

*Jornada de Presentación y Debate en torno al **Libro Verde de la Accesibilidad** en España.*

La situación, el futuro y las políticas de Accesibilidad a examen

29 de Octubre de 2002

Sede IMSERSO c/ Ginzo de Limia 58, 28029- Madrid

INFORME FINAL

La Jornada ha pretendido avanzar hacia la definición de un Libro Blanco que recoja la perspectiva y opiniones de los distintos agentes implicados en la accesibilidad a los distintos entornos y servicios relacionados con la edificación, el urbanismo, los transportes y la comunicación e información. Para ello se ha partido de la presentación y debate de los contenidos del Libro Verde y de las propuestas del equipo redactor.

Este documento resume los aspectos más destacables de la Jornada dando prioridad a los debates y aportaciones producidas en los talleres sectoriales. En él no se incluyen los resúmenes o el contenido de las presentaciones realizadas en las sesiones plenarias.

Destacamos, en primer lugar, la elevada participación, estimada en 250 personas a lo largo de la Jornada, así como la cualificación y relevancia de los asistentes. En segundo lugar la animada participación en los talleres que, en todos los casos, resultaron escasos de tiempo. En este sentido, una observación repetida por diversos participantes, es la insuficiencia de una sola Jornada para debatir una temática tan amplia y compleja como la planteada.

Por parte de los representantes de las administraciones y empresas públicas en los diversos sectores podemos destacar, en sentido positivo, la importante asistencia de técnicos y también de algunos destacados cargos políticos autonómicos y municipales. Por el contrario, hay que reseñar la ausencia importante del Ministerio de Fomento en algunos talleres, y de RENFE, en la que se focalizan grandes problemas de movilidad ferroviaria en cercanías y largo recorrido.

En cuanto a otras empresas públicas de transporte hubo una elevada presencia e intervención de los consorcios de transporte de Madrid y Barcelona, con especialistas en transporte urbano por autobús y metro, que desgranaron los problemas y características de estos medios desde la perspectiva de la accesibilidad y las expectativas de adaptación

Un aspecto muy positivo de la Jornada ha sido el encuentro producido entre agentes y usuarios, especialmente en campos donde apenas existen vías normalizadas de comunicación, como son los transportes marítimo o aéreo. Esta buena experiencia se manifiesta en el deseo de seguir participando en el proceso de elaboración del Libro Blanco, documento en el que los asistentes –de muy diversa adscripción- han depositado importantes expectativas.

En cuanto a los contenidos desarrollados, en casi todos los sectores se ha coincidido en que las tareas pendientes y las necesidades percibidas son muy amplias, quizá más amplias de lo que cabría esperar tras dos décadas de la fecha de aprobación de la LISMI y alrededor de una década de aplicación de normativas autonómicas y medidas específicas de mejora de accesibilidad. En esa década se han puesto en práctica importantes mejoras y se ha dado lugar a importantes experiencias y buenas prácticas, pero no se tiene la percepción de haber encontrado vías definitivas de avance como para hacer previsiones optimistas sobre lo que está por venir. Es llamativa la afirmación del Presidente del CERMI D. Mario García en el sentido de que *la accesibilidad se puede convertir en el gran fracaso de la política de discapacidad*.

Parezca o no exagerada tal afirmación todo indica que las conquistas realizadas resultan insuficientes, en concordancia con el diagnóstico del propio Libro Verde, lo que lleva a poner en cuestión la idoneidad y eficiencia de los modelos de actuación utilizados hasta ahora. En este sentido la aparición en escena del futuro Plan de Accesibilidad ha generado importantes expectativas como marco para abordar de forma más sistemática y ordenada las actuaciones que permitirá mejorar sus resultados y seguimiento. Una cuestión repetidamente planteada en los talleres se refirió al carácter que debe tener y al papel que puede o debe jugar un Plan de Accesibilidad de ámbito estatal impulsado desde el IMSERSO, habiéndose captado en general una gran aceptación de ese papel que desde la administración central se puede realizar.

Estas expectativas se centran a largo plazo, a partir de lo escuchado en la Jornada, sobretudo en actuaciones relativas a la concienciación y formación, en la armonización y desarrollo de criterios legales y en la información a los agentes. Es destacable la reincidencia observada en la necesidad de una “puesta en valor” de la accesibilidad y el *Diseño para Todos* en la sociedad y, particularmente, entre los profesionales y técnicos implicados. La consideración de la necesidad de incorporar soluciones integradoras y las bondades del diseño para todos no se ponen en duda y existe un acuerdo general en que este enfoque supone una opción mucho más deseable y necesaria que la de la mera “supresión de barreras”. No obstante el compromiso entre lo deseable y lo posible, también manifestado en la distinción entre lo practicable y lo accesible ha estado presente en diversos talleres, particularmente en los

que plantean desafíos técnicos importantes, como los de diversos medios de transporte.

La necesaria actualización del concepto de accesibilidad y sus diversas aplicaciones ha aparecido reflejada en varios momentos: desde la necesidad reclamada por los usuarios de considerarla como un derecho de la persona y plasmarla así en la normativa, hasta su relación con otros elementos de los que es difícilmente dissociable, como la seguridad o la integración social.

Por parte de los usuarios en los distintos talleres se ha recalcado que la mayoría de los problemas no son de índole técnica sino más bien expresión de una dejación de responsabilidad hacia las personas con discapacidad o de una falta de consideración de la accesibilidad como un derecho de cualquier persona. Con independencia del sector analizado se ha destacado una falta de información dirigida al usuario con discapacidad y la escasa capacidad de intervención de estos en la toma de decisiones.

Por parte de los ponentes procedentes de empresas privadas, muy representados en los talleres de transporte (fabricantes de vehículos y operadores de transporte) y de comunicación e información (fundaciones de empresas de telecomunicación) se ha destacado el interés de incorporar a las personas con discapacidades como clientes o usuarios de forma normalizada, la necesidad de criterios claros y realistas sobre soluciones técnicas y de seguridad además de la utilización de ayudas públicas para compensar los sobrecostes que las mejoras de accesibilidad implican, sobretodo en sectores como el del transporte terrestre interurbano, donde aún se carece de soluciones técnicas adecuadas y que no impliquen grandes costes al operador.

En casi todos los talleres se ha destacado la necesidad de la formación, la concienciación o sensibilización y la participación de los ciudadanos y los usuarios. Se ha discutido en ciertos casos si lo importante en los ámbitos técnicos es más la concienciación o la formación, lo que no ha conducido a conclusiones claras, pero sí a reconocer que bajo un matiz o el otro éstas son claves fundamentales sobre las que hay que incidir. En algún caso, como en el taller de transporte marítimo, se ha reclamado una formación específica (y formadores cualificados) dirigida al sector por tratarse de un mundo absolutamente ajeno hasta el momento a esta problemática con la voluntad de incorporar en sus cursos profesionales la temática de la accesibilidad.

En esta misma línea se debe incluir otro factor fundamental: la información; hay mucho desconocimiento sobre las demandas sociales

en relación con la accesibilidad, sobre las necesidades específicas existentes y sobre las responsabilidades correspondientes. También falta información y concienciación respecto a la utilidad social general de la accesibilidad. Se debe contemplar aquí la importancia de delimitar los agentes y el papel y responsabilidad que cada uno de ellos tiene en la implementación de medidas de accesibilidad. Las administraciones, los agentes sociales, los operadores privados, configuran grupos que deben coordinarse y compartir información en este tema. También se ha destacado la importancia de difundir buenas prácticas, en gran parte como medida alternativa al escaso desarrollo o falta de claridad de la normativa, que ha sido otro aspecto destacado. En este sentido se ha debatido sobre la conveniencia o necesidad de armonización de las normativas autonómicas, tema al que se han dado distintos grados de responsabilidad sobre la situación existente. Se ha destacado que no solo los parámetros técnicos, sino los conceptos y el ámbito de aplicación son diferentes en cada comunidad autónoma, por lo que se ha sugerido el establecimiento, al menos, de un baremo mínimo aplicable en todos los casos. Los expertos en Normalización asistentes han destacado las nuevas tendencias hacia el desarrollo de normas técnicas más flexibles, no obligatorias, pero que la práctica y las tendencias de mercado tienden a convertir en estándares respetados.

En el área de urbanismo, se ha destacado con especial énfasis la descoordinación normativa y administrativa y la necesidad de incorporar transversalmente la accesibilidad en todas las políticas, planes y actuaciones urbanas, superando la óptica exclusivamente sectorial. Además, la necesidad de integrar y coordinar los instrumentos de promoción de accesibilidad con otros instrumentos de intervención urbanística parece reconocerse como una vía necesaria para provocar un cambio de fondo en la planificación y gestión del espacio urbano y la edificación.

En los talleres de Comunicación y de Información se ha debatido sobre la introducción generalizada de la Lengua de Signos en los servicios públicos y sobre estrategias para formar interpretes. También se han presentado las demandas relativas a la extensión de la audiodescripción y del subtitulado, destacando que la información en estos campos recogida en el Libro Verde es insuficiente o ha quedado ya obsoleta. Existe cierta percepción en este sector de estar considerado menos importante que otros y de no contar con medios de evaluación similares que permitan hacer un seguimiento posterior de la evolución de la accesibilidad.

Algunos ponentes incidieron mucho en la necesidad de incorporar una financiación importante como única vía de desarrollar el Plan y las soluciones de accesibilidad, mientras algunos otros han insistido en que esta no es la variable fundamental para conseguir éxitos: lo

importante es saber qué es lo que se tiene y se quiere hacer; lo que se vaya haciendo, mucho o poco, debe ir en una dirección que sea la adecuada. En todo caso para el mantenimiento de determinados servicios o alternativas accesibles se ha remarcado la necesidad de mantener niveles elevados de apoyo financiero, especialmente en la medida en que no se pueden implantar a corto plazo nuevos estándares y soluciones accesibles acordes con los principios del Diseño para Todos.

En balance, consideramos que la Jornada, enmarcada en un proceso más amplio de participación para el desarrollo del Libro Blanco, ha supuesto un impulso muy positivo para mejorar los contenidos de ese documento. Consideramos que la estructura de talleres ha resultado muy útil para facilitar el diálogo entre los diversos agentes vinculados con los problemas de accesibilidad y los usuarios, por lo que destacamos la conveniencia de realizar encuentros de estas características para mejorar el diseño y la aplicación de las medidas de accesibilidad en cualquier ámbito, tanto en el marco del Plan de Accesibilidad como fuera de él.

1. DESARROLLO DE LAS SESIONES PLENARIAS

La jornada fue inaugurada por el Director General del IMSERSO, D. Antonio Lis Darder, quien dio paso a las primeras intervenciones por parte de D. Fernando Alonso López en representación del Instituto Universitario de Estudios Europeos, D. Mario García Sánchez, Presidente del CERMI, y la suya propia.

La segunda mesa de la jornada, bajo el título de *Un Plan de Acción Integral por la Accesibilidad* estuvo moderada por el Subdirector General del IMSERSO, D. Jose Carlos Baura Ortega y contó con las siguientes ponencias:

Presentación del Plan de Accesibilidad

Por D. José Carlos Baura Ortega, Subdirector Gral. IMSERSO)

Lo que los usuarios esperan del Plan

Por D. Alfredo Gómez Fernández, Presidente de la Comisión de Accesibilidad del CERMI.

Concepciones actuales de la Accesibilidad

Por D^a Cristina Rodríguez-Porrero, Directora del CEAPAT)

A continuación el equipo redactor del Libro Verde presentó los contenidos principales del diagnóstico realizado y las grandes líneas de acción que se incluirán en el Libro Blanco y, de forma más concreta, en el Plan de Accesibilidad ACCEPLAN. La mesa, moderada por la Directora del CEAPAT, D^a Cristina Rodríguez-Porrero, y bajo el nombre de *La Accesibilidad en España: Diagnóstico y líneas de acción*, contó con las siguientes intervenciones sucesivas:

D. Fernando Alonso López, director del equipo redactor

D^a Marta García Nart, responsable del área de Urbanismo

D. Alfonso Sanz Alduán, responsable del área de Transporte

D. Javier Romañac Cabrero, responsable del área de Comunicación e Información

D. Mariano Calle Cebrecos, responsable del área de Edificación.

A continuación se produjo un breve pero interesante espacio de preguntas y comentarios en el que se destacaron aspectos como los siguientes:

- o Se citó en varias ocasiones la necesidad de una dotación económica suficiente para la puesta en marcha del Plan.
- o Las contradicciones y la necesidad de mayor implicación y coherencia de las administraciones en aspectos como la consideración de la accesibilidad en la Ley de Ordenación de la

Edificación, o facilitar las adaptaciones de vivienda en el marco de la Ley de Propiedad Horizontal.

- o La necesidad de que las propuestas a incluir en el Libro Blanco sean consensuadas con los colectivos y administraciones implicados.
- o La importancia de dotar de contenido preciso a la transversalidad de las medidas de accesibilidad, sin que implique pérdida de responsabilidades
- o Necesidad de implicar más medios para difusión y publicidad de accesibilidad
- o Empezar a actuar por la propia casa: los edificios públicos
- o Incorporar a las empresas y universidades en el proceso de mejora de la accesibilidad.
- o Cambiar la legislación urbanística que resulta poco aplicable, dispersa y está en la base de todos los problemas que se manifiestan también en accesibilidad.

2. DESARROLLO DE LOS TALLERES SECTORIALES

Taller 1. Edificación

Moderador: **Sr. Mariano Calle**

Asistentes: 23

Ponentes

- **Sra. Nieves Peinado.** Arquitecto del CEAPAT.
- **Sr. Javier Hernández.** Arquitecto de la Comunidad de Madrid.
- **Sra. Maria Mata.** D.G.Vivienda, Arquitectura y Urb. Mº de Fomento.
- **Sr. Gaspar Blein.** Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
- **Sra. Elena Antuña.** AENOR. División de Normalización.
- **Sr. Miguel Ángel Muñoz Flores.** Presidente del Colegio de Administradores de Fincas de Madrid.
- **Sr. Javier Arranz.** Coordinador del Departamento de Estudios de Mercado de la Organización de Consumidores y Usuarios, OCU.
- **Sr. Carlos Rojas.** Real Patronato sobre Discapacidad.
- **Sr. Ricard Barberá i Guillem.** Responsable Sección Ayudas Técnicas del Instituto de Biomecánica de Valencia.

1ª PARTE:**A) Normativa****B) Planes y Programas. Obras Instalaciones y Mantenimiento.**Bloques o grandes temas tratados

1. ¿Qué hacer con el patrimonio edificado?
2. Procedimientos de Aplicación de Guías y Normas
3. Armonización de la legislación
4. La L.O.E. (Ley de Ordenación de la Edificación)

Principales aportaciones realizadas en el debate:

- 1.-Necesidad de programas de adaptación de edificios públicos
- Necesidad de programas de adaptación de conjuntos Urbanos-Edificados
- Establecer mecanismos de autocontrol de los proyectistas .
- 2.--Criterios para mejorar los procedimientos de aplicación de las guías técnicas.
- 3.--Establecer los requisitos mínimos de accesibilidad por parte de la Administración y elaborar normas voluntarias de NO obligado cumplimiento
- Definir los límites de la accesibilidad
- Se demanda aclarar los conceptos de: Practicable, Adaptable y Accesible en relación con las PMCR permanentes o temporales
- 4.--La LOE podría haber sido la norma unificadora de la dispersión existente. (Se recoge en la constitución la posibilidad de intervención de una ley estatal en materias que hayan sido transferidas)
- Incorporar la Accesibilidad al código técnico es posible y necesario
- Incorporar la accesibilidad a la seguridad en el uso de la edificación es posible y necesario en los códigos técnicos que se están elaborando.
- Completar el proceso europeo de armonización del proceso constructivo para implantar posteriormente una norma europea de accesibilidad de obligado cumplimiento.

2ª PARTE:**C) Concienciación, Difusión y Formación.****D) Promoción, Investigación y Calidad.**Bloques o grandes temas tratados (agrupar libremente):

1. Implicar a TODOS los agentes sociales en los objetivos de la accesibilidad
2. Incorporar la accesibilidad en la formación de los técnicos a través de cursos específicos en la universidad y colegios profesionales.

3. Investigación y homologación de los materiales de construcción para adecuarlos a los objetivos de la accesibilidad.

Principales aportaciones realizadas en el debate:

1.- Informar de forma continuada y periódica, sobre los criterios de accesibilidad en el boletín de los administradores de fincas. Existen 530.000 inmuebles en régimen de propiedad horizontal en España.

2.- Coincidencia de los datos recogidos en la encuesta de la OCU con los aportados en el libro verde.

Participación del IMSERSO

-Se critican las discriminaciones positivas ya que acaban siendo un lastre. Ej: el 3% de viviendas adaptadas en V.P.O.

-Se considera por los discapacitados que la prioridad absoluta en estos momentos es la aplicación del PLAN, que no se debe perder más tiempo.

Otras conclusiones

No ha habido aportaciones novedosas o diferentes a las recogidas en las líneas de actuación. En esta parte del taller faltaron elementos sustanciales en las áreas de formación e investigación.

Taller 2. Urbanismo

Moderadora: **Sra .Marta García Nart**

Asistentes: 30

Ponentes:

- **Ilmo. Sr. Luis Zarraluqui Ortigosa** Director General de Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra.
- **Ilmo. Sr. Francisco González Buendía**, Director General de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Principado de Asturias
- **Sr. José Luis Cañavate** Director del Plan de Accesibilidad. Centro Internacional de Estudios Urbanos. Ayuntamiento Granada.
- **Sr. Ignasi Bustems** Director del Consorci de Recursos i Documentació per l'Autonomia Personal CRID:
- **Sr. Pedro López Pereda** Director Técnico Vía Libre.
- **Sr. Javier Méndez**. CCOO
- **Sra. Dolores Palacios**. Directora del Departamento de Bienestar y Ayudas Sociales FEMP.
- **Sr. Juan Mº Moreno Seguí** Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia
- **Sr. José Antonio Juncà** Colegio de Ingenieros de Caminos
- **Sr. Carlos Rodríguez Mahou**. Arquitecto. CEAPAT: Las necesidades de formación de los distintos colectivos responsables o con incidencia en la accesibilidad del espacio urbano

- **Sr. Xavier García Milà** Arquitecto. Real Patronato sobre Discapacidad
- **Sr. Francesc Aragall** Director General PROA SOLUTIONS SL: El valor y las posibilidades de las campañas de concienciación y difusión.
- **Sr. Miguel Pereira** Director General Fundación ONCE

1ª PARTE:

A) Normativa

Bloques o grandes temas tratados:

1. Incorporación de la accesibilidad a la Normativa Urbanística y coordinación entre la Normativa Urbanística y la de Accesibilidad
2. Instrumentos de control del cumplimiento de la Normativa de Accesibilidad
3. Planteamientos generales, características y problemas de la Normativa

Principales aportaciones realizadas en el debate:

- Acuerdo unánime en la importancia de incorporar la accesibilidad en la Normativa urbanística: Si no está incorporada se tiende a no considerarla o tenerla en cuenta solo al final del proceso de planificación como algo que se añade
- Propuesta de armonización entre normativa urbanística y de accesibilidad dentro de cada CCAA y entre CCAA.
- Incluir las Ordenanzas de Accesibilidad entre las Normas urbanísticas de los Planes Generales, si es necesario como modificaciones puntuales cuando ya exista Plan General
- El incumplimiento de las normas de accesibilidad se tipifica como infracción urbanística
- Exigir en los Planes Urbanísticos un Anexo específico donde se demuestre la toma en consideración de la accesibilidad y el cumplimiento de la normativa (similar a la Evaluación de Impacto Ambiental)
- Reforzar los procesos de participación e información pública precisando las distintas etapas del proceso de diseño en el que deben de participar los usuarios
- Importancia de la formación y creación de una cultura de la accesibilidad en los técnicos para que se integre en todos los niveles de planes y proyectos, no basta con leyes
- Son necesarios planteamientos globales referidos al modelo de ciudad accesible no solo a la supresión de barreras y a la casuística técnica: ciudad compacta versus ciudad lejana etc.
- Evitar normativas muy cerradas y prolijas. Ir mas a conceptos claros y evitar repeticiones.
- No hay soluciones ideales, únicas o cerradas A veces es cuestión de etapas.
- Auditorias de accesibilidad para comprobar la idoneidad de las soluciones.

- Existen contradicciones entre normativas debidas a contradicciones entre intereses de distintos colectivos: iluminación, acústicas etc

B) Planes y Programas. Obras Instalaciones y Mantenimiento.

Bloques o grandes temas tratados

1. Características y tipos de Planes y Programas para conseguir espacios urbanos accesibles
2. Amenazas y Oportunidades de los Planes Especiales de Accesibilidad
3. Incorporación de la accesibilidad en los Planes Urbanísticos
4. La transmisión de información y experiencias.

Principales aportaciones realizadas en el debate:

- Son necesarios planteamientos globales de accesibilidad y movilidad no solo para PCMR y trabajar sobre toda la ciudad
- Es necesario superar la prioridad dada al tráfico en el planteamiento de la movilidad en la ciudad
- Hay que impulsar la participación en los Planes y Programas de actuación, haciendo que sea operativa y buscando el consenso social y el establecimiento de “Pactos” entre los distintos sectores sociales
- Es preciso garantizar la sostenibilidad (durabilidad) de las actuaciones y de la participación.
- Es preciso reforzar los instrumentos de control y seguimiento de los planes
- La dotación económica no es lo más importante, cuando hay buenos planes y proyectos y coordinación entre departamentos se consigue movilizar fondos.
- Los PEAs tienen el respaldo de ser obligatorios por Ley y suponen un compromiso político y técnico para hacer viable la transformación de una ciudad con una visión integradora de la accesibilidad. Tienen una importante función pedagógica
- La definición jurídica de los PEAs es insuficiente y no es homogénea. No hay sistemas de: gestión, procedimientos de participación de usuarios, seguimiento y control, imposición disciplinaria etc ni tienen efectos inmediatos. Por todo ello se pueden reducir a ser documentos teóricos que se archivan sin consecuencias prácticas.
- Se debe reforzar el estudio económico y el programa de actuación de los PEAs así como establecer modelos de gestión territorial.
- Se debería vincular la financiación de Planes de Obras Autonómicos o provinciales a que exista un Plan de Accesibilidad
- Los PEAs se deberían incorporar a los Planes Urbanísticos
- Se propone realizar una Conferencia Sectorial entre las CCAA para buscar una figura de planeamiento homogénea / común.

- Se debe evitar la duplicidad de Planes de Accesibilidad: los referidos a la supresión de barreras en desarrollo de leyes de accesibilidad y los de accesibilidad en general ya que hay ciudades en los que se realizan como dos planes independientes.
- La Fundación ONCE va a publicar en INTERNET los PEAs para propiciar la información y participación de los usuarios así como el seguimiento y actualización por parte de los Ayuntamientos.
- Es preciso potenciar las redes de intercambio de experiencias, Buenas Prácticas y gestión del conocimiento

C) Formación, concienciación, difusión

Bloques o grandes temas tratados:

1. Las necesidades de formación, concienciación y difusión
2. Los instrumentos de formación, difusión y concienciación
3. El papel de las instituciones y usuarios

Principales aportaciones realizadas en el debate:

- No se puede separar la formación de la concienciación. El problema no es tanto que se requiera una formación muy específica (los conocimientos técnicos sobre accesibilidad no son difíciles) si no que se incorpore la accesibilidad a la práctica profesional a todos los niveles
- La demanda de Cursos de Formación por los Funcionarios municipales es creciente concentrándose en aspectos prácticos
- Son necesarios planes de “marketing” para políticos (Para pasar del plan a la acción se precisa voluntad política), técnicos y empresas
- Se precisa mayor formación y concienciación en el tratamiento de la accesibilidad en el turismo y especialmente en el turismo rural
- Se aprende haciendo, con mecanismos de control de la práctica cotidiana
- Es importante introducir asignaturas transversales sobre accesibilidad en el diseño de productos, espacios y servicios e incidir en las Escuelas de Arquitectura e Ingeniería
- Son también necesarios cursos con base territorial dirigidos a los técnicos y operarios de un municipio para que conozcan el “porqué” de la normativa, soluciones técnicas, planes etc.
- Son necesarios Cursos para colectivos cuya actuación es clave: arquitectos que visan proyectos, o dan licencias etc.
- Los Colegios Profesionales tienen un papel muy importante en la formación, concienciación y difusión a través de: Cursos, Seminarios, Revistas y publicaciones en general, herramientas informáticas etc.
- El movimiento asociativo de usuarios debe de participar como elemento concienciador pero también como elemento técnico, aportando soluciones

Participación esperada del IMSERSO

El IMSERSO como financiador principal de los PEAs puede desarrollar un importante papel en la definición de su contenido y en la potenciación del tipo de PEA que se considera mas adecuado dirigiendo o condicionando las subvenciones al cumplimiento de determinados requisitos .

Se comento que los aspectos normativos son competencia del as CCAA. El IMSERSO puede impulsar el proceso de armonización y plantearlo en el marco del Plan de Accesibilidad con propuestas o recomendaciones concretas pero no puede imponer modificaciones legislativas.

El IMSERSO tiene un papel importante en el desarrollo de Cursos y Campañas de Concienciación

Conclusiones

Destacar puntos de acuerdo y de desacuerdo entre los asistentes, desafios de futuro destacados, elementos positivos y negativos de la situación

Hay un acuerdo general en que no se corresponde el nivel normativo existente con el conocimiento y aplicación de la misma.

La falta de formación se corresponde con el bajo nivel de exigencia de la aplicación de la normativa y de concienciación sobre su importancia

Hubo acuerdo general en:

- Necesidad de planteamientos globales de la accesibilidad en el ámbito de la ciudad.
- Necesidad de la coordinación de los PEAs con el planeamiento urbanístico y en la incorporación de la accesibilidad a todos los planes y proyectos urbanísticos
- Necesidad de coordinación normativa y administrativa y en el reto de incorporar la accesibilidad en todas las fases y niveles del urbanismo.
- Situación negativa de los núcleos rurales, que se consideran excluidos de la obligación de aplicar la normativa

En relación con el planteamiento de una normativa conceptual se planteó el problema de cómo controlar su aplicación, proponiéndose una concepción mixta con parámetros de referencia.

El debate fue muy animado y hubiese seguido durante mas tiempo, constatándose la necesidad de seguir debatiendo sobre los temas propuestos

TALLERES N° 3a y 3b: Autobuses urbanos, suburbanos e interurbanos

Moderador: **Sr. José Antonio Redondo**

Asistentes: 19

- **Sr. Emilio Ugarte Martínez.** Secretario General de Anfac/Ascabus
- **Sr. Fidel Angulo.** Presidente de Asociación de Gestores de Transporte Urbano ATUC
- **Sr. Javier Santamaría.** Subdirector General de Trapsa
- **Sr. Juan Dols.** Departamento de Ingeniería Mecánica de Materiales – UPV
- **Sr. Jordi Vendrell.** Director de Calidad y Medioambiente TMB
- **Sr. J. Luis Pertierra.** Director General Fenebus
- **Sr. Julian Pocostales.** Gerente de Transportes Urbanos de Badajoz
- **Sr. Pello Urteaga.** Responsable de coordinar la calidad del producto – Irizar
- **Sra. Aintzane Izaguirre.** Técnico Dirección Transportes Gobierno Vasco
- **Sr. José A. Cascales.** Jefe de Área de Movilidad y Accesibilidad del Consorcio Regional de Transporte de Madrid
- **Sr. Lorenzo Chacón.** Secretario General de la Asociación Española Empresarial de Transportes de Viajeros
- **Sr. Jesús Gumiel.** Responsable Accesibilidad de Asociación Apamex
- **Sr. Santiago Salinero.** Ingeniero de la División de Planificación y Calidad Técnica de Empresa Municipal de Transportes de Madrid
- **Sra. M^a Agustina Piqueres.** Jefa del Programa de Información de la Concejalía de Acción Social del Ayto. de Alicante
- **Sr. Antonio Salinero.** Vocal de la Asociación Integravilla
- **Sr. Francisco Herrero.** Aenor/CTN26/SC4
- **Sr. Ángel González.** Ingeniero de Caminos del Consorcio Regional de Transportes de Madrid
- **Sra. Blanca Ruiz-Esparza.** Universidad Autónoma de Aguas Calientes. México

Ponentes: 5

1ª PARTE: TRANSPORTE URBANO Y SUBURBANO

Bloques o grandes temas tratados:

1.- Ayudas económicas.

Las ayudas económicas de la Administración han sido decisivas para la implantación progresiva del autobús urbano de piso bajo.

Una vez conocidas las bondades de este tipo de transporte, los operadores en general no dudan en que toda renovación o aumento de la flota se haga con estos vehículos.

Según datos recogidos en el taller aportados por TMB y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, el 80% y el 72% respectivamente de sus flotas son de piso bajo. La Asociación de empresas gestoras de los transportes urbanos colectivos (ATUC), aporta de sus 7.100 empresas, (públicas y privadas), asociadas, el 53% de los vehículos son de piso bajo. La diferencia, con la excelente y ardua recogida de datos para el libro verde, no hace más que confirmar que la implantación es rápida e imparable.

En horas valle la media de autobuses de piso bajo que circulan es del 65%

2.- Tendencias en el diseño.

Se tiende al autobús de piso bajo continuo quedando obsoletos los de piso bajo y rampa en la parte trasera, así como el de escalones tras el eje trasero.

Las empresas españolas no tienen ningún problema para la fabricación de este tipo de vehículos, es más, algunos operadores afirman que se fabrican los mejores autobuses de piso bajo de Europa.

La diferencia de costes entre el autobús de piso bajo con rampa y el convencional (escalones), no es sensible al disminuir el coste por aumento de la producción.

Las nuevas tecnologías, autobuses urbanos de piso bajo con energías alternativas, reducirá, al menos en una primera fase, el espacio disponible para pasajeros, sobre todo en los de Hidrógeno. En cuanto a la accesibilidad, esta disminución no incidirá de forma significativa.

3.- Factores diferenciales en el diseño de buses urbanos y suburbanos.

No hay grandes diferencias tecnológicas, salvo las que imponen la mayor velocidad comercial y recorridos más largos.

En los suburbanos de piso bajo, la accesibilidad y los medios técnicos para mejorar el acceso son idénticos a los urbanos. En los de piso semi-bajo, debido a varios problemáticos, el acceso para las personas con silla de ruedas se efectúa mediante plataforma elevadora, por lo general, integrada y formando parte de la escalera de acceso de una de las puertas de servicio.

4.- Seguridad pasajero en silla de ruedas.

En general los sistemas son ineficaces cuando no peligrosos y la orientación inadecuada.

Muy lentamente se van introduciendo las medidas especificadas en las directrices técnicas del IMSERSO y recomendadas algunas de ellas por la Acción Europea COST 322, posición longitudinal, mirando hacia la parte trasera y apoyo de la espalda en una mampara almohadillada. Esta solución aunque no es la óptima, es la más idónea hasta conseguir un sistema de seguridad universal y de enclavamiento automático. En este sentido el desarrollo surgido del proyecto de colaboración IMSERSO-UPV denominado SATRUS podría ser una adecuada solución. La tendencia en toda Europa es ir al enclavamiento automático.

5.- Servicio en cascos históricos.

Problemas en los cascos históricos de nuestras ciudades, que debido a las condiciones de sus viarios, no permiten la circulación de autobuses. La situación se agrava debido a que la población que lo habita es por lo general de edad avanzada que quedan prisioneros de su propio barrio. Según la ATUC las personas mayores de 65 años utilizan tres veces más el bus que el metro.

Hay que recurrir a soluciones individualizadas, vehículos de longitud inferior a los 9 metros y transformados. Se da a conocer la experiencia de Badajoz, en la que han intervenido Ayuntamiento, Operador y Asociación de personas discapacitadas, con buenos resultados.

6.- Problemas/Carencias/Medidas/Impresiones.

- Se ha avanzado mucho en el material rodante pero la accesibilidad no está totalmente resuelta:
- Se siguen instalando en gran número rampas con la superficie de acuerdo, solapa, entre la propia rampa y el interior del autobús que dificultan en gran medida el acceso a las personas en silla de ruedas.
- Las averías en la rampa son frecuentes con el consiguiente perjuicio. La solución pasa por realizar un buen mantenimiento.
- El uso cada vez mayor de las rampas ayuda en gran manera al mantenimiento. Hay operadores que establecen a partir de un determinado número de viajes el plegado/desplegado de la rampa para asegurar el funcionamiento.
- ¿Porqué se acciona tan poco la rampa?. Seis despliegues de rampa por cada 10.000 viajes. Probablemente por rotura de la cadena de accesibilidad.
- Paradas inaccesibles.
- Dificultades urbanísticas.
- Estacionamiento incorrecto de vehículos privados en las paradas.
- El conductor es una parte importante del engranaje. Hay que darle facilidades, concienciándole con cursillos sobre aspectos puramente

técnicos y por supuesto con conocimientos sobre las distintas discapacidades.

- La colaboración con los Ayuntamientos es fundamental.
- Se piensa bastante más en la accesibilidad para la persona en silla de ruedas que para el resto de discapacidades.
- Problema e inquietud con los cochecitos de bebés. ¿Durante el trayecto plegados o desplegados?. Si viaja desplegado la estructura es demasiado débil para soportar cualquier impacto. Si viaja plegado y hay que llevar al niño en brazos la operación es incómoda y arriesgada. Hay acuerdo en que es uno de los temas que hay que estudiar con profundidad y regularlo.
- Noticia agradable y esperanzadora, es la concienciación detectada entre los operadores de que la accesibilidad es parte fundamental del transporte.

2ª PARTE: TRANSPORTE INTERURBANO

1.- Ayudas económicas.

Es necesario que existan subvenciones por parte de las distintas Administraciones si se quiere conseguir que los autobuses interurbanos sean accesibles.

El número de asientos disminuye con el espacio reservado para la persona en silla de ruedas, cuatro asientos por silla de ruedas, a este quebranto económico hay que añadir tres millones de pesetas por las reformas, ayudas para el acceso y sistema de seguridad.

2.- Construcción.

Según los fabricantes no existen problemas de tipo técnico .

Es necesario según la opinión generalizada del grupo, el seguir investigando para ganar en versatilidad, en espacio y en seguridad.

Continúan las tres tendencias clásicas para el acceso de las personas en silla de ruedas, en este tipo de vehículos:

- Acceso por una de las puertas de servicio y plataforma elevadora.
- Acceso por abertura practicada en el lateral y plataforma elevadora.
- Acceso por la parte trasera sólo en los vehículos de menor longitud.

3.- Seguridad pasajero en silla de ruedas.

En general los sistemas empleados son más eficaces que los utilizados en los urbanos y suburbanos. In fluyendo positivamente en este sentido el que el tiempo de parada no sea tan determinante.

El sistema comunmente empleado es el de :

- Silla anclada al suelo del vehículo, cinturón de seguridad para uso exclusivo de retención del pasajero, reposacabezas y posición en el sentido de la marcha mirando hacia delante.

4.- Problemas/Carencias/Medidas/Impresiones.

- Se ha avanzado sobre todo en los vehículos de líneas regulares y más discretamente en los servicios discrecionales.
- La Legislación y ayudas económicas de algunas Comunidades Autónomas, están logrando la implantación progresiva de vehículos accesibles en las líneas regulares de estas Comunidades.
- Los convenios de colaboración con el IMSERSO y por tanto las correspondientes subvenciones, están también dando sus correspondientes frutos en este sentido.
- En las Comunidades de Madrid y Cataluña los avances son significativos.
- En el País Vasco a pesar de su Ley de Accesibilidad de 1997, no se ha podido hacer nada en este sentido, al no poder aprobar sus presupuestos. Son 638 autobuses los que están sin adaptar.
- Concienciación de que el autobús interurbano ha de ser para todos.
- Como mínimo hay que garantizar que alguna(s) de las expediciones de una línea regular sea(n) accesible(s).
- Para viajes de largo recorrido quizá fuese recomendable que el pasajero en Silla de ruedas viajase en un asiento convencional en vez de en su silla.
- Las Silla de ruedas no están diseñadas para poder soportar grandes deceleraciones por lo que a pesar de las buenas prácticas en cuanto a seguridad, en caso de impacto la silla se colapsaría haciendo ineficaz el sistema de seguridad adoptado.
- Hay gran inquietud por este tema. ¿Tendría alguna responsabilidad el empresario?. Es necesario Legislar sobre el tema y dar a conocer a los grupos de Normalización en este campo de AENOR e ISO, la urgente necesidad de la aprobación de las correspondientes Normas UNE e ISO.
- En mi opinión, los dos puntos anteriores demuestran que se hila muy fino, la accesibilidad se tiene asumida y la preocupación se deriva hacia la seguridad.
- Hay que buscar soluciones prácticas para que cuando no viaje ningún pasajero en Silla de ruedas, se puedan ocupar las cuatro plazas que ocuparía. Algún sistema versátil, de “quita y pon” rápido y seguro.

- Al igual que en los urbanos/suburbanos el conductor es parte de la cadena de accesibilidad. Hay que entrenarle en aspectos puramente técnicos y recibir cursillos para conocer las distintas discapacidades.
- Sería deseable que la persona en Silla de ruedas reservara con anticipación su plaza.
- Sirva para los interurbanos las medidas recibidas de la Confederación Nacional de Sordos y que adjunté a las conclusiones de los urbanos.
- No ha habido discusión o crítica sobre aspectos del libro verde.

Participación del IMSERSO

Se considera como muy positiva la incentivación económica del IMSERSO, que debería seguir con esta política, así como con las directrices técnicas que han ayudado a los operadores de transporte urbano/suburbano a resolver problemas con pasajeros hasta hace poco desconocidos para ellos.

En transporte interurbano se debería seguir con la política de incentivación mediante convenios de colaboración del IMSERSO con algunas Comunidades Autónomas, sugiriéndose que se haga extensiva a todas las Comunidades.

Taller 3a-taxi. Transporte en Taxi

Moderadora: **Sra. Isabel Vázquez**

Asistentes: 11

Ponentes: 6

- **Sr. Daniel Fernández Ponce** Gerente del Instituto Metropolitano del Taxi de Barcelona
- **Sr. Jorge García Cerezales** Gerente FUNDOSA
- **Sr. Eladio Núñez Prada** Presidente de la Asociación Gremial del Taxi de Madrid
- **Sr. Antonio Rodríguez Senin** Instituto Universitario de Investigación del Automóvil
- **Sr. Joan Olivan** Gerente ATEVA-Adaptacions Tècniques d'Automòbils
- **Sr. Manuel Romero** Director Gerente de Caradap

Bloques o grandes temás tratados

1. Convenios y subvenciones por parte de las diferentes Administraciones.
2. Homologación de vehículos, problemas actuales y tendencias futuras.
3. Virtudes y límites de los eurotaxis, del diseño a la información, pasando por el precio y la rentabilidad.
4. Seguridad en el transporte de usuarios de silla de ruedas.
5. Otros.

Principales aportaciones realizadas en el debate:

1.-Convenio del IMSERSO -Fundación ONCE, para la extensión del taxi accesible.

2.-Respecto al tema de homologación de vehículos, comentaron los problemas que existen actualmente con algunos Ayuntamientos como el de Madrid, que se opone a la homologación de cualquier vehículo aunque cumpla los requisitos de accesibilidad y por otro lado los problemas existentes con los fabricantes que no conceden los permisos correspondientes para poder realizar transformaciones en los nuevos vehículos que van saliendo al mercado.

Como consecuencia de lo citado anteriormente, el problema realmente reside en que no se dispone de diversidad de vehículos para poder realizar la transformación.

Las propuestas comentadas para solucionar estos problemas fueron:

- Que todos los taxis deberían tener la posibilidad de ser transformados a taxi accesible, por lo tanto, tendencia a vehículos mas grandes que el actual.

En este punto se comentó que se debería seguir la tendencia de otros países europeos a optar por este tipo de vehículos mas grandes y se habló de la posibilidad de elaborar una Directiva Europea del taxi, donde se incluya por supuesto el taxi accesible.

- Se solicitó más apoyo económico por parte de la Administración correspondiente para el desarrollo de mejoras en las transformaciones de los vehículos.
- Que por parte de los Ayuntamientos no se debería impedir la homologación de ningún modelo que cumpla los requisitos de accesibilidad.
- Que los fabricantes de vehículos sean mas accesibles y no pongan tantos problemas a la hora de dar lo permisos correspondientes para poder realizar la transformación.

3.- Tanto los ponentes como los asistentes al taller, tienen muy claro que no se debe dar marcha atrás en la implantación de los eurotaxis o taxis accesibles, que son buenos para todos y necesarios e incluso imprescindibles para facilitar la movilidad diaria de muchas personas que no pueden utilizar otro medio de transporte.

Expresan su preocupación, los profesionales relacionados con el taxi, por la baja rentabilidad debido al incremento del coste de explotación por un lado, el rechazo del servicio del eurotaxi por desconocimiento o falta de información de la población y elevado precio de los pocos modelos de vehículos homologados para taxi accesible.

Como consecuencia de todo esto se está viendo reducida la flota de eurotaxis, de una manera alarmante sobre todo en Madrid, que se ha reducido a la mitad

En este taller se proponen algunas soluciones para mejorar la rentabilidad del eurotaxi :

- Abrir nuevos mercados, posibilidad de firmar acuerdos con el INSALUD, para utilizar el taxi realizando servicios sanitarios que no precisen necesidades especiales.
- Aumento de las subvenciones al usuario (bono-taxi), utilizarían más este medio de transporte, que en muchas ocasiones es el único que pueden utilizar.
- Mayores subvenciones al vehículo.

4.-Seguridad en el transporte de usuarios de silla de ruedas.

5.-Otros.

- Problemas con las emisoras de radio taxi:

Proponen que haya un canal de radio-taxi específico para los eurotaxis aunque esté dentro de la emisora, así, comentan, se podría mejorar el servicio al usuario, actualmente se quejan que es complicado contactar con los eurotaxis.

- Paradas de los taxis. No se contemplan en el Libro Verde y piden que se tengan en cuenta.

Participación del IMSERSO

- Convenio IMSERSO-FUNDACION ONCE para la extensión del taxi accesible respecto a las subvenciones que se conceden a través de este Convenio, se comentó la necesidad de que continuaran para poder renovar vehículos y por supuesto para facilitar el aumento del número de eurotaxis.
- Directrices Técnicas del CEAPAT que deben cumplir los vehículos, para que sean considerados taxis accesibles y puedan acogerse al citado Convenio.

Conclusiones

No hubo puntos de desacuerdo respecto a los temas tratados, todos los asistentes al taller, tenían muy claro que el taxi accesible es un medio de transporte necesario pero que no está funcionando bien ni para los taxistas por su baja rentabilidad, ni para los usuarios por su alto coste y número insuficiente.

Como se ha comentado en el apartado de "Principales aportaciones realizadas en el debate", tanto los ponentes como los asistentes expresaron sus puntos de vista sobre los problemas que afectan actualmente a los eurotaxis y plantearon posibles soluciones como:

- Tendencia a vehículo mas grande, tipo monovolúmen, en ningún caso furgoneta.
- Aumento de subvenciones tanto para el usuario, persona discapacitada, como para la adquisición y mantenimiento del vehículo.
- Elaborar una Directiva Europea del taxi que incluya, por supuesto, el taxi accesible.
- Abrir nuevos mercados, llegando a acuerdos con el INSALUD, para mejorar la rentabilidad del taxi.

La valoración de este taller es muy positiva, ya que no solo se han plasmado los problemas que existen tanto por parte de los taxistas como de los usuarios. Sino que se han planteado posibles soluciones aunque algunas sean a largo plazo. Además ha quedado muy claro el interés, por parte de todos, de algo tan importante como que el taxi accesible deje de verse como un vehículo extraño y empiece a considerarse como el taxi del futuro.

Taller 3c. Transporte ferroviario

Moderadora: **Sra. Pilar Vega**

Asistentes: 12

Ponentes:

- **Sr. Oriol Juncadella** Director de Operaciones de Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya.
- **Sr. Rafael Sanz Uriarte.** Empresa CAF
- **Sr. Manuel Lobato.** CERMI
- **Sr. Xavier Rosellò.** Autoritat del Transport Metropolita de Barcelona
- **Sr. Juan Carlos Díez** Departamento de ingeniería de Metro de Madrid
- **Sr. Eustaquio Jiménez.** Unión de Consumidores de España.
- **Sra. Luz Smith Rodríguez** AENOR

Ferrocarril de cercanías e interurbano

Bloques o grandes temas:

1. Viajar en tren como un derecho
2. Grado de adaptación de las empresas operadoras a los criterios de accesibilidad
3. El largo ciclo del material móvil
4. La inflexibilidad de la infraestructura
5. La falta de voluntad política
6. La importancia de la formación y la aptitud de los trabajadores

Principales aportaciones realizadas en el debate

1. Cambiar la estrategia de la accesibilidad desde una perspectiva que valore viajar en tren como un derecho
2. Grado de adaptación de las empresas operadoras a los criterios de accesibilidad. El reto de los Ferrocarriles de la Generalitat que en el 2006 estarán adaptados en el 100% de las estaciones
3. La capacidad técnica para poder lograr la adaptación
4. La importancia de la formación y la aptitud de los trabajadores

Ferrocarril Metropolitano

Bloques o grandes temas:

1. importancia de la priorización de las actuaciones
2. Grado de adaptación de las empresas operadoras a los criterios de accesibilidad
3. Mejora de los servicios de información a viajero
4. la accesibilidad como sinónimo de calidad del servicio
5. la necesidad de aplicar criterios amplios en la adaptación del metro que abarquen todas las discapacidades

Principales aportaciones realizadas en el debate

1. creación de las “chaquetas rojas” para mejorar la accesibilidad
2. Las posibilidades tecnológicas para la incorporación de la accesibilidad

Participación del IMSERSO

No se aludió tanto al IMSERSO como a los operadores y responsables políticos, en este caso, RENFE, que no asistió a la reunión, el Ministerio de Fomento desde su Dirección General de Transporte Ferroviario y a los responsables del Metro en aquellos ámbitos metropolitanos donde operan

Conclusión

Se parte de una mala situación caracterizada por una infraestructura poco flexible, con un material móvil de largo ciclo de vida, no obstante se consideró que en el mundo del progreso tecnológico todo puede hacerse posible: existen soluciones concretas, para cada uno de los problemas y de las necesidades; lo que se requiere es que exista esa voluntad de llevarlo a cabo.

Es necesario que el personal que trabaja en el transporte ferroviario, tenga la responsabilidad suficiente, además de que exista una mejora obligada del nivel de concienciación de todos.

Esperar supone la pérdida de oportunidades de formación personal.

Hay que entender la accesibilidad como una violación de los derechos que asisten a las personas. Tan importante es la tecnología como la formación del personal.

Otras impresiones de la moderadora sobre el desarrollo de la sesión

Se observa como las nuevas líneas de metro nacen plenamente adaptadas desde sus inicios, y que se está logrando un mayor grado de accesibilidad en la red existente. En Barcelona y Madrid se espera alcanzar para el 2005 el 2006 una cifra de estaciones adaptadas en torno al 50%. Los problemas fundamentales se encuentran en los desniveles verticales, que se soluciona

con la implantación de ascensores. Éstos plantean una necesidad de mantenimiento elevado para evitar las averías. Otro problema es la conexión vehículo – andén.

En el caso de Madrid, a diferencia de Barcelona, únicamente se han adaptado las nuevas estaciones, comenzándose a mejorar actualmente la de Atocha.

Se entiende que un metro de calidad es necesariamente un metro accesible. Hay que tener un sistema de prioridad a la hora de actuar en la red. Los criterios deberán ser amplios, que abarquen todas las discapacidades. En este sentido es muy importante dar los servicios de información adecuados a cada caso.

Los usuarios destacan el riesgo que supone la pérdida de tiempo en el lento camino de la adaptación.

Finalmente, destacar que la ausencia de la principal operadora del Estado en el sector ferroviario, RENFE, dificultó la valoración de algunas demandas realizadas por parte de los representantes de las asociaciones.

Taller 3c. Transporte aéreo y marítimo

Transporte aéreo

Moderador: **Sr. Alfonso Sanz**

Asistentes: 9

- **Sr. Oscar Moral** Asesor jurídico de la Coordinadora de Minusválidos Físicos de la Comunidad de Madrid
- **Sra. Marta Lestau** Jefa del Área de Estudios y Normas de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.
- **Sra. Amelia Cotelo**. Jefa de Sección de Facilitación del Transporte Aéreo del Ministerio de Fomento.
- **Sr. José Antón Méndez** Jefe de la División de Operaciones de AENA.
- **Sr. José María López** Unidad Definición Servicio de Tierra de IBERIA

Bloques o grandes temas tratados:

1. Marco internacional y marco nacional en la accesibilidad en el transporte aéreo.
2. La accesibilidad en los aeropuertos.
3. La accesibilidad y los aviones.
4. Los agentes y operadores del transporte aéreo (agentes de “handling” y compañías aéreas).

Principales aportaciones realizadas en el debate:

- Existen dos vías para la mejora de la accesibilidad en el transporte aéreo. La primera es la vinculada a las normativas internacionales, europeas y nacionales, mientras que la segunda es la generada por los compromisos voluntarios a adoptar, por ejemplo, por las compañías aéreas.
- Falta una normativa nacional y se aplica por tanto la internacional, pero sí hay, desde enero de 2002, un compromiso voluntario al que pueden acogerse los operadores aéreos. Además, lo que se aplica en relación a personas con discapacidad es una normativa de seguridad que, desde una resolución publicada en 2001, aligera las exigencias para el embarque (dificulta la denegación del embarque).
- La Comisión Europea está debatiendo un nuevo contrato de transporte aéreo y un nuevo reglamento sobre “overbooking” en los que aparecen las personas con discapacidad.
- El diseño de aviones comerciales de pasajeros se certifica básicamente en dos lugares del mundo (Francia y Estados Unidos), pues en España las actividades de la industria se dirigen sobre todo a elementos parciales de dichos aviones o a aparatos destinados a usos militares o de carga.

- En la gestión aeroportuaria el ente encargado de la misma tiene en perspectiva la revisión del Manual Técnico de Accesibilidad en Aeropuertos (que data de 1988) y echa en falta una normativa homogénea de ámbito nacional para sus edificaciones.
- Los representantes de los usuarios y organizaciones de personas con discapacidad hicieron hincapié en: la arbitrariedad en las denegaciones de embarque por parte de las compañías operadoras; la falta de consideración en relación a la autonomía personal y la dignidad de los usuarios por parte de las compañías; la falta de formación del personal a cargo, por ejemplo, del embarque y desembarque físico en los aviones o en la transferencia de algunos usuarios a los asientos; la falta de adaptación de los aviones (inexistencia por ejemplo de una silla para los vuelos de larga duración); la desorientación que generan los aeropuertos.

Participación esperada del IMSERSO:

La necesidad de aportar protocolos para la formación de los trabajadores del sector vinculados al trato con el cliente y la ayuda a la hora de generar nuevas normativas tanto en lo que se refiere a las operaciones de transporte, como al diseño aeroportuario y de los aviones.

Conclusiones

Se destaca la necesidad de mejorar la accesibilidad en el transporte aéreo a través de la aplicación complementaria de las dos vías posibles: la normativa y los compromisos entre agentes involucrados.

Hay coincidencia en que falta normativa europea a la que poder acogerse en el ámbito nacional y en que hay lagunas considerables en la formación del personal adscrito a las tareas de trato y ayuda al cliente.

El taller fue muy positivo en la medida en que permitió poner en contacto a los distintos agentes y usuarios, abriéndose el camino para una imprescindible colaboración en el futuro.

Transporte marítimo

Moderador: **Sr. Alfonso Sanz**

Asistentes: 6

Ponentes:

- **Sr. Andrés Casas.** Director de Seguridad e Ingeniería de Compañía Transmediterránea.
- **Sr. Santiago López Recio.** Jefe de proyectos especiales-Ingeniería naval de la Compañía Transmediterránea.
- **Sr. Carlos Arias.** Jefe de Nuevos Proyectos. Izar.
- **Sr. Oscar Moral.** Asesor jurídico de la Coordinadora de Minusválidos Físicos de la Comunidad de Madrid.

Acudió también pero tuvo que ausentarse **Sr. Alfredo de la Torre** de la Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Fomento.

Bloques o grandes temas tratados:

1. Marco internacional del transporte marítimo.
2. Estaciones marítimas.
3. Diseño de buques.
4. Operadores de transporte marítimo.

Principales aportaciones realizadas en el debate:

El principal organismo internacional de regulación del transporte marítimo, el IMO, dependiente de la ONU y con sede en Londres, se centra en ofrecer un conjunto de recomendaciones relativas a: seguridad y contaminación. Son los gobiernos los que aprueban dichas recomendaciones y las traducen a leyes.

Los barcos se agrupan básicamente en cuatro grupos o tipos y las normas hacen referencia a: seguridad contra el hundimiento (que no afectan a los pasajeros, a excepción de algunos pasos entre distintas partes del barco), seguridad en caso de incendio (algunos elementos que afectan a la accesibilidad son, por ejemplo, las mamparas de separación cada 40 m, la anchura de pasillos, los descansillos de escaleras, los lugares de reunión, etc) y evacuación.

En la actualidad alguno de esos elementos de seguridad como las brazolas o tajamares de las puertas se resuelven con cuñas en las puertas. En cualquier caso, no parece haber una contradicción irresoluble entre seguridad y accesibilidad; únicamente hace falta interiorizarla en el diseño de los barcos.

En relación a la accesibilidad no hay normas técnicas y, por tanto, dependen de los armadores para, por ejemplo, la instalación de camarotes con dimensiones adecuadas para sillas de ruedas o con señalización adecuada para personas con discapacidad sensorial. A través de la normativa se podría también mejorar la accesibilidad desde el garaje de vehículos y otros elementos que no se han pensado desde esta perspectiva.

Participación del IMSERSO

El IMSERSO a través del CEAPAT puede aportar protocolos para la formación de los trabajadores del sector vinculados al trato con el cliente. También puede colaborar en la definición de múltiples aspectos técnicos de la accesibilidad en el diseño de barcos y estaciones marítimas.

Conclusiones

Se produjo un alto consenso en relación a la necesidad de formar un grupo de trabajo que empiece a discutir y establecer las bases de las necesidades de accesibilidad en el transporte marítimo, de manera que pueda definirse un conjunto de normas técnicas a seguir en la fabricación de los buques y en la construcción y mantenimiento de las estaciones marítimas.

Se percibió una alta satisfacción por parte de los asistentes en relación al método de trabajo del taller, apuntándose la conveniencia de establecer foros de encuentro y debate entre los distintos agentes involucrados y los usuarios. Daba la impresión de que por primera vez el universo del transporte marítimo se abría a este debate.

Taller 4a. Comunicación y señalización

Moderador: **Sr. Javier Romañac**

Asistentes: 52

Ponentes:

- **Sr. Alfredo Gómez** –Vicepresidente Segundo CNSE
- **Sr. Fernando García Soria, Soledad Luengo** - ONCE
- **Sra. Mar Soriano** - CEAPAT-IMSERSO
- **Sr. Loïc Martínez** - UPM-CETTICO
- **Sra. Liliana Avalos Bulgarelli** – Directora General Stenotype Italia en España
- **Sra. Patricia Ruiz** – Responsable Subtitulado para Sordos-Antena3TV

Bloques o grandes temás tratados (agrupar libremente):

1. Carencias de la accesibilidad a la comunicación y la señalización
2. Expectativas sobre el libro blanco

Principales aportaciones realizadas en el debate:

Dilucidación de los problemas de la audiodescripción, especialmente en lo que afecta a derechos de autor.

Lista de peticiones de las empresas que utilizan o proporcionan subtitulado

Ratificación de la facilidad con la que se puede realizar subtitulado en directo.

Participación del IMSERSO

El IMSERSO hizo una de las presentaciones de la mesa, a través del CEAPAT, con la voz de Mar Soriano, que expuso proyectos y oportunidades que hay en marcha dentro del propio ministerio, y expuso aportaciones en el camino estratégico a seguir en el libro blanco

Conclusiones

Destacar puntos de acuerdo y de desacuerdo entre los asistentes, desafíos de futuro destacados, elementos positivos y negativos de la situación

Existen grandes esperanzas depositas en el plan, pero los usuarios esperan que se trate de un plan financiado y que no se quede en sólo papel

Hay que realizar un gran esfuerzo en para aumentar el número de horas de subtitulación y audiodescripción de producción audiovisual tanto en directo como en diferido, sin perder de vista un incremento de los servicios de interpretación de lengua de signos.

Hay que formar a más estenotipistas, audiodescriptores, subtituladores e intérpretes de lengua de signos y realizar un esfuerzo de normalización de las

tecnologías que se utilizan en su trabajo, con el fin de reutilizar y compatibilizar sistemas utilizando bolsas de subtitulado, organismos de control, promoción y divulgación, etc.

La normalización debe ir seguida de un proceso legislativo que promulgue por fin la ley de subtitulado y otras que se puedan considerar necesarias.

En el campo de la señalización se requiere un gran esfuerzo de formación, promoción y normalización, a la vez que una reflexión sobre el símbolo internacional de accesibilidad y un esfuerzo tecnológico en este ámbito

Se destacó que el nº de horas de subtitulado reflejadas en el libro verde se ha superado.

Otras conclusiones

Resultó una sesión muy apretada y activa que dejó poco tiempo para el debate y consiguió muchas aportaciones para el libro blanco.

Mesa muy apretada y activa. Poco tiempo para el debate. Muchas aportaciones.

Taller 4b. Información

Moderador: **Sr. Javier Romañac**

Asistentes 25

Ponentes:

- **Sr. Joaquín Trapero** - Soluziona
- **Sr. Rafael Lamas** – Director Técnico Fundación Airtel-Vodafone
- **Sr. Ricardo Gaitán** –Gerente de Proyectos de Fundación Telefónica
- **Sra. Blanca Alcanda** – Directora General Fundosa Teleservicios
- **Sr. Félix Martín** – Secretaria Técnica de HISPACOOOP

Bloques o grandes temás tratados (agrupar libremente):

1. Carencias de la accesibilidad a la información
2. Expectativas sobre el libro blanco
3. Actividades desarrolladas en este campo
4. Método de control de la evolución de la accesibilidad
5. Accesibilidad a Internet
6. Accesibilidad a la telefonía móvil

Principales aportaciones realizadas en el debate:

Adelantar la primera encuesta de accesibilidad a la información y a la comunicación de manera que sirva como referencia para medir la evolución de la accesibilidad al final del plan.

Pensar en una manera de anticiparse a las barreras de la tecnología.

Aspectos del Libro Verde o Propuestas presentadas en la mañana que se han discutido o criticado:

Falta de elementos de medida de la evolución futura en este campo.

Argumentos principales esgrimidos:

Falta de datos para el control de la evolución, como en el resto de las áreas

Conclusiones

Destacar puntos de acuerdo y de desacuerdo entre los asistentes, desafíos de futuro destacados, elementos positivos y negativos de la situación

Existen grandes esperanzas depositadas en el plan, pero los usuarios esperan que se trate de un plan financiado y que no se quede en sólo papel

Se pone de relieve la necesidad de la colaboración entre agentes para mejorar la accesibilidad de este sector, a la vez que la obligatoriedad del cumplimiento de la ley existente en lo que respecta a la accesibilidad a Internet.

Se espera que haya más actividades de formación y promoción de las tecnologías que se usan para resolver problemas de accesibilidad en este sector, con el fin de promocionar su uso para todos, si es aplicable.

Se espera que el plan aporte medidas de financiación de proyectos en este sector.

Se habla de la posibilidad de establecer alguna medida que permita anticipar los problemas de accesibilidad de las futuras tecnologías.

Se plantea la posibilidad de realizar un estudio con medidas cuantificables sobre accesibilidad en este sector antes que en los otros, para poder tener una referencia y medida de la evolución del plan (algunas medidas existen ya).