construido el edificio siempre conlleva mayores costes.

Los proyectistas y diseñadores de la edificación deben considerar todas las posibles limitaciones y distintas maneras de funcionar del ser humano en aspectos visuales, auditivos, de

movilidad, memoria, comprensión, orientación, etc. No hay ser humano que se amolde a las proporciones y facultades medias. No existe una persona "estándar". Pero ello no supone buscar soluciones específicas para cada caso, si no conseguir integrar las distintas necesidades de las personas en una solución útil para todos.

La adaptabilidad en las viviendas es un nuevo concepto proyectural que implica un diseño que admite bajo costes razonables las modificaciones necesarias para las diferentes situaciones que a lo largo de la vida de sus habitantes puedan aparecer.

II.3. Transporte

En la sociedad actual, poder viajar en medios de transporte públicos y privados es sinónimo de integración social y de calidad de vida. Sin embargo, los medios de transporte ponen barreras a las personas con accesibilidad reducida (PAR), que muchas veces les impiden realizar viajes con normalidad.

En lo que respecta al transporte privado, el diseño de los vehículos no está hecho partiendo de conceptos de diseño para todos, por lo que los pequeños, los mayores y las personas con discapacidad suelen tener problemas, sobre todo a la hora de entrar y salir del vehículo.

El transporte público, en general, carece de medidas de accesibilidad que permitan un normal desarrollo de las vidas de todas las personas, y se presentan dificultades tanto a la hora de viajar en autobús, metro, avión, ferrocarril y barco.

Si bien en algunos medios de transporte, como el avión, los

procedimientos de acceso al medio están muy estructurados, no deja de ser un modelo "parcheado" sobre el modelo tradicional de carga y descarga de pasajeros. Muchas veces conviene plantearse si no sería mejor un rediseño global de métodos en el que se tuvieran en cuenta las nuevas realidades sociales.

El transporte debe adaptarse a las necesidades de las personas y ponerse al servicio de una sociedad en la que cada día hay más personas mayores, más personas con discapacidad y una mayor diversidad de requisitos de transporte.

II.4. Comunicaciones

En la actualidad, el desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, han creado lo que llamamos "la sociedad de la información", y que se recoge en nuestra Constitución como el ejercicio de varios derechos fundamentales. Así como ejemplos, el artículo 3, derecho-deber de usar el castellano, el derecho al libre desarrollo de la personalidad (artículo 10), el derecho a la igualdad del artículo 14, el secreto de las comunicaciones, del artículo 18.3, el derecho a comunicar y recibir información, artículo 20.1.d, derechos que tienen como base la comunicación y la información.

La Declaración 22 del Tratado de Amsterdam obliga a las instituciones comunitarias a tener en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad.

Las personas sordas por su discapacidad sensorial, ven limitado el acceso a estos sistemas y medios de comunicación,

a causa de diversos obstáculos que impiden expresar o recibir información: son las denominadas "Barreras de Comunicación".

Además, las personas con todo tipo de discapacidad se ven apartadas de las herramientas de acceso a las nuevas tecnologías de la información, de manera que se producen "barreras de acceso a la información y comunicación"

Los principios básicos a tener en cuenta en la planificación y diseño de un entorno comunicativo sin barreras conforme a las "Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad" aprobadas por Naciones Unidas en 1993, son:

Accesibilidad: Debe proyectarse el medio comunicativo y de acceso a la información de forma que sea accesible para todas las personas, independientemente del grado de discapacidad, edad u otra dificultad. En caso necesario, deberá establecerse dicho medio de información con las medidas que sean necesarias para su accesibilidad.

Facilidad de uso: Los sistemas de comunicación y de acceso a la información deberán ser configurados de manera tal que permita a todos los usuarios emitir y recibir información sin especial dificultad, de acuerdo con su respectivo grado de desarrollo personal.

Utilización universal: El entorno comunicativo y de acceso a la información deberá permitir su uso y disfrute por todas las personas.



III. PLAN ESTATAL DE ACCESIBILIDAD

A continuación se desarrollan cada uno de los cuatro apartados relacionados con la accesibilidad, intentado abarcar el máximo posible, con el fin de conocer las directrices generales que debe seguir la accesibilidad.

En cada apartado se hace un análisis de la situación actual, una reflexión sobre las necesidades de accesibilidad y una serie de propuestas concretas. Las propuestas se priorizan en la sección Financiación y Calendarización.

Para poder llevar a cabo los objetivos establecidos en este documento, será necesario adoptar las medidas necesarias para conseguir una financiación adecuada. Además habrá que establecer un calendario en el que se indiquen las diferentes fases en las que se estructure el Plan, y las dotaciones económicas asociadas a ellas.

III.1. Accesibilidad al Medio Urbano

- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN:

Es una realidad que nuestras ciudades no son, en general, accesibles. Hasta hace pocos años no se ha sentido verdadera "preocupación" por la accesibilidad y se olvidaba la existencia de un porcentaje elevado de población con limitaciones de movilidad, entre otras. Pese a los avances realizados recientemente en este campo, nos queda aún un largo camino por recorrer hasta conseguir una ciudad para todos.

Para una persona que tenga una discapacidad, la existencia de barreras que impidan el desarrollo de sus libertades, supone una limitación en el ejercicio de sus derechos como ciudadano.

El medio urbano es un continuo espacial. Al hablar de un diseño sin barreras, nos referimos a la posibilidad de usar el espacio sin restricciones dentro de un contexto continuo.

Al estudiar las experiencias relativas a la accesibilidad en nuestro país y en el marco de nuestros vecinos comunitarios, la "discontinuidad" es uno de los factores negativos más habituales que provoca la ruptura de los pequeños avances hasta el momento realizados. Enumeramos los principales problemas que se producen:

- a) Desconocimiento de los problemas de las personas con discapacidad.
- b) Alto grado de incumplimiento de las normas para la promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas, del transporte y de la comunicación.
- c) Normas incompletas, incluso con errores en conceptos elementales y básicos, que limitan su efectividad.
- d) Intervenciones esporádicas sin planteamientos de conjunto y continuidad.
- e) Mala ejecución de las soluciones constructivas habituales y soluciones desiguales que producen confusión en un mismo entorno.
- f) Incoherencias en el establecimiento de la jerarquía de prioridades.
- g) Criterios políticos con escaso convencimiento y contundencia.
- h) Poca formación y leve sensibilidad en muchos técnicos y profesionales de este ámbito.
- g) El resultado de todos estos problemas provoca que nuestras ciudades no sean accesibles y, por tanto, insatisfacción y desesperanza en la población con dificultades de movilidad.

En el momento actual contamos con experiencias positivas en los campos prioritarios de la accesibilidad, como demuestran los programas destinados a evitar y suprimir barreras, con sus correspondientes proyectos concretos ejecutados. Por tanto, se trata de dar continuidad a la labor hasta ahora realizada con un enfoque más global y una actitud decidida.

- NECESIDADES Y OBJETIVOS:

Solamente es posible encontrar soluciones definitivas, profundizando en los problemas descritos previamente y cuando las acciones políticas, amparadas por la Administración Central, afronten de forma global el diseño, la construcción, los transportes, los servicios y, en definitiva, la planificación de nuestras ciudades.

Un Plan Estatal de Accesibilidad, con sus correspondientes aplicaciones a los diferentes proyectos que de él se deriven y su carácter armonizador de las Normas Autonómicas existentes, no sólo tendrá importancia de rango nacional, sino que servirá como instrumento de diálogo y colaboración con el resto de los países de la Unión Europea, y de referencia para una futura legislación supranacional.

Para que una planificación del medio lleve a resultados positivos se debe considerar una serie de factores de orden social, empezando por la aceptación de los derechos básicos de cada ciudadano, concretados a través del complejo proceso legislativo y administrativo, en el que participan muchos factores.

Por ello, para formular las estrategias destinadas a lograr un medio urbano sin barreras, se necesita el apoyo de todas las

fuerzas políticas y sociales, sin excepción, así como de las organizaciones formadas por los usuarios.

Como grandes objetivos de un Plan Estatal de Accesibilidad, podemos definir los siguientes:

PRIMERO:

Armonizar el conjunto de normativas autonómicas existentes en todo el territorio español, basándose en criterios económicos y de eficacia, y en aras de la igualdad de derechos y deberes de todos los ciudadanos.

SEGUNDO:

Promover la implantación de los Planes Especiales de Actuación para la Accesibilidad en los municipios, homogeneizando sus contenidos, como forma de consolidar la programación de actuaciones de supresión de barreras, así como para fomentar el diseño accesible para todos.

TERCERO:

Resolver los problemas concretos de accesibilidad en el medio urbano.

CUARTO:

Facilitar la participación de los grupos interesados (personas con discapacidad, profesionales, etc.) en los programas de accesibilidad de los diferentes niveles de la Administración.

El conjunto de objetivos y medidas que se proponen están en consonancia con el «Decálogo de la Accesibilidad para un Municipio de todos abierto a la diversidad» (Sevilla, Mayo 1997), que ha sido asumido por una amplia representación política de corporaciones locales, y además por la Junta de Andalucía, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el Defensor del Pueblo y la FEMP. Los enunciados de dicho Decálogo son los siguientes:

- 1.- Ofrecer a todos los ciudadanos las mismas oportunidades de acceso a los bienes y servicios de la comunidad.
- 2.- Acometer las políticas de accesibilidad dentro de la globalidad de acciones llevadas a cabo por los municipios.
- 3.- Promover y divulgar la accesibilidad entre toda la sociedad.
- 4.- Acceso de todos a la educación, respetando y valorando las diferencias.
- 5.- Establecimiento de normas que respalden el principio de accesibilidad.
- 6.- Fomento de la puesta en marcha de planes de accesibilidad.
- 7.- Diseñar y planificar las ciudades del futuro de forma que sean accesibles para todos.
- 8.- Eliminar cualquier barrera que dificulte el acceso a los medios de transporte y adoptar, en su caso, medidas de apoyo al uso del vehículo privado para personas con movilidad reducida.
- 9.- Complementar los sistemas de comunicación con los recursos necesarios para que la información llegue a cualquier persona de la comunidad.
- 10.- Potenciar la participación de la sociedad en su conjunto a la hora de asumir la accesibilidad como eje central de la política municipal.

- PROPUESTAS:

MARCO NORMATIVO. PROPUESTAS DE LEY Y DE REGLAMENTO.

La accesibilidad ha sido regulada en todas las Comunidades Autónomas, aunque sin homogeneidad en los ámbitos objeto de normación. Posiblemente el campo del urbanismo es el de mayor nivel de homogeneidad de contenidos.

Es necesaria una Ley Estatal que unifique criterios y sirva de referencia general. En la medida en que dicha Ley desarrolle derechos fundamentales, habrá de tener el rango de Ley Orgánica.

A falta de una ley armonizadora de todas las normas autonómicas existentes, y teniendo en cuenta que de las diecisiete leyes de accesibilidad sólo algunas tienen reglamento, sería conveniente la existencia de un esquema propositivo de un Decreto General de Accesibilidad que sirva de referencia a las Comunidades Autónomas que aún no lo poseen.

Proponemos un esquema de contenidos básicos de un "Reglamento de Accesibilidad":

1.- Objeto:

Garantizar la accesibilidad y la utilización de los bienes y servicios públicos y privados a todas aquellas personas con dificultades de movilidad o con cualquier limitación física, psíquica o sensorial, así como crear las ayudas adecuadas para mejorar la calidad de vida de dichas personas, estableciendo

normas dirigidas a suprimir y evitar cualquier tipo de barrera u obstáculo físico o sensorial, y las medidas de fomento, control y evaluación para el cumplimiento de la misma.

2.- *Ámbito de aplicación:*

La Norma será de aplicación en las actuaciones de planeamiento, gestión y ejecución en materia de urbanismo, edificación, transporte y comunicación sensorial, tanto de nueva construcción como de rehabilitación o reforma, que se realicen por cualquier persona física o jurídica, de carácter público o privado, en el ámbito estatal y en el territorial propio de cada Autonomía, de acuerdo con el esquema de ejercicio de competencias establecido por la Constitución y los Estatutos de Autonomía.

3.- *Conceptos:*

Establecer definiciones claras de las nociones básicas que intervienen en la accesibilidad, así como los diferentes niveles de la misma.

4.- *Accesibilidad urbanística:*

Se refiere a la planificación y urbanización de espacios urbanos de concurrencia o uso público. Nos referimos a las vías públicas, los parques y demás espacios de uso público, así como a las respectivas instalaciones de servicios, mobiliario urbano y elementos de urbanización que contienen. Se deberán aportar especificaciones de diseño y adecuación de cada uno de los elementos que intervienen: aceras, pavimentos, vados, alcorques, rampas, aparcamientos, señalización, etc.

5.- *Accesibilidad en la edificación:*

Se refiere a las exigencias mínimas de accesibilidad que ha de tener todo edificio o establecimiento, de titularidad pública o privada, cuyo uso implique concurrencia de público. Tanto las construcciones de nueva planta como las obras de ampliación, rehabilitación o reforma de los edificios públicos o privados de uso público, se efectuarán de forma que sean accesibles, permitiendo el libre acceso y fácil desenvolvimiento de las personas con limitaciones y garantizando un acceso desde el exterior desprovisto de barreras y obstáculos. Con esta finalidad se establecerán parámetros y prescripciones mínimas que han de ser recogidas en cada proyecto.

Los edificios de uso privado habrán de cumplir igualmente unos requisitos mínimos de accesibilidad y habrán de ajustarse a las especificaciones técnicas y de diseño que sean pertinentes.

6.- *Accesibilidad en el transporte:*

Se establecerán normas de aplicación en las infraestructuras e instalaciones fijas de acceso público de los servicios de transporte de viajeros, para que cumplan con las exigencias de accesibilidad. Dichas normas deberán contener todas las especificaciones precisas relativas a todos los medios de transporte, tanto urbano como interurbano, así terrestre, como aéreo y marítimo o fluvial.

7.- *Accesibilidad en la comunicación:*

Para garantizar el derecho a la información, la comunicación, la cultura, la enseñanza, el ocio y el trabajo, se promoverá la

supresión de las barreras sensoriales en la comunicación y se fomentará el establecimiento y desarrollo de los medios, mecanismos y alternativas comunicativas y técnicas que hagan accesibles los sistemas de comunicación y señalización a toda la población y, de un modo especial, a las personas con limitaciones sensoriales.

8.- Fomento de la accesibilidad y supresión de barreras:

Las Administraciones Públicas dispondrán los medios económicos necesarios para conseguir la accesibilidad y la supresión de las barreras físicas y de la comunicación. Para ello, anualmente, consignarán en sus presupuestos ordinarios las partidas necesarias. Los entes locales deberán igualmente comprometerse a asignar una partida presupuestaria para financiar sus programas específicos de accesibilidad ("Planes Especiales de Actuación para la Accesibilidad") y, posteriormente, para los proyectos concretos que de ellos se deriven. Se creará el "Fondo para la Supresión de Barreras", que estará dotado de los recursos destinados a tal fin.

9.- Medidas de control:

El cumplimiento de los preceptos contenidos en la Norma de Accesibilidad será exigible para la aprobación de los instrumentos de planeamiento y de su ejecución, así como para la concesión de las diferentes licencias y autorizaciones municipales. Los visados de los proyectos, labor que corresponde a los colegios profesionales, harán constar expresamente que se cumplen las prescripciones contenidas en la Norma, denegando los visados de proyectos que comporten infracciones. Las Administraciones Públicas y sus correspondientes órganos con competencia en materia de

urbanismo, vivienda, turismo, transporte y comunicación velarán por el cumplimiento de las normas de accesibilidad contenidas en la Norma, inspeccionando y controlando todas las actuaciones en este sentido.

10.- Régimen sancionador:

Las Administraciones y los órganos competentes en materia de accesibilidad, serán los encargados de sancionar las infracciones que puedan producirse. El Código establecerá las cuantías mínimas dependiendo de la gravedad de la infracción. Los expedientes sancionadores podrán iniciarse por denuncia de los órganos públicos, inspectores o controladores, o a instancia de organizaciones y asociaciones públicas, privadas o particulares. Como regla general se considera siempre competente al Ayuntamiento en cuyo término municipal se produce la infracción. El importe de las sanciones económicas se integrará en el Fondo para la Supresión de las Barreras. Habida cuenta del carácter de las normas sancionadoras (por influencia del principio de tipicidad aplicable a las mismas), éstas han de ser claras y, a ser posible, con rango suficiente.

11.- Órganos de participación:

Se creará el "Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de las Barreras" en cada Autonomía, como órgano de impulso, participación y consulta en todo lo referente a esta materia. El Consejo estará formado por miembros de las Administraciones Públicas competentes, de las asociaciones de personas con discapacidades, de representantes de sindicatos y asociaciones de empresarios, así como de los colegios profesionales relacionados con el urbanismo, la edificación, el transporte y la comunicación sensorial.

Asimismo se creará el "Consejo Estatal para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de las Barreras", con una representación similar a la expresada en el párrafo anterior.

12.- Condiciones técnicas:

Se aportarán esquemas gráficos explicativos de los contenidos del Código, introduciendo las variables o parámetros que intervienen. Dichos esquemas facilitarán la comprensión y ayudarán a los profesionales en su labor de diseño de espacios accesibles.

PLAN DE ACCIÓN ESTATAL.

El Estado debe conocer con exactitud la situación real de los las políticas autonómicas y municipales en materia de accesibilidad. Para ello proponemos la realización de un estudio exhaustivo y lo suficientemente amplio en el número de municipios, provincias y comunidades autónomas, que permita el conocimiento del estado de la cuestión para disponer de un punto de partida cierto. La metodología podría ser la siguiente:

- 1.- Clasificación de municipios por provincias y comunidades autónomas
- 2.- Análisis relacionado con las normas que les afecten:
 - Legislación autonómica de accesibilidad
 - Legislación municipal (ordenanzas de accesibilidad).
 - Planeamiento y su adaptación a la Ley de Accesibilidad.
 - Plan Especial de Actuación para la Accesibilidad
 - Etapas ejecutadas
 - Grado de cumplimiento de la legislación y del plan de etapas

- 3.- Medidas concretas para posibilitar que los municipios cumplan con la obligatoriedad de disponer de un Plan Especial de Actuación para la
- 4.- Accesibilidad y de ejecutar su plan de etapas, destinando anualmente una partida presupuestaria para tal fin.
- 5.- Habilitar presupuesto para:
 - Designar equipos de seguimiento y control de las actuaciones municipales.
 - Ayudar a los Ayuntamientos para la realización de sus programas de accesibilidad y ejecución de las obras correspondientes.

NORMAS TECNOLÓGICAS DE ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO.

Es importante la elaboración de un documento de carácter técnico, equivalente a las NORMAS TECNOLÓGICAS ESPAÑOLAS (NTE) del Ministerio de Fomento (antiguo Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo), relativo a la Accesibilidad y Supresión de Barreras Físicas y Sensoriales. Dicho documento se utilizaría como manual consultivo y tendría el valor que hasta ahora poseen las NTE para los profesionales.

En la actualidad, contamos con el documento base, elaborado dentro de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo, en la Subdirección General de Arquitectura. El grupo de trabajo, formado por técnicos del Ministerio de Fomento, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (CEPAT), Comunidad de Madrid y Fundación ONCE (Desarrollos VÍA LIBRE S.L.), está finalizando la redacción de la primera norma consultiva sobre edificación accesible.

Quedaría pendiente la elaboración de un documento

equivalente sobre el Urbanismo, como complemento a la potenciación del subgrupo de trabajo de accesibilidad al Medio Urbano perteneciente al comité AEN.CTN 11 (Criterios AENOR).

SELLO DE CALIDAD EN LA ACCESIBILIDAD.

Resulta imprescindible la formulación de un documento acreditativo, equivalente a un "sello de calidad", emitido por entidades colaboradoras de la Administración entendidas en la materia (tipo AENOR), que garantice que un proyecto o instalación cumple con las normas específicas que marque el Código de Accesibilidad. Igualmente cualquier obra de urbanización podrá adquirir su documento de calidad si se ajusta a las condiciones que indique la legislación de accesibilidad.

PROGRAMAS DE ACCESIBILIDAD EN LA LEY DEL SUELO.

Los diferentes Instrumentos de Planeamiento debieran recoger la Ley de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas como precepto de obligado cumplimiento dentro de sus actuaciones a escala de detalle y, por supuesto, en todas las ordenanzas y normativas que establezcan.

Igualmente, los "Planes Especiales de Actuación para la Accesibilidad", deberán ser, a su vez, verdaderos instrumentos de planeamiento en sí mismos para los municipios, definiéndose sus competencias dentro de las Leyes del Suelo de las diferentes autonomías.

CONTINUIDAD DE LOS CONVENIOS DE COLABORACIÓN

Los convenios de colaboración, que desde el año 1991 vienen suscribiendo las Administraciones Públicas y la Fundación ONCE, con la finalidad de elaborar Planes de Accesibilidad y ejecutar programas de supresión de barreras, están siendo un instrumento extraordinario con un positivo efecto multiplicador para avanzar en este campo.

Por ello entendemos que es una práctica que debe mantenerse formando parte de la estructura general que el Plan Estatal de Accesibilidad pueda adoptar.

Queremos volver a incidir en la importancia de contar con los diferentes grupos de personas con discapacidad en todos los ámbitos relativos a la accesibilidad, pues son quienes mejor conocen sus necesidades y pueden proporcionar pautas fundamentales para el desarrollo de una normativa de accesibilidad que realmente cumpla con su cometido.

Es también una importantísima labor del Estado, la sensibilización y formación de los Ayuntamientos en materia de accesibilidad, ya que son los municipios los encargados de materializar las leyes en proyectos concretos que van a determinar su morfología y su nivel de accesibilidad.

No podemos olvidar los grandes parques suburbanos y los espacios naturales de especial protección, que serán objeto de un estudio particularmente meticuloso. Sin descuidar los aspectos medioambientales y el impacto que cualquier intervención puede ocasionar, habrá que realizar sus correspondientes proyectos en materia de accesibilidad para que puedan ser visitados y disfrutados por todos los

ciudadanos, con y sin discapacidad.

Del mismo modo, no deberá olvidarse a los diversos medios de comunicación y al sistema educativo y cultural, en todos sus ámbitos, cuya información es, por lo general, escasamente accesible para las personas con discapacidad sensorial.

III.2. Accesibilidad a la Edificación

- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN:

Aunque con cierto retraso con relación a otros países europeos y desde luego con Estados Unidos y Canadá, los avances en accesibilidad en nuestro país han sido notorios en los últimos años.

La idea de eliminación de barreras una vez construido el edificio para permitir su acceso a un grupo de ciudadanos con movilidad reducida va siendo sustituido por el concepto más dinámico de accesibilidad y diseño para todos, no limitando por tanto su ámbito a los usuarios de sillas de ruedas, sino extendiéndolo a las personas con diferentes características y modos de funcionar.

El concepto de accesibilidad como algo bueno para todos está siendo entendido y valorado y, cada vez más, exigido por la población como criterio de calidad y como derecho básico de los ciudadanos.

Sin embargo, la realidad es que personas con discapacidad, personas mayores y personas con movilidad reducida encuentran serias dificultades y, en muchos casos, la imposibilidad de acceso a edificios públicos y monumentos artísticos, estaciones, hoteles, museos, instalaciones deportivas, teatros, cines, restaurantes y tiendas. Muchas oficinas y centros de trabajo, Universidades y centros de formación no son aún accesibles. Las propias viviendas particulares presentan grandes carencias de accesibilidad y están generando aislamiento, malestar y agravando los costes sociales.

Se ha dado un gran paso con el desarrollo legislativo en materia de accesibilidad en los diez últimos años, tanto a escala estatal como comunitaria. Todas las Comunidades Autónomas han legislado en materia de accesibilidad y eliminación de barreras, pero todavía falta en muchas de ellas garantizar su aplicación, cumplimiento y desarrollo reglamentario. En otros casos, se han tenido en cuenta las barreras arquitectónicas, pero no se han tratado suficientemente las barreras a la comunicación o al transporte que están siendo discriminatorias para conseguir la igualdad de oportunidades.

Además de ser incompleto el desarrollo legislativo, presenta grandes dispersiones dimensionales que originan un caos de confusión con perjuicios sociales, técnicos y de mercado y de desorientación a la población. Un reciente documento desarrollado por el Real Patronato ofrece un análisis comparativo de las legislaciones autonómicas en las que se manifiesta la disparidad de criterios en accesibilidad.

Para compensar esta situación se ha iniciado un proceso de desarrollo de normativa tecnológica que ofrezca criterios contrastados y sirva para armonizar las diferentes exigencias. El Decreto de Mínimos de 1989 fue un paso importante, del que han partido las leyes comunitarias, que pasados diez años exige una revisión y evaluación. Este trabajo tiene ya un camino andado coordinado entre el Ministerio de Fomento, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y la Fundación ONCE.

Respecto de las viviendas individuales, la Ley 15/1995, de 30 de mayo sobre límites del dominio sobre los inmuebles para eliminar barreras arquitectónicas a las personas con discapacidad ha supuesto un avance legal en los derechos de la persona para acceder y adaptar a su vivienda. Sin embargo

en muchos casos los costes de eliminar barreras en un edificio que no había previsto accesibilidad en su diseño exigen un desembolso económico que la propia persona no puede afrontar, a pesar de serle imprescindible y tener el apoyo legal para realizarlo.

Con relación a viviendas para personas con discapacidad la legislación establece, por lo general, una reserva del 3% para viviendas adaptadas de Protección Oficial. Es requisito imprescindible para poder optar a este tipo de oferta el no tener vivienda en propiedad. Esta reserva constituye un apoyo importante para personas con discapacidad en la compra de primera vivienda, pero deja fuera a muchas personas que teniendo otra vivienda no pueden seguir viviendo en ella por carecer de la accesibilidad necesaria para sus necesidades sobrevenidas por causa de la edad, enfermedad o accidente.

Las viviendas adaptables con posibilidad de realizar modificaciones sin grandes costes cuando estas sean necesarias tienen aún muy poco desarrollo en España. Sin embargo cumplen una importante función de futuro con ahorros considerables.

En un reciente estudio subvencionado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales "Beneficios para la mejora de accesibilidad en las viviendas. Repercusión económico-social", el 82% de los encuestados reconoció que sus casas tienen barreras arquitectónicas y tres de cada cuatro encuestados manifestó estar dispuesto a pagar más dinero para hacer accesible su hogar. El aumento de precio medio que los interesados aceptan pagar por las viviendas sin barreras es del 12,53% más de que lo pagarían por una sin estas características.

El estudio muestra que la accesibilidad es valorada como sinónimo de confort, calidad de vida, seguridad y previsión frente al futuro.

La formación tanto universitaria como de postgrado de los técnicos implicados en el proceso edificatorio no incluye suficientemente el campo de la accesibilidad al no reformar parte del currículum formativo. Esta carencia habrá de corregirse (compensarse) a través de una mayor participación con los estamentos docentes mediante la potenciación de seminarios, cursos monográficos, becas y premios y la colaboración con los Colegios de Arquitectos y Arquitectos Técnicos en la formación postgrado a través de las fundaciones culturales de éstos para la realización de cursos con contenidos aplicables a la práctica cotidiana de los profesionales.

Aunque la accesibilidad como venimos insistiendo debe dirigirse a todos los ciudadanos, vamos a señalar algunos puntos de reflexión para que sean tenidas en cuenta en el diseño accesible de edificios. No se trata de una relación exhaustiva.

FÍSICA

- 1.- Comunicación horizontal: Pavimentos deslizantes, irregulares o excesivamente antideslizantes.
- 2.- Comunicación vertical: Escaleras compensadas, peldaños fuertes, volados, ausencia de pasamanos.
- 3.- Rampas sin protecciones, sin barandillas, excesivamente pinas, o su ausencia.
- 4.- Ascensores pequeños, desnivelados en paradas. Ascensores que permitan el contacto visual con el exterior.
- 5.- Espacios higienico-sanitarios.

- 6.- Baños: ausencia de baños adaptados, mal distribuidos, mala colocación de las barras, escasas dotaciones.
- 7.- Puertas: Estrechas, pesadas, difíciles de abrir, mal señalizadas, sin proteger inferiormente, pomos inadecuados.
- 8.- Ventanas: Inalcanzables para su apertura o sin posibilidad de ver desde una silla de ruedas.
- 9.- Protección contra incendios: Sin análisis de los problemas de las personas con movilidad reducida.
- 10.- Mecanismos, grifos, enchufes, aisladores, etc., difíciles de acceder.
- 11.- Rampas de acceso adecuadas
- 12.- Pasamanos. Puertas automáticas o fáciles de abrir y cerrar, Puertas anchas.

AUDITIVA

- 1.- Información visual.
- 2.- Avisadores luminosos.
- 3.- Aislamiento acústico para eliminar ruido.
- 4.- Amplificadores magnéticos.
- 5.- Sistemas de alarma luminosos.
- 6.- Vídeo-portero.
- 7.- Interprete lengua de signos.
- 8.- Compatibilidad con ayudas técnicas.

VISUAL

- 1.- Información táctil.
- 2.- Contrastes.
- 3.- Avisos peligros y cambios.
- 4.- Iluminación adecuada.
- 5.- Tamaño de letra y señalización.
- 6.- Sistemas acústicos de alarma.

COGNITIVA

- 1.- Información comprensible del entorno.
- 2.- Señalización simple y de significado universal visible de día y de noche permanente y continua.
- 3.- Signos uniformes por unificación de pictogramas, p.e.: rotulación de los aseos.
- 4.- Colores como indicadores y ubicación.
- 5.- Ergonómica.
- 6.- Coexistencia de avisador acústico y visual.
- 7.- Criterios lógicos de ubicación
- 8.- Utilización de colores en paramentos como refuerzo de orientación.

- PROPUESTAS:

LEGISLATIVAS:

- 1.- Elaboración de un Plan General de Accesibilidad.
- 2.- Seguimiento del marco normativo.
- 3.- Armonización de legislación dispersa existente.
- 4.- Completar lagunas existentes.
- 5.- Aportaciones a los planes de vivienda, incorporando mejoras para accesibilidad vivienda y revisando criterios de acceso, estableciendo porcentaje de reserva en forma de función de demanda específica del lugar.
- 6.- Revisar armonizar y potenciar subvenciones económicas para ayudas técnicas y adaptaciones del hogar.
- 7.- Establecer sistemas de control específico de las normas.

TÉCNICAS:

- 1.- Desarrollo de Norma Básica de Accesibilidad.
- 2.- Acabar Norma Tecnológica ya iniciada.
- 3.- Potenciar trabajos de normalización. Criterios AENOR.
- 4.- Incorporar accesibilidad en Comisión Técnica para la calidad en la Edificación.
- 5.- Elaborar Guías Técnicas.
- 6.- Fomentar la Investigación.

FORMATIVAS Y DE DIFUSIÓN:

- 1.- Incorporar la accesibilidad al Currículum de las Escuelas de Arquitectura.
- 2.- Exigir diseños accesibles en proyectos fin de carrera y a lo largo de la carrera.
- 3.- Elaborar herramientas para técnicos de arquitectura.
- 4.- Establecer información sobre buenas prácticas en la edificación.
- 5.- Promover especialización de funcionarios especializados en asesoramiento sobre accesibilidad.
- 6.- Campañas de comunicación.
- 7.- Incentivar el diseño accesible en las Escuelas y Facultades a través de seminarios, becas, etc.

ECONÓMICAS Y DE MERCADO:

- 1.- Revisar los Planes de Viviendas incluyendo, accesibilidad y proponer y establecer porcentaje de reserva con relación a la demanda zona.
- 2.- Revisar, armonizar y potenciar subvenciones económicas para ayudas técnicas y adaptación de viviendas.
- 3.- Jerarquización en planes de accesibilidad y rehabilitación

de edificios públicos.

- 4.- Realizar estudios de mercado coste-beneficio de viviendas y edificios accesibles.
- 5.- Valorar las consecuencias del turismo no accesible versus turismo accesible.

SEGUIMIENTO, CONTROL Y COORDINACIÓN:

- 1.- Presencia de movimientos asociativo en las Comisiones de Accesibilidad.
- 2.- Exigir representación de instituciones públicas y privadas con responsabilidad en accesibilidad.
- 3.- Compromiso interministerial de presentar avances anuales en accesibilidad.
- 4.- Exigencia de realizar Planes de Accesibilidad.
- 5.- Incluir requisitos de accesibilidad en los pliegos de contratación y control de los mismos.
- 6.- Exigir la accesibilidad en licencias y autorizaciones.
- 7.- Control de la accesibilidad en la concesión de licencias y permisos de aperturas.

III.3. Accesibilidad al Transporte

- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL:

A) Transporte privado

A.1) Vehículos adaptados

Existen en el mercado español numerosos vehículos y transformaciones de todo tipo y adaptaciones de modo que permiten viajar como pasajero o como conductor a todo tipo de personas con las más variadas y graves discapacidades; incluso usuarios de silla de ruedas. Se trata de vehículos y adaptaciones caras.

A.2) Normas

Las normas que regulan la transformación de vehículos están ancladas en el RD 7361/1998, que regula la transformación de reformas de importancia de vehículos de carretera.

Las medidas de los ayuntamientos sobre plazas de aparcamiento reservadas y premios especiales de aparcamiento se han generalizado. Pero también se han generalizado sus defectos de falta de flexibilidad y generosidad. Además falta uniformidad y validez universal, pese a las iniciativas de la FEMP.

A.3) Fiscalidad y subvención

Las ventajas fiscales a las personas con discapacidad siguen siendo ridículas, especialmente teniendo presente el tipo de

vehículos que precisan estas personas. Las subvenciones de las CC.AA. suelen ser ínfimas, limitándose a la del vehículo adquisición y no a su mantenimiento.

B) Transporte público

B.1) Transporte urbano

B.1.1) Transporte en metro

Las estaciones del metro de Bilbao y las ampliaciones de las redes de metro de Madrid, Barcelona y Valencia habidas en esta década son básicamente accesibles; es decir, contienen medidas para las Personas con Accesibilidad Reducida (en adelante PAR) en silla de ruedas y algunas menos para PAR con otras discapacidades. La adecuación de las estaciones existentes está por iniciarse; excepto en la red de Barcelona, en la que se ha hecho tímidamente.

El material móvil no contiene medidas específicas, a excepción del de Bilbao.

En formas diferentes, en las cuatro redes hay medidas tarifarias y de información.

Los interfonos instalados en algunas estaciones de Metro son inaccesibles para las PAR en silla de ruedas (por la altura a la que están ubicadas, para una persona adulta de pie) y con deficiencias auditivas (al usar exclusivamente sonido, por otra parte de escasa calidad y en ambientes ruidosos).

B.1.2) Transporte en autobús

Las paradas de autobús presentan grandes déficits respecto de sus condiciones de accesibilidad, en la mayor parte de las ciudades españolas; bien es cierto que los planes integrales de accesibilidad en algunas de ellas las van adecuando a las necesidades de las PAR.

En cuanto al material móvil, los autobuses de piso alto, con peldaños en los estribos, aún son mayoría en las flotas de nuestras ciudades; consecuentemente, son inaccesibles para las PAR en silla de ruedas. Son muy escasas sus habilitaciones con plataformas elevadoras; más numerosas son las medidas que facilitan la accesibilidad a PAR con discapacidades motóricas ambulantes, visuales o auditivas. El gran salto cualitativo a favor de la accesibilidad se ha dado en esta década, al incorporar a las flotas autobuses de piso bajo, proceso que se está acelerando notoriamente; bien es cierto que la renovación masiva de las flotas con autobuses de piso bajo, al no obedecer ya a la adecuación a las necesidades de las PAR, sino por mera mejora de la explotación del servicio, está llevando a no instalar en esos autobuses de piso bajo elementos complementarios valiosos para las PAR, especialmente la rampa escamoteable que facilita el embarque/desembarque.

Finalmente, es muy dispar la existencia de medidas tarifarias en favor de las PAR en las ciudades españolas. Genéricamente no existen. Genéricamente tampoco hay buena información de servicios accesibles.

Se está introduciendo información sonora sobre paradas e incidencias en ciertas líneas de autobuses urbanos, que son inaccesibles para las PAR sordas.

B.1.3) Transporte en tranvía

La única línea de tranvía de España, en Valencia, tiene buenas condiciones de accesibilidad para las PAR, tanto en sus paradas como en su material móvil; incluso para las PAR en silla de ruedas.

B.2) Transporte interurbano

B.2.1) Transporte aéreo

El transporte aéreo español tiene globalmente buenas condiciones de accesibilidad para las PAR.

Los aeropuertos tienen buenas condiciones de accesibilidad y AENA desarrolla una labor efectiva en la mejora progresiva de las mismas. Una grave deficiencia empaña esta situación, el embarque/desembarque de las PAR en silla de ruedas, cuando no hay "finger"; los cinco equipos elevadores entre pista y aeronave que tiene Iberia no sólo son insuficientes, sino que no los utiliza; las PAR en silla de ruedas son movidas "a pulso" por las escalerillas.

Los aviones tienen déficits genéricos comunes: reserva inadecuada de asientos a PAR; pasillos estrechos y aseos de dimensiones insuficientes.

Es insuficiente la información al viajero que es PAR. No hay medidas tarifarias específicas. Está generalizada la atención al cliente PAR, con servicio de ayuda. Se ha generalizado la reserva de plazas en los aparcamientos. Los aeropuertos importantes disponen de furgonetas con plataformas elevadoras para el transporte de PAR.

Los servicios de información oral de los aeropuertos y de los aviones son inaccesibles para las PAR sordas, por falta de rótulos luminosos de información deslizante y de personal conocedor de lenguas de signos.

B.2.2) Transporte marítimo

Las estaciones marítimas en España no tienen buenas condiciones de accesibilidad para las PAR. El Organismo Autónomo Puertos del Estado aprovecha los proyectos de modernización y rehabilitación de sus estaciones y terminales de pasajeros para suprimir barreras arquitectónicas. En las estaciones marítimas propiedad de las compañías de transporte marítimo la situación es también globalmente deficiente, con recientes iniciativas de mejora.

Los servicios de información oral de los puertos, allí donde existen, y de los aviones son inaccesibles para las PAR sordas, por falta de rótulos de información textual y de personal conocedor de lenguas de signos.

En cuanto al material móvil, las barcas del transporte de cabotaje son inaccesibles; los buques de transporte de pasajeros de gran tonelaje van siendo habilitados para PAR en la renovación de las flotas; no así en los buques existentes.

Las medidas de información a las PAR son paralelas a las condiciones de accesibilidad. No hay medidas tarifarias específicas.

Los servicios de información oral de los puertos y de los buques son inaccesibles para las PAR sordas, por falta de rótulos de información textual y de personal conocedor de lenguas de signos.

B.2.3) Transporte por carretera

Las estaciones de autobús en España tienen mayoritariamente malas condiciones de accesibilidad para las PAR; aunque no especialmente para las subsidiarias de sillas de ruedas, al ser edificios funcionales y abiertos. No se han acometido obras de supresión de barreras en ellas, aunque hay proyectos de hacerlo en alguna Comunidad Autónoma, como Castilla-La Mancha. En las nuevas estaciones de servicios son cada vez más frecuentes ver actuaciones de accesibilidad para las PAR; no así en las existentes, y menos aún en las áreas de descanso, si bien con excepciones.

Los servicios de información verbal de las estaciones de autobuses, y en el interior de ellos son inaccesibles para las PAR sordas, por falta de rótulos luminosos de información deslizante y de personal conocedor de lenguas de signos.

En cuanto al material móvil, genéricamente, tiene muy malas condiciones de accesibilidad para las PAR, singularmente para las subsidiarias de silla de ruedas. Tanto en servicios regulares como en discretionales hay sólo contadas experiencias de adaptación de autobuses para PAR, en vehículos clase II y clase III del Reglamento 36; experiencias que han tenido dificultades para el cumplimiento de dicho reglamento, por la rigidez de los organismos inspectores. Anecdóticamente, sin embargo, todas las CC.AA. han legislado exigiendo la accesibilidad del transporte por carretera, mandato que se está incumpliendo, aparte de por las dificultades reseñadas, porque nadie asume el sobrecoste que supone el carrozado especial que precisan los autobuses y autocares.

No existen mediadas tarifarias especiales ni medidas de

información sobre la accesibilidad de los servicios, salvo honrosas excepciones en el País Vasco y Barcelona provincia.

Los puntos telefónicos SOS de las carreteras deben estar también adaptados, mediante teléfono de textos, para las personas sordas

B.2.4) Transporte ferroviario

Las redes del transporte ferroviario en España tienen diferentes situaciones de accesibilidad según las entidades, RENFE y FEVE en el ámbito del Estado, y tres de comunidades autónomas: Cataluña, Comunidad Valenciana y País Vasco. Incluso dentro de cada una de esas entidades hay diferentes niveles en las Unidades de Negocio en que se ha estructurado RENFE y en las líneas de todas las redes.

De forma abreviada, puede decirse que en las estaciones todas las entidades citadas han comenzado a suprimir barreras arquitectónicas desde hace una década. RENFE lo consiguió de forma bástente completa en la línea del AVE, en sus cinco estaciones; tiene un programa bástente desarrollado en las 72 estaciones de la UN de Estaciones Comerciales; comienzan a verse estaciones importantes acondicionadas en la UN de Cercanías, y queda mucho por hacer en el centenar de estaciones menores, agrupadas en estas y otras UN. En FEVE, FGC, FGV y ET/FV se ha desarrollado y desarrolla una intensa actividad con un resultado prometedor a corto plazo.

En cuanto al material móvil, las conquistas habidas son muy reducidas. En RENFE se consiguió un cierto nivel de accesibilidad en los trenes de AVE y se trabaja en las UN de Largo Recorrido y de Cercanías en prototipos de coches

accesibles. ET/FV y FGC tienen logros en sus coches. FEVE y FGV aún no. Debe destacarse, aunque pueda ser conocida, que hay una enorme desproporción entre el número de coches del parque de RENFE y de las demás entidades, con una gran dispersión de las características de su parque, que dificulta los esfuerzos.

Todas las entidades tienen medidas tarifarias en distinta forma y medida, en favor de ancianos y personas con discapacidad. También van editándose folletos informativos específicos, también en distintos niveles. Igualmente se van dando servicios de atención al cliente, se van disponiendo plataformas elevadoras en las principales estaciones de las redes de alta velocidad y largo recorrido, incluso en las de la línea de un tren cremallera de los FGC. Se va dando atención en los aparcamientos, con reserva de plazas.

Los servicios de información oral de las estaciones de ferrocarril y de las unidades ferroviarias son inaccesibles para las PAR sordas, por falta de rótulos de información textual y de personal conocedor de lenguas de signos.

B.3) Servicios de Transporte Especial

Los Servicios de Transporte Especial (en adelante STE) son una de las grandes deficiencias en España. Las PAR más gravemente afectadas, que hoy no pueden utilizar los servicios de transporte ordinarios, y menos aún las que no los van a poder utilizar, incluso cuando sean accesibles, están, pues, olvidadas por las autoridades responsables de su transporte.

Existen actuaciones subsidiarias de STE que parchean este déficit, con su mejor voluntad, como es la actividad encomiable

de la Cruz Roja y los servicios que prestan las asociaciones de personas con discapacidad, pero que no son STE. Barcelona es la única ciudad que tiene un STE desde 1978, que va mejorando, y otras ciudades de Cataluña, y también Bilbao, Valencia, etc., tienen STE incipientes, sin desarrollar. Muchas iniciativas de STE han fracasado en España, y han sido clausuradas.

Los vehículos utilizados en los STE o subsidiarios distan de ser los idóneos. La tarificación oscila entre la gratuidad y la tarifa de los servicios de transporte ordinario que suplen, con una subvención del 100 al 95%. La gestión, explotación y organización son primitivas, y basan su actividad en los viajes de grupos prefijados con mucha antelación. Está sin atender la demanda instantánea e individual, de forma generalizada.

B.4) Servicio de Taxi

Las PAR más gravemente afectadas, que no pueden utilizar los servicios de transporte ordinario, por sus deficientes condiciones de accesibilidad, o que no pueden o no quieren utilizar STE deberían resolver sus desplazamientos con taxis. Pero mayoritariamente no lo hacen, bien por razones económicas o por que no hay taxis acondicionados en su ciudad.

En relación con los vehículos, en España tenemos el mejor taxi acondicionado de Europa para el transporte de todo tipo de PAR, incluidas las subsidiarias permanentes de silla de ruedas. En el último decenio se han ido mejorando los modelos y se trabaja aún en ese sentido. Pero su número en las flotas de taxis es muy pequeño y su uso por las PAR es muy escaso por razones económicas.

Existen líneas de subvención en casi todas las CC.AA.: a los usuarios con discapacidad y en algunos ayuntamientos a los taxistas que dan servicio con taxis acondicionados; pero son de cuantía escasa y se suelen conceder con dilaciones burocráticas que reducen su eficacia. Las personas con discapacidad utilizan taxis acondicionados o no, según su grado de discapacidad.

B.5) Legislación y normativa

La legislación de la Administración Central es muy reducida; se limita al RD 3250/1983, que autoriza el acceso de los perros guía a los transportes públicos, y el RD 556/1989, que exige unas mínimas condiciones de accesibilidad en los edificios de nueva planta cuyo uso implique la concurrencia de público, entre los que se encuentran las instalaciones de los transportes públicos.

En las CC.AA., se ha generalizado la legislación sobre supresión de barreras, que comprenden el sector del transporte; tienen un nivel de exigencia notable, en ocasiones producto de una ansia demasiado optimista de legislar, o copiar de CC.AA. más desarrolladas, o sucumbir a presiones políticas, lo que ha dado como resultado que se incumplan generalizadamente. Pocas CC.AA. han desarrollado esas leyes con reglamentos o códigos de accesibilidad, y las que lo han hecho, han desarrollado muy poco el sector transporte, especialmente en la normativa técnica del material móvil.

La normativa sectorial sobre accesibilidad de las PAR a un servicio de transporte es muy dispar según los modos y/o medios de que se trate. Se centran en normas técnicas, aunque algunas llegan al control del pasaje, normas de trato y atención,

tarificación y otras. Destacan las normas del transporte aéreo, seguidas por las del transporte ferroviario.

B.6) Medidas complementarias

Si se considera la información como una de las medidas complementarias a la prestación del servicio de transporte, es lamentable que su nivel es aún muy bajo, lo que contribuye decisivamente a que lo poco o mucho habido de accesibilidad en el transporte sea menos utilizado de lo que cabría. Hay iniciativas, sin embargo, dignas de mencionar. Hay incluso instituciones dedicadas específicamente a informar a las PAR sobre su transporte. Existen más instituciones que informan sobre el transporte de PAR de forma complementaria a la información que dan a los viajeros en general. En cuanto a guías y planos de información, hay guías específicas, guías de información general sobre condiciones de accesibilidad que contienen datos sobre medios de transporte y también hay referencias a la accesibilidad en las informaciones generales de algunos servicios. Por último, también hay documentos informativos específicos de algunas empresas del sector del transporte.

Aunque hay disparidad de criterios en la aplicación de medidas tarifarias a favor del uso de las PAR (ancianos y personas con discapacidad exclusivamente), lo cierto es que se emplean en España. Y se emplean más en los modos de transporte que destacan por su actividad a favor de las utilización del transporte por las PAR.

Finalmente, cabe citar como medida complementaria muy significativa de un alto nivel en la actividad por la integración de las PAR en el transporte, dos experiencias en el acompañamiento personalizado de PAR para su transporte.

- NECESIDADES Y OBJETIVOS:

De la descripción anteriormente hecha de la situación del transporte de las PAR en España podemos deducir las necesidades y objetivos. La mejor forma de estructurarlos es seguir el esquema del diagnóstico.

A) Transporte privado

Dado que todo el mundo realiza el 50% de sus desplazamientos en transporte privado, se ha de ayudar a las PAR a que también puedan hacerlo.

Son necesarias unas políticas fiscales y de subvenciones más generosas que las actuales, con el objeto de hacer posible que las PAR, al menos las personas con discapacidad, puedan adquirir y mantener el vehículo que necesitan, o adaptar uno a sus características. Para ello también es necesario que se facilite y abarate la importación de vehículos y equipos, con reducciones arancelarias.

Es necesario optimizar las normas de concesión municipal de reserva domiciliaria o laboral de aparcamientos y unificar y dotar de eficacia para toda España a las tarjetas de permiso de especial de aparcamiento.

Es necesario actualizar las normas que regulan la transformación de vehículos, con el objeto de incluir nuevas tecnologías, agilizar los trámites y abaratar los costos de transformación.

B) Transporte público

B.1) Transporte urbano

B.1.1) Transporte en metro

Es necesario poner en marcha, dotándolos desde las Administraciones Públicas, planes de accesibilidad en las estaciones de las redes existentes en Madrid, Barcelona y Valencia, con el objetivo de dar una oferta de metro a las PAR, con unas condiciones reales de accesibilidad, tanto para el uso de dichas redes como para la información que ofrecen.

Es necesario que esos planes afecten al material móvil, con el objetivo de que las PAR que puedan viajar en metro lo hagan en buenas condiciones de seguridad y de comodidad e información.

Es necesario generalizar la información sobre las condiciones de accesibilidad de sus redes en las cuatro compañías que las explotan, con el objetivo de informar accesiblemente a los usuarios PAR. También es necesario generalizar una generosa política tarifaria hacia al menos una parte de las PAR, los ancianos y las personas con discapacidad, que son mayoritariamente personas económicamente desfavorecidas.

Es necesario que la información sonora sea, al mismo tiempo, textual, en beneficio de las PAR con deficiencias auditivas. En los servicios de información de las estaciones más importantes, allí donde existan, deberá haber, también, una persona conocedora de lenguas de signos, para facilitar la accesibilidad de la información a las personas sordas usuarias de esta lengua.

B.1.2) Transporte en autobús

Es necesario generalizar las buenas condiciones de accesibilidad de las paradas de autobús, dentro de planes específicos o de planes globales de supresión de barreras, con el objetivo de permitir a las PAR un buen acercamiento al autobús.

Es preciso que, en lo posible, la totalidad de las flotas de autobuses se renueven con las medidas financieras precisas, con vehículos de piso bajo y que todos ellos dispongan de rampa escamoteable y otras medidas de accesibilidad espacial e informativa, con el objetivo de que las PAR embarquen/desembarquen y viajen en buenas condiciones de seguridad y de comodidad. Cuando sea imprescindible mantener autobuses de piso alto es necesario dotarlos de una plataforma elevadora y demás medios de accesibilidad espacial e informativa que, como en los autobuses de piso bajo, permitan su uso por PAR.

También es forzoso que en los medios de información habituales y/o en otros específicos se informe (accesiblemente) de las medidas de accesibilidad en las líneas. Asimismo, es necesario generalizar una generosa política tarifaria, como se ha dicho para el metro. Por último, es menester tomar severas medidas de control de una explotación que suponga una calidad aceptable en el viaje, con el fin de evitar frenazos y acelerones bruscos y con implantación de sistemas en las puertas que impidan el aprisionamiento de un viajero.

B.1.3) Transporte en tranvía

Si surgen nuevos servicios de transporte en tranvía en España se exigirá que al menos tenga las mismas condiciones de accesibilidad que el de Valencia.

En este servicio es necesario tomar las mismas medidas que se han señalado para metro y autobús en cuanto a información, tarificación y explotación.

B.2) Transporte interurbano

De forma común a los cuatro modos de transporte interurbano es necesario exigirles que den una detallada y accesible información de sus condiciones de accesibilidad en sus instalaciones y material móvil, así como medidas de ayuda que puedan dar a las posibles normas de reserva de plazas en viaje y reserva de plazas de aparcamiento; bien como información específica o como parte de los elementos de información general.

Es necesario generalizar las medidas tarifarias que abaraten los viajes a personas con discapacidad y ancianos.

Es preciso generalizar la disponibilidad de sillas de ruedas ordinarias en estaciones y silla de ruedas estrechas y plegables a bordo de las unidades de transporte.

Igualmente es necesaria la generalización de la accesibilidad en la información, procurándose que sea mixta, es decir, sonora y textual a un mismo tiempo.

B.2.1) Transporte aéreo

Es necesario completar el trabajo que realiza AENA con el objetivo de dar a todos los aeropuertos españoles un buen nivel de accesibilidad.

Es preciso que la reserva de plazas de los aviones se haga en las filas inmediatas a las puertas efectivas para las PAR, para el caso de una evacuación. Y que esos asientos sean accesibles desde la propia silla de ruedas, sin tener que usar la silla de ruedas estrecha.

Es menester que los aviones de vuelos de larga duración tengan un aseo con dimensiones suficientes para su uso por una PAR en silla de ruedas.

Es necesario que en todos los aeropuertos haya transelevadores que eviten que PAR alguna sea trasladada "a pulso" por la escalerilla del avión para resolver el desnivel entre la pista y la aeronave.

Es necesario que la información sonora sea, al mismo tiempo, textual, en beneficio de las PAR con deficiencias auditivas. En los servicios de información de los aeropuertos deberá haber, permanentemente, una persona conocedora de lenguas de signos, para facilitar la accesibilidad de la información a las personas sordas.

B.2.2) Transporte marítimo

Es necesario poner en marcha un plan dotado económicamente para dar buenas condiciones de accesibilidad a todas las estaciones marítimas, ya sean de titularidad pública

o de compañías navieras privadas.

Es necesario igualmente poner en marcha un plan que a medio plazo consiga buenas condiciones de accesibilidad en los buques de transporte de pasajeros de gran tonelaje.

Es preciso que la información sonora sea, al mismo tiempo, textual, en beneficio de las PAR con deficiencias auditivas. En los servicios de información de los puertos y de los grandes buques de pasajeros deberá haber, permanentemente, una persona conocedora de lenguas de signos, para facilitar la accesibilidad de la información a las personas sordas.

B.2.3) Transporte por carretera

Es necesario acometer un plan dotado económicamente para conseguir a medio plazo un buen nivel de accesibilidad a las PAR en las estaciones de autobús, áreas de servicio y áreas de descanso.

También hay que acometer un plan dotado económicamente que permita a medio plazo tener autobuses y autocares, Clase II y Clase III en servicios regulares en número suficiente para cada línea. También ha de afectarse a los servicios discrecionales en forma suficiente. Para todo ello parece imprescindible la unificación de normas técnicas en los desarrollos reglamentarios de las leyes de las CC.AA., así como su unidad, con el objetivo de hacer viable la producción de los carroceros en parámetros técnicos y económicos aceptables.

Es necesario que la información sonora existente en las estaciones de autobuses como en el material móvil sea, al mismo tiempo, textual, en beneficio de las PAR con deficiencias

auditivas. En los servicios de información de aquéllas deberá haber, permanentemente, una persona conocedora de la lengua de signos, para facilitar la accesibilidad de la información a las personas sordas, usuarias de esta lengua.

B.2.4) Transporte ferroviario

Es necesario poner en marcha un plan dotado económicamente que a medio y largo plazo, con el consenso de las entidades titulares, consiga un buen nivel de accesibilidad en todas las estaciones, donde aún no se ha conseguido.

Es aún más necesario poner en marcha un plan dotado económicamente que a medio y largo plazo consiga un mínimo suficiente de coches accesibles a las PAR, para una mínima oferta por líneas, dentro de cada red de las entidades ferroviarias existentes. Estos coches habrán de dotarse de los equipos elevadores y cuantas medidas establezcan las preceptivas normas técnicas para que una PAR viaje de forma cómoda y segura; si es oportuno, podrá ser sustituida la colocación de plataformas elevadoras fijas en coches por plataformas elevadoras móviles en andén u otros dispositivos.

Es necesario que la información sonora sea, al mismo tiempo, textual, en beneficio de las PAR con deficiencias auditivas. En los servicios de información de las estaciones de ferrocarril deberá haber, permanentemente, una persona conocedora de la lengua de signos, para facilitar la accesibilidad de la información a las personas sordas, usuarias de esta lengua.

B.3) Servicios de Transporte Especial y Taxi

Es necesario crear y mantener, en un plan a corto plazo, con la dotación económica que sea precisa los STE que según la población de PAR que no puede utilizar el transporte ordinario, precise cada ciudad, pueblo y comarca de España. El objetivo es dar servicio a las PAR más gravemente afectadas.

Es preciso que, así como el grueso de los STE pueden atender a los viajeros en grupos fijados con antelación, taxis adaptados den servicios esporádicos individuales o sin antelación.

Unos y otros es necesario que se beneficien de un régimen tarifario que lleve a pagar al usuario PAR la tarifa del servicio de transporte ordinario que no puede usar, pues sus condiciones de accesibilidad no son adecuadas para esa PAR.

Es preciso que taxis accesibles también puedan prestar servicios de transporte en régimen abierto, con las tarifas normales, a los viajeros, PAR o no, que los demanden.

Es necesario que las administraciones con competencias subvencionen la adquisición de los taxis adaptados a los taxistas, por la labor social que realizan y hagan campañas de sensibilización ciudadana a fin de evitar el frecuente rechazo de que son objeto por parte de algunos sectores sociales.

Se hace preciso promulgar normas técnicas que han de cumplir los vehículos de los STE y taxi, con el objetivo de que en ellos embarquen/desembarquen y viajen las PAR en buenas condiciones de seguridad y de comodidad.

Es necesario promover, en beneficio de los conductores de taxis adaptados y conductores de STE, cursos de aprendizaje de lenguas de signos, para facilitar la accesibilidad de la información a las personas sordas, usuarias de esta lengua.

B.4) Legislación y normativa

Es necesario que cada una de las tres administraciones legisle sobre los modos y medios de transporte en que tienen competencias, para cubrir las necesidades y conseguir los objetivos antes señalados. Consideramos que es preciso promulgar tal legislación con criterios objetivos y fines alcanzables, ajustándose a los desarrollos sociales y económicos del país, de las CC.AA. y ciudades; con las medidas reales y suficientes de financiación, y las disposiciones de control y sanción precisas, jurídicamente eficaces y realmente exigibles a los operadores que habrán de cumplirlas.

Las leyes deben ser desarrolladas mediante reglamentos o códigos de accesibilidad los cuales deben especificar las normas técnicas que han de cumplir las instalaciones, el material móvil y los equipos auxiliares de todos los servicios de transporte.

También es necesario que esos reglamentos o códigos de accesibilidad se refundan con las normas que han de elaborar los propios servicios de transporte.

La Administración central debe legislar sobre equipos elevadores no incluidos en el Reglamento de Aparatos Elevadores. Igualmente, debe actualizar el RD 736/1988 que regula las reformas de importancia de vehículos de carretera.

B.5) Medidas complementarias

Ya se ha citado la necesidad de generalizar las políticas tarifarias en favor de personas con discapacidad y mayores en todos los modos y medios de transporte. Igualmente también se ha citado la necesidad de informar, por todos los canales comunicativos posibles (textuales, visuales y sonoros) de las condiciones de accesibilidad que vayan adquiriendo los distintos servicios de transporte.

Es necesario generalizar fórmulas de acompañamiento de las PAR que lo precisen con el objetivo de que puedan disfrutar de las medidas de transporte accesible que progresivamente se vayan ofreciendo.

- PROPUESTAS:

Dado que establecer una sola propuesta puede no resultar una solución efectiva y menos si se refiere sólo a entornos legislativos, en este apartado se enuncia, además de las propuestas legislativas pertinentes, otro apartado con otro tipo de propuestas más cercanas a la realidad y con especificación de plazos y un plan de acción para el que se solicita dotación presupuestaria y en el que se especifica no sólo lo que se considera más urgente, sino también algún ámbito de actuación en el que la ayuda presupuestaria institucional resulta imprescindible.

Estas propuestas promueven la idea de que resulta imprescindible integrar la accesibilidad en las adquisiciones de nuevo equipamiento y en la construcción de nuevos equipos móviles y en nuevas infraestructuras.

Además, resulta muy importante adoptar las medidas necesarias para adecuar gran parte, tanto de infraestructuras como de equipamiento móvil, a los requisitos de accesibilidad para personas con cualquier tipo de discapacidad.

A) Marco legislativo nacional

Existe ya un Proyecto de Real Decreto de Accesibilidad al Transporte Aéreo, que ha sido elaborado por técnicos del Ministerio de Fomento. Este proyecto es bastante poco adecuado a la realidad del desplazamiento de PAR en transporte aéreo y se espera una sustancial modificación antes de su aprobación.

También existe otro similar para el transporte interurbano por carretera, mucho más avanzado y consensuado con las C.C. A.A. y con el CERMI, que considera la accesibilidad de los autobuses como un punto positivo a la hora de la concesión de líneas de transporte público.

B) Normativa Técnica

En otro plano, se detecta la conveniencia de elaborar códigos, reglamentos o documentos técnicos que permitan avanzar en las especificaciones técnicas sobre las que apoyar un futuro desarrollo del Real Decreto referido en el apartado anterior.

Estas normas o documentos podrían ser elaboradas por una Comisión Técnica en la que participaran representantes de todas las partes implicadas.

C) Propuestas Generales

Este capítulo pretende ser una recopilación de las características, entorno y realidad de posible ámbitos de actuación en el campo de la eliminación de barreras en el acceso al transporte.

D) Comité del transporte de las PAR

Se propone la creación de un Comité del Transporte de las PAR, dentro del Ministerio de Fomento.

El objetivo de este Comité sería coordinar la actividad que se desarrolle en España en pro de la accesibilidad al transporte de las PAR; coordinación de información, comunicación entre instituciones y administraciones.

E) Permisos y tarjetas de aparcamiento

Se propone que la FEMP promueva la generación de permisos de plazas de aparcamiento y tarjetas de aparcamiento a las PAR, con criterios generalizados, unificados y con validez en todo el Estado.

F) Transporte urbano

F.1) Administraciones afectadas

- Central: Ministerio de Fomento, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y Ministerio de Ciencia y Tecnología.
- CC.AA.
- FEMP

F.2) Modos

- Transporte en metro.
- Transporte en autobús.
- Transporte en tranvía.

F.3) Infraestructuras e instalaciones fijas de acceso público

F.3.1) Ámbitos de actuación en materia de supresión de barreras

- Paradas de autobús al aire libre.
- Intercambiadores y metro.
 - Ámbitos de acogida y estancia.
 - Medidas en los accesos.
 - Ámbitos de estancia.
 - Taquillas y elementos de información.
 - Adaptación con sistemas de amplificación (inducción) magnética para personas con discapacidad auditiva.
 - Existencia permanente de intérpretes de lengua de signos para personas sordas usuarias de esta lengua en los servicios de información de las estaciones principales e intercambiadores.
 - Mostradores accesibles para las personas que se desplazan en sillas de ruedas.
 - Andenes.
 - Aseos.
 - Teléfonos.
 - Para las personas con discapacidad auditiva debería haber en cada estación un locutorio suficientemente insonorizado, con teléfono convencional, teléfono de

texto y videoteléfono.

- Para los usuarios de sillas de ruedas y personas de baja estatura debería haber teléfonos públicos a menor altura, de los que ya existen en muchos otros sitios.

b.8) Mobiliario.

c) Ámbitos de circulación.

- Escaleras fijas.
- Rampas fijas.
- Escaleras mecánicas.
- Tapices y rampas rodantes.
- Ascensores.
- Plataformas montaescaleras.
- Pasillos y puertas.
- Evacuación.

d) Medidas en la información y la señalización.

- En este apartado merece la pena destacar los problemas que sufren las personas con discapacidad visual y auditiva, ya que unos no ven las pantallas informativas y otros no oyen los avisos por megafonía.
- Para paliar el problema de las personas con discapacidad visual se propone la implantación de un sistema que, bien por radiofrecuencia, infrarrojos o ultrasonidos, sea capaz de transmitir la información que se encuentra en los paneles o pantallas informativas a un sintetizador de voz que lea estos contenidos en voz alta.
- Para las personas con discapacidad auditiva es necesaria la implantación de paneles especiales de avisos en los que aparecieran escritos todos los avisos que se hicieran por megafonía y, en los mostradores

principales de información, personal que conozca las lenguas de signos.

e) Entorno urbanístico.

F.3.2) Programa

1. Transporte en metro.
 - 5 años para las estaciones principales existentes de las redes.
 - 10 años para el resto.
2. Transporte en autobús.
 - 3 años para las paradas existentes de las líneas principales.
 - 5 años para el resto.
3. Transporte en tranvía.
 - Es accesible el existente. Si se utiliza información sonora, ésta deberá complementarse con paneles textuales.

F.4) Material móvil y explotación. Medidas y programa

F.4.1) Aspectos comunes

F.4.1.1) Información de las medidas de accesibilidad

Todas las entidades del sector del transporte, responsables de la información sobre los servicios de transporte de viajeros, tendrán la obligación de informar y divulgar las medidas de accesibilidad de los diferentes modos de transporte. La información se incluirá dentro de los medios convencionales y

generales empleados a tal fin, si bien, también deberán emplearse los medios especiales que sean precisos para la visión, lectura y comprensión de esa información por personas con discapacidad auditiva, visual o intelectual.

Esa misma obligación afecta a los turoperadores, agencias de viajes y cuantas entidades realicen tareas de información al viajero.

El plazo de realización de esta labor será de 2 años, actualizándose anualmente.

F.4.1.2) Medidas tarifarias

Todas las empresas de transporte urbano han de aprobar regímenes tarifarios especiales para personas con discapacidad y mayores.

El plazo para realizar esta actuación será de 2 años.

F.4.1.3) Asistencia personalizada

Los ayuntamientos concernidos crearán y mantendrán servicios asistenciales en cada municipio con transporte urbano en autobús. Su cometido será el de auxiliar y acompañar a la PAR que lo solicite, desde la puerta de su punto de origen hasta la de destino, incluyendo el o los viajes precisos. Este servicio se pondrá en marcha en un plazo no superior a cinco años.

F.4.2) Transporte en metro

F.4.2.1) Generalidades

La accesibilidad en este material móvil, con las medidas precisas para los distintos tipos de discapacidad, se irá consiguiendo progresivamente al incorporar coches accesibles nuevos y adecuar los existentes.

Se propone que esta adecuación sea de dos tipos, una para el embarque y el viaje cómodo y seguro de una PAR en silla de ruedas, que habrá de ubicarse en los coches de cabecera y cola de cada composición, y otra con las medidas que precisen las demás discapacidades, que habrán de contener todos los coches.

Así, deberá haber un sistema acústico que vaya indicando los nombres de las estaciones a las que se va llegando, con el fin de que las personas con discapacidad visual puedan saber dónde están, completadas con paneles textuales para las personas sordas.

Para las primeras (adecuación espacial) se establece un plazo de 5 años y para las segundas (adecuación informativa) de 10.

F.4.2.2) Forma de adecuación de las flotas

- a) En los nuevos coches se incorporarán las medidas de accesibilidad precisas según que sean de cabecera/cola o centrales.
- b) En todo coche existente en que se realice una reparación

que cueste más del 10% de su valor inicial más la amortización acumulada se realizarán las reformas que sean precisas para dotarlos de las condiciones de accesibilidad que les correspondan según lo antedicho.

F.4.3) Transporte en autobús en servicio regular urbano

Las medidas siguientes se refieren a los servicios regulares de transporte urbano de viajeros en autobús, vehículos, por tanto, Clase I según el Reglamento 36 "Sobre prescripciones uniformes relativas a las características de construcción de los vehículos de transporte público de personas", B.O.E. de 6 de abril de 1983, y Serie de enmiendas 03, B.O.E. del 19 de octubre de 1993.

F.4.3.1) Generalidades

La accesibilidad en estos servicios con las medidas precisas para los distintos tipos de discapacidad, se irá consiguiendo progresivamente al incorporar a las flotas autobuses accesibles nuevos y adecuar los existentes. Se incorporará un sistema de aviso acústico de las paradas para las personas con discapacidad visual y un aviso luminoso para las personas con discapacidad auditiva.

En el plazo máximo de dos años al menos el 20% de los servicios de cada línea se realizarán con autobuses accesibles, en 6 años el 60% y en 10 años la totalidad.

F.4.3.2) Forma de adecuación de las flotas

- a) En todas las líneas de transporte urbano, los autobuses de nueva adquisición (ya sean de nueva construcción o no)

contendrán todas las medidas que definen un autobús urbano accesible y serán preferentemente de piso bajo, con rampa escamoteable. La adquisición de autobuses de piso bajo tendrá preferencia en la obtención de subvenciones, frente a otras iniciativas.

b) Asimismo, en todo autobús existente en que se realice una reparación que cueste más del 20% de su valor inicial más la amortización acumulada se realizarán las reformas que sean precisas para dotarlo de las condiciones básicas de accesibilidad, con el siguiente orden de prioridad:

- Dotar al autobús de medios que permitan el embarque y el desembarque de PAR en silla de ruedas y habilitar espacios para que puedan realizar el viaje con comodidad y seguridad. Se habilitará un espacio si la capacidad del vehículo es menor de 50 plazas y dos espacios si es mayor o igual.
- Se incorporará un sistema de aviso acústico de las paradas para las personas con discapacidad visual y un aviso luminoso para las personas con discapacidad auditiva
- El resto de las medidas ya descritas.

F.4.3.3) Responsabilidad

El conductor del autobús será responsable del accionamiento de los equipos de que esté dotado para el embarque y desembarque de PAR.

F.4.4) Transporte en tranvía

Dado que el tranvía de Valencia, único en España, tiene buenas condiciones de accesibilidad, no tiene objeto proponer actuaciones en el mismo. Se propone la incorporación de un sistema de aviso acústico de las paradas para las personas con discapacidad visual y un aviso luminoso para las personas con discapacidad auditiva en las unidades que no los tengan instalados.

G) Transporte interurbano

G.1) Administraciones afectadas

- Central: Ministerio de Fomento, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y Ministerio de Industria y Energía
- CC.AA.

G.2) Modos

- Transporte aéreo
- Transporte marítimo
- Transporte por carretera
- Transporte ferroviario

G.3) Infraestructuras e instalaciones fijas de acceso público

G.3.1) Ámbitos de actuación en materia de supresión de barreras

a) Ámbitos de acogida y estancia

- a.1) Accesos
- a.2) Vestíbulos y salas de espera y embarque

- a.3) Aseos públicos
- a.4) Teléfonos públicos
 - Para las personas con discapacidad auditiva debería haber en cada estación un locutorio suficientemente insonorizado, con teléfono convencional, teléfono de texto y videoteléfono.
 - Para los usuarios de sillas de ruedas y personas de baja estatura debería haber teléfonos públicos a menor altura, de los que ya existen en muchos otros sitios.
- a.5) Mostradores en ventanilla y lugares de atención al público
 - Adaptación con sistemas de amplificación (inducción) magnética para personas con discapacidad auditiva
 - Existencia permanente de intérpretes de lengua de signos para personas sordas usuarias de esta lengua en los servicios de información de las estaciones.
 - Mostradores accesibles para las personas que se desplazan en sillas de ruedas.
- a.6) Mobiliario
- b) Ámbitos de restauración y comercio
- c) Elementos de comunicación entre instalaciones fijas y material móvil.
- d) Circulación
- e) Escaleras fijas
 - e.1) Rampas fijas
 - e.2) Escaleras mecánicas
 - e.3) Tapices rodantes y rampas rodantes

- e.4) Ascensores
- e.5) Plataformas
- e.6) Pasillos y puertas
- e.7) Vías de evacuación
- f) Señalización
 - f.1) En este apartado merece la pena destacar los problemas que sufren las personas con discapacidad visual y auditiva, ya que unos no ven las pantallas informativas y otros no oyen los avisos por megafonía.
 - f.2) Para paliar el problema de las personas con discapacidad visual se propone la implantación de un sistema que bien por radiofrecuencia, infrarrojos o ultrasonidos sea capaz de transmitir la información que se encuentra en los paneles o pantallas informativas a un sintetizador de voz que lea estos contenidos en voz alta.
 - f.3) Para las personas con discapacidad auditiva es necesaria la implantación de paneles especiales de avisos en los que aparecieran escritos todos los avisos que se hicieran por megafonía y, en los mostradores principales de información, personal que conozca la lengua de signos.

G.3.2) Programa

G.3.2.1) Transporte aéreo

- 5 años en toda España.

G.3.2.2) Transporte marítimo

- 5 años para las estaciones marítimas principales (tráfico = 200.000 pasajeros/año).
- 10 años para las estaciones marítimas secundarias (tráfico < 200.000 pasajeros/año).

G.3.2.3) Transporte por carretera

- 5 años para las estaciones principales (tráfico = 300.000 pasajeros/año).
- 10 años para las estaciones secundarias (tráfico < 300.000 pasajeros/año).

G.3.2.4) Transporte ferroviario

- 5 años para las estaciones principales (tráfico = 500.000 pasajeros/año).
- 10 años para las estaciones secundarias (tráfico < 500.000 pasajeros/año).

G.4) Material móvil y explotación. Medidas y programas

G.4.1) Aspectos comunes

G.4.1.1) Información de las medidas de accesibilidad

Todas las entidades del sector del transporte responsables de la información sobre los servicios de transporte de viajeros tendrán la obligación de informar y divulgar las medidas de accesibilidad de los diferentes modos de transporte. La información se incluirá dentro de los medios convencionales y generales empleados a tal fin, si bien, también deberán

emplearse los medios especiales que sean precisos para la visión, lectura y comprensión de esa información por personas con discapacidad auditiva, visual o intelectual.

Esa misma obligación afecta a los turoperadores, agencias de viajes y cuantas entidades realicen tareas de información al viajero.

El plazo de realización de esta labor será de 2 años, actualizándose anualmente.

G.4.1.2) Medidas tarifarias

Todas las empresas de transporte interurbano han de aprobar regímenes tarifarios especiales para personas con discapacidad y mayores.

El plazo para realizar esta actuación será de 2 años.

G.4.2) Transporte aéreo

G.4.2.1) Generalidades

La accesibilidad en el transporte aéreo se irá obteniendo progresivamente al incorporar aviones accesibles nuevos y adecuar los existentes; todos ellos de más de 120 plazas.

En el plazo máximo de dos años las empresas titulares dotarán de un avión accesible a cada línea regular de viajeros, en cada día de servicio y en cada sentido.

Todos los aeropuertos dispondrán y utilizarán transelevadores cuando no se utilicen "fingers", para resolver el

desnivel entre pista y avión, para las PAR que lo precisen. El plazo máximo para tomar esta medida será de 3 años en los aeropuertos principales (tráfico = 2.000.000 de pasajeros/año) y de 6 años en los secundarios (tráfico < 2.000.000 de viajeros/año).

G.4.2.2) Forma de adecuación de las flotas

- A) En todas las líneas aéreas, los aviones de nueva adquisición serán accesibles.
- B) Asimismo, en todo avión existente en que se realice una reparación que cueste más del 10% de su valor inicial más su amortización acumulada, se realizarán las reformas que sean precisas para dotarle de las condiciones básicas de accesibilidad.
- C) Esta obligación de realizar reformas de accesibilidad, afectará en todo caso a todos los aviones en un plazo no superior a los ocho años.

En este caso, el límite del gasto obligatorio en las obras descritas en el punto B) anterior y en su mismo orden se establece en el 2% del valor actual del avión (su valor inicial menos la amortización acumulada).

G.4.2.3) Responsabilidad de las empresas titulares

Las empresas titulares de las líneas de transporte aéreo de pasajeros serán responsables de conseguir, con los medios humanos y materiales precisos, el embarque y desembarque de las PAR en sus aviones, de forma cómoda y segura, independientemente de las condiciones de accesibilidad de éstos y de los aeropuertos.

G.4.2.4) Material auxiliar

Las empresas titulares de las líneas aéreas dispondrán de sillas de ruedas ordinarias para poner a disposición de las PAR, en cada aeropuerto. También se dispondrá de sillas estrechas plegables, para llevar en la aeronave. El número de unas y otras será proporcional al tamaño del avión y al tráfico de pasajeros en el aeropuerto.

G.4.3) Transporte marítimo

G.4.3.1) Generalidades

La accesibilidad en el transporte marítimo se irá obteniendo progresivamente al incorporar barcos accesibles nuevos y adecuar los existentes, todos ellos de más de 100 Tm de desplazamiento máximo.

En el plazo máximo de dos años las empresas titulares dotarán un barco accesible en cada línea regular de viajeros, en cada día de servicio y en cada sentido.

G.4.3.2) Forma de adecuación de las flotas

- I. En todas las líneas marítimas afectadas, los buques de nueva adquisición serán accesibles.
- II. Asimismo, en todo buque existente en que se realice una reparación que cueste más del 10% de su valor inicial más su amortización acumulada, se realizarán las reformas que sean precisas para dotarle de las condiciones básicas de accesibilidad, con el siguiente orden de prioridad:

- A. Resolver para las PAR en silla de ruedas el embarque y desembarque.
 - B. Si el buque tiene camarotes y realiza trayectos de duración superior a cinco horas, acondicionar los habitáculos precisos para ser un buque accesible.
 - C. Si no tiene camarotes o los tiene pero realizan viajes de duración igual o inferior a cinco horas, acondicionar espacios de la misma forma que para buques sin camarotes.
 - D. El resto de las medidas.
- III. Esta obligación de realizar reformas de accesibilidad, afectará en todo caso a todos los barcos de las líneas afectadas en un plazo no superior a los ocho años.

En este caso, el límite del gasto obligatorio en las obras descritas en el punto B) anterior y en su mismo orden se establece en el 2 % del valor actual del buque (su valor inicial menos la amortización acumulada).

G.4.3.3) Responsabilidad de las empresas titulares

Las empresas titulares de las líneas de transporte marítimo de pasajeros serán responsables de conseguir, con los medios humanos y materiales precisos, el desplazamiento, embarque y desembarque de las PAR en sus barcos, de forma cómoda y segura, independientemente de las condiciones de accesibilidad de éstos y de las estaciones marítimas.

G.4.3.4) Material auxiliar

Las empresas titulares de las líneas marítimas dispondrán de sillas de ruedas ordinarias para poner a disposición de las PAR, en cada barco en que sea normal la deambulación del pasaje a bordo, y en cada estación marítima de la línea con edificio de viajeros que, al menos, contenga un local donde guardarlas. Si el barco no tiene condiciones accesibles y se precisan para el embarque y desembarque de PAR o en su desplazamiento obligado dentro del barco, también se dispondrá de sillas estrechas. El número de unas y otras será proporcional al tamaño del barco y al tráfico de pasajeros en la estación.

G.4.4) Transporte por carretera

Estas medidas se refieren a los servicios interurbanos de transporte de viajeros en autobús o autocar interurbano o de turismo que se realicen por servicios regulares o servicios discrecionales, vehículos, por tanto Clase II o Clase III según el Reglamento 36 "Sobre prescripciones uniformes relativas a las características de construcción de los vehículos de transporte público de personas", BOE de 6 de abril de 1983, y Serie de enmiendas 03, BOE del 19 de octubre de 1993.

G.4.4.1) Generalidades

La accesibilidad del transporte de viajeros por carretera en servicio regular con autobuses o autocares de cualquier capacidad y en servicio discrecional con autocares de más de 30 plazas, se irá consiguiendo progresivamente al incorporar autobuses o autocares accesibles nuevos y adecuar los existentes.

En el plazo máximo de 4 años las empresas titulares dotarán de un autobús o autocar accesible a cada línea regular, en cada día de servicio y en cada sentido.

G.4.4.2) Forma de adecuación de las flotas

- I. En todas las líneas de servicios regulares y de servicios discrecionales de transporte de viajeros por carretera, los autobuses o autocares de nueva adquisición (ya sean de nueva construcción o no) contendrán todas las medidas que definen un autobús o autocar accesible.

La adquisición de autobuses de piso bajo tendrá preferencia en la obtención de subvenciones, frente a otras iniciativas.

- II. Asimismo, en todo autobús o autocar existente en que se realice una reparación que cueste más del 20% de su valor inicial más su amortización acumulada, se realizarán las reformas que sean precisas para dotarlo de las condiciones básicas de accesibilidad, con el siguiente orden de prioridad:

- A. Dotar al autobús o autocar de medios que permitan el embarque y desembarque de PAR en silla de ruedas y habilitar dos espacios para que puedan realizar el viaje sin abandonarla, con buenas condiciones de comodidad y seguridad.

- B. Dotar al autobús o autocar del sistema denominado CIBERBÚS, que utilizando tecnología GPS es capaz de indicar, sonora y textualmente, a un viajero con discapacidad visual o auditiva el nombre de las poblaciones que se van pasando

C. El resto de las medidas.

G.4.4.3) Responsabilidad de las empresas titulares

Las empresas titulares de las líneas de transporte regular de pasajeros en autocar por carretera, serán responsables de conseguir, con los medios humanos y materiales precisos, el embarque y desembarque de las PAR en sus autobuses, de forma cómoda y segura, independientemente de las condiciones de accesibilidad de éstos y de las estaciones.

G.4.4.4) Material auxiliar

Las empresas titulares de las líneas de transporte regular por carretera tendrán sillas de ruedas a disposición de las PAR en cada estación de la línea con edificio de viajeros en el que haya un lugar para guardarlas. Su número estará en relación con el tráfico de pasajeros en las estaciones. No será nunca menor de tres, debiendo ser una de ellas estrecha y dos ordinarias.

Del mismo modo tendrán, en su plantilla, personal conocedor de la lengua de signos.

G.4.5) Transporte ferroviario

G.4.5.1) Generalidades

La accesibilidad en el transporte ferroviario de viajeros se irá consiguiendo progresivamente al incorporar coches ferroviarios accesibles nuevos y adecuar los existentes.

En el plazo máximo de cinco años cada composición que circule por los principales corredores de las redes de AVE,

Largo Recorrido, Regionales o de Cercanías contendrá un coche acondicionado para el embarque/desembarque de PAR y para que viajen dos en su interior en silla de ruedas, con un aseo accesible para éstas y las medidas precisas para otras discapacidades. En el plazo máximo de diez años estas medidas se extenderán a todas las composiciones de todas las redes.

La accesibilidad entre coche y andén se podrá resolver, a pie llano, por rampa, con plataforma móvil en andén o con plataforma instalada en el coche.

Para las personas con discapacidad visual y auditiva, se dispondrá de sistemas de aviso acústicos y textuales que digan los nombres de las estaciones antes de llegar y una vez en ellas.

G.4.5.2) Forma de adecuación de las flotas

- I. En todas las compañías ferroviarias, los coches de nueva adquisición contendrán las medidas que definen un coche ferroviario accesible.
- II. Asimismo, en todo coche ferroviario existente en que se realice una reparación que cueste más del 20% de su valor inicial más su amortización acumulada, se realizarán las reformas que sean precisas para dotarlo de las condiciones básicas de accesibilidad, con el siguiente orden de prioridad:
 - A. Dotar al coche ferroviario de medios que permitan el embarque y desembarque de PAR en silla de ruedas y habilitar dos espacios para que puedan realizar el

viaje sin abandonarla, con buenas condiciones de comodidad y seguridad.

B. Dotar al coche ferroviario de la infraestructura, de megafonía y paneles textuales, necesaria para informar a los usuarios los nombres de las estaciones que se van recorriendo.

C. El resto de las medidas.

G.4.5.3) Responsabilidad de las empresas titulares

Las empresas titulares de las líneas de transporte ferroviario de pasajeros, serán responsables de conseguir, con los medios humanos y materiales precisos, el embarque y desembarque de las PAR en sus coches, de forma cómoda y segura, independientemente de las condiciones de accesibilidad de éstas y de las estaciones.

G.4.5.4) Material auxiliar

Las empresas titulares de las líneas de transporte ferroviario tendrán sillas de ruedas a disposición de las PAR en cada estación de la línea con edificio de viajeros en el que hay un lugar para guardarlas. Su número estará en relación con el tráfico de pasajeros en las estaciones. No será nunca menor de tres, debiendo ser una de ellas estrecha y dos ordinarias.

H) Servicio de transporte especial

H.1) Definición

Se define como servicio de transporte especial (en adelante

STE) aquél que permite viajar en buenas condiciones de comodidad y seguridad a PAR con discapacidad física severa o intelectual que les impide o dificulta gravemente ser usuarios de los transportes públicos ordinarios. Se trata genéricamente de servicios puerta a puerta y a la demanda.

H.2) Creación y mantenimiento

Las CC.AA., Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares, en colaboración con los Ayuntamientos, a partes iguales, crearán en el plazo de dos años y mantendrán los STE que precise cada municipio, mancomunidad, comarca, isla o entidad geográfica de que se trate.

H.3) Definición de la demanda y diseño de los STE

Las antedichas instituciones responsables obtendrán los parámetros que permitan los servicios de transporte especial, como resultado de un estudio técnico, con su correspondiente encuesta, de cuyo análisis se deducirán las características de la demanda.

H.4) Ámbito

El ámbito de estos servicios será el municipal o mancomunidad de municipios, con las interconexiones que les den continuidad.

H.5) Flota y servicios

La flota de estos STE se definirá en función de la oferta que se dé a la demanda detectada. Sus vehículos podrán tener capacidades, desde la propia de un turismo, hasta las de un

autobús. Todos los vehículos serán accesibles. Los STE darán al menos los siguientes servicio, por orden de prioridad:

- Grupos escolares
- Grupos de trabajadores
- Estudios individuales
- Trabajo individual
- Tratamiento médico individual (no se confundirá con un servicio propio de ambulancias)
- Gestiones
- Ocio y tiempo libre
- Organización

El STE se organiza de modo que se extienda por orden de preferencia a los servicios fijos; en segundo lugar, a los solicitados con 24 horas de antelación; y finalmente, a los esporádicos.

En caso de organizarse servicios de demanda (radio-taxis o similares), deberá haber en ellos un teléfono de texto al menos, para las personas sordas.

H.6) Usuarios

Serán usuarios preferentes de los STE aquellos poseedores de un certificado oficial de minusvalía física o psíquica que acredite una incapacidad igual o superior al 65%, pudiendo tratarse de un discapacidad temporal o permanente. También serán usuarios preferentes los acompañantes de estas PAR, en los términos que establezca la institución titular del servicio.

H.7) Régimen tarifario

Se establecerá un régimen tarifario para los STE, los cuales tendrán las mismas tarifas que los transportes en autobús o metro que suplen. Los acompañantes, uno por PAR, también tendrán un régimen tarifario especial.

H.8) Organización, explotación y gestión

Las instituciones titulares de los STE se responsabilizarán de su organización, explotación y gestión.

Si la importancia del STE lo aconseja, las instituciones titulares del mismo crearán y mantendrán simultáneamente un servicio complementario personalizado del STE propiamente dicho, que atienda a la PAR desde la puerta del lugar de origen hasta el vehículo del STE, dejándolo en éste correctamente colocado; y de la misma forma, atienda a la PAR desde el interior del vehículo del STE hasta la puerta del lugar de destino.

H.9) Servicio de taxi

H.9.1) Definición de taxi accesible

Para ser calificados de accesibles, los taxis habrán de cumplir la correspondiente norma técnica que lo defina.

H.9.2) Oferta de acondicionamiento

Los Ayuntamientos con población de hecho mayor o igual a 10.000 habitantes, en el plazo de un año, ofrecerán a los titulares de licencias de taxi, la posibilidad de cambiarlos, si aún

no lo son, por vehículos accesibles.

La aceptación de la oferta supondrá para los titulares de esas licencias las siguientes ventajas:

- Subvención de la diferencia de coste con otro vehículo de similares características no accesible, o bien de la transformación de un vehículo no accesible en accesible.
- Recibir mensualmente la bonificación que se establezca, como compensación del mayor gasto de mantenimiento que pueda tener.
- Ser taxi de uso universal, con el único condicionante de dar servicio a las PAR de forma preferente.
- Podrá dar servicio a las PAR de la mancomunidad de municipios que al efecto se constituya.

Estos vehículos y licencias se someterán a las siguientes normas:

- Si el vehículo accesible se cambia por otro no accesible, la licencia pasará automáticamente a ser una licencia normal, perdiendo las ventajas antedichas. Si ese cambio se produjera en un plazo no superior a los cuatro años de su concesión, el propietario de la licencia devolverá la subvención.
- Los conductores de estos taxis estarán obligados a auxiliar al embarque y desembarque de las PAR y a colocar el anclaje y cinturones de seguridad.
- Todos estos taxis han de estar equipados para comunicar permanentemente por radio o teléfono con la estructura municipal o de mancomunidad de municipios en cuyo ámbito vayan a tener autorizado el servicio.
- En caso de organizarse servicios de demanda (radio-taxis

o similares), deberá haber en ellos un teléfono de texto al menos, para las personas sordas.

H.9.3) Acción municipal sustitutoria:

Si transcurrido un año desde que el Ayuntamiento ofreciera la posibilidad de cambiar el vehículo-taxi por uno accesible, no se solicitaran y cubrieran el número de licencias que se precisen de ese tipo de taxis, esa misma institución creará el número no cubierto con nuevas licencias, que tendrán las mismas condiciones que se han señalado en el punto anterior. Estas nuevas licencias están indisolublemente unidas y condicionadas a que el vehículo sea accesible. Si el vehículo se pretende cambiar posteriormente por uno no accesible, se cancelará automáticamente la licencia.

H.9.4) Municipios sin taxis accesibles

Todos los municipios en que no haya taxis acondicionados, en número suficiente para la demanda detectada, autorizarán a los de su entorno, que sí lo estén, a que presten servicios a las PAR en su término municipal. Esta misma medida se adoptará cuando, en caso de que el municipio tenga sus taxis acondicionados, estén temporalmente fuera de servicio.

H.9.5) Relación con los STE

Los taxis accesibles también podrán formar parte de los STE, atendiendo la demanda individual. En este STE, las instituciones titulares del STE abonarán a los taxistas u otros transportistas subcontratados la diferencia entre la tarifa real del taxi y la política que tenga el STE. Se procurará emplear el bono.

H.10) Propuesta al Ministerio de Ciencia y Tecnología

Se propone que dicho departamento apruebe las disposiciones precisas para las plataformas elevadoras, móviles o instaladas en vehículos, así como de otros equipos auxiliares precisos en la accesibilidad en el transporte.

También se propone al Ministerio que actualice el RD. 736/1988 que regula las reformas de importancia de vehículos de carretera.

H.11) Propuesta al Ministerio de Hacienda

Se propone a dicho Ministerio que extreme la política que facilita y abarate la importación de vehículos para personas con discapacidad y la adquisición de ayudas técnicas para la accesibilidad (accesorios, sillas de ruedas, servicios de megafonía y panelaje accesible, teléfonos de texto, etc.). Y en el mismo sentido, que aumente los beneficios fiscales en la adquisición dichos vehículos y ayudas técnicas.

H.12) Plan de acción de accesibilidad al transporte

Con el fin de llevar rápidamente a cabo aspectos concretos de las propuestas del capítulo anterior, se considera conveniente establecer un plan de acción dotado económicamente, con el que se financien algunos de los aspectos que se consideran más urgentes o más difíciles de acometer por parte de entidades que no tengan el mismo ámbito de actuación que el Ministerio de Fomento.

El hecho de establecer ciertas líneas prioritarias de inversión y actuación, no significa en modo alguno que el resto de los

acciones presentadas en el apartado anterior deberán quedar relegadas a un segundo plano, todo lo contrario, debe realizarse acciones paralelas con otras entidades como las Comunidades Autónomas o los Ayuntamientos, o incluso el mismo Ministerio de Fomento con intención de ir las llevando adelante de manera coordinada en la medida de lo posible.

Las actuaciones que se consideran prioritarias y a las que por tanto habría que dedicar las primeras y más importantes inversiones son:

- Remodelación de estaciones de existentes de metro
- Actuación de elementos fijos y móviles existentes de transporte marítimo
- Adecuación de elementos fijos en transporte por carretera (estaciones de autobuses, estaciones de servicio, etc.)
- Adecuación de elementos fijos y móviles existentes en la red ferroviaria
- Remodelación de estaciones existentes de metro

Hay Metro en las ciudades de Bilbao, Barcelona, Madrid y Valencia. Aunque ya existen diversas actuaciones y planes para hacer accesibles algunas de sus estaciones, especialmente en Madrid y Barcelona, una inyección de dinero suplementaria haría mucho más rápido el proceso de llegar a tener un metro completamente accesible.

H.13) Actuación de infraestructuras e instalaciones fijas y material móvil existentes de transporte marítimo

El plan de actuación en materia de transporte marítimo debería empezar por la adaptación de los puertos y barcos de las líneas con mayor tráfico de pasajeros que son las

siguientes, por orden de tráfico:

- 1.- Líneas de cruce del Estrecho
- 2.- Líneas Península - Islas Canarias
- 3.- Líneas Península - Baleares
- 4.- Líneas Interinsulares

H.14) Adecuación de infraestructuras e instalaciones fijas en transporte por carretera (estaciones de autobuses, estaciones de servicio, etc.)

Existen en el país unas 30 grandes estaciones de autobuses y aproximadamente unas 500 estaciones de tamaño medio o pequeño.

Se considera prioritario adecuar las grandes estaciones ya que son las que mueven un mayor número de pasajeros, pero simultáneamente deberían irse haciendo obras de menor envergadura en estaciones de tamaño pequeño o mediano cuyas condiciones así lo exigieran.

Simultáneamente se deberían acometer obras en las estaciones de servicio de manera que resultaran completamente accesibles

La distribución de la inversión entre estaciones de autobuses grandes y pequeñas y estaciones de servicio se haría en función de las necesidades de cada momento.

H.15) Adecuación de infraestructuras e instalaciones fijas existentes en la red ferroviaria

El panorama del ferrocarril español es muy amplio y está

estructurado principalmente en redes de ámbito estatal o de comunidad autónoma. RENFE y FEVE son entidades de ámbito estatal y las comunidades autónomas de Cataluña, Valencia y País Vasco tienen redes de su titularidad.

Las redes principales tienen 72 estaciones de gran importancia, y más de 500 estaciones de cercanías. Estas son las estaciones consideradas prioritarias en el plan de acción. La valoración de las actuaciones es muy compleja ya que existen actuaciones en marcha por parte de los titulares de las redes. Por ello, se considerarían las medidas del Ministerio complementarias e irían orientadas tanto a la adecuación de estaciones como a la adaptación de vagones ya existentes, en cuanto pasasen por los talleres.

III.4. Accesibilidad a la comunicación y a la información

- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Es una realidad que, para gran número de personas discapacitadas con especial incidencia en las personas sordas y ciegas, la información no es, en general, plenamente accesible. Hasta hace pocos años no se ha sentido verdadera preocupación por la accesibilidad y se olvidaba la existencia de un porcentaje elevado de población con limitaciones de accesibilidad. Pese a los avances realizados recientemente en este campo, nos queda aún un largo camino por recorrer hasta conseguir la universalización de la información, accesible para todos.

Objetivos

Primero. Armonizar el conjunto de normativas autonómicas existentes en todo el territorio español, basándose en criterios económicos y de eficacia, y en aras de la igualdad de derechos y deberes de todos los ciudadanos.

Segundo. Promover la implantación de los Planes Especiales de Actuación para la Accesibilidad en los municipios, homogeneizando sus contenidos, como forma de consolidar la programación de actuaciones de supresión de barreras, así como fomentar el diseño accesible para todos.

Tercero. Resolver los problemas concretos de accesibilidad a la información y comunicación.

Cuarto. Facilitar la participación de los grupos interesados, en los programas de accesibilidad de los diferentes niveles de la Administración.

- PROPUESTAS

La accesibilidad ha sido regulada en casi todas las Comunidades Autónomas, aunque sin homogeneidad en los ámbitos de regulación. El ámbito concreto de la comunicación y la información puede considerarse la "hermana pobre" de dicha regulación.

La inercia tradicional de la consideración de las barreras físicas, sin tener en cuenta las sensoriales, que son las que más impiden el acceso a la comunicación e información.

A falta de una ley armonizadora de todas las normas autonómicas existentes, sería conveniente la existencia de un esquema propositivo de un Decreto General de Accesibilidad que sirva de referencia a las Comunidades Autónomas que carezcan de reglamento de accesibilidad desarrollado.

Además de las propuestas legislativas y/o reglamentarias, otro apartado sería la elaboración de un Plan de acción para el que se solicita dotación presupuestaria y en el que se especifica no sólo lo que se considera más urgente sino también algún ámbito de actuación en el que la ayuda presupuestaria de la administración pública resulta fundamental.

En cuanto a los contenidos que pudieran hacer referencia a la accesibilidad en la comunicación se proponen las siguientes medidas concretas de Supresión de las Barreras de Comunicación y de Acceso a la Información:

A) Medidas técnicas en los servicios públicos

A.1) Viario urbano.

- Es preciso que la señalización (nombres de las vías públicas) y la numeración de los edificios sean completas, legibles, visibles de día y de noche, permanentes y continuas y la del viario, uniforme en cada población o zona urbana. Así las personas con dificultades de aprendizaje o retraso mental tendrán menos problemas para orientarse.

A.2) Señalización de tráfico.

- Además de cumplir las normas de diseño específicas, señales suficientes, oportunamente ubicadas, visibles con cualquier condición, con tráfico abundante, de noche y con tiempo adverso. Continua, que no cause dudas en la dirección a seguir. Que su emplazamiento no constituya una barrera al paso peatonal.

A.3) Sistemas de Emergencia y de Protección Civil.

- Las alarmas de emergencia deberán transmitirse, simultáneamente, por vía sonora y visual.
- Las alarmas que se emitan por megafonía deberán transmitirse, simultáneamente, a través de paneles bien visibles.
- Las informaciones de emergencia a través de los medios de comunicación, tradicionalmente emitidas a través del sonido (radio y televisión), deberán ser accesibles para las personas sordas por medio de sistemas de subtitulación textual y de traducción a la Lengua de Signos.
- Generalización del uso, por parte de las personas con

deficiencias auditivas, de mensajeros telefónicos textuales y llamadas por sistema vibrotáctil, que les permita recibir, con carácter inmediato y gratuito, los avisos públicos de emergencia.

A.4) Servicios de información al público.

- Los sistemas de aviso e información sonoros y visuales han de ser adecuadamente accesibles para todos.
- Para los usuarios de prótesis auditivas, habrán de habilitarse sistemas de amplificación y depuración del sonido, tales como: bucles magnéticos y equipos de frecuencia modulada.
- Para las personas con pérdidas más leves, los equipos de megafonía han de ser suficientemente altos y claros.
- En todos los puestos de información al público deberá haber, durante todo el horario de apertura al público, un servicio de Intérpretes de Lengua de Signos o personal informador con adecuado conocimiento de las mismas.
- Los signos convencionales o icónicos de información pública han de tener características uniformes para los mismos lugares, servicios y dependencias: lavabos, restaurantes, aulas, talleres, oficinas públicas, farmacias, centros médicos, servicios públicos, etc., que permitan una fácil identificación visual y táctil.

A.5) Telefonía.

- La Directiva Comunitaria denominada R&TTE-D, que desarrolla el artículo 100 del Tratado de la Unión Europea, tiene como propósito la eliminación de barreras existentes en el mercado comunitario para satisfacer los requisitos necesarios y esenciales de acceso a los servicios por parte de todos los ciudadanos europeos. Al respecto el artículo

3.3.e de la R&TTE-D es el filtro a superar para considerar a una situación de discriminación como un "problema".

- La Directiva Comunitaria 98/10/EC, obliga a los Estados Miembros a tomar medidas específicas para usuarios discapacitados, en lo referente a telefonía y servicio universal de las telecomunicaciones.
- La Ley General de Telecomunicaciones (LGT, Ley 11/98), en su artículo 37.1.d, afirma: "Los usuarios discapacitados o con necesidades sociales especiales tendrán acceso al servicio telefónico fijo disponible al público, en condiciones equiparables a las que se ofrecen al resto de usuarios".
- El Real Decreto de Servicio Universal (BOE 5-9-98), en su artículo 16 define que una Orden Ministerial definirá los planes de servicios públicos con carácter accesible. También la Disposición Transitoria Segunda, da un plazo de dos años para establecer con carácter anual los porcentajes de teléfonos públicos accesibles, así como de las prestaciones adicionales para favorecer la comunicación de los discapacitados (conexión de fax, módem, etc.).
- Los servicios de telefonía básica han de ser accesibles. Para las personas sordas, habrán de habilitarse, en los locutorios públicos, en las áreas de uso común general (estaciones de ferrocarril y autobuses, aeropuertos, oficinas públicas, etc.) y en las centrales telefónicas de los servicios de información, servicios públicos (radio-taxis, por ejemplo) y de emergencia (protección civil, bomberos, policía, urgencias médicas, etc.), teléfonos de texto y teléfonos convencionales con potenciómetros amplificadores en cabinas debidamente insonorizadas.

- Potenciar el Centro de Intermediación Telefónica del CEAPAT-IMSERSO, ampliando sus servicios a las llamadas de emergencia (equivalente al teléfono 112).
- Deberá promoverse las acciones emprendidas por las Compañías operadoras de telecomunicaciones en orden a la accesibilidad de sus servicios, con una política de subvenciones y/o reducciones de los precios, aplicándose el principio de discriminación positiva, ya que la especialidad de los medios accesibles los hace más caros en adquisición y en tarifas (por tiempo) de uso.
- Deberá promoverse la accesibilidad a las redes de comunicación, tipo Internet, correo electrónico, etc., como instrumento que permita la accesibilidad a la información (telecomunicación), al empleo (teletrabajo), a la educación (teleformación), y a los servicios (teleasistencia), por parte de las personas con accesibilidad reducida (PAR), garantizándose la fluidez en el acceso a la red y evitándose los existentes colapsos en el medio conductor y precios excesivos (equipos económicamente accesibles, tarifas de la RDSI idénticas a las de los teléfonos convencionales a las que sule, etc.) lo que exige una adecuada accesibilidad en los equipos y programas informáticos.
- El telefax es un buen instrumento de comunicación para personas sordas, aunque tiende a ser superado por la comunicación Internet, en cuanto a flexibilidad y prestaciones.
- Para permitir la comunicación mediante Lengua de Signos, los grandes centros y en los servicios públicos centrales deberán equiparse de equipos de videoconferencia.

- Deberán homologarse protocolos que todos los proveedores deberán cumplir para la intercomunicación de teléfonos de textos.
- Deberá exigirse a todos los operadores de telefonía que dispongan de terminales que garanticen un acceso accesible, valga la redundancia, a todas las redes telefónicas.

A.6) Acceso a la información servida por los medios de comunicación social.

- Hay que otorgar prioridad en las políticas que promuevan la accesibilidad a los medios calificados como servicios públicos esenciales.
- Las nuevas concesiones para emisión de televisión, sea a través de sistema digital, cable, terrestre, etc., deberán tener entre sus cláusulas de condiciones, una que haga referencia a la accesibilidad de las emisiones para las personas sordas.
- Denegar la renovación de la concesión administrativa a aquellas emisoras que en un plazo prudencial no hagan plenamente accesibles sus medios de comunicación.

Así, en el caso de personas con deficiencias visuales, audiodescripción, ediciones en braille de la prensa diaria, o en el caso de las personas sordas, la subtitulación textual y en Lengua de Signos, de programas informativos, divulgativos y culturales.

A.7) Medios humanos.

- Deben crearse servicios permanentes de Intérpretes de Lengua de Signos en los servicios de urgencia y de información al público.
- Promover y generalizar los Servicios de Intérpretes de Lengua de Signos ya existentes.
- Campañas de información y sensibilización de los profesionales y trabajadores que atienden a usuarios en los establecimientos y servicios públicos, para que su información sea adecuadamente accesible.
- Deberá darse información suficiente al usuario de las adecuaciones y ayudas técnicas disponibles para la supresión de las barreras de comunicación, en todos los locales públicos donde se hallen instalados.

A.8) Ayudas técnicas.

- Teléfonos con potenciómetros amplificadores y/o discriminadores de ruidos.
- Amplificadores por bucles magnéticos en teléfonos, radio y televisión, para usuarios de prótesis auditivas, con bobina inductiva y buena discriminación auditiva.
- Despertadores luminosos o con vibrador.
- Avisadores luminosos de timbres e intercomunicadores.
- Sistemas de alarma vía radio (vibrotáctiles y luminosos).

A.9) Ayudas visuales.

- Teléfonos de texto con protocolos compatibles.
- Televisores con decodificador de teletexto.
- Videógrafos con decodificador de teletexto que permitan la grabación de subtítulos.
- Fomento de la televisión accesible para las personas sordas y ciegas.
- Instalación de Videoporteros (con el mismo régimen jurídico, en la propiedad horizontal, que las rampas de accesibilidad para personas con movilidad reducida).

A.10) Accesibilidad a las tecnologías de la información y de la comunicación.

Las tecnologías de la información se van convirtiendo de manera paulatina e imparable en una herramienta imprescindible para el desarrollo laboral y social de nuestra sociedad. Por lo tanto es tarea de todos garantizar la accesibilidad plena a estas tecnologías a todos los individuos de la sociedad y, en especial, a las personas con discapacidad.

Si queremos que las personas con discapacidad no queden aisladas de la evolución social tendremos que trabajar en eliminar las barreras que se están presentando y que serán palpables el futuro. Por lo tanto, hay que promocionar políticas que garanticen la accesibilidad al uso de los ordenadores y sus programas y a Internet a las personas con discapacidad.

Por ello se proponen a continuación medidas concretas que desde el ministerio se pueden adoptar para evitar, en la medida de lo posible, las mencionadas barreras.

A.11) Informática.

España es el único país del mundo que dispone de unas normas, ratificadas por un organismo normalizador oficial, de accesibilidad a la informática. Se trata de las normas realizadas por el AEN/CTN139/SC8 (Subcomité 8 - Sistemas y Dispositivos para los grupos de Tercera Edad y Discapacitados del Comité Técnico de Normalización 139 - Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para la Salud de AENOR). Estas normas son:

- UNE 139801 EX "Informática para la salud. Aplicaciones informáticas para personas con discapacidad. Requisitos de accesibilidad de las plataformas informáticas. Soporte físico"
- UNE 139802 EX "Informática para la salud. Aplicaciones informáticas para personas con discapacidad. Requisitos de accesibilidad de las plataformas informáticas. Soporte lógico."

En ellas se recogen los requisitos que deben cumplir tanto el "software" como el "hardware" para ser accesibles para las personas con discapacidad.

Se propone:

- Promocionar la difusión y conocimiento de las normas por todos los organismos públicos y privados de este país.
- Premiar en los contratos de la administración a los

proveedores que cumplan dichos requisitos, estableciéndolos como criterios valorables en la selección de ofertas.

- Estudiar la posibilidad de elaborar una ley que obligue a la fabricación de productos informáticos accesibles en España

A.11.1) Internet.

La accesibilidad a Internet está también considerada en las normas, no obstante existen otros grupos de trabajo en el mundo, como la iniciativa WAI (Web Access Initiative) del W3C (World Wide Web Consortium) que establecen políticas más dinámicas que las normas y a los que convendría seguir utilizando su sección española SIDAR (Seminario de Iniciativas de Discapacidad y Accesibilidad en la Red) para garantizar la accesibilidad de las webs españolas.

Se propone:

- Promover la difusión y conocimiento de las normas de accesibilidad a Internet por todos los organismos públicos y privados de este país.
- Premiar en los contratos de la administración a los proveedores que cumplan dichos requisitos, estableciéndolos como criterios valorables en la selección de ofertas.
- Estudiar la posibilidad de elaborar una ley que obligue a la elaboración de webs accesibles a todos los proveedores de este servicio en España.
- Conseguir a corto plazo que todos los webs que den servicios públicos cumplan los mencionados requisitos de accesibilidad, empezando por la propia Administración Central.

A.12) Accesibilidad a la comunicación en la edificación.

Criterios de diseño para adaptar la vivienda.

- Supresión de tabiques y de obstáculos innecesarios, para favorecer la comunicación y ampliar el campo de visión y la movilidad.
- Instalación de espejos en ángulos superiores de las habitaciones, que permitan la visualización de otras estancias de la casa.
- Aislamientos acústicos para eliminar ruidos y favorecer la comprensión auditiva a personas con pérdidas más leves.
- Canalización y preinstalación eléctrica para avisadores luminosos de timbres, teléfonos, videoporteros, etc.
- Ascensores que permitan el contacto visual y la comunicación con el exterior

A.13) Accesibilidad a la comunicación en el transporte.

Transporte público accesible.

- En las estaciones
 - Locutorios con teléfonos de texto y teléfonos convencionales (con amplificadores por inducción magnética) en cabinas insonorizadas.
 - Sistemas de aviso e información visuales, mediante monitores, rótulos, paneles, etc., allí donde exista megafonía, la cual ha de ser clara audición.
 - Adaptación de las ventanillas y puntos de información, implantándose, con carácter generalizado, los sistemas de amplificación magnética (para usuarios de prótesis auditiva) e Intérpretes de Lengua de Signos.

- Accesibilidad en los medios de transporte (material móvil).
 - Los vehículos de autobuses urbanos así como las unidades de metro y ferrocarril y, en su caso, el transporte escolar y laboral, deberán disponer de un sistema accesible de megafonía y rotulación luminosa que informe, con antelación, de cada parada.
- Formación para la obtención del permiso de conducir:
 - Adaptaciones de las clases y exámenes teóricos y prácticos, con amplificadores magnéticos y en Lengua de Signos, en cada caso, según el tipo de deficiencia auditiva.
- En los ferrocarriles metropolitano e interurbano.
 - Las señales deben ubicarse en todos los puntos en que sea necesario orientarse para continuar o cambiar de dirección sin interrupciones desorientadoras. En lugares dominantes, y a ser posible en puntos semejantes de todos los trayectos de superficie y subterráneos. Las obras no deben alterar estas condiciones.
 - Señales gráficas simples y de significado universal como por ejemplo las de punto de encuentro o de información en estaciones y aeropuertos.
 - Signos uniformes característicos para los mismos lugares, servicios y dependencias: lavabos, cantinas, restaurantes, clases, talleres, oficinas públicas, farmacias, centros médicos, etc.
 - Coexistencia de los avisos acústico y visual en los coches del ferrocarril y autobuses públicos y privados. Calidad de unos y de otros.
 - El mismo color en los vehículos de una misma línea.
 - Mecanismos de expedición de billetes sencillos y adaptados a las limitaciones de los usuarios, monedas, billetes, sellos de correos, etc.

- Documentos a elaborar como planificación general

- NORMAS TECNOLÓGICAS ESPAÑOLAS, para la supresión de las Barreras de Comunicación, que se utilizaría como manual consultivo para los profesionales.
- SELLO DE CALIDAD EN LA ACCESIBILIDAD, mediante un documento acreditativo, equivalente a un "sello de calidad", que garantice que un proyecto o instalación cumple con la normativa específica que el Código de Accesibilidad.
- ACCESIBILIDAD EN LA LEY DEL SUELO que, como precepto de obligado cumplimiento, sirva de verdadero instrumento de planeamiento de los municipios.
- CONVENIOS DE COLABORACIÓN, implicando al mayor número de Instituciones. Importancia de contar con los diferentes grupos de personas con discapacidad, pues son quienes mejor conocen sus necesidades y demandas.

**IV. FINANCIACIÓN
Y CALENDARIZACIÓN.**



**PLAN PRIORIZADO
DE ACTUACIONES**



Para poder llevar a cabo los objetivos establecidos en este documento, será necesario adoptar las medidas necesarias para conseguir una financiación adecuada. Además habrá que establecer un calendario en el que se indiquen las diferentes fases en las que se estructure el Plan, y las dotaciones económicas asociadas a ellas.

IV. Plan Priorizado de Actuaciones

Accesibilidad al medio urbano

- Elaboración de un Plan de Acción de Accesibilidad.
- Armonización de la legislación dispersa existente.
- Elaboración de las normas tecnológicas de accesibilidad en el entorno atendiendo a criterios establecidos en una norma de mínimos.
- Potenciar trabajos de los Comités Técnicos de Normalización, como el CTN 11.

Accesibilidad a la edificación

- Elaboración de un Plan de Acción de Accesibilidad.
- Armonización de la legislación dispersa existente.
- Acabar la Norma Tecnológica de Accesibilidad ya iniciada.
- Potenciar los trabajos de los Comités Técnicos de Normalización, como el CTN 11.
- Compromiso interministerial de presentar pliegos y control de los mismos.

Accesibilidad al transporte

- Elaboración de un Plan de Acción de Accesibilidad.
- Elaboración de legislación de transporte urbano e interurbano (en marcha).
- Elaboración de legislación de transporte aéreo (en marcha).



- Adaptación de las estaciones de tren.
- Adaptación de los puertos marítimos.

Accesibilidad a la comunicación y a la información

- Elaboración de un Plan de Acción de Accesibilidad.
- Desarrollo y armonización de la legislación dispersa existente.
- Desarrollo de la Ley General de Telecomunicaciones en sus aspectos técnicos relacionados con las personas con discapacidad.
- Promoción de la accesibilidad a las tecnologías de la información y la comunicación.



Un Plan de Empleo para las Personas con Discapacidad del Siglo XXI

Nº 1



La Discriminación por Motivos de Discapacidad

Nº 3



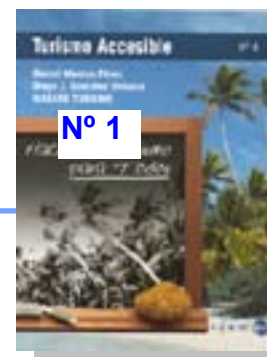
Plan del CERMI para la Protección de las Familias con Personas Discapacitadas

Nº 5



Discapacidad Severa y Vida Autónoma

Nº 2



Turismo Accesible. Hacia un Turismo para Todos

Nº 4



Plan Estatal de Accesibilidad del CERMI



Plan Estatal de Accesibilidad del CERMI

El contenido íntegro de este plan puede
consultarse en la página de internet:
www.cermi.es



el Año Europeo de las personas con discapacidad

La elaboración y edición de esta
publicación han sido posible gracias a:



www.fundaciondragados.com