

NÚMERO
ESPECIAL

MinusVal

MINISTERIO
DE TRABAJO Y
ASUNTOS SOCIALES
Secretaría General
de Asuntos Sociales



Abril 2004



LA ACCESIBILIDAD



Día Internacional de las Mujeres
por la igualdad de oportunidades
8/marzo/2004

nosotras



Editorial

I PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD 2004-2012



Iniciamos un nuevo año, y todo parece indicar que en el mundo de la accesibilidad también una nueva etapa. El año 2003, Año Europeo de las Personas con Discapacidad, ha sido pródigo en actividades y proyectos de futuro; muchos de ellos relativos a la supresión de barreras y la promoción del diseño “inclusivo” o Diseño para Todos.

Pero ahora que los fastos han pasado es el momento de valorar lo realmente conseguido y el panorama de futuro que ha quedado definido.

Un año de agenda tan cargada, en el que se han presentado tantos planes, leyes o convenios nos deja a muchos una sensación de aturdimiento: ¿cuánto hemos avanzado realmente? ¿nos hemos dotado ya de los instrumentos necesarios para evitar la discriminación de las barreras y mejorar la calidad de vida de todos? ¿conseguiremos que esos instrumentos funcionen?

Pues bien, nos haya parecido todo un sueño o una esperanzadora realidad, lo cierto es que el momento de probarlo empieza ahora. El nivel de compromisos asumido es enorme, no sólo desde las instancias públicas, sino desde muchas instituciones privadas y organizaciones no gubernamentales.

Esos compromisos llevan objetivos y fechas concretas de aplicación en muchos casos, de modo que lo que ahora toca es ponerse a trabajar para hacer posible su cumplimiento.

Uno de los primeros pasos para la aplicación es transmitir una información adecuada sobre los instrumentos creados, sobre lo que se pretende hacer y cómo esto implica a distintas personas y entidades. Tal es el objetivo de este número especial de la revista MINUSVAL, donde se analizará fundamentalmente el I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012, con referencias a la nueva Ley de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las personas con discapacidad, LIONDAU.



Este plan se acompaña de un lema expresivo de los nuevos tiempos que corren en la promoción de la accesibilidad: por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos, hacia la plena igualdad de oportunidades.

Este lema nos ha inspirado un número de la revista dirigido a todos, con secciones en las que a través de las entrevistas, los testimonios o el humor revisamos la idea de accesibilidad y su problemática de una forma más amena y cercana.

Esperamos que este número especial sea un buen augurio en el comienzo de la tarea de aplicar el plan y que la accesibilidad y el Diseño para Todos lleguen a ser algo tan habitual y cotidiano como son hoy, desgraciadamente, las barreras.



MinusVal

Sumario

NÚMERO ESPECIAL • ABRIL 2004 / AÑO XXX

EDITA:
Instituto de Migraciones y Servicios Sociales (IMSERSO)

CONSEJO EDITORIAL:

Antonio Lis Darder,
Adolfo Gallego Torres,
José Carlos Baura Ortega,
Manuel Domínguez López,
Ernesto García Iriarte,
Francisco Cánovas Sánchez,
José María García Martín,
M^a Ángeles Aguado Sánchez,
Amparo de Rus García,
Jesús Zamorro Cuesta.

DIRECTOR:

Jesús Zamorro Cuesta

REDACCION:

M.^a Cristina Fariñas, Mabel Pérez-Polo

SECRETARIAS DE REDACCION:

M.^a Dolores Del Real Ballesteros,
Concha Largo Rodríguez.

DISEÑO Y DIAGRAMACION:

Edibur • Telf. 947 24 44 48
Juan Ramón Aguirre Artigas.

COORDINACION INTERNACIONAL:

Aurelio Fernández López (Europa).

CORRESPONSALES EN ESPAÑA:

M.^a del Mar Vega (Andalucía),
Sergio Andreu (Aragón), Yolanda Giraldo (Asturias), Charo Martín (Balears), Carmen Delia Santana Ravelo (Canarias), M.^a Angeles Samperio (Cantabria), Javier Rodríguez Rodeño (Castilla-La Mancha), Enrique García Romero (Castilla y León), José M.^a Puig de la Bellacasa (Cataluña), Carmen Sánchez Trenado (Extremadura), Pelayo Martínez Teixeira (Galicia), José Barbero Rodríguez (Madrid), Fernando Peral (Murcia), Yolanda Zubillaga (Navarra), Elvira Alava (País Vasco), Manuel López de la Reina (Valencia).

CORRESPONSALES EN IBEROAMERICA:

Victor Greppi (Argentina), Lourdes B. Canziani (Brasil), Alonso Corredor (Colombia), Carolina Guzmán (Chile), Francisco Bolívar San Lucas Cazares (Ecuador), Sylvia G. Escamilla (México), Juan Torres Manrique (Perú), Luis W. Meseguer (Uruguay), Wallis Vázquez de Gómez y Juan Kujawal (Venezuela).

REDACCION:

Ava. de la Ilustración, s/n. (con vuelta a Ginzo de Limia, 58), 28029 MADRID.
Tel.: 91 363 86 28.

FOTOMECANICA:
ESPACIO Y PUNTO.

IMPRIME:
ALTAIR QUEBECOR.

DISTRIBUYE:
MECAPOST

DEPOSITO LEGAL:
M. 39.883-1973.
ISSN: 0210-0622.

NIPO: 209-04-002-5

TIRADA: 3.000 ejemplares.



NUESTRA PORTADA

En este número especial de Minusval se analiza con detenimiento el I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012, un plan ligado estrechamente a la Ley de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal que se acompaña de un lema expresivo: por un nuevo paradigma, el “diseño para todos”, hacia la plena igualdad de oportunidades.

I PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD

- Editorial 3
- El I Plan Nacional de Accesibilidad en 10 preguntas y respuestas..... 6-9
Fernando Alonso López
- Metodología y composición del PnDA..... 10-13
Fernando Alonso López
- El rompecabezas de la accesibilidad en el transporte 14-18
Alfonso Sanz Aldúan
- El entorno urbano: situación actual y propuestas en el Pnda..... 19-22
Marta García Nart
- La edificación accesible: presente y futuro 23-27
Mariano Calle Cebreros y José Manuel Pazos Pellín
- Buscando la igualdad de oportunidades en la información, comunicación y señalización..... 28-32
Javier Romañach Cabrero
- Hacia una cultura de la Accesibilidad Universal, concienciación, formación y promoción en el I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012..... 33-37
Digna Couso Lagarón
- Retos y oportunidades de la Ley 51/2003 de Igualdad de Oportunidades No Discriminación y Accesibilidad Universal 38-41
Elisa Sala Mozos



Las colaboraciones publicadas con firma en MINUSVAL expresan la opinión de sus autores. Dentro del respeto a las ideas de los demás, éstas no suponen identidad con nuestra línea de pensamiento. Nuestro Copyright autoriza la reproducción parcial y/o total de artículos, reportajes, informes, etc., de MINUSVAL Y gracias por citarnos.

TELÉFONOS DEL IMSERSO PARA CUALQUIER INFORMACIÓN. CENTRALITA: 91 363 88 88 INFORMACIÓN: 91 363 89 16/17/09

DIRECCION IMSERSO INTERNET

<http://www.seg-social.es/imserso>

EDICIÓN INTEGRAL EN PDF

<http://imsersodiscapacidad.usal.es>

VOCES EXPERTAS

- Cristina Rodríguez-Porrero
- Miguel Pereyra
- José Antonio Juncá
- Consuelo del Moral
- Demetrio Casado
- Eugenio Ramos
- J.L. Fernández Coya
- Jesús Ayerra
- Francesc Aragall
- Concha Aldomar44-53



REFLEXIONES

- La promoción de la accesibilidad en otros países 56-59
Montse Dinarés Quera
- La escalera ha muerto ¿viva la escalera? 60-62
Fernando Alonso López
- Los planes de accesibilidad municipales: cambiar para progresar . . 63-65
Marta García Nart
- Accesibilidad y envejecimiento . . 66-68
Xabier García Milá
- La Rentabilidad de construir sin barreras 69-71
Fernando Alonso López
- Accesibilidad y contratación en la administración pública. 72-74
Mónica Sánchez Villegas
- La trampa del adosado 75-76
Mariano Calle Cebrecos y José Manuel
- La tecnología aplicada a la accesibilidad. Consorcio EUVE, FINE PRODUCTS Y COCEMFE 77-79



TESTIMONIOS Y ENTREVISTAS

- TESTIMONIOS 82-89
 - Elena Hermoso Gil
 - Luis Mayoral
 - Gilberto Ramos Domínguez
 - Conchi Juncuas
 - José Agripino Gil Manzanedo
 - Fernando Sánchez y Mayte Martínez
 - Alfredo Ortega González
 - Montse López García
 - Agustín Blanco
 - Javier Romañach Cabrero
- ENTREVISTAS. 90-93
 - Antonio Lis Darder
 - Mario García Sánchez
- LA OPINIÓN DE LOS ALCALDES . . 94-98
 - Juan Alberto Belloch
 - Alfredo Sánchez Monteseirín
 - Miguel Angel Cámara



Este número especial ha sido realizado gracias a la colaboración del Instituto Universitario de Estudios Europeos de la Universidad Autónoma de Barcelona.



IDEA y COORDINACIÓN
Fernando Alonso López

GESTIÓN
Montse Dinarés Quera
Elisa Sala Mozos

FOTOGRAFÍA
Xavi Roca
Alonso Serrano

DISEÑO DE PORTADA
Xavi Roca (Run Design)



I PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD 2004 - 2012

UNA GUÍA RÁPIDA PARA CONOCER SU SENTIDO, ESTRUCTURA Y CONTENIDOS

EL I PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD (2004-2012) EN DIEZ PREGUNTAS Y RESPUESTAS

FERNANDO ALONSO LÓPEZ
COORDINADOR
EQUIPO ACCEPLAN, IUEE

Este artículo es una guía rápida de introducción a los principales elementos y características del Plan. Para ello se presenta en formato de preguntas y respuestas aquello que precisaría saber cualquier persona que desee conocer rápidamente el contenido y significado del I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012. Al mismo tiempo sirve de introducción para los siguientes artículos de esta sección en los que se describen los principales aspectos del Plan de forma más detallada.

• ¿Qué es el Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012 (PNdA)?

Es un marco estratégico para promover y dar coherencia a las acciones que la Administración General del Estado conjuntamente con otras administraciones y entidades públicas o privadas han de realizar con el objetivo común de suprimir barreras e implantar el denominado Diseño para Todos (DpT).

Se entiende por DpT a la actividad por la que cualquier bien o servicio es concebido o proyectado desde su origen para ser utilizado por todas las personas, o el mayor número de ellas posible.

El Plan es también el instrumento que introduce la Ley 51/2003 de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad (LIONDAU) para que desde el gobierno de la nación se propicie su aplicación; es decir, para favorecer la igualdad de oportunidades y no discriminación de las personas con discapacidad promoviendo a la vez una mayor calidad de vida en toda la población.

• ¿Quién promueve y desarrolla este Plan?

El Plan ha sido desarrollado por el IMSERSO, como entidad responsable de promover la igualdad de oportunidades y la mejora de calidad de vida de los colectivos más afectados por las barreras: personas con discapacidad y mayores.

El IMSERSO velará por su desarrollo y cumplimiento, pero no será el único responsable de llevarlo a cabo. Lograr la generalización de la accesibilidad en edificios, calles, servicios o productos depende de muchos agentes, públicos y privados, y el Plan apela a la concertación de acciones entre todos ellos para provocar los cambios de fondo que son necesarios para su verdadero éxito. La dispersión de competencias entre las distintas administraciones no debe de ser un impedimento para la aplicación coordinada de las medidas establecidas en el PNdA.

• ¿A quién beneficia?

Los principales beneficiarios del I Plan Nacional de Accesibilidad son las personas con algún tipo de discapacidad (9 % de la población); pero las mejoras de accesibilidad también afectan al resto de la población, ya sea por motivos de enfermedad, edad, accidente o actividades que

requieren facilidades de movilidad o comunicación (30 % de la población) ya que un mejor diseño de los entornos y servicios proporciona una mayor calidad de vida a cualquier persona.

Cuando los entornos son accesibles, son más humanos, fáciles de usar y participativos. La accesibilidad es una necesidad de TODOS los ciudadanos en medida que proporciona una mayor calidad de vida.

• ¿Con qué elementos cuenta el plan para su aplicación?

En primer lugar con el compromiso del IMSERSO, como primer responsable de su puesta en práctica, y que se manifiesta en las acciones y presupuesto a ellas dedicado. En segundo lugar con la experiencia, competencias y responsabilidad de las demás entidades administrativas, ya sean centrales, autonómicas o locales, para desarrollar conjuntamente las acciones que prevé el Plan. En tercer lugar con el esfuerzo y capacidad de acción de las organizaciones representativas de los usuarios, fundamentalmente, las de personas con discapacidad.

También favorecen su aplicación la evidencia de los beneficios que el DpT



proporciona al conjunto de la sociedad y las tendencias demográficas y sociales que hacen inevitable la consideración de nuevos modelos de producción y consumo más inclusivos y abiertos a la diversidad de las personas.

Todos los agentes citados deben, en el ejercicio de sus respectivas competencias, cumplir la legislación vigente relacionada con la accesibilidad, incluida la LIONDAU, tal como establece la Constitución en sus artículos 9.2, 14 y 49.

• ¿Cómo se ha realizado el plan?

El PNdA ha sido diseñado por el IMSERSO y el Instituto Universitario de Estudios Europeos de la Universidad Autónoma de Barcelona; para ello, han contado con la participación de las organizaciones más representativas de las personas con discapacidad. Su elaboración ha requerido estudiar a fondo la situación de la accesibilidad existente en todo el Estado y sus condicionantes; con tal objeto se han desarrollado trabajos parciales sobre los principales sectores técnicos (edificación, urbanismo, transporte, comunicación e información), la legislación relacionada, el funcionamiento administrativo y competencial, etc. Todo ello ha dado lugar a la realización de un Libro Verde, un Libro Blanco y un conjunto de documentos temáticos no

publicados en los que se ha apoyado el Plan para su redacción definitiva.

• ¿Cuál es la situación de partida, el estado actual de la accesibilidad en España?

Aunque se define en los próximos artículos, podemos dar algunas breves evidencias de la situación:

- Prácticamente la totalidad de los edificios de vivienda nuevos siguen incumpliendo, en menor o mayor grado, la normativa de accesibilidad.
- Los edificios de uso público también presentan múltiples barreras: fundamentalmente en el aseo recorridos interiores y entorno urbano.
- Es casi imposible hacer un recorrido de 500 m. en cualquier ciudad sin encontrar alguna barrera.
- Pese a las mejoras, las deficiencias de accesibilidad en el transporte siguen siendo la norma. La inaccesibilidad es muy elevada en el transporte interurbano terrestre (autobús y ferrocarril).
- Las nuevas tecnologías de la comunicación e información establecen retos y oportunidades para la accesibilidad que se están comenzando a abordar.

Con independencia de lo anterior hay que destacar que el interés por la accesibilidad es muy reciente, de modo que casi la totalidad de las edificaciones, vías

públicas, medios de transporte, etc. heredados de tiempos anteriores presentan múltiples barreras. Por eso solemos decir que el objetivo final es simplemente conseguir que todo lo nuevo se haga accesible y que lo viejo se vaya transformando para serlo.

• ¿De qué depende el grado de accesibilidad de que disponemos?

El grado o nivel de accesibilidad de los entornos, edificios y espacios públicos que se alcanza en una sociedad no ocurre aisladamente de otros fenómenos sociales, sino que depende de la interacción de tres componentes:

- La estructura normativa e institucional.

Pues establece las exigencias mínimas de accesibilidad y debe promover su cumplimiento.

- El nivel tecnológico.

Pues determina las posibilidades técnicas de aportar soluciones y sus formas de aplicación.

- La organización social.

Puesto que es receptora, mediadora y ejecutora de las condiciones establecidas por las normas, las instituciones y la tecnología.

De los niveles social e institucional dependerán además el mayor o menor interés por potenciar la igualdad de oportunidades y favorecer la diversidad en su seno.

En consecuencia, para actuar sobre el nivel de accesibilidad existente, mejorándolo, es preciso intervenir sobre esas tres “esferas” o “componentes”, de forma combinada y estratégica; algo que requiere una planificación y la colaboración de múltiples agentes sociales.

• ¿Qué objetivos tiene el Plan?

Los objetivos generales del Plan son expresión del lema Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos hacia la Plena Igualdad de Oportunidades:

1. Ampliar el conocimiento público de la accesibilidad y su identificación como elemento de calidad para todos. Conseguir su aplicación en todos los

entornos, productos y servicios nuevos y promover la cultura del Diseño para Todos.

2. Introducir la accesibilidad como criterio básico en la gestión de la acción pública.

3. Consolidar un sistema de normas legales y técnicas para la promoción de la accesibilidad completo, eficiente y de elevada aplicación en todo el territorio.

4. Adaptar progresivamente y de forma equilibrada los entornos, productos y servicios con criterios de Diseño para Todos.

5. Promover la accesibilidad en las nuevas tecnologías.

La puesta en práctica de estos objetivos se realiza por medio de estrategias y actuaciones de tipo transversal y sectorial que se desarrollan en el siguiente artículo.

• **Se manejan conceptos aparentemente similares, pero diferentes. ¿Pueden aclarar qué se entiende por Accesibilidad, y por Accesibilidad Universal? ¿Es lo mismo que la supresión de barreras?**

Podemos definir Accesibilidad como el conjunto de características de que debe disponer un entorno, producto o servicio para ser utilizable en condiciones de confort, seguridad e igualdad por todas las personas y, en parti-

cular, por aquellas que tienen alguna discapacidad.

La accesibilidad puede entenderse en relación con tres formas básicas de actividad humana: movilidad, comunicación y comprensión; las tres sujetas a limitación como consecuencia de la existencia de barreras.

El adjetivo “Universal” alude a que la condición de accesibilidad se debe extender a cualquier bien, proceso, servicio o dispositivo, sin excepción, y que todos, sea cual sea nuestra edad o condición, debemos estar considerados en ella.

Se entiende que la accesibilidad universal incluye la idea de concebir sin barreras todo lo que se crea o diseña nuevo (en este sentido es similar a la idea de Diseño para Todos); pero también incorpora la adaptación progresiva de lo que ya se ha realizado con barreras.

En cambio la supresión de barreras es un concepto más limitado que se refiere exclusivamente a aquello que habiendo sido concebido inicialmente con barreras es preciso posteriormente adaptar o modificar, lo que no garantiza una solución óptima ni una consideración global de las necesidades de accesibilidad.

• **¿Por qué el lema: Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos**

hacia la Plena Igualdad de Oportunidades?

Porque a partir de los trabajos de diagnóstico realizados se ha comprobado que una estrategia de mera supresión de barreras no es eficaz ni suficiente para abordar los problemas de accesibilidad. Incorporar el Diseño para Todos como paradigma significa que la concepción accesible sea la norma y no la excepción en cualquier actividad producto o servicio que se desarrolle.

Tras muchos años lucha por la integración de las personas con discapacidades se ha llegado a la conclusión de que la falta de acceso y las barreras presentes en el entorno condicionan la participación social y, en consecuencia, el ejercicio de las libertades fundamentales (derecho a la educación, derecho al empleo, los servicios sociales y sanitarios, derecho a la cultura, a la integridad personal etc.) en mayor medida que las propias limitaciones funcionales. Por ello se constata que el Diseño para Todos constituye un factor indispensable para alcanzar su plena igualdad de oportunidades. Finalmente, está demostrado por la experiencia que los productos o servicios concebidos para aquellos cuyas necesidades son mayores, favorecen también al resto de la población.



FERNANDO ALONSO LÓPEZ
 COORDINADOR
 EQUIPO ACCEPLAN. IUEE



UNA ESTRATEGIA TRANSVERSAL DE SUPRESIÓN Y PREVENCIÓN FRENTE A LAS BARRERAS

METODOLOGÍA Y OBJETIVOS DEL PRIMER PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD 2004-2012

El I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012 (PNdA) debe albergar planteamientos amplios y profundos que justifiquen y den pleno sentido al lema *Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos, hacia la plena igualdad de oportunidades*. Este plan busca fundamentalmente dar cuerpo y sistematizar una estrategia de prevención que adquiera al menos la importancia que hasta ahora ha tenido la supresión de barreras. Con ello no se pretende dejar en un segundo plano a esta última forma de intervención, sino hacerla indisoluble de una estrategia preventiva dirigida al medio y largo plazo.

El I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-1012 (PNdA) tiene prevista su realización a lo largo de 9 años. Pocos planes se prevén hoy día para su desarrollo en un plazo tan dilatado, lo que, puede ser un aspecto controvertido (ver sección Voces Expertas) al presuponer que determinados problemas –algunos de ellos urgentes– no serán resueltos en un plazo menor o con la debida diligencia. En el fondo de todo ello está la propia concepción de cómo y con qué objetivos se debe acometer la lucha por la plena

accesibilidad en nuestra sociedad, y qué papel tiene la Administración General del Estado en todo ello.

Resulta evidente que muchas de las causas de fondo que están detrás de la persistencia de las barreras requieren para su solución una continuidad en las políticas, sean estas nuevas o tradicionales, pero también actuar con decisión y presteza. Diseñar un plan estatal de estas características ha requerido “repensar” buena parte de las tradicionales políticas de accesibilidad para actualizarlas, pero también plantear

otras nuevas para acometer los problemas que hasta ahora no se habían abordado, o que incluso no se habían considerado vinculados con las necesidades de accesibilidad. No olvidemos que la idea de que esos problemas son responsabilidad de las políticas de Asuntos Sociales aún permanece, y que cambiar esa percepción es una de las tareas fundamentales a abordar, implicando en las soluciones a todos los estamentos administrativos y sociales vinculados, lo que requiere una gran capacidad de proyección y concertación.

En definitiva, el Plan debe albergar planteamientos amplios y profundos que justifiquen y den pleno sentido tanto a su extensión temporal, como a su propio lema Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos, hacia la plena igualdad de oportunidades. La dimensión de la tarea y los limitados éxitos conseguidos desde la aprobación de la LISMI, hace ya más de 20 años nos deben llevar a plantearnos cuál debe ser la estrategia general a seguir a partir de ahora.

La respuesta a esa pregunta pasa, en primer lugar, por mirar atrás y revisar cual ha sido la estrategia general seguida con anterioridad. Podemos decir que las medidas aplicadas en los últimos lustros se han dirigido fundamentalmente a la supresión directa de las barreras, lo que ha producido resultados importantes pero insuficientes dada la dimensión de la tarea, tal como demuestran los datos con que se acompañan los artículos de esta revista. En cambio, las políticas de prevención y mantenimiento de las condiciones de accesibilidad han tenido mucho menor protagonismo. Esto que resulta lógico si razonamos que intervenir directamente sobre las barreras existentes era la necesidad más imperiosa, pues se requerían resultados inmediatos y visibles ante una demanda que era impostergable para las personas con discapacidad. En cambio, prevenir la creación y reproducción de barreras, tarea que se apoya mucho más en la educación, formación, concienciación, seguimiento y coherencia, ofrece resultados mucho más inciertos, sólo visibles a medio y largo plazo y más difíciles de justificar frente a la necesidad inmediata de recursos para la eliminación de barreras. Estos resultados son los que, sin embargo, permiten registrar cambios notables cuando se observa con perspectiva la evolución sufrida.

A partir de esas observaciones, podemos afirmar que este plan busca fundamentalmente dar cuerpo y sistematizar una estrategia de prevención

“Este plan busca fundamentalmente dar cuerpo y sistematizar una estrategia de prevención que adquiera al menos la importancia que hasta ahora ha tenido la supresión de barreras”

que adquiera al menos la importancia que hasta ahora ha tenido la supresión de barreras. Con ello no se pretende dejar en un segundo plano a esta última forma de intervención, sino hacerla indisociable de una estrategia preventiva dirigida al medio y largo plazo. Ambas tareas llevan implícitas dificultades importantes de aplicación: si la supresión es fundamentalmente una tarea cara y técnicamente compleja, la prevención es una tarea de coordinación y permanencia que la hace más ambiciosa política y socialmente, y sus resultados no son evidentes a corto plazo.

El PNdA ha pretendido en su diseño y pretende en su dilatada aplicación abordar esas dos partes de la tarea mediante un modelo de intervención caracterizado por una doble transversalidad:

- Las actuaciones de supresión de barreras no se deben plantear con una perspectiva sectorial aislada.
- Las actuaciones de prevención, deben actuar combinadamente en tres niveles que condicionarán el grado de accesibilidad alcanzable: el normativo-institucional, el técnico y el social. En definitiva, es preciso incidir sobre la forma de organización social o institucional en su conjunto.

Ese doble enfoque es lo que dota al Plan de un carácter “integral” y estraté-

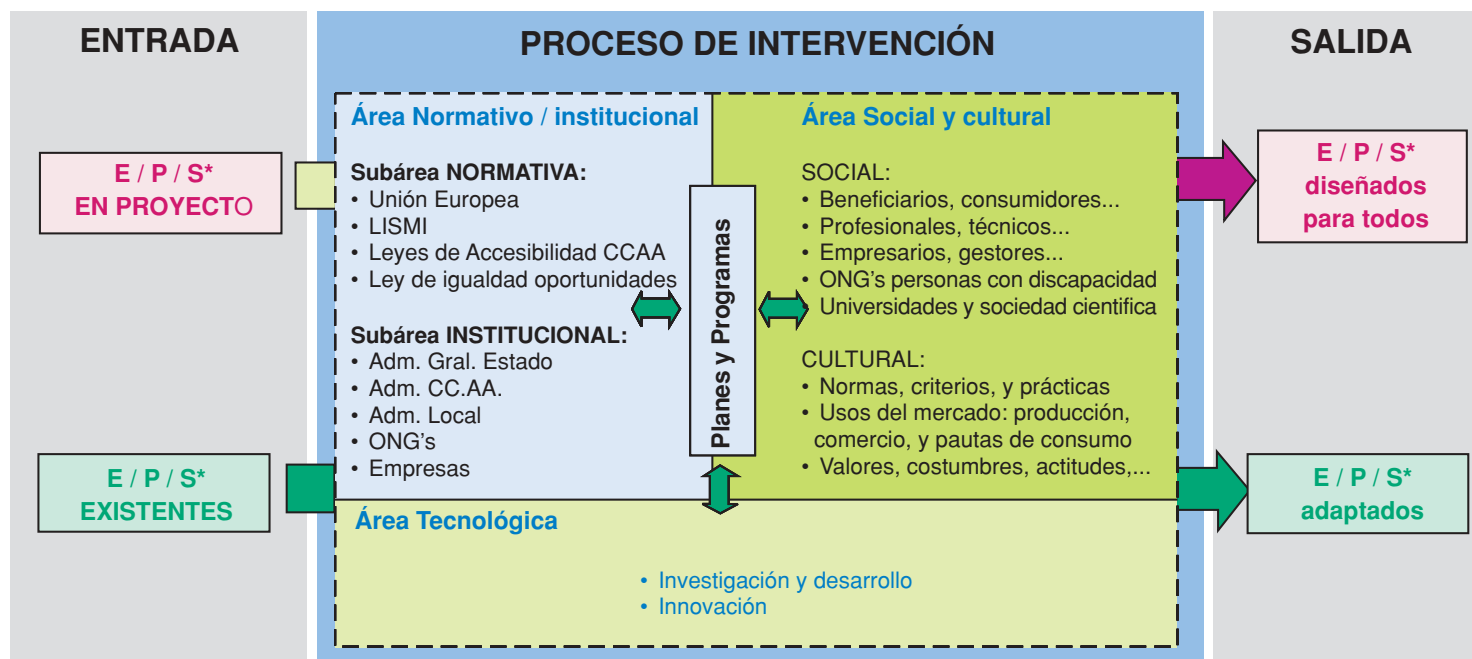
gico, que ha tenido su correlato en la propia composición del equipo que lo ha diseñado: la universidad, técnicos sectoriales trabajando conjuntamente bajo las directrices y supervisión del IMSERSO, y la consideración de las demandas e ideas de los usuarios.

De esas dos características transversales, la primera se refiere a que los problemas de accesibilidad difícilmente se pueden tratar con una perspectiva sectorial aislada, pues las fronteras entre -por ejemplo- la edificación y el urbanismo, o entre éste y el transporte, no son más que construcciones teóricas para cualquier persona que necesite realizar una actividad fuera de su casa. La idea de que la accesibilidad es una “cadena” está siempre presente en el Plan.

La segunda característica resume los niveles sobre los que se ha de actuar: el normativo-institucional, que regula y organiza la actividad de promoción de accesibilidad, el técnico, que establece soluciones y formas de aplicación, y el social, en el que revierten todas las acciones, pero que a la vez es fuente de normas de uso y comportamiento.

Sólo desde una actuación planificada en torno a esos niveles, y tomando el sistema como un conjunto, será posible acometer la tarea adecuadamente. Por tal motivo se ha diseñado el Plan en torno a estas cinco líneas transversales, de las que pasamos a explicar su desarrollo:

• Una estrategia transversal de supresión y prevención frente a las barreras •



* E/P/S: Entorno, productos y servicios.

A. CONCIENCIACIÓN, FORMACIÓN

Las acciones de concienciación buscan producir un cambio en la conciencia de los destinatarios para que entiendan la problemática de la accesibilidad, se sientan involucrados en ella y sean capaces de actuar al respecto.

La formación es necesaria siempre que hay una necesidad de aprendizaje; en el caso del Plan se considera necesario promover la formación en accesibilidad con carácter profesionalizador (formación inicial y formación de profesionales en ejercicio), pero también la educación que tiene como destinatarios a niños y adolescentes, como forma de incidir en los contenidos, actitudes y procedimientos, que constituyen patrimonio de toda la población y se transmiten como parte de nuestra cultura.

Estrategias:

1. Concienciación.
2. Formación.
3. Inserción del Diseño para Todos en los estudios universitarios.
4. Inserción del Diseño para Todos en la educación primaria.

B. NORMATIVA, NORMAS TÉCNICAS Y GUÍAS

Entendemos por Normativa de Accesibilidad a todo el conjunto de preceptos legales que regulan las condiciones a cumplir por los espacios, productos y servicios con la finalidad de hacerlos accesibles. Las acciones de normativa en el Plan son relativas a su ampliación o la mejora de sus preceptos, o bien propuestas a desarrollar desde el origen. Las Normas Técnicas, no siendo de obligado cumplimiento, establecen las condiciones mínimas de diseño, modificación de entornos, equipamientos, instrumentos, etc., con el fin de hacerlos accesibles, así como su adecuada gestión y mantenimiento. Se comprende también en el grupo las Guías Técnicas o publicaciones que se desarrollan con el objetivo de orientar la actividad profesional y empresarial hacia el diseño sin barreras.

Estrategias:

5. Cumplimiento eficaz de la normativa.
6. Adecuación de la normativa legal de accesibilidad.
7. Incorporación de la accesibilidad en la normativa sectorial.

8. Incorporación de accesibilidad como requisito de las compras y contratos públicos.

C. PROMOCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN, INNOVACIÓN Y CALIDAD

En una sociedad cambiante y competitiva la idea de accesibilidad debe venir vinculada con la idea de calidad, lo que requiere un alto desarrollo tecnológico y de diseño que sólo se puede obtener mediante políticas de promoción de la investigación, innovación y la calidad en torno a la accesibilidad.

Estrategias:

9. Fomento de la calidad.
10. Fomento de la investigación y desarrollo técnico

D. PLANES Y PROGRAMAS DE ACCESIBILIDAD

Tarea fundamental en la promoción de la accesibilidad es la ordenación, programación y racionalización de actuaciones en torno a unos Planes y Programas. Las propuestas de este apartado parten de la necesidad de superar la visión existente

en los actuales planes como documentos técnicos estáticos y acabados en sí mismos, para comenzar a considerarlos como parte de un proceso de mayor alcance.

Estrategias:

11. Promoción de servicios y tecnologías para favorecer la accesibilidad sensorial.
12. Promoción de la Lengua de Signos.
13. Mejora de los planes territoriales de promoción de la accesibilidad.
14. Adaptación de edificios de uso residencial.
15. Adaptación, conservación y mantenimiento de edificios de uso público: oficinas y equipamientos de titularidad pública.
16. Adaptación, conservación y mantenimiento de edificios de uso público: titularidad privada.
17. Incorporación de accesibilidad en los medios de transporte públicos.

E. PROMOCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN

Por último, la participación en la toma de decisiones públicas constituye un derecho fundamental de la ciudadanía, así como una obligación para las Administraciones Públicas. El Plan debe ser un instrumento de acción participado por todos aquellos que se verán afectados por él; es decir, por el conjunto de la población, con especial incidencia en las personas con discapacidad.

Estrategias:

18. Promoción de la participación

LOS OBJETIVOS DEL PLAN

El Plan tiene un objetivo fundamental y global que es la promoción de la accesibilidad en todas sus expresiones y como fórmula de integración e inclusión de los grandes grupos de la población afectados. En términos más operativos, aunque también de forma amplia y ambiciosa, como corresponde a un plan cuyo desarrollo abarca nueve años, se plantean cinco obje-

tivos principales, que deben afrontar —al menos en parte— los problemas de fondo que causan las grandes carencias de accesibilidad detectadas en el diagnóstico realizado. Estos objetivos son:

• **OBJETIVOS GENERALES DEL PLAN**

Como ya se ha señalado en el artículo anterior los objetivos generales del Plan son cinco:

1. Ampliar el conocimiento público de la accesibilidad y su identificación como elemento de calidad para todos. Conseguir su aplicación en todos los entornos, productos y servicios nuevos y promover la cultura del Diseño para Todos.
2. Introducir la accesibilidad como criterio básico en la gestión de la acción pública.
3. Consolidar un sistema de normas legales y técnicas para la promoción de la accesibilidad completo, eficiente y de elevada aplicación en todo el territorio.
4. Adaptar progresivamente y de forma equilibrada los entornos, productos y servicios con criterios de Diseño para Todos.
5. Promover la accesibilidad en las nuevas tecnologías.

• **EL SEGUIMIENTO DEL PLAN**

En aras de conseguir una mayor eficacia y legitimación de las actuaciones, se considera necesario establecer una meto-

dología de seguimiento y evaluación del desarrollo del PNdA a lo largo de todo su periodo de implantación. Muy brevemente podemos decir que el proceso de seguimiento del Plan debe responder a la pregunta ¿Qué se está haciendo?, mientras el de evaluación debe responder a la pregunta ¿Qué se está logrando?

La información es la gran mercancía de nuestro tiempo, y una gran herramienta para provocar cambios y reclamarlos. Sólo una buena metodología de seguimiento y evaluación permitirá a los promotores del plan justificar los avances realizados y redirigir adecuadamente las actuaciones en función de los resultados obtenidos. El compromiso que supone la aprobación del plan tomará cuerpo y se irá consolidando de forma evolutiva a lo largo de los 9 años de su aplicación, para lo cual es preciso disponer de fórmulas objetivas de revisión y actualización.

La forma y rigor en la aplicación de estos procesos, aún no bien definidos en el plan, determinará en gran medida que cumpla sus objetivos y provoque los importantes cambios que pretende. Hacer copartícipes al resto de administraciones y departamentos y vincular al resto de las entidades y organizaciones sociales será la gran prueba de fuego de este plan, cuyos avances serán seguidos con interés y expectación por todos.





UN MODELO PARA ARMAR EN ESTA DÉCADA

EL ROMPECABEZAS DE LA ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE

ALFONSO SANZ ALDUÁN
GEÓGRAFO
EQUIPO ACCEPLAN. IUUE

Los problemas de la accesibilidad en el sistema de transporte público se parecen a las piezas de un enorme rompecabezas de tres dimensiones. La primera dimensión se corresponde con la variedad de los sistemas y servicios de transporte que existen. La segunda faceta es la que, internamente a cada servicio de transporte, se expresa en los múltiples elementos que requieren ser accesibles. Y, la tercera y última tiene que ver con las distintas perspectivas y necesidades de los usuarios.

Este puzzle se empezó a armar hace un par de décadas. Aunque se han colocado algunas piezas importantes, la imagen final del rompecabezas está todavía lejos de formarse. Algunos de los servicios de transporte han avanzado en la accesibilidad, pero otros presentan cuellos de botella que con las tendencias y medidas en curso no se pueden superar en los plazos marcados por la nueva Ley de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal (LIONDAU).

En consecuencia, el I Plan de Accesibilidad 2004-2012 plantea una estrategia de intervención ambiciosa que pretende acelerar la colocación de las piezas del rompecabezas. En particular establece una variada gama de medidas para desatascar los cuellos de botella y generar dinámicas de accesibilidad en todos los medios de transporte.

Los problemas de la accesibilidad en el sistema de transporte público se parecen a las piezas de uno de esos gigantescos puzzles tridimensionales modernos que ponen a prueba la habilidad y la paciencia de los adultos.

La diferencia es que el rompecabezas de la accesibilidad del transporte público no es un juego, sino una necesidad para la calidad de vida de la población y no se puede admitir que pieza a pieza sigamos tropezando con los mismos problemas de encaje; que para cualquier desplazamiento nos sigan faltando las piezas contiguas.

Simplificando, se puede decir que cada fragmento del rompecabezas tiene tres dimensiones o facetas. La primera se corresponde con la variedad de los sistemas y servicios de transporte que existen, desde el metro hasta el transporte aéreo, pasando por los autobuses interurbanos, los urbanos o el ferrocarril de cercanías. Un desplazamiento puede exigir pasar de una pieza a otra sin rupturas de la accesibilidad.

La segunda faceta del rompecabezas es la que, internamente a cada servicio de transporte, se expresa en los múltiples elementos que requieren ser accesibles, desde la información para el viaje hasta la información durante el viaje, pasando por el acceso a los vehículos o a las estaciones y paradas en donde se inicia o finaliza el desplazamiento.

La tercera y última dimensión del puzzle tiene que ver con las distintas perspectivas y necesidades de los usuarios. Las demandas de acceso en cada pieza o eslabón del transporte dependen también de las condiciones de la persona que desea hacer el viaje. El reto de hacer cómodo, fácil y comprensible cada elemento del desplazamiento para todos es el reto de la adaptación del sistema; el reto de la accesibilidad universal.

Si a ese carácter multidimensional se añade la importancia que en este sector juega el patrimonio existente de infraestructuras y vehículos, cuya vida útil se puede prolongar durante varias

“El puzzle de la accesibilidad en el transporte público se empezó a montar muy lentamente hace dos décadas, colocando piezas sueltas sin contar con una imagen final de referencia para guiarse; esfuerzos aislados que en ocasiones quedaban anticuados por el propio cambio del sistema de transportes”

décadas (por ejemplo en el caso del ferrocarril), se comprende que la tarea de transformación del transporte público bajo criterios de accesibilidad sea una tarea compleja y prolongada.

El puzzle de la accesibilidad en el transporte público se empezó a montar muy lentamente hace dos décadas, colocando piezas sueltas sin contar con una imagen final de referencia para guiarse; esfuerzos aislados que en ocasiones quedaban anticuados por el propio cambio del sistema de transportes, por ejemplo por la aparición de nuevos tipos de servicio como el AVE que no presentaban condiciones adecuadas de accesibilidad.

Otras veces esos esfuerzos parciales se tradujeron en un salto cualitativo en la configuración del rompecabezas, se consiguieron unir unas cuantas piezas importantes hasta vislumbrar un fragmento de la imagen final. Este es el caso de la introducción de los autobuses urbanos de piso bajo que, frente a los prejuicios iniciales sobre su imposibilidad técnica y económica, se han mostrado como un instrumento excelente de mejora de la calidad de los servicios para el conjunto de la población, facilitando el acceso de todos los usuarios y, a la postre, la rentabilidad del sistema; hasta el punto de que ya han quedado excluidos del mercado los autobuses escalonados de uso urbano general.

En ese contexto es en el que se planteó, a través del I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012, una nueva

estrategia global para armar el rompecabezas. Para ello se hicieron dos trabajos previos imprescindibles para un puzzle: definir la imagen final e identificar las piezas ya colocadas.

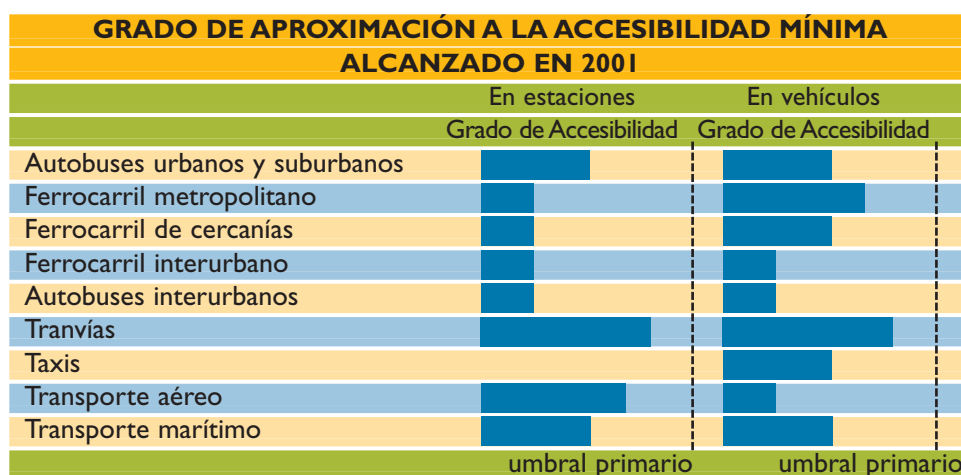
Con ese fin se elaboró una clasificación de los distintos servicios de transporte, se seleccionaron y agruparon los problemas clave de los mismos y se establecieron indicadores y umbrales para poder precisar el grado de accesibilidad alcanzado en cada caso¹.

El trabajo de análisis del estado actual permitió mostrar cómo las piezas ya encajadas dejaban todavía muchas lagunas en la imagen final de la accesibilidad deseable, tal y como se puede observar en los dos cuadros siguientes, en los que en primer lugar se describe el estado en 2001 de una serie de indicadores de la accesibilidad y, en segundo lugar, se evalúa la distancia o la cantidad de piezas que hay todavía que colocar para alcanzar un grado de accesibilidad mínimo (umbrales primarios) para cada medio o servicio de transporte:

(1) Para una descripción completa de la metodología y datos obtenidos véase el “Libro Verde. La Accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras”. Instituto de Estudios Europeos. Universidad de Barcelona. Edita: Observatorio de la Discapacidad. Colección Estudios e Informes. Serie Estudios nº 7. IMSERSO. Madrid, 2002.

• El rompecabezas de la accesibilidad en el transporte •

INDICADORES DE LA ACCESIBILIDAD PARA CADA SUBSISTEMA DE TRANSPORTE (2001)				
	INDICADORES BÁSICOS		INDICADORES DE APOYO	
Autobuses urbanos y suburbanos	Número de autobuses de piso bajo y su proporción sobre el total	2.863 (38,17%)	Número de buses con rampa en uso y sistema de arrodillamiento y su proporción sobre el total	2.290 (30%)
Ferrocarril metropolitano	Estaciones practicables y su proporción respecto al total.	125 (38%)	Proporción de viajeros que utilizan las estaciones practicables respecto al total	25%
Ferrocarril de cercanías	Estaciones practicables	31%	Proporción de viajeros que utilizan las estaciones practicables respecto al total	40%
Ferrocarril interurbano	Estaciones practicables y material móvil practicable	2% 5%	Proporción de viajeros que utilizan las estaciones practicables respecto al total y proporción de viajeros que utilizan el material móvil practicable	n.d.
Autobuses interurbanos	Líneas con autobuses practicables y proporción sobre el total	10 (0,21%)	Proporción de viajeros en dichas líneas practicables sobre el total	n.d.
Tranvías	Líneas y material móvil practicable	1 (100%)	Proporción de vehículos con rampa de acceso	0
Taxis	Número de taxis adaptados	350 (0,53%)	Distribución en el territorio de los taxis adaptados. Provincias que alcanzan una disponibilidad mínima de taxis adaptados y porcentaje de población que representan y proporción respecto al total	21 (65%)
Aviación	Número de aeropuertos practicables y su proporción respecto al total	28 66%	Proporción de viajeros que utilizan los aeropuertos practicables.	(66%)
Transporte marítimo	Terminales portuarias practicables y su proporción sobre el total	15 70%	Proporción de viajeros que utilizan las terminales portuarias practicables	(70%)



Como se puede deducir de la tabla, varios de los subsistemas de transporte presentaban en 2001 un grado muy bajo de aproximación a niveles aceptables de accesibilidad, bien sea porque sus estaciones o puntos de embarque/desembarque presentan graves dificultades, bien porque los vehículos son ajenos a las necesidades de acceso de buena parte de la población. En algunos casos esas lagunas se pueden atribuir a las dificultades

y rigideces propias de ciertos subsistemas como los ferrocarriles, pero en otros casos se puede atribuir a la falta de un impulso de dinamización que podría realizarse desde las administraciones y empresas operadoras.

En definitiva, el sistema de transporte público tenía entonces y tiene todavía en la accesibilidad una asignatura pendiente. Esa apreciación general no impide reconocer que se da una gran

diversidad de situaciones en relación a la accesibilidad en cada uno de los medios y servicios que componen el sistema de transporte público. Incluso en cada subsistema hay parcelas que presentan rasgos positivos al lado de otras que no parecen dirigirse por la senda de la accesibilidad.

Mientras que en unos casos la accesibilidad parece sólidamente incorporada al proceso de mejora de la calidad de los servicios, en un proceso lento pero fluido, en otros se topa con cuellos de botella que parecen bloquear las expectativas de mejora; cuellos de botella en los que parecen empantanarse las iniciativas tanto públicas como privadas.

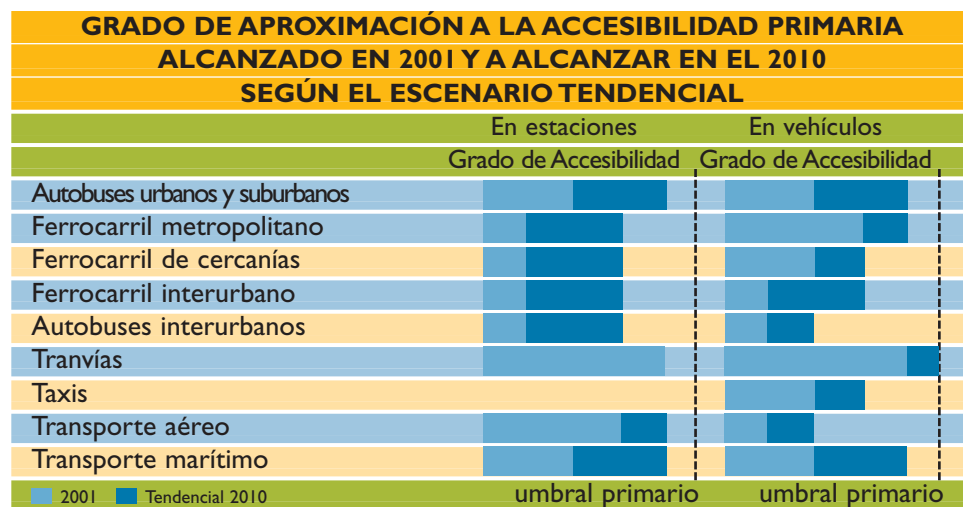
Hay que recordar que la mayoría de los subsistemas de transporte público han vivido decenas de años al margen de los criterios de accesibilidad que hoy parecen moneda corriente o exigencias "naturales" o "lógicas". Y que, la reconversión de las infraestructuras, de los vehículos o de la cultura de las empresas operadoras no puede ser un proce-

so vertiginoso. El ferrocarril, por ejemplo, con más de ciento cincuenta años de vida requiere ahora una relativa revolución para adaptarse a los criterios de accesibilidad que no estuvieron presentes en sus orígenes.

Frente a esa larga existencia “sin accesibilidad”, los esfuerzos de los últimos años, sobre todo a partir de la década de los años noventa, no pueden valorarse más que como el inicio de un camino prolongado de mejora de la calidad del transporte público.

Interesa, por tanto, estimar en qué medida los esfuerzos actuales pueden componer el rompecabezas en los plazos deseables y, si por el contrario, es necesario plantear dinámicas mucho más activas de colocación de piezas, de transformación de las condiciones de accesibilidad. De ese modo, proyectando las tendencias actuales al horizonte de 2010 se estimó que el puzzle quedaría configurado de la siguiente manera en dicha fecha:

Grado de aproximación a la accesibilidad primaria alcanzado en 2001 y a alcanzar en el 2010 según el escenario tendencial.



Como se puede observar en la tabla, la mayoría de los subsistemas de transporte cuenta con alguna faceta difícil de reconducir hacia la accesibilidad, e incluso hay algunos como el ferrocarril de cercanías, el ferrocarril interurbano

y los autobuses interurbanos para los que el umbral de accesibilidad primaria quedará todavía lejos en todos sus elementos en el año 2010 si no se produce una intervención institucional amplia y enérgica.

La conclusión es, por tanto, que resultando el escenario tendencial para el 2010 insatisfactorio para la accesibilidad, lo que se requiere es establecer un programa de acción capaz de superar las expectativas generadas por las medidas y políticas en curso. Para ello el I Plan Nacional de Accesibilidad y la propia ley en la que se integra, la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, conocida también por sus siglas LIONDAU, se plantean fijar objetivos más ambiciosos para cada subsistema y, en particular, establece en su Disposición final octava, que:

“En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno aprobará, según lo previsto en el artículo 10 de esta ley, y en razón de las necesidades, peculiaridades y exigencias

siguientes plazos a partir de la entrada en vigor de esta ley, de cinco a siete años para las infraestructuras y material de transporte nuevo, y de quince a diecisiete años para todos aquellos existentes que sean susceptibles de ajustes razonables”.

Siguiendo el mandato de la LIONDAU, el I Plan Nacional de Accesibilidad desarrolla políticas activas en una amplia gama de campos:

a) Adecuar la **legislación** en todos los ámbitos para que las mejoras estructurales se alcancen a medio plazo:

Introducción de criterios de accesibilidad en la legislación (directivas de interoperabilidad por ejemplo) comunitaria sobre el transporte público.

Introducción de criterios de accesibilidad en la legislación estatal que afecta a los operadores o agentes de ámbito supraautonómico como RENFE, AENA, Iberia, Trasmediterránea. En coordinación con los criterios de los operadores autonómicos.

Adecuación de la normativa autonómica de supresión de barreras a los nuevos retos planteados con la accesibilidad en el transporte público.

b) Adaptar los **reglamentos** y procedimientos de los operadores a las nuevas demandas de accesibilidad.

Garantizando las oportunidades y la calidad de viaje para todos los usuarios. Por ejemplo, facilitando el acceso de personas que portan carritos de niños en los autobuses urbanos y suburbanos.

c) Generar suficiente información y/o **concienciación ciudadana y participación de los usuarios**:

Debe ser un elemento imprescindible en la introducción de mejoras de accesibilidad, operando en los dos sentidos: desde los usuarios hacia la administración y operadores y desde éstos hacia los usuarios. Cada nuevo elemento debe ser acompañado de una explicación a la ciudadanía sobre sus motivaciones y manera de aprovecharlo.

d) Asegurar la **formación** adecuada de los trabajadores del sector.

• El rompecabezas de la accesibilidad en el transporte •

Hay que recalcar al respecto que un elemento común a todos los subsistemas de transporte es la necesidad de formación de los trabajadores directamente relacionados con la conducción, la inspección, el uso y la información de cada medio, así como de los técnicos que desarrollan los diferentes elementos de la cadena del transporte (vehículos, infraestructuras, sistemas de información).

e) Ampliar el **conocimiento y el desarrollo de las soluciones** (dispositivos, tecnologías, técnicas) de accesibilidad.

Numerosos elementos requieren todavía una investigación para la adopción de soluciones de accesibilidad más adecuadas a cada situación. Por ejemplo, todavía hay muchas incógnitas y líneas de trabajo abiertas en relación a

la manera de garantizar el acceso a los trenes interurbanos.

Una investigación que puede ser impulsada a través del CEAPAT y/o de otros centros de desarrollo tecnológico. De esas investigaciones se derivarán recomendaciones y normas técnicas para numerosos elementos del sistema de transporte público.

f) Alcanzar **acuerdos y compromisos** en relación a las distintas facetas de la accesibilidad por parte de los diversos agentes e instituciones involucrados.

Por ejemplo, definición de un código de buenas prácticas en materia de accesibilidad a suscribir por parte de los operadores ferroviarios, con mecanismos de comprobación y garantía de cumplimiento.

g) Establecer nuevas líneas de **financiación** de las mejoras de accesibilidad que requieren estímulos económicos para acelerar su implantación.

Por ejemplo, programas de ayuda de transformación de la infraestructura (estaciones) y parque de vehículos en el ferrocarril.

h) Redactar y aprobar **planes o programas** de actuación de las administraciones y los operadores con objeto de alcanzar en los plazos fijados los objetivos de accesibilidad comprometidos públicamente.

Por ejemplo, programas de mejora en las estaciones de las líneas antiguas del metro que establezcan umbrales de accesibilidad a superar en determinadas fechas.

i) Reformar los procedimientos administrativos para las **concesiones** de los servicios de transporte público, de manera que la accesibilidad se incorpore como un requisito en las licitaciones.

Por ejemplo, estableciendo la accesibilidad como exigencia en la prestación de los servicios de nuevas líneas de autobús interurbano o en la renovación de las concesiones existentes.

A la vista de esta relación, se puede afirmar que los objetivos y propuestas son suficientemente ambiciosos como para cambiar el aspecto del sistema de transportes público español, en lo que atañe a la accesibilidad, en el plazo de una década. Con ello no se cerrarían las demandas ni las necesidades, pero se entraría en un nuevo periodo en el que la tónica dominante sería la **normalidad de la accesibilidad**.

La sociedad española podría entonces mostrarse orgullosa de haber montado el rompecabezas de la accesibilidad en el transporte público; orgullosa de haber limado múltiples barreras discriminatorias y de superar las numerosas pruebas de habilidad y sensibilidad necesarias para encajar las múltiples piezas que este reto supone. Aunque quizás entonces tengamos el regusto amargo de haber empezado tarde la tarea.

“Se puede afirmar que los objetivos y propuestas son suficientemente ambiciosos como para cambiar el aspecto del sistema de transportes público español, en lo que atañe a la accesibilidad, en el plazo de una década”



MARTA GARCÍA NART
ARQUITECTA - URBANISTA
EQUIPO ACCEPLAN, IUEE



EL ENTORNO URBANO: SITUACIÓN ACTUAL Y PROPUESTAS EN EL PNdA

La accesibilidad en el entorno urbano debe garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de uso y disfrute de la ciudad y el acceso a sus servicios y equipamientos, ejerciendo su derecho a la autonomía e independencia. La evaluación realizada del estado real de la accesibilidad del espacio urbano, muestra que nos hallamos todavía muy lejos de que la accesibilidad sea una característica común en nuestras ciudades. En el I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012 (PNdA) se propone un nuevo modelo de actuación que además de dirigirse a eliminar barreras asume una postura más activa para no crearlas, integrando la accesibilidad de forma transversal en todas las políticas y áreas de actuación o intervención en el entorno urbano.

Para valorar la situación de la accesibilidad de nuestro entorno urbano hay que hacer primero algunas consideraciones sobre el propio concepto de accesibilidad referido a dicho entorno y sobre los efectos de su carencia. Consideraciones que han sido los criterios de partida del trabajo realizado y en especial de las propuestas de líneas de actuación que se plantean.

En primer lugar hay que recordar que la esencia de la ciudad es precisamente la vir-

tud de convertir a sus habitantes en “ciudadanos” con derechos efectivos de participación, decisión y control en la sociedad.

La ciudad permite el acceso de las personas a múltiples servicios y equipamientos, posibilita el contacto con los otros y favorece la libertad de elección. Las ciudades deben garantizar, por tanto, a todos sus habitantes los atributos de la ciudadanía: la igualdad de oportunidades en el acceso a bienes y servicios, la solidaridad y la libertad de elección.

En este sentido es preciso insistir en que, referida al entorno urbano, la accesibilidad es un concepto amplio e integral que supera el de simple movilidad y supresión de barreras arquitectónicas o físicas. Debe garantizar la posibilidad de uso y disfrute de la ciudad, el acceso a sus servicios y equipamientos. Accesibilidad no significa solo que podamos llegar a donde tenemos que ir sino que tengamos a nuestro alcance y podamos utilizar lo que necesitamos o elegimos de



forma independiente, lo que resulta cada vez más difícil en el modelo de ciudad que se está produciendo actualmente: disperso, desestructurado y con separación de usos, y por ello, generador de un aumento creciente de necesidades de movilidad difíciles de satisfacer sino es con el automóvil privado.

Son necesarios, por tanto, planteamientos integrales que afronten el problema desde sus orígenes, estudiando las distintas necesidades y requerimientos de los diversos grupos sociales y diseñando entornos urbanos que faciliten la vida a todos. Todo ello sólo será posible mediante la utilización de instrumentos de intervención y transformación que actúen desde los distintos campos que inciden en la configuración del espacio urbano; instrumentos que han de ir más allá de la mera definición de parámetros o estándares mínimos, como hace la actual normativa de accesibilidad, a pesar de que ello sea un primer paso necesario y una exigencia irrenunciable.

SITUACIÓN ACTUAL

Desde esta perspectiva, el equipo técnico redactor del Plan ha buscado la

identificación de los elementos clave sobre los que habría que intervenir, diagnosticando los problemas, su origen y las relaciones e interdependencia entre ellos, así como las oportunidades para solucionarlos. A lo largo de todos los análisis realizados se ha pretendido combinar el estudio sectorial con el mantenimiento de una visión global e integradora de los problemas, identificar su origen o causa y los instrumentos u oportunidades adecuados para resolverlos.

La evaluación del estado real de la accesibilidad del espacio urbano, realizada a través de estudios de campo y de una encuesta a Personas de Movilidad y Comunicación Reducida, muestra que nos hallamos todavía muy lejos de que la accesibilidad sea una característica común en nuestras ciudades y un requisito plenamente asumido por los planificadores y gestores de las mismas.

El estudio de campo se basó en el análisis de itinerarios realizados en 80 municipios de la península e islas. A lo largo de los 500 metros de desarrollo de cada itinerario se evaluaron, siguiendo los criterios y parámetros establecidos en la legislación vigente, las condiciones de accesibilidad de todos los elementos encontrados. Como resultado se obtuvo

una apreciación negativa irrefutable, ya que solo 4 de los 729 itinerarios evaluados (que se hallan en Logroño, Murcia, Vitoria y Zamora) resultan plenamente accesibles aplicando dichos criterios, frente a un 63 % con al menos uno de sus elementos analizados (aceras, altura libre de paso, cambios de nivel o cruces) totalmente inaccesible. De este modo, teniendo en cuenta la accesibilidad desde el punto de vista de las necesidades conjuntas de todo el colectivo de personas beneficiarias de la supresión de barreras, los resultados apuntan que prácticamente no es posible realizar ningún recorrido de 500 metros sin hallar alguna barrera.

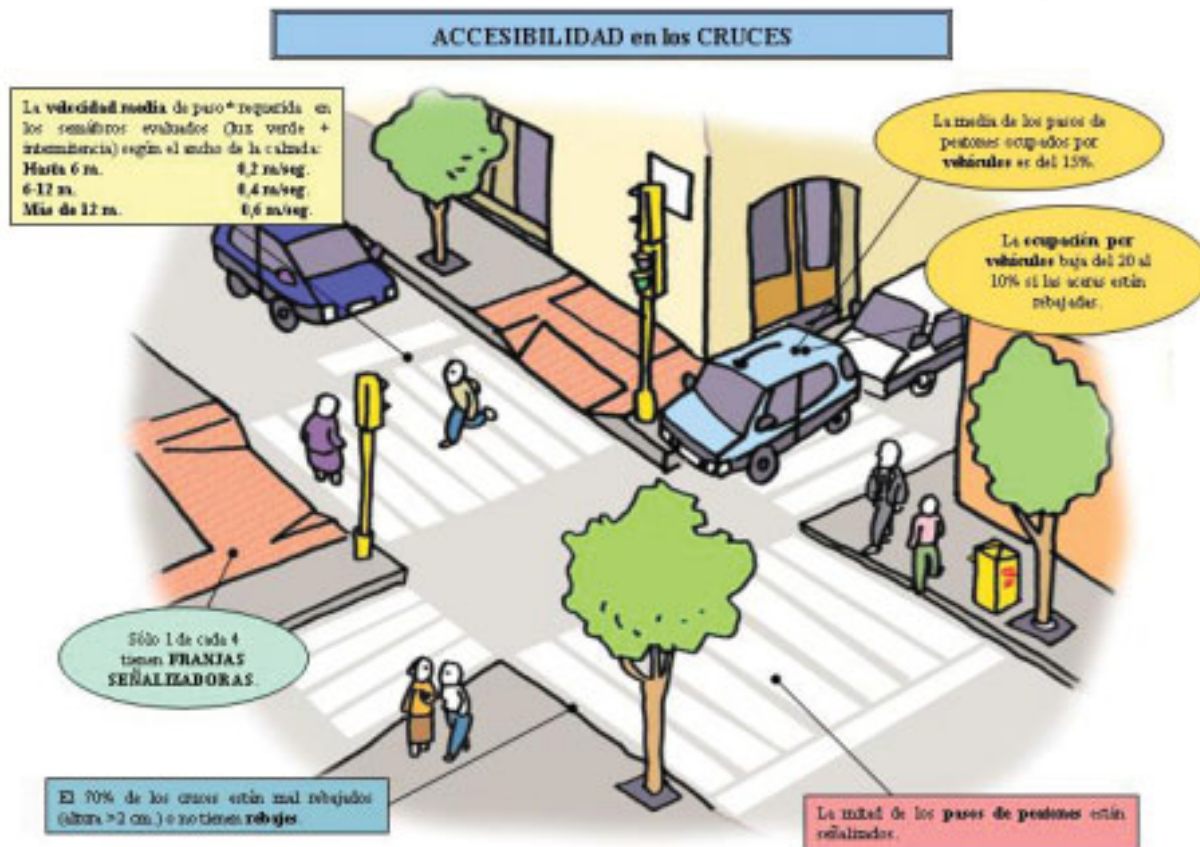
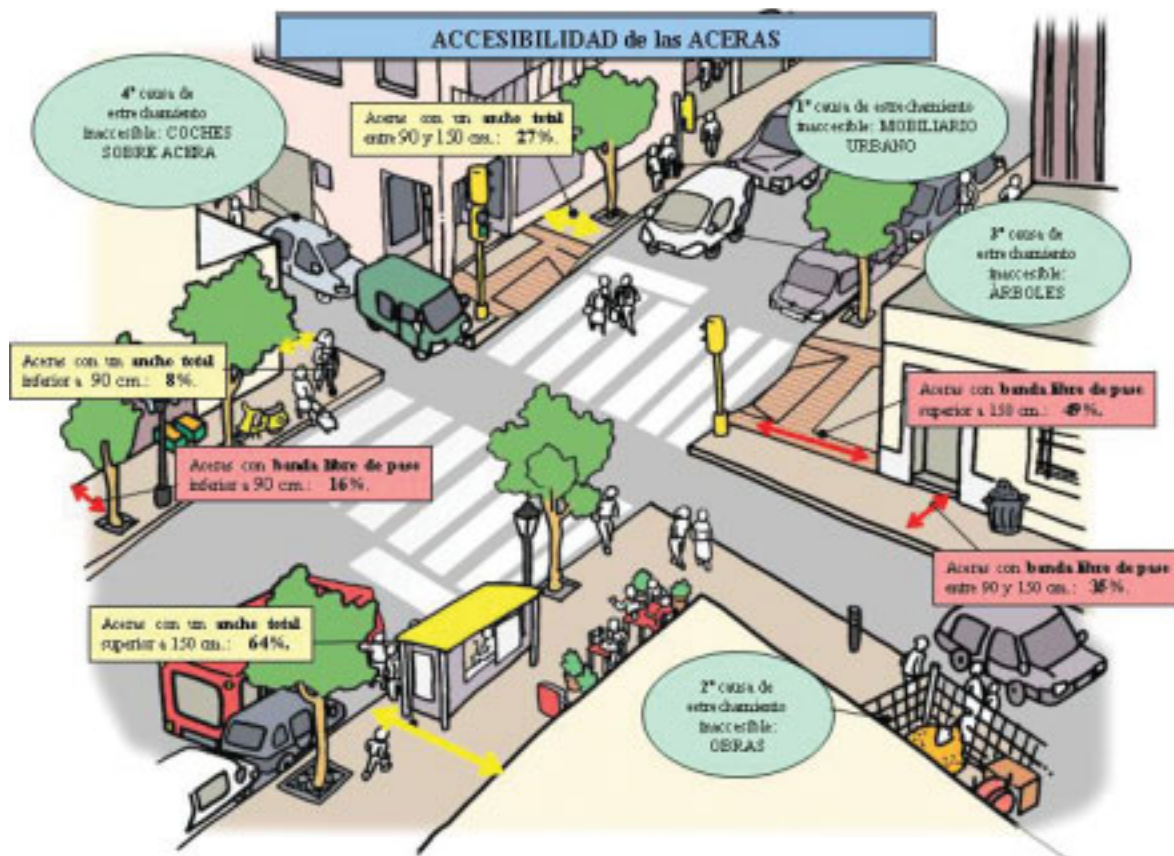
Ello concuerda con la valoración dada por los usuarios con discapacidades en las encuestas realizadas, que consideran insuficiente la accesibilidad de las calles, y con el hecho de que un 47,7 % de ellos necesita un acompañante para salir de casa. Esto, unido al alto porcentaje (el 84 %) de ellos que tiene que hacerlo diariamente, nos da una medida de la importancia del problema.

Es de señalar que los problemas de accesibilidad son mayores en los núcleos rurales y en las pequeñas áreas urbanas que en las ciudades medias y grandes, destacando como mejor situadas las ciudades entre 100.000 y 250.000 habitantes, seguidas por las grandes metrópolis.

Por componentes, se observa que las aceras y los cruces de calzada son los elementos determinantes de la inaccesibilidad del espacio urbano, hasta el punto de que con una probabilidad muy cercana al 100 %, en un recorrido de 500 m., se encontrarán problemas de accesibilidad como mínimo en algún punto de la acera, mientras que otros elementos, como la incidencia de los cambios de nivel y de elementos que limitan la altura de paso, es baja.

Los usuarios valoran mejor la accesibilidad de las aceras que la de los cruces (4,5 frente a 3,4 de media) ya que el hecho de que las barreras en las aceras sean puntuales y localizadas en tramos restringidos compromete menos su per-

(continúa en la pág. 22)



Los dibujos muestran algunos resultados obtenidos tras la evaluación de las condiciones de accesibilidad en 80 ciudades españolas llevada a cabo dentro de los trabajos preparatorios del PNdA.

• El entorno urbano: situación actual y propuestas en el PNdA •

cepción global como accesible frente a los cruces, cuya ausencia de rebaje los hace inaccesibles en su totalidad.

Los cambios de nivel, normalmente por un escalón aislado o una escalera sin alternativa, tienen poco significado en términos absolutos en la inaccesibilidad del espacio urbano, pero cuando existen hacen inaccesible por completo el recorrido, con la gravedad que ello conlleva, y que se refleja en la encuesta a usuarios donde los cambios de nivel mal resueltos son calificados entre los problemas más graves.

Analizando cada elemento con detenimiento, se deduce, sin embargo, que a pesar de los bajos niveles de accesibilidad detectados la situación no es tan dramática, ya que afortunadamente, con la mera introducción de criterios de accesibilidad en todos los ámbitos de la actividad municipal se pueden conseguir mejoras sustanciales en la accesibilidad global del espacio urbano sin obras necesariamente complejas o muy costosas. Bastaría con coordinar e integrar los criterios de accesibilidad en la actividad habitual de disciplina urbanística y viaria (control de obras, terrazas, aparcamiento, etc.), diseño urbano (mobiliario), mantenimiento y limpieza (basuras, depósitos de material) y servicios de obras e infraestructuras (pavimentación, colocación de señales etc.) para que en la muestra evaluada, se produjese un aumento del 35 % en los itinerarios considerados total o bastante accesibles. Actuaciones que para ser eficaces exigen imprescindiblemente de la coordinación de los distintos niveles de la Administración con el mismo planteamiento e involucrar al conjunto de la población en la toma de conciencia de la importancia de la accesibilidad. En este sentido la mejor situación de las grandes ciudades puede ser indicio de que la mayor exigencia colectiva ha logrado que la accesibilidad empiece ya a considerarse entre los requisitos a cumplir en las actuaciones municipales.

Esta visión relativamente optimista concuerda con la percepción de los usuarios de que en el conjunto de la

cadena de accesibilidad, el espacio urbano no es el elemento que plantea las mayores dificultades y se valora su evolución como positiva, lo que apunta que si bien avanzamos en las transformaciones necesarias, no lo estamos haciendo con la suficiente velocidad e intensidad.

No se puede olvidar, sin embargo, que existe un importante porcentaje de situaciones en las que los problemas existentes requieren soluciones más complejas de remodelación del espacio urbano (ampliación del ancho de aceras, cambios de nivel detectados como el problema más grave por los usuarios etc.) o de búsqueda de itinerarios alternativos que será necesario estudiar en el marco de planes más ambiciosos o con mayor contenido y capacidad de actuación.

Lo que nos lleva a lo que constituye el segundo núcleo de nuestro trabajo: el análisis y diagnóstico de los instrumentos de intervención y regulación, referidos a la normativa urbanística, como el marco jurídico e instrumento técnico fundamental para la regulación y configuración del espacio urbano, y a la legislación sobre accesibilidad como marco de definición de los parámetros que debe cumplir un espacio urbano accesible.

La conclusión fundamental de estos análisis es la falta de coordinación entre la planificación urbanística y las normas de accesibilidad y entre los departamentos administrativos responsables de las dos áreas. Falta que es achacable a la todavía casi generalizada ignorancia mutua entre los dos campos normati-





vos. Por una parte la legislación urbanística vigente no refleja una conciencia suficiente del problema ni recoge la responsabilidad de los instrumentos urbanísticos en la consecución de un medio urbano accesible, considerándose aún la accesibilidad como un aspecto derivado de una regulación sectorial que hay que cumplir, pero no como un componente intrínseco del espacio urbano a considerar en todo momento, desde la planificación, el diseño, la gestión etc. Por otra parte, tampoco en la legislación sobre accesibilidad se aprovecha la potencialidad de los instrumentos urbanísticos; las Ordenanzas Municipales sobre Accesibilidad; en la mayoría de los casos, se plantean como ordenanzas específicas sin ninguna vinculación con las Ordenanzas Urbanísticas y de la Edificación o con el Planeamiento urbanístico, y no se buscan posibles vinculaciones ventajosas entre los PEAs y los planes urbanísticos.

El efecto de esta ignorancia mutua se ve, a su vez, reforzado y explicado por las siguientes carencias:

- Falta de formación de los técnicos y profesionales responsables de la planificación, gestión, control y mantenimiento del espacio urbano.
- Falta de participación de los usuarios en los procesos de planificación,

diseño y control del espacio urbano.

- Falta de concienciación cívica sobre la importancia de la accesibilidad.

PROPUESTAS DEL PNdA

A partir de este diagnóstico se diseña el I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012 que apoyándose en los principios de Igualdad de Oportunidades, Vida Independiente, Coordinación Administrativa, Transversalidad e Integralidad de las Actuaciones busca introducir el paradigma de Diseño para Todos mediante un conjunto de estrategias y actuaciones. De manera resumida, y respecto al entorno urbano son:

- El desarrollo de un nuevo modelo de Planificación Integrada de la Accesibilidad en el ámbito municipal que aborde la eliminación de las barreras existentes y garantice que no se creen otras nuevas. Este modelo o estrategia, se establece mediante el Plan Municipal Integral de Accesibilidad, PMIA.
- La coordinación administrativa.
- La coordinación entre la normativa y planificación urbanística y la de accesibilidad.
- La formación de los profesionales.
- La participación de los usuarios.

- La difusión y concienciación sobre accesibilidad.

- La difusión de la normativa.

Con estas actuaciones se pretende superar el primer nivel imprescindible de eliminar barreras asumiendo una postura más activa para no crearlas, e impregnando de este principio a las instituciones y a la sociedad en su conjunto.

Se trata en definitiva de seguir avanzando, ya que podría decirse que nos enfrentamos a una situación en la que se han dado los primeros pasos en el ámbito de la normativa, de la toma de conciencia y la realización de actuaciones básicas. No obstante, a la vista de los resultados, se hace necesario acelerar y dirigir mejor los pasos con actuaciones y planteamientos más complejos como requiere una realidad compleja. Son necesarios nuevos esfuerzos de promoción de la accesibilidad en el entorno urbano que, además de dirigirse a los temas básicos de la eliminación de barreras físicas, planteen nuevas formas de organización administrativa, de seguimiento y control de las actuaciones y de concienciación ciudadana.

Como síntesis, se propone un nuevo modelo de actuación en el espacio urbano que deje de considerar a la accesibilidad como un aspecto sectorial encuadrado única o básicamente en las Áreas de Asuntos Sociales, para integrarse de forma transversal en todas las políticas y áreas de actuación o intervención en el entorno urbano.

Un desarrollo adecuado de las estrategias citadas a lo largo del periodo de vigencia del plan conducirá a lograr esa integración transversal de la accesibilidad como un requerimiento básico e imprescindible del espacio urbano. De este modo se cumplirán los principios de "Accesibilidad Universal" y "Diseño para Todos" consagrados en la ley 51/2003 de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad (LIONDAU) y se conseguirá de manera efectiva que la ciudad garantice la ciudadanía a todos sus habitantes.

LA EDIFICACIÓN ACCESIBLE: PRESENTE Y FUTURO

**MARIANO CALLE CEBRECO
Y JOSÉ MANUEL PAZOS PELLÍN**

**ARQUITECTOS
EQUIPO ACCEPLAN, IUUE**

Finalizado el pasado 31 de Diciembre el “Año Europeo de las personas con discapacidad” y a pesar de haberse producido un incremento notable de noticias, foros y debates en la vida pública, relacionados con la accesibilidad; en el terreno de la Edificación seguiremos teniendo que añadir el adjetivo de Accesible al referirnos a aquellos edificios que han eliminado todas las barreras arquitectónicas y por lo tanto permiten satisfacer las necesidades y demandas individuales y colectivas de las personas, de forma normalizada, segura e independiente, indicando con esta adjetivación que se trata de algo extraordinario.

En efecto, la edificación se suele adjetivar para señalar alguna cualidad no esencial para el fin a que está destinada, así por ejemplo podemos hablar de edificios en altura, culturales, urbanos o antiguos, que definen cualidades morfológicas, de uso, ubicación o de edad, pero que de ninguna manera cuestionan sus cualidades esenciales que sirvan al fin a que están destinados; como sería el caso si se hablara de edificios seguros, estables, habitables o funcionales, ya que damos por supuesto que estas cualidades son inherentes a la edificación.

Transcurridos ocho años desde la aparición del “Concepto Europeo de Accesibilidad” (1996), basado en el Diseño Universal (Diseño para Todos), y si bien durante este periodo, el desarrollo de la normativa legal y técnica relativa a la accesibilidad en la edificación ha sido



La accesibilidad en la edificación es reconocida como uno de los requisitos básicos de su funcionalidad y por lo tanto imprescindible para garantizar la creciente demanda de calidad de la edificación por la sociedad. Observando la realidad en nuestro país, esta aspiración se encuentra muy lejos de ser satisfecha, lo que genera la vulneración del derecho a la no discriminación de las personas con discapacidad. El I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012 plantea las bases para un cambio sustancial de esta situación a partir del concepto de “Diseño para Todos”.

importante, su aplicación sin embargo ha sido y es muy deficiente, debido por un lado a un nivel de exigencia en su cumplimiento más formal que real por parte de las administraciones públicas, y por otro a que la aplicación de los criterios de accesibilidad en la edificación no está realmente asumida por los agentes implicados como un requisito esencial exigible a toda la edificación.

De estas consideraciones se deduce que, en la actualidad, la condición de accesibilidad en la edificación no es considerada por los agentes actuantes como una característica básica del proceso edificatorio, situación que en el futuro se verá agravada al haber sido excluida del desarrollo del código técnico de la edificación previsto en la disposición final segunda de la LOE (Ley de Ordenación de la Edificación, máxima norma reguladora del proceso edificatorio), pese a que en el Art. 3.1.a-2 la define como requisito básico de la edificación.

¿Significa esto que tendremos que esperar a otra efeméride para que se realicen acciones concretas a favor de los derechos de las personas con discapacidad, entre las que se encuentran la consecución de un patrimonio edificado accesible?, o por el contrario, como ha reclamado el secretario general de la ONU Kofi Annan, es preciso instar a los estados miembros a reaccionar permanentemente y bajo múltiples formas para sensibilizar a la sociedad sobre cuestiones que interesan a las personas con discapacidad.

La situación actual de accesibilidad en la edificación en nuestro país no admite más demoras para realizar una intervención decidida y contundente de las administraciones públicas a favor de una toma de conciencia de la sociedad en su conjunto y en particular de los agentes intervinientes en el proceso edificatorio, para que se apliquen de forma eficaz los criterios de accesibilidad, recogidos en una abundante y sobrada normativa, en el conjunto del patrimonio edificado, que sin duda redundaría en beneficio no solo de las personas con discapacidad permanente, sino de toda la población que en

“En la actualidad, la condición de accesibilidad en la edificación no es considerada por los agentes actuantes como una característica básica del proceso edificatorio, situación que en el futuro se verá agravada al haber sido excluida del desarrollo del código técnico de la edificación previsto en la disposición final segunda de la LOE (Ley de Ordenación de la Edificación)”

algún momento de su vida se encuentra en situación de tener disminuidas temporalmente sus habilidades por diversas causas (enfermedad, accidente, edad...).

En este sentido quisiéramos destacar que la accesibilidad en la edificación es un factor determinante de su sostenibilidad, pues la aplicación del concepto de Diseño para Todos contribuye a que los procesos de modificación, renovación y mantenimiento de los edificios en función de las necesidades para las que son requeridos a lo largo del tiempo, sean menos costosos consumiendo menos recursos y produciendo menos residuos contaminantes.

A esta consideración podemos añadir los beneficios generados por una mayor funcionalidad e incremento de la satisfacción de toda la población debido a la mejora de las condiciones de vida que se produce en entornos más accesibles.

EL PRESENTE

En los últimos diez años se han edificado más de 4 millones de viviendas además de numerosos edificios destinados a usos de carácter público, desde administrativos a culturales y deportivos. Estas edificaciones se han realizado en un periodo en el que las condiciones de

accesibilidad que debe cumplir la edificación (sobre todo la de nueva planta), están suficientemente definidas a través de normas y leyes de ámbito estatal, autonómico y local.

Los resultados del análisis y diagnóstico de la accesibilidad, realizado en edificios de reciente construcción (1995-2000), recogidos en el Libro Verde de la Accesibilidad en España (MTAS-Imsero), muestran un panorama desolador ya que la totalidad de los edificios evaluados, incumple alguno de los criterios de accesibilidad establecidos por la legislación actualmente vigente.

Este resultado global se ha analizado considerando tres categorías específicas dentro del patrimonio edificado:

- Edificios de viviendas (Espacios Comunes).
- Viviendas (Interior).
- Edificios de Uso público.

Esta clasificación se ha basado en que estos espacios tienen diferentes exigencias respecto a las condiciones de accesibilidad y están sujetos a normativas y procesos de producción diferenciados.

A su vez en cada categoría edificatoria se han distinguido los espacios fundamentales que los configuran, en los que se han definido y evaluado los elementos generadores de barreras arquitectónicas.

Estos espacios en el caso de edificios de viviendas y de edificios de uso público han sido el exterior, el umbral y el interior, mientras que en las viviendas se han analizado los espacios difícilmente removibles o de costosa modificación (Baños y cocinas), los de relación y comunicación (vestíbulos, pasillos, umbrales...) y los estanciales.

El resultado ha sido una compleja base de datos que al relacionarlos con otros aspectos analizados, tales como la tipología edificatoria o el tamaño del municipio en el que se ubican, nos proporcionan unos resultados entre los que cabe destacar los siguientes:

EDIFICIOS DE VIVIENDAS

- El 96 % de los edificios evaluados, cuyo uso principal es la vivienda colectiva, presenta alguna barrera en su interior, siendo los ascensores con el 63 % los elementos que mayor número de ellas producen.

- Los cambios de nivel salvados por escalones sin alternativa de paso, son los protagonistas de la inaccesibilidad en el interior y en el umbral de estos edificios, mientras que la deficiente resolución de las rampas representa el mayor número de barreras en el exterior de los mismos.

- Los edificios de viviendas evaluados en los municipios menores de 100.000 habitantes son menos accesibles que los evaluados en las ciudades de mayor tamaño, debido fundamentalmente a una mayor presencia de barreras en el acceso exterior, causadas por cambios de nivel y mal estado del pavimento.

- Uno de cada cinco edificios presenta un umbral de acceso con anchura insuficiente, mecanismos de apertura inadecuados o barrido de apertura de la hoja de la puerta insuficiente. La inaccesibilidad aumenta al 50 % de los umbrales analizados, si consideramos el ancho de la puerta de entrada al portal (menor de 85 cm.).

Simultáneamente con la evaluación de las condiciones de accesibilidad de los edificios de viviendas se realizó una encuesta a los residentes en los mismos para deter-

minar el grado de percepción de las barreras que generan inaccesibilidad.

El resultado obtenido en esta encuesta no pone en cuestión las conclusiones de la evaluación, si bien se hace más hincapié en la existencia de barreras en el exterior del edificio que en el interior. En este ámbito interior los problemas de accesibilidad con mayor impacto en los usuarios se concentran en el umbral y en el ascensor, coincidiendo sensiblemente con la evaluación, si bien ofrecen en general una visión más positiva y tolerante con la existencia de barreras.

Cabe señalar, también, que la existencia de barreras en las zonas comunes de los edificios de viviendas, son percibidas con mayor intensidad por las familias residentes con miembros con discapacidad que sin ellos, sobre todo por los usuarios de silla de ruedas.

VIVIENDAS

Los resultados de la evaluación de la accesibilidad en el interior de las viviendas, muestran que las barreras son independientes de las tipologías edificatorias y del tamaño o calidad de la misma, presentándose en la misma proporción tanto en las viviendas en edificio colectivo como en las de carácter unifamiliar, si bien en estas últimas aparecen además barreras específicas derivadas de su morfología desarrollada generalmente en varios niveles.

De los espacios y elementos analizados en el interior de las viviendas, se obtiene unos resultados realmente alarmantes:

- El 100 % de los aseos y baños evaluados son espacios inaccesibles, pudiendo considerarse practicables en tan solo el 4 % de los casos.

- El 79 % de las cocinas presentan barreras que las hacen inaccesibles.

- El 59 % de los vestíbulos son inaccesibles.

Es muy significativo que el resultado de la inaccesibilidad en los baños y aseos es independiente del número de baños de la vivienda y de su tamaño, estimán-

dose que la superficie deficitaria media para que todas las viviendas pudiesen tener al menos un baño accesible, es inferior al 3 % de la superficie total útil de la vivienda, lo que demuestra que resolver la accesibilidad en los baños no implica un aumento sustancial de la superficie total de la vivienda.

EDIFICIOS DE USO PÚBLICO

“Ninguno de los 282 edificios de uso público evaluados en 71 poblaciones de todo el estado, cumple los criterios de accesibilidad requeridos para ser considerados accesibles”.

Este resultado habla por sí solo a la hora de calificar la situación de la accesibilidad en la edificación destinada a usos y servicios públicos, agravándose la situación si observamos que son los de uso administrativo (Ayuntamientos principalmente) los que se sitúan a la cabeza de la inaccesibilidad, seguidos de los dedicados a actividades de ocio, turismo y comercio.

Como datos más significativos podemos indicar que el 86 % de los aseos son inaccesibles y el 75 % de los mostradores de atención al público presentan unas características (altura...) que imposibilitan una adecuada comunicación con el usuario.

Las personas con discapacidad física han señalado a los mostradores como los elementos que generan la barrera más importante, señalando así mismo que no han sufrido ninguna evolución favorable hacia la accesibilidad en los últimos años. En el caso de los discapacitados sensoriales señalan la señalización visual y auditiva como la mayor barrera que genera inaccesibilidad.

En estos edificios no se percibe una tendencia uniforme en la aplicación de los criterios de accesibilidad en su diseño y ejecución, pese a que un número importante de los edificios evaluados son de reciente construcción.

En resumen la edificación presenta en su conjunto un bajo nivel de accesibilidad, reflejada fundamentalmente en las discontinuidades de la “cadena de accesi-

bilidad” de los itinerarios a realizar para su completa utilización; consecuencia de que todavía la aplicación de los criterios de accesibilidad en la edificación no se asume por los agentes actuantes como un todo coherente en el proyecto y en la obra, sino como un listado de “imposiciones” que es preciso superponer para conseguir la legalización del edificio.

No cabe duda de que esta situación expresa más la falta de asunción del criterio de “Diseño para Todos” desde el origen mismo de la concepción del proyecto y de la ejecución de la obra, que la inexistencia o defectos en la normativa (que los hay) o la falta y coherencia de criterios técnicos de aplicación (que también existen).

EL FUTURO

Frente a este panorama aparecen en 2003, dos elementos que, en el futuro, pueden alterar sustancialmente las condiciones de accesibilidad en la edificación, tanto la de nueva planta como la existente, quizás con mayor incidencia en esta última por su volumen y por las dificultades que entraña su adecuación.

El primero de estos elementos es la LIONDAU-pcd que supone el reconocimiento legal, entre otros, de los principios de “Accesibilidad Universal” y “Diseño para Todos”, lo que posibilita la exigencia de su cumplimiento por parte de cualquier usuario que se sienta discriminado por la existencia de barreras en la edificación.

El segundo elemento es la aparición del “I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012” (IPNA-Julio 2003), que fundamentado, entre otros, en los principios de: Vida independiente de los usuarios y Transversalidad de las actuaciones, plantea cinco grandes líneas de actuación: Concienciación y Formación, Normativa, Normas técnicas y Guías, Promoción de la Investigación, Innovación y Calidad, Planes y programas y Promoción de la Participación; para desarrollar un conjunto de estrategias y actuaciones en diversos ámbitos y que en el caso de la



edificación se concretan fundamentalmente en los siguientes:

- Armonización de las normas y leyes de ámbito estatal, autonómico y local.
- Aplicación eficaz de la Normativa Vigente.
- Adaptación, conservación y mantenimiento con criterios de accesibilidad de la edificación de uso residencial y público.
- Inserción del Diseño para Todos en los estudios universitarios competentes.
- Participación de los usuarios mediante una evaluación continuada de las condiciones de accesibilidad de la edificación.

En el Plan se establece el concepto de Diseño para Todos como el nuevo paradigma en el que la diversidad es la norma y no la excepción, persiguiendo el objetivo de que “cualquier persona debe tener la posibilidad de usar independientemente y de forma normalizada el entorno construido”.

El Plan prevé tres fases trienales de implementación, comenzando por el periodo 2004-2006 a la que se denomina Fase de Promoción, que establece las bases sobre las que se deberá articular todo el Plan. Si bien no es la fase en la se deban esperar los resultados más espectaculares, si es el momento crucial para

cimentar los avances futuros, potenciando las actividades de concienciación pública y formación, favoreciendo y consolidando las relaciones interinstitucionales para lograr la concertación y participación de todos los agentes y realizar actuaciones, planes y programas que tengan carácter ejemplarizante y dinamizador.

Si queremos que en el futuro inmediato puedan apreciarse avances sustanciales, deberemos concienciarnos de que la accesibilidad en la edificación es un elemento determinante de la calidad de vida de todos los ciudadanos a la vez que supone una mejora sustancial en el uso de nuestro entorno próximo y de nuestras ciudades en general y por lo tanto es un derecho exigible.

Por último y como conclusión queremos señalar que la consecución del objetivo de accesibilidad plena en el ámbito de la edificación quedaría mermado en su eficacia, sin la incorporación de la accesibilidad a los entornos urbanos, al transporte o a los servicios que se producen en nuestras ciudades y que en definitiva forman parte de nuestras actividades cotidianas a las que hoy por hoy tienen negado su acceso muchos de nuestros conciudadanos, situación en la que nos podremos encontrar todos en algún momento de nuestra vida.

BUSCANDO LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES EN LA INFORMACIÓN, COMUNICACIÓN Y SEÑALIZACIÓN

“La accesibilidad a las Tecnologías de la Información, Comunicación, y la Señalización (TICS) se ha incorporado al I Plan Nacional de Accesibilidad en igualdad de condiciones con respecto a sus “hermanas” tradicionales, la accesibilidad al urbanismo, vivienda y transporte. Además se han tenido en cuenta las peculiaridades de este ámbito (falta de regulación, dinamismo, amplia presencia del sector privado, etc.) y se han priorizado las actuaciones, empezando por las acciones de mayor incidencia en colectivos tradicionalmente discriminados en las TICS.”

JAVIER ROMAÑACH CABRERO

LICENCIADO EN INFORMÁTICA
EQUIPO ACCEPLAN, IUUE

LA CENICIENTA DE LA ACCESIBILIDAD

La accesibilidad ha sido tradicionalmente contemplada en su vertiente más palpable, la accesibilidad al entorno físico. La imposibilidad de subir unas escaleras cuando alguien va en una silla de ruedas, es el paradigma de la lucha contra la discriminación en el entorno físico y de los problemas y barreras con los que se encuentra una persona con discapacidad, hasta tal punto que el símbolo internacional que indica si un servicio, edificio o entorno es accesible es un gráfico de un individuo en silla pintado en blanco, sobre un fondo azul.



Este símbolo nos indica si podremos acceder con una silla de ruedas a un lavabo, un hotel, un restaurante, un cine, un tren, etc. y todos lo entendemos. Lo que no nos dice este símbolo es si en la estación de tren seremos capaces de poder leer los mensajes que se oigan por los altavoces, si las señales de la estación serán fácilmente comprensibles, si la carta del restaurante estará en Braille, si la película tendrá subtítulos o

si habrá un servicio de intérpretes de lengua de signos.

Es por lo tanto evidente que hay un tratamiento y grado de avance distinto entre la accesibilidad al entorno físico (urbanismo, edificación transporte) y la accesibilidad a la información, la comunicación y la señalización. Esa desigualdad es un lastre histórico que afecta a muchas personas y ha llegado el momento de empezar a eliminarla.

“Una de las peculiaridades más importantes a la que nos enfrentamos a la hora de eliminar las barreras de esos campos técnicos, especialmente en el ámbito de la comunicación y la información, es la velocidad de cambio que sufren las tecnologías en las que se apoyan los productos y servicios que nos facilitan”

En el I Plan Nacional de Accesibilidad, se ha dado por primera vez un tratamiento en igualdad de condiciones a la discriminación que sufren las personas con problemas de acceso a la información, la comunicación y la señalización, dedicando un amplio esfuerzo a este área y valorando en igualdad su relevancia.

UN PROBLEMA COMPLEJO

Un análisis somero de los diferentes campos a los que afecta la accesibilidad a la comunicación, la información y la señalización, permitirá al lector entender mejor los problemas y posibles soluciones que se deben dar, y pondrá de relieve la complejidad y diversidad del ámbito en el que nos encontramos.

Desde el punto de vista humano, el objetivo es eliminar la discriminación permanente que sufren las personas con limitaciones auditivas, limitaciones visuales, intelectuales o de destreza, en realidad toda la población, ya que antes o después todos adquiriremos alguna o varias de estas limitaciones.

Desde el punto de vista técnico nos enfrentamos a problemas como la accesibilidad a Internet, a la informática, la telefonía, los medios de comunicación, los cajeros automáticos, las

máquinas expendedoras, el cine, el DVD, los sistemas y servicios de información al público, la Teleformación (e-learning), el etiquetado de productos, los aparatos de comunicación aumentativa y alternativa, etc.

Una de las peculiaridades más importantes a la que nos enfrentamos a la hora de eliminar las barreras de esos campos técnicos, especialmente en el ámbito de la comunicación y la información, es la velocidad de cambio que sufren las tecnologías en las que se apoyan los productos y servicios que nos facilitan. Si la vida de una ciudad es de un rango que excede los 300 años, un edificio no es extraño que supere los 100 años, un tren 50 años, un avión 30 años, una televisión 10 años, un ordenador 3 años y un teléfono móvil dos años.

Hace 20 años no había más que un puñado de ordenadores personales y ahora el parque excede los 7 millones de unidades. Más espectacular es el hecho de que hace 10 años no hubiera prácticamente Internet en España y ahora sean casi 8 millones de personas los usuarios de la Red. Y el último y gran fenómeno, la telefonía móvil ha pasado de alrededor de 100.000 usuarios en 1993 a más de 30 millones en 2002.

Los datos son estremecedores, el ritmo de implantación es impresionante y el

ritmo de cambio también, por lo tanto nos enfrentamos a unas barreras que cada vez afectan más rápido a más población y que además evolucionan a una velocidad sin parangón en la historia de la humanidad.

Además hay otro factor que influye en la manera de acometer el problema de la accesibilidad en el ámbito de estas tecnologías: la ausencia de control sobre ellas que existe desde la administración y por lo tanto la carencia de pliegos de condiciones que sean de obligado cumplimiento para el sector privado a la hora de desarrollar sus productos y servicios.

Por poner un ejemplo, un gran almacén, para poder construir su edificio tiene que pasar por una larga serie de controles, que en teoría hoy en día deberían garantizar su accesibilidad. Sin embargo, a la hora de establecer su servidor web, nadie controla, ni puede controlar la accesibilidad de sus servicios web.

Es más, resulta complicado legislar en tecnologías que cambian permanentemente. En un espacio breve de tiempo hemos pasado de la telefonía fija a la telefonía móvil, de la informática a Internet, pasaremos de la televisión analógica a la televisión digital y... ¿quién sabe lo que nos depara el futuro?

NUEVAS SOLUCIONES

Teniendo en cuenta todo lo anterior, tal como hemos hecho a la hora de proponer acciones en el Plan Nacional de Accesibilidad, las soluciones a plantear a la hora de eliminar las barreras en la comunicación, la información, la señalización y la información deben de ir dirigidas a soluciones factibles y concretas y a cambiar la mentalidad de la sociedad con el fin de que los actuales y futuros diseñadores y desarrolladores de servicios y productos en este ámbito, contemplen las necesidades de todas las personas, de manera que un producto o servicio ya sea accesible cuando salga al mercado.

Para ello se ha seguido la filosofía del Diseño para Todos, una manera de diseñar y desarrollar productos que analiza y contempla las necesidades de los usuarios desde su concepción. De manera que si se va a desarrollar un teléfono móvil, el uso de la síntesis de voz, imprescindible para las personas con ceguera o discapacidad visual, se contemple desde el propio nacimiento del producto. De igual manera, si se va a producir una película de cine o una serie televisiva, el subtítulo, imprescindible para personas con sordera o discapacidad auditiva, sea contemplado desde el

principio de la producción. Ejemplificando algo más, si una administración planea abrir un nuevo servicio de atención al público, deberá contemplar un servicio de traducción a lengua de signos y la posibilidad de ofrecer la información impresa en formatos alternativos como Braille o digital.

Pero el Diseño para Todos (DpT) es una filosofía e implica un cambio de mentalidad tanto en el diseñador como en el consumidor, por lo que el camino de su implantación abarcará varios ámbitos como la Enseñanza (modificación y ampliación de currículo acadé-

mico), la Empresa (formación, concienciación y normalización), la Sociedad Civil (difusión, concienciación y conocimiento de los derechos) y la Administración (formación, concienciación, normalización).

Por ello muchas de las acciones del Plan que afectan a este ámbito, quedan dispersas en las diferentes secciones que no son estrictamente de este área. De esta manera se pierde algo de fuerza y concreción, pero se establece la única estrategia posible, el cambio de mentalidad de todos los ciudadanos.

Además de las estrategias en el ámbito del Diseño para Todos, se han elegido y concretado otras tres acciones en la eliminación de barreras de la comunicación y la información. A pesar de que el número de propuestas era muy superior, en aras de hacer factible las acciones, se ha establecido un criterio de selección de las mismas basada, sobre todo, en su impacto en la discriminación de los colectivos que se ven más afectados por las barreras de la comunicación y la información.

Para ello se ha decidido empezar por la discriminación más extendida y menos percibida por la sociedad, la discriminación de las personas sordas y las personas con limitaciones de la audición.

Estas personas tienen fuertemente vetado el acceso a la programación de la televisión, el cine, los avisos sonoros, los servicios de información que requieren audición, etc. Y sobre todo, la sociedad no impulsa el uso de lo muchos de ellos consideran su lengua, la lengua de signos.

Esta lengua está reconocida como un derecho en una gran cantidad de países, entre los que podemos mencionar, dentro de nuestro entorno a Gran Bretaña, Suecia, Dinamarca, Portugal, Eslovaquia y Finlandia, además de estar reconocida como lengua oficial en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Por ello, se va haciendo imperiosa la necesidad de eliminar la discriminación de este colectivo, adoptando medidas

“La mejora de la accesibilidad en la Comunicación, Información y señalización pretende eliminar la discriminación permanente que sufren las personas con limitaciones auditivas, limitaciones visuales, intelectuales o de destreza; en realidad de toda la población”



que allanen el camino hacia la igualdad real de oportunidades.

De igual modo las personas ciegas, o con limitaciones de visión no tienen un acceso pleno a la televisión, al cine y a espectáculos visuales, ya que la parte no sonora queda fuera de su alcance, por lo que es necesaria la ampliación de los servicios de audio-descripción: un relato hablado de lo que se ve y no se oye, aprovechando los silencios.

Por otro lado, existe un vacío de indicadores y estudios que permitan saber cuál es la situación de la accesibilidad en este sector, de manera que en un futuro se pueda saber si las medidas del Plan son efectivas y en qué medida. Estos estudios ya se han realizado sobre la accesibilidad al urbanismo, la edificación y el transporte, por lo que es necesario igualar la situación de la accesibilidad a la comunicación, la información y la señalización.

MEDIDAS ESPECÍFICAS

Teniendo en cuenta que la filosofía del Diseño para Todos hace que muchas medidas estén distribuidas por todo el Plan, las medidas específicas adoptadas en este ámbito son tres:

- Plan de promoción del subtítulo y audiodescripción en todos los ámbitos incluyendo los medios de comunicación.
- Plan de promoción de la lengua de signos, incluyendo aumento de intérpretes y difusión de su utilización en los servicios al público de las administraciones.
- La accesibilidad en la Información, Comunicación y Señalización: Elaboración de una estadística e indicadores para su evaluación periódica.

No es objetivo de este artículo entrar en mucha profundidad en la descripción y desarrollo concreto de estas medidas, pero sí haremos una breve descripción de todas ellas con el fin de que el lector pueda hacerse una mejor idea de lo que se pretende con ellas.



“El símbolo tradicional de la accesibilidad debe evolucionar e introducir el concepto de Diseño para Todos para que implique a toda la sociedad y evitando la discriminación de ciertos colectivos”

PLAN DE PROMOCIÓN DEL SUBTÍTULO Y AUDIODESCRIPCIÓN EN TODOS LOS ÁMBITOS INCLUYENDO LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

El objetivo final de esta medida es que en el medio plazo, todos los programas de televisión, películas de cine, espectáculos, etc. estén al alcance de todas las personas y se eliminen las barreras que ahora tienen.

Para ello se propone continuar con la realización de unas jornadas anuales sobre subtítulo, audiodescripción y estenotipia. Ampliar los servicios existentes del Centro de Intermediación

del IMSERSO, para que sea el promotor y aglutinador de iniciativas en esta área (acogida de bolsa de subtítulo y de audiodescripción, coordinación de acciones, interpretación de LSE por videoconferencia, etc.). La creación de nuevos cursos, preferentemente en enseñanza reglada, de subtítulo, audiodescripción y estenotipia. Y la cofinanciación de proyectos empresariales que tengan como objetivo la ampliación del número de horas de subtítulo, audiodescripción y estenotipia, como la bolsa de subtítulo y audiodescripción, proyectos de publicidad en subtítulos, etc.

PLAN DE PROMOCIÓN DE LA LENGUA DE SIGNOS, INCLUYENDO AUMENTO DE INTÉRPRETES Y DIFUSIÓN DE SU UTILIZACIÓN EN LOS SERVICIOS AL PÚBLICO DE LAS ADMINISTRACIONES

El objetivo de esta acción es conseguir que, en el medio plazo, las personas sordas puedan acceder a los servicios de la administración y de las empresas en igualdad de condiciones que el resto de los ciudadanos, es decir utilizando la lengua de signos.

Para ello se propone implantar en los edificios públicos y oficinas de atención al público sistemas de intermediación entre el intérprete de lengua signos (ILS) y el usuario. Ampliar la difusión de los cursos y recursos de Lengua de Signos, llevándolos a los centros de formación reglada, empezando por los estudios superiores. Poner los cursos de lengua de signos a disposición de las familias, difundiendo la información en centros sanitarios, y realizando cursos específicos. Desarrollar integración tecnológica, de manera que la formación on-line incorpore lengua de signos. Llevar la lengua de signos a los lugares públicos de ocio, mediante acuerdos y proyectos con el Ministerio de Educación y Ciencia. Integrar en las plataformas de televisión digital y analógica, la tecnología y servicios necesarios para que la lengua de signos se incorpore en toda la programación de la TV. Y por último Implantar en empresas privadas importantes sistemas de intermediación entre el ILS y el usuario.

LA ACCESIBILIDAD EN LA INFORMACIÓN, COMUNICACIÓN Y SEÑALIZACIÓN: ELABORACIÓN DE UNA ESTADÍSTICA E INDICADORES PARA SU EVALUACIÓN PERIÓDICA

El objetivo de esta acción es doble, por un lado conseguir una herramienta que permita saber el estado de la accesibilidad en este ámbito y poder medir su evolución en el tiempo, midiendo así la efectividad del Plan. Por otro igualar el conocimiento sobre la accesibilidad en el campo de las comunicaciones, la infor-



mación y la señalización, al del que ya existe sobre la accesibilidad “tradicional”, compuesta por el urbanismo, la edificación y el transporte.

Para ello se propone el diseño, metodología y realización de una estadística con indicadores clave sobre la accesibilidad a la Información, Comunicación y Señalización y su seguimiento a lo largo del tiempo.

CONCLUSIONES

Todos los esfuerzos en este área nos deberían llevar a un punto en el que el

símbolo tradicional de accesibilidad evolucionara hacia un nuevo concepto global en el que imperara el Diseño para Todos y las barreras de la accesibilidad en este campo desaparecieran, eliminando así una fuente constante de discriminación y elevando la calidad de vida y la integración de todos los ciudadanos, independientemente de sus capacidades.

A modo simbólico se reproducen aquí otros símbolos de accesibilidad, que esperamos un día se conviertan en uno solo, o mejor, dejen de ser necesarios.



HACIA UNA CULTURA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

DIGNA COUSO LAGARÓN
 PROFESORA DE DIDÁCTICA
 EQUIPO ACCEPLAN, IUEE

El gran reto para el establecimiento de una cultura de la accesibilidad es conseguir que los ciudadanos se conciencien (conozcan, respeten, valoren y comprendan) la problemática de la accesibilidad y que estén capacitados (informados y formados) para actuar en consecuencia. Conseguir una cultura de la accesibilidad requiere, por tanto, un esfuerzo explícito en estos ámbitos de concienciación e información / formación.

Una sociedad que genera, respeta, valora, gestiona, mantiene, exige, informa, forma y educa, entre otros, de manera accesible y sobre accesibilidad, es lo que entendemos por una sociedad en la que existe cultura de la accesibilidad. Sin embargo, culturas de la accesibilidad pueden haber muy diversas, porque el propio término accesibilidad no es unívoco y ha sufrido una enorme evolución en el tiempo. Las diferentes acepciones que, históricamente y todavía hoy se asocian al término dependen de las diferentes maneras de entender las dos variables principales de la accesibilidad: qué se considera susceptible de hacerse accesible y para quién es necesario hacerlo.





Durante mucho tiempo hablar de accesibilidad ha sido sinónimo de hablar de supresión de barreras, en el sentido meramente arquitectónico del término. Así, la accesibilidad era entendida básicamente como un conjunto de actuaciones en los ámbitos de la edificación, y posteriormente en el urbanismo y el transporte, destinadas a garantizar el acceso físico básicamente a las personas con movilidad reducida. A modo de ejemplo, en esa concepción un colegio podía convertirse en “accesible” simplemente al construir un ascensor. Posteriormente, debido sobretudo a la revolución de las telecomunicaciones que posibilitó, al menos teóricamente, un acceso libre y democrático a la información, esta concepción sufrió un gran cambio. Ya en los albores de la denominada Sociedad de la Información se hizo evidente que un entorno físico accesible no es suficiente para garantizar el acceso en igualdad a la información, como ya muchos colectivos venían reclamando. En este sentido, qué

hacer accesible se amplió hasta incluir explícitamente las categorías de productos y servicios, aunque para la mayoría el quién seguía siendo básicamente el colectivo de personas discapacitadas, incluyendo explícitamente a los discapacitados sensoriales. En esta nueva acepción, la escuela accesible es aquella que no presenta barreras físicas pero tampoco comunicativas a sus alumnos con discapacidades. Paulatinamente, la filosofía del diseño para todos ha ido impregnando la noción de accesibilidad de la actualidad, ampliando el para quién hasta abarcar la totalidad de la ciudadanía. Así, se ha ido generando una nueva definición de accesibilidad, la accesibilidad universal, que se entiende como “un conjunto de características de que debe disponer un entorno, producto o servicio para ser utilizable en condiciones de confort, seguridad e igualdad por todas las personas y, en particular, por aquellas que tienen alguna discapacidad”⁽¹⁾. En esta concepción toda la ciudadanía somos bene-

ficiarios, temporal o permanentemente, de las mejoras de accesibilidad, puesto que todos padecemos en muchas ocasiones la incomodidad, inseguridad o exclusión en el uso y disfrute de entornos, productos y servicios que han sido diseñados y gestionados ignorando nuestra problemática. En esta última concepción, la escuela accesible es aquella que garantiza que todos sus usuarios (niños con y sin discapacidad, personas mayores que los acompañan, personas que transportan peso o carricoches, mujeres embarazadas, etc) pueden utilizar por igual sus instalaciones y productos, así como beneficiarse de sus servicios y proponer nuevos, en óptimas condiciones de comodidad y seguridad. Este sería el objetivo a alcanzar en una sociedad democrática que pretende la igualdad de derechos entre sus ciudadanos. Sin embargo, la tarea difícil está en determinar cómo (mediante qué medidas) se garantiza esta situación, es decir, como se consigue la creación, el respeto, la valoración, el mantenimiento, la exigencia, la información, la formación y la educación, entre otros, de manera accesible y sobre / para la accesibilidad.

Como primer paso en este camino hacia la cultura de la accesibilidad (a partir de aquí entendida en la concepción más universal del término), son muchas las medidas que a nivel legislativo e institucional se han tomado en diferentes países europeos, sobretudo relacionadas con los sectores de la edificación, el urbanismo, el transporte y las telecomunicaciones. España no ha sido una excepción y desde el I Plan Nacional de Accesibilidad también se proponen nuevas normativas al respecto orientadas a promover este cambio. Sin embargo, la realidad del día a día nos muestra que el desinterés y / o el desconocimiento de la problemática de la accesibilidad por la ciudadanía constituyen un gran obstáculo, comparable a las barreras físicas de entornos y produc-

(1) Definición de accesibilidad contenida en el Libro Blanco de la Accesibilidad en España, IUEE (2003) Manuscrito no publicado.

tos, que no puede ser paliado únicamente con medidas legislativas. Cuando los ciudadanos no somos conscientes y/o ignoramos las demandas que se derivan de las diferencias entre unas personas y otras, o cuando no somos capaces de afrontar estas demandas, favorecemos directa (como creadores o gestores de productos, servicios y entornos) o indirectamente (como usuarios y consumidores) la segregación de aquellos cuyas demandas son mayores. La sociedad, la totalidad de la ciudadanía, tiene un papel protagonista en el proceso de cambio hacia una cultura de la accesibilidad, puesto que el cambio necesario es sobretodo un cambio en la conciencia y el conocimiento colectivo. Sin estar sensibilizada sobre la problemática de la accesibilidad ni capacitado para actuar en consecuencia es muy difícil que el colectivo ciudadano se convierta en un agente activo del cambio.

De todo lo anterior se deriva que el gran reto para el establecimiento de una cultura de la accesibilidad es conseguir que los ciudadanos se conciencien (conozcan, respeten, valoren y comprendan) la problemática de la accesibilidad y que estén capacitados (informados y formados) para actuar en consecuencia. Conseguir una cultura de la accesibilidad requiere, por tanto, un esfuerzo explícito en estos ámbitos de concienciación e información / formación.

Conscientes de la necesidad de establecer actuaciones y medidas específicamente destinadas a mejorar la actitud y aptitud ciudadana con respecto a la problemática de la accesibilidad para consolidar el paradigma del Diseño para Todos en nuestra sociedad, en el I Plan Nacional de Accesibilidad se ha contemplado una línea de actuación concreta en este sentido: Concienciación, formación y promoción de la accesibilidad. En esta línea de actuación se pretenden englobar todas aquellas actuaciones destinadas a:

- Sensibilizar y fomentar la adopción de actitudes favorables con respecto a la problemática de la accesibilidad entre

grupos mayoritarios de la población, así como entre los subgrupos encargados específicamente del diseño y mantenimiento o gestión de la accesibilidad.

- Informar y formar a los profesionales del diseño y mantenimiento o gestión de la accesibilidad sobre como actuar para promover la consolidación de una cultura de la accesibilidad en la sociedad.

Para conseguir el primer objetivo de sensibilización ciudadana, el I Plan Nacional de Accesibilidad se plantea incidir en la totalidad de la población mediante dos medidas paralelas y orientadas a dos públicos distintos: la sociedad de hoy y la sociedad del mañana.

Con el objetivo de promover una concienciación positiva de la ciudadanía actual, el I Plan Nacional de Accesibilidad contempla la puesta en marcha de campañas publicitarias de difusión de la filosofía de la accesibilidad universal. Estas campañas, destinadas a toda a población, tendrían un enfoque que evolucionaría desde lo que podríamos denominar “concienciación pasiva”, en la que simplemente se presentaría el significado, implicaciones y ventajas de la accesibilidad universal (qué es y porqué es importante la accesibilidad), hacia enfoques más activos dirigidos a promover la participación y la implicación ciudadana con

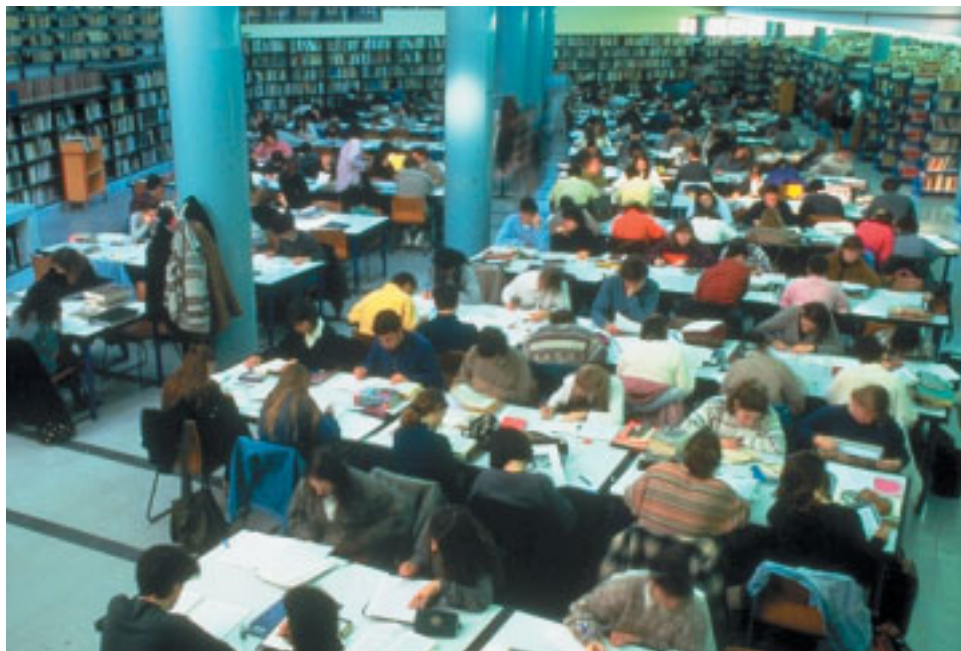
respecto a la problemática (qué puedo hacer yo en materia de accesibilidad). Entre ambos extremos se planean campañas más específicas de menor alcance mediático destinadas a complementar la idea general que quiere comunicarse con aspectos concretos orientadas a subgrupos ciudadanos específicos, por ejemplo, destinadas a los consumidores sobre la valorización de la accesibilidad en los productos, entornos y servicios como un factor de calidad o destinadas a los conductores sobre la importancia de mostrar un comportamiento cívico hacia las personas con discapacidad y los medios y dispositivos de accesibilidad en las vías públicas.

A pesar de que consideramos que la concienciación ciudadana es un paso imprescindible para conseguir la cultura de la accesibilidad deseada, y que las campañas destinadas a promover la conocimiento y la sensibilización ciudadanas han demostrado ser útiles en situaciones análogas en el pasado, lo cierto es que los cambios en las actitudes sociales no son fáciles ni ocurren de un día para otro. El proceso de adaptación a nuevas situaciones y valores requiere tiempo y esfuerzo, generando además unas lógicas resistencias sobretodo cuando es un proceso tardío, en el que se pretende el cambio de mentalidad

“La sociedad, la totalidad de la ciudadanía, tiene un papel protagonista en el proceso de cambio hacia una cultura de la accesibilidad, puesto que el cambio necesario es sobretodo un cambio en la conciencia y el conocimiento colectivo. Sin estar sensibilizada sobre la problemática de la accesibilidad ni capacitado para actuar en consecuencia es muy difícil que el colectivo ciudadano se convierta en un agente activo del cambio”

de un adulto ya formado. Plantear y trabajar estas nuevas ideas a edad temprana es siempre más sencillo y más efectivo, porque aunque los efectos en la sociedad no se evidencien a corto plazo, se garantiza su arraigamiento y permanencia en el futuro. La introducción de la accesibilidad en la educación obligatoria de los ciudadanos promueve que las sociedades futuras asuman la cultura de la accesibilidad como un aspecto más de su cultura propia, y no como un añadido a posteriori. Es por ello que el I Plan Nacional de Accesibilidad se plantea también trabajar por la inclusión de la cultura de la accesibilidad en el currículum de las materias transversales que los alumnos de educación primaria deben trabajar, al igual que y relacionada con otros conceptos que se incluyen actualmente, como el respeto y la valoración de las diferencias, los valores democráticos y la educación para la salud, la seguridad y la movilidad, entre otros.

El segundo de los objetivos de la línea de actuación Concienciación, formación y promoción de la accesibilidad del Plan I Nacional de Accesibilidad está relacionado básicamente con la formación de los profesionales de mayor impacto en materia de accesibilidad: profesionales del diseño o creación de entornos, productos y servicios, y del mantenimiento y gestión de los mismos. Aunque en un sentido amplio la definición anterior englobaría a la totalidad de las profesiones, puesto que en toda profesión existe una dimensión accesible, lo cierto es que en sentido estricto pueden definirse los colectivos de mayor impacto en materia de accesibilidad, como por ejemplo arquitectos y arquitectos técnicos, urba-



nistas, informáticos e ingenieros en telecomunicaciones, personal de atención e información al público, profesionales del turismo y el ocio, repartidores y transportistas, personal de limpieza, policía y guardia urbana, encargados de estaciones de transporte, etc.

Al igual que en el caso de la sensibilización ciudadana, existe la posibilidad de realizar actuaciones de formación a los profesionales futuros (formación inicial) o a los profesionales actualmente en ejercicio. Aunque el I Plan Nacional de Accesibilidad contempla ambas modalidades formativas², lo cierto es que la formación en ejercicio es complicada de realizar, por la gran dispersión de estos profesionales y la falta de organizaciones que los aglutinen. En este sentido el Plan apuesta claramente por la formación inicial, que en el caso de la mayoría de las profesiones de alto impacto menciona-

das, recae en la universidad. Sin embargo, una universidad no puede asegurar la formación de profesionales preparados para ejercer desde un punto de vista accesible si la propia universidad no constituye un modelo paradigmático en materia de accesibilidad.

La necesidad del establecimiento de una cultura de la accesibilidad universal en la universidad viene siendo reivindicada desde diferentes frentes. A nivel europeo, por ejemplo, y con motivo de la preparación del Año Europeo de las Personas con Discapacidad, la UE aprobó la resolución ResAP³ (2001)1, en la que se recomienda a los Estados miembros, de forma específica, el promover la implantación de medidas dirigidas a la integración de las personas con discapacidad y a la incorporación del concepto de Diseño para Todos en la educación universitaria y en la enseñanza técnica (arquitectos, ingenieros, diseñadores, planificadores urbanos...). En esta resolución se hace patente que también a nivel europeo se constata una falta casi total de formación obligatoria que incluya la dimensión del Diseño para Todos en estas profesiones de gran impacto, como hizo patente a nivel nacional el diagnóstico publicado en el Libro Verde de la Accesibilidad en España. Los resultados

(2) Son ejemplos los convenios que se prevén establecer entre el IMSERSO y Colegios Profesionales (arquitectos, ingenieros, etc) para la realización de cursos sobre la aplicación de la normativa sobre accesibilidad, las guías de formación sobre atención ciudadana para el personal de atención de las administraciones públicas, etc.

(3) Resolución Europea ResAP (2001)1, on the introduction of the principles of universal design into the curricula of all occupations working on the built environment. (resolución en la introducción de los principios del Diseño Universal en los currículos de todas las profesiones que trabajan en la construcción del entorno), adoptada por el Comité de Ministros del Council of Europe el 15 de febrero de 2001.

de las encuestas de ese libro mostraban como los propios profesionales en ejercicio son conscientes también de la necesidad de la introducción de la accesibilidad en su formación inicial.

En general y al igual que para la sociedad, para que en la universidad pueda decirse que existe una cultura de la accesibilidad no es suficiente con que los entornos, productos y servicios sean accesibles, como ha venido llevándose a cabo tradicionalmente. También la información y el conocimiento deben hacerse accesibles, desde el punto de vista del modo (de manera accesible para todos los alumnos) y del contenido (incluyendo aspectos de accesibilidad relacionados con la profesión). Una universidad no será del todo accesible si no se trabaja específicamente en ambos ámbitos. A este proceso en el que el currículum universitario también se hace, como el resto de la universidad, accesible, lo denominamos “accesibilización” curricular. Y consideramos importante remarcar que accesible aquí no sólo debe interpretarse desde la acepción reduccionista de que permite acceder, sino también desde la visión más amplia de que promueve y mejora el acceder. Un currículum accesible no es sólo aquel que puede ser enseñado y aprendido por todos los alumnos, sino aquel que fomenta en todos los alumnos la preocupación y el interés por el diseño para todos, además de capacitar a todos los alumnos para el ejercicio de su profesión de forma accesible. La enorme potencialidad de esta “accesibilización” de la universidad se aprecia fácilmente cuando se tiene en cuenta el papel de la universidad no únicamente como un centro de formación inicial, sino como un centro de innovación y desarrollo. Así, la “accesibilización” universitaria implica no sólo que la universidad sea accesible (ofreciendo entornos, productos y servicios accesibles) sino que la universidad trabaja para la accesibilidad, y por tanto, hace de esta temática una más sobre la que investigar, desarrollar e innovar (generando nuevos entornos,

productos y servicios accesibles). Para ello, el Plan Nacional de Accesibilidad propone la **Acción CF15: Implantación de la enseñanza del Diseño para Todos en un grupo de Escuelas y Universidades politécnicas: Arquitectura, Urbanismo, Telecomunicaciones, Ingenierías y Diseño**, en la que se contemplan diversas medidas, tales como el diseño de una asignatura de libre elección sobre la temática de la accesibilidad, el desarrollo de premios de proyecto de fin de carrera accesibles o la creación de un master de postgrado sobre accesibilidad, entre otras.

A modo de conclusión, nos gustaría retomar el título del artículo. En él se expresa claramente que, en nuestra opinión, el objetivo de conseguir una cultura de la accesibilidad universal requiere

de actuaciones concretas de los ámbitos de Concienciación y formación, destinados a la totalidad de la ciudadanía en general y a subgrupos de población / profesionales en particular. A lo largo del artículo hemos presentado algunas de estas actuaciones pensadas para el Plan Nacional de Accesibilidad. Sin embargo, también hemos querido hacer un gran énfasis en la filosofía subyacente a la idea de la accesibilidad universal que compartimos, porque en demasiadas ocasiones se ha olvidado un componente fundamental para el cambio social que requiere el caminar hacia la cultura de la accesibilidad: que la accesibilidad es para todos y es cosa de todos. Sólo cuando la mayoría de nosotros queramos y podamos realizar un paso realmente “accesible”, sucederá.

“Un currículum accesible no es sólo aquel que puede ser enseñado y aprendido por todos los alumnos, sino aquel que fomenta en todos los alumnos la preocupación y el interés por el diseño para todos, además de capacitar a todos los alumnos para el ejercicio de su profesión de forma accesible”



ELISA SALA MOZOSLICENCIADA EN DERECHO
EQUIPO ACCEPLAN, IUEE

RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIONDAU (LEY 51/2003)

Se ha promulgado la Ley 51/2003 de igualdad de oportunidades no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU), y en ella se incorpora el I Plan Nacional de Accesibilidad. Nos encontramos ante un nuevo escenario en el que por fin se ha reconocido que los derechos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad requieren de un tratamiento mucho más amplio que el establecido en el contexto de la rehabilitación y los servicios sociales. Para ello se establecen principios y medidas nuevas además de prohibirse cualquier forma de discriminación, ya sea directa o indirecta. No obstante, no dará respuesta a los conflictos competenciales ni a la falta de incumplimiento de la normativa anterior, sino existe un mayor esfuerzo por parte de los poderes públicos para su verdadera aplicación.

Al finalizar el 2003, se ha dado término al Año Europeo de las Personas con Discapacidad, año que ha dejado a su paso la nueva Ley 51/2003 de igualdad de oportunidades no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU) y el I Plan Nacional de Accesibilidad.

EL CONTEXTO INTERNACIONAL

La LIONDAU surge como consecuencia de varias disposiciones y resoluciones de la Unión Europea¹, que basándose en el principio de igualdad de oportunidades², promueven la no discriminación y la igualdad de trato de

las personas con discapacidad en diversos ámbitos. Éstas, son a su vez herederas de los principios establecidos en las Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad³. A partir de su promulgación en Diciembre de 1993 se consagra el marco político en materia de discapacidad a escala internacio-



nal pues hasta el momento, las políticas de discapacidad habían sido conducidas en términos de rehabilitación y servicios sociales, y su atención se había centrado en la prestación de servicios mas que en la función activa que puedan desarrollar las personas discapacitadas en la sociedad.

Por la misma regla de tres, en Europa, la mayoría de los programas de apoyo puestos en marcha a lo largo de los años por los estados miembros, se habían orientado fundamentalmente hacia la adopción de medidas destinadas a superar las limitaciones funcionales de la persona, y no hacia su cualificación para participar en la vida

social. A partir de la nueva concepción y de forma gradual, los planteamientos tradicionales están siendo sustituidos por otros que se están orientando hacia la igualdad efectiva de derechos. Con todo ello, por fin se ha constatado que los derechos y libertades de las personas discapacitadas requieren de un tratamiento mucho más amplio que el establecido en el contexto de la rehabilitación y los servicios sociales, y se destaca la importancia global de las posibilidades de acceso tanto al entorno físico como a la información y la comunicación, para conseguir la verdadera igualdad de oportunidades.

LAS NUEVAS NECESIDADES

En España, en la propia Constitución se insta a los poderes públicos a fomentar la igualdad y el desarrollo individual de la persona, a impulsar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, religiosa, cultural y social, a eliminar los obstáculos que dificulten su plenitud y a facilitar la accesibilidad a todos los ciudadanos mediante políticas de prevención, tratamiento, rehabilitación e integración de las personas con discapacidad⁴.

A la luz de estos mandatos, como primera definición del amparo que la Constitución reconoce a las personas

(1) Resolución del Consejo 20/XII/96 sobre igualdad de oportunidades de las personas con minusvalía, Comunicación de la Comisión de Diciembre de 2000 "Hacia una Europa sin Barreras", Directiva 200/78 para la igualdad de trato en el empleo y la ocupación etc.

(2) "Es el proceso mediante el cual el sistema general de la sociedad tal como el medio físico y cultural, la vivienda y el transporte, los servicios sociales y sanitarios, las oportunidades de educación y trabajo, la vida cultural y social, incluidas las instalaciones deportivas y de recreación se hacen accesibles para todos". (Programa de Acción Mundial para los Impedidos aprobado por la Asamblea general de las Naciones Unidas por Resolución 37/52 de 31/XII/82).

(3) Aprobadas en Diciembre de 2003 por resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

(4) Mandatos establecidos en los artículos 9.2, 14 y 49 de la Constitución Española.

“Se reitera una vez más el hecho de que las barreras presentes en el entorno y la falta de acceso a los servicios, instituciones, políticas, información etc. obstaculizan la participación social en mayor medida que las propias limitaciones funcionales, y se supera el concepto de la mera eliminación de barreras para pasar a la nueva concepción del Diseño para Todos”

con discapacidad, se promulgó en 1982 la Ley de Integración Social de los Minusválidos (LISMI). Se configuró como una ley marco y como tal, estableció las pautas de actuación en materia de discapacidad.

Veinte años después de su promulgación, aunque válida, resulta insuficiente ante los cambios producidos en la forma de entender el concepto de “discapacidad”, la nueva concepción de “la plena igualdad de oportunidades”, y la persistencia de las desigualdades. Por estas razones, y con el fin no solo de respetar las disposiciones jurídicas internacionales y comunitarias, sino de darles vida y ejecutarlas a través del ordenamiento jurídico nacional, se promulga la nueva Ley 51/2003 de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades No Discriminación y Accesibilidad Universal (LIONDAU). Aunque tampoco podemos olvidar que esta ley, es igualmente heredera de la lucha de las organizaciones de personas con discapacidad, por conseguir una acción menos paternalista por parte

del Estado respecto a su protección, y la consecución de un ideal de vida independiente.

EL NUEVO MARCO LEGAL

La LIONDAU, desarrolla a lo largo de todo su articulado las estrategias de No Discriminación y Accesibilidad Universal, estrategias que a su vez confluyen con las medidas de acción positiva y compensatorias definidas en la antigua LISMI. El objetivo, no es otro que reconocer y garantizar, por fin, el derecho de las personas con discapacidad a la igualdad de oportunidades en todos los ámbitos. Ello supone no solo que las necesidades de todas y cada una de las personas son de igual importancia, sino que es el respeto a la diversidad humana lo que debe inspirar la construcción de las sociedades. Con esta concepción, se reitera una vez más el hecho de que las barreras presentes en el entorno y la falta de acceso a los servicios, instituciones, políticas, información etc. obstaculizan la participación social en mayor medida que las propias limitaciones funcionales, y se supera el concepto de la mera eliminación de barreras para pasar a la nueva concepción del Diseño para Todos⁵.

culizan la participación social en mayor medida que las propias limitaciones funcionales, y se supera el concepto de la mera eliminación de barreras para pasar a la nueva concepción del Diseño para Todos⁵.

Con esta nueva Ley, puede darse por completado el proceso normativo que nos debe conducir hacia una sociedad mucho más accesible, en la que todos los ciudadanos son titulares de los mismos derechos y los ejercen bajo las mismas condiciones. En ella, se prohíbe cualquier acción o forma de discriminación, ya sea directa o indirecta, se establecen las medidas necesarias con objeto de garantizar que el derecho de igualdad de oportunidades sea realmente efectivo, se instauran los medios para que las personas cuyos derechos y libertades fundamentales son vulnerados, dispongan de la necesaria protección judicial, y es el propio individuo, a partir de una iniciativa privada (individual o de grupo) el que puede actuar directamente en defensa de todos sus derechos y libertades fundamentales. El propio texto contiene mandatos explícitos de desarrollo para garantizar el establecimiento adecuado de las medidas, y también incluye principios nuevos –vida independiente, accesibilidad universal, diseño para todos, transversalidad etc.– a los que deben remitirse las políticas económicas y sociales.

No obstante, esta ardua tarea solo acaba de empezar. Es necesario subrayar que todavía quedan muchas preguntas por responder, y que la responsabilidad del Estado es; no solo diseñar, sino también desarrollar y poner en marcha instrumentos y políticas para que los principios establecidos sean efectivos.

LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS NORMAS

En este sentido, no podemos olvidar que aunque inconcluso, el ordenamiento

(5) Actividad por la que se concibe o proyecta desde el origen y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas en la mayor extensión posible.



jurídico del que disponíamos hasta el momento previo a la LIONDAU, era un ordenamiento amplio, detallado y sancionador. Este, estaba compuesto básicamente por la LISMI y las leyes de accesibilidad autonómicas, y contempla los instrumentos adecuados aunque no lo suficientemente desarrollados, a su vez, dispone de unos sistemas sancionadores y unas disposiciones que aunque de obligado cumplimiento, no han dado los resultados esperados.

Lo cierto es, que la aplicación de todos los instrumentos normativos existentes hasta el día de hoy, han ido generalizando una serie de actuaciones en materia de discapacidad y accesibilidad. No obstante, también se ha constatado que una cierta inconcreción a la hora de designar las administraciones competentes, y la falta de planes de acción concretos, han comportado una complejidad y

“Las normas tienen éxito sólo si van acompañadas por un sólido compromiso de adoptarlas. En el contexto actual, nos encontramos ante muchas barreras sociales y culturales que devienen de las antiguas concepciones de la discapacidad y la supresión de barreras, barreras que no se superan con el simple hecho de promulgar una norma y desarrollar los parámetros establecidos en ella”

una descoordinación que han impedido la realización de todas las acciones necesarias. De hecho, podemos incluso afirmar, que si se hubieran cumplido la mitad las normas existentes hasta el momento, el escenario sería otro y las demandas probablemente también. Pero no ha sido así, lo que es achacable a la falta de implicación y reponsabilidad por parte de las administraciones públicas.

Debemos tener en cuenta –y esto no deja de ser una obviedad– que las normas tienen éxito sólo si van acompañadas por un sólido compromiso de adoptarlas, y que en el contexto actual,

nos encontramos ante muchas barreras sociales y culturales que devienen de las antiguas concepciones de la discapacidad y la supresión de barreras, barreras que no se superan con el simple hecho de promulgar una norma y desarrollar los parámetros establecidos en ella.

Tampoco podemos olvidar que muchas de las veces, el incumplimiento de las normas es resultado no tanto de su ineficacia como del desconocimiento de las mismas por parte de quién tiene que aplicarlas. Es necesario disponer de una base teórica y técnica consolidada

para aplicar nuevas medidas y conseguir cambios no solo en las estructuras, entornos y servicios sino en los hábitos y actitudes humanas.

Con todo ello solo constatamos que el trabajo en pos de la plena igualdad de oportunidades acaba de empezar. Las normas por si solas no conseguiran cambiar las actitudes, ni las concepciones arraigadas de la ciudadanía, ni promoverán una sociedad más accesible o en la que el Diseño para Todos sea prioritario en cualquier tipo de política y estructura social, económica o cultural.

Para lograr dicho objetivo es necesario acompañar la ley de medidas complementarias destinadas a la formación y concienciación tanto de la ciudadanía como de los agentes implicados, y definir los instrumentos establecidos así como poner en marcha acciones para su aplicación. En definitiva, es necesaria una mayor implicación por parte de los poderes públicos.

Se ha dado un paso adelante con la aprobación de la LIONDAU, pero no deja de ser el primero, el primer paso para lograr una sociedad accesible en la que todos los ciudadanos son titulares de los mismos derechos y disponen exactamente de las mismas oportunidades para ejercerlos. La puerta que abre la LIONDAU, y la puesta en marcha del I Plan Nacional de Accesibilidad que ella incorpora, son un potencial que no puede ser desaprovechado como en cierta forma lo fueron la LISMI o las leyes de accesibilidad autonómicas.

Nos hemos dotado de una herramienta jurídica necesaria, pero no nos llevará muy lejos si no somos capaces de implantarla mediante su pleno desarrollo y las medidas complementarias necesarias. Para consolidar los principios establecidos en la ley y producir los cambios que en ella se anuncian, es preciso desarrollar políticas, crear los instrumentos de acción necesarios y apoyarlos sobre las estructuras administrativas adecuadas, responsabilidad que, a día de hoy, sigue siendo de los poderes públicos.

“Se ha dado un paso adelante con la aprobación de la LIONDAU, pero no deja de ser el primero, el primer paso para lograr una sociedad accesible en la que todos los ciudadanos son titulares de los mismos derechos y disponen exactamente de las mismas oportunidades para ejercerlos”





**VOCES
EXPERTAS**



VOCES EXPERTAS

En esta sección se recogen opiniones de un conjunto de personas comprometidas de distinta forma con la lucha por la accesibilidad. Aparecen aquí en representación de muchas otras que igualmente podrían haber sido escogidas. Con ello pretendemos reflejar el amplio mundo profesional que está detrás de los avances en este campo y obtener distintas visiones sobre el Plan.



NOMBRE: Cristina Rodríguez-Porrero Miret.

PROFESIÓN: Psicóloga.

ACTIVIDAD MÁS IMPORTANTE EJERCIDA EN RELACIÓN CON LA ACCESIBILIDAD: Directora del Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas del IMSERSO.

TIEMPO DEDICADO A LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD: veinte años.



NOMBRE: Miguel Pereyra Etcheverría.

PROFESIÓN: Licenciado en Filosofía.

PUESTO: Ha ocupado puestos directivos en diversas entidades:

ACTIVIDAD MÁS IMPORTANTE EJERCIDA EN RELACIÓN CON LA ACCESIBILIDAD: En la mayoría de estas entidades, tanto profesionalmente como en el movimiento asociativo he ocupado puestos directivos.

TIEMPO DEDICADO A LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD: En el año 1966, tuve un accidente de tráfico, a consecuencia del cual me quedé tetrapléjico. Desde hace 36 años, he trabajado por la accesibilidad, en primer lugar, por la eliminación de barreras físicas, para acabar con el concepto de accesibilidad global, universal, de diseño para todas las personas que, ahora, defendemos.



NOMBRE: José Antonio Juncà Ubierna.

PROFESIÓN: Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

ACTIVIDAD MÁS IMPORTANTE EJERCIDA EN RELACIÓN CON LA ACCESIBILIDAD: Director General de Sociedad y Técnica, SOCYTEC S.L.

TIEMPO DEDICADO A LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD: veinticinco años de experiencia profesional.



NOMBRE: Consuelo del Moral Ávila.

PROFESIÓN: Arquitecta.

ACTIVIDAD MÁS IMPORTANTE EJERCIDA EN RELACIÓN CON LA ACCESIBILIDAD: Profesora de la Universidad de Granada en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Imparte la asignatura "Accesibilidad al Medio Físico". Socia responsable del Estudio de Arquitectura "DDM Arquitectos, S.L." junto a Luis Delgado Méndez; estudio especializado en accesibilidad al medio físico en arquitectura y urbanismo.

TIEMPO DEDICADO A LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD: doce años.



NOMBRE: Demetrio Casado Pérez.
PROFESIÓN: Funcionario.
ACTIVIDAD MÁS IMPORTANTE EJERCIDA EN RELACIÓN CON LA ACCESIBILIDAD: Director técnico del Real Patronato sobre Discapacidad.
TIEMPO DEDICADO A LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD: Veinte, en número redondo.



NOMBRE: Eugenio Ramos Llinás.
PROFESIÓN: Ingeniero Técnico de Obras Públicas.
ACTIVIDAD MÁS IMPORTANTE EJERCIDA EN RELACIÓN CON LA ACCESIBILIDAD: Predidente de la Asociación ASPAYM.
TIEMPO DEDICADO A LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD: veinte años.



NOMBRE: Jose Luis Fernández Coya.
PROFESIÓN: Técnico en programación de gestión.
ACTIVIDAD MÁS IMPORTANTE EJERCIDA EN RELACIÓN CON LA ACCESIBILIDAD: Director del Centro de Investigación Desarrollo y Aplicación Tiflotécnica (ONCE-CIDAT).
TIEMPO DEDICADO A LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD: trece años.



NOMBRE: Jesús Ayerra Blanco.
PROFESIÓN: Administrativo.
ACTIVIDAD MÁS IMPORTANTE EJERCIDA EN RELACIÓN CON LA ACCESIBILIDAD: Director de NN.TT. y del proyecto Red Sorda en Fundación CNSE.
TIEMPO DEDICADO A LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD: dos años y medio.



NOMBRE: Francesc Aragall Clavé.
PROFESIÓN: Ergónomo.
ACTIVIDAD MÁS IMPORTANTE EJERCIDA EN RELACIÓN CON LA ACCESIBILIDAD: En la actualidad tengo el honor de presidir la “Design for All Foundation” y la Coordinadora del Diseño para Todas las Personas en España, dirijo la empresa ProAsolutions, participo en diversas asociaciones internacionales y pertenezco al Grupo Municipal de Accesibilidad del Ayuntamiento de Barcelona.
TIEMPO DEDICADO A LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD: Empecé a vincularme a la temática de la accesibilidad hacia el año 1988 si bien mi dedicación a la ergonomía data de varios años antes.



NOMBRE: Concha Aldomar Bosca.
PROFESIÓN: Funcionario de la Generalitat Valenciana.
ACTIVIDAD MÁS IMPORTANTE EJERCIDA EN RELACIÓN CON LA ACCESIBILIDAD: Jefe de Servicio de accesibilidad y Eliminación de Barreras de la Consellería de Bienestar Social de la Generalitat Valenciana.
TIEMPO DEDICADO A LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD: veinte años.

RESPUESTAS DE LOS EXPERTOS

I. SEÑALE EL MOMENTO, ACCIÓN O LOGRO QUE DESTACARÍA COMO MÁS IMPORTANTE PARA VD. EN SU HISTORIAL A FAVOR DE LA ACCESIBILIDAD

C**RISTINA:** La promoción de la accesibilidad desde el IMSERSO a través de convenios de colaboración con diferentes organismos y con el apoyo técnico del CEAPAT: Convenios de Accesibilidad Arquitectónica y Urbanística, convenios de Transporte Accesible, Convenios de Accesibilidad a la Comunicación como el Centro de Intermediación Telefónica, convenios para la accesibilidad a las Nuevas Tecnologías (TAV), convenios para la realización de Libros Blancos y Planes Integrales con la participación activa del movimiento asociativo.

MIGUEL: En el largo historial personal en el trabajo por la accesibilidad, creo, que los 14 años que he sido directivo de la Fundación ONCE me ha permitido las máximas posibilidades de trabajar por la accesibilidad.

También señalaré otras acciones y logros que se pueden subrayar:

- Participación en la elaboración de la LISMI.
- Dentro de los convenios Fundación ONCE con la Administración Central, IMSERSO, Comunidades Autónomas, Ayuntamientos y Entidades Locales, el programa de los taxis adaptados, accesibles, y los planes de accesibilidad global de los municipios han sido dos hitos importantes en la participación, junto con otros muchos, en el progreso de la accesibilidad.
- Haber participado, junto a otras muchas personas y entidades, en la evolución conceptual, desde la eliminación de barreras arquitectónicas para minusválidos

físicos, usuarios de sillas de ruedas, hasta el actual concepto de accesibilidad global y universal, que defiende los derechos de todas las personas, incluidas las discapacitadas sensoriales: personas ciegas y deficientes visuales y personas sordas y deficientes auditivas, sin olvidar a las personas con discapacidad cognitiva.

- Superar el viejo prejuicio que afirmaba que era imposible hacer accesible el ferrocarril y el metro. Sin embargo, aunque se ha avanzado mucho, vamos muy despacio y queda muchísimo por hacer.

JOSÉ ANTONIO: Podría seleccionar tres momentos:

- La inauguración de las Estación Fondo del Metro de Barcelona, primera estación de Metro accesible en España.
- La elaboración del Manual de Accesibilidad de Castilla la-Mancha.
- Los trabajos de rehabilitación con accesibilidad del Casco Histórico de Madrid.

CONSUELO: Señalaré dos, el primero haber conocido a D. Demetrio Casado, por entonces Secretario Ejecutivo del Real Patronato de Prevención y Atención a las Personas con Minusvalía; y el segundo haber conseguido impartir la asignatura de libre configuración mencionada antes, gracias al visto bueno del Departamento al que pertenezco, el de Construcciones Arquitectónicas y gracias al visto bueno de la Universidad de Granada a la que pertenece este Departamento. A partir de aquí, estoy realizando mi tesis doctoral sobre este tema y esto me permitirá seguir investigando para mejorar

la vida cotidiana de todas las personas con discapacidad.

DEMETRIO: La accesibilidad es un objetivo inexcusable de la gestión pública de la discapacidad. Algunos de mis destinos en la Administración Pública me llevaron a enfrentarme, también inexcusablemente, con ese objetivo. Por la función técnica y promocional en dichos empleos, me esforcé en lograr un buen diagnóstico de los problemas de accesibilidad y en diseñar una buena estrategia.

EUGENIO: Todos mis trabajos han sido y son igualmente importantes. Si podría destacar una colaboración gratuita que realice para una empresa constructora de tercer nivel que, no estando de acuerdo con las indicaciones de la Macroempresa que la subcontrató, solicito mi ayuda. RESULTADO: la obra se ajustó al 100% a la Ley vigente y fue totalmente accesible sin mayor costo.

JOSE LUIS: Conseguir que el Centro que dirijo haya puesto en marcha la primera aplicación para conseguir la accesibilidad a la telefonía móvil, bajo sistema Symbian.

JESÚS: Ver hecho realidad un proyecto como el de Red Sorda, aunque aún hay que completarlo.

FRANCESC: A nivel personal, todas y cada una de las actividades que han dado como fruto que alguna persona

gozara de mayor grado de autonomía, ya sean proyectos urbanos, de edificación, transporte, diseño industrial...), si bien también supone un reconocimien-

to a mi tarea profesional el haber sido invitado a escribir y compilar la edición del 2003 del European Concept of Accessibility.

CONCHA: Lo más importante ha sido la continuidad del trabajo en esta área, que es lo que ha permitido ir cubriendo objetivos y consiguiendo resultados.

2. ¿QUÉ HA SIGNIFICADO EN SU VIDA PROFESIONAL Y PERSONAL EL COMPROMISO CON LA ACCESIBILIDAD?

CRISTINA: Desde pequeña he vivido la importancia de la accesibilidad pues mi padre tenía amputación de una pierna y mi hermano Santi, tenía parálisis cerebral, para ellos y para toda la familia las barreras constituyen un problema y solucionarlas, una necesidad constante. Tengo una familia con necesidades muy diversas, nietos, jóvenes, mayores, mayores muy mayores y ganas de convivir y disfrutar juntos en una sociedad bien diseñada para todos.

A nivel profesional he trabajado en atención directa en el Centro Base nº 1 y en el Centro Ocupacional Juan de Austria en Madrid. También he coordinado programas europeos y he podido ver de cerca los avances en accesibilidad en diferentes países de Europa y EE.UU. Desde que ocupó el puesto de directora del CEAPAT asegurar la accesibilidad es la parte más importante de mi trabajo.

MIGUEL: Un enriquecimiento ideológico. Hemos pasado de una reivindicación a los servicios sociales, al estado de bienestar, a una exigencia de derechos civiles y derechos constitucionales. Lo que defendemos, hoy, no es para un sector, sino

para todos los ciudadanos. Si se piensa en los más difíciles daremos cálida a todos. Se ha crecido desde una accesibilidad urbanística, arquitectónica, de la comunicación sensorial, al transporte y a las nuevas tecnologías de información y comunicación, hasta una accesibilidad para todas las personas, a la sanidad, a la educación, a la formación, al empleo, al ocio, al deporte, al turismo, a la vivienda, a los servicios. En definitiva a la calidad de vida.

JOSÉ ANTONIO: Un compromiso profesional y un apasionante reto profesional, renovado cada día.

CONSUELO: Una faceta fundamental en el desarrollo de ambas. En mi estudio de arquitectura es una de las actividades más importantes; y en mi vida personal me ha enseñado a “mirar” de forma más tolerante a las personas, en general, y con un aprendizaje continuo de parte de las personas con discapacidad a valorar lo que verdaderamente tiene valor, la persona y sus sentimientos.

DEMETRIO: La accesibilidad es un objetivo inexcusable de la gestión públi-

ca de la discapacidad. Algunos de mis destinos en la Administración Pública me llevaron a enfrentarme, también inexcusablemente, con ese objetivo. Por la función técnica y promocional en dichos empleos, me esforcé en lograr un buen diagnóstico de los problemas de accesibilidad y en diseñar una buena estrategia.

EUGENIO: Ha sido un camino para poder hacer revertir en la sociedad lo que esta me ha dado durante los 20 años que llevo dedicados a ello.

JOSE LUIS: La mejor puesta en práctica de mis conocimientos y de mis intereses como usuario.

JESÚS: Un trabajo por la igualdad.

FRANCESC: Tener la posibilidad de disfrutar teniendo la sensación de colaborar en hacer un mundo un poco más justo.

CONCHA: Un estímulo y la posibilidad de llevar a cabo una tarea creativa con la consiguiente satisfacción que esto proporciona.

3. ¿CUÁLES SON LAS CLAVES PRINCIPALES PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD EN EL FUTURO?

CRISTINA: 1) Los desarrollos legislativos y técnicos y su cumplimiento; 2) La capacidad creadora, innovadora y de compromiso ético con la calidad de vida de todas las personas y 3) perder el miedo a los costes de invertir en accesibili-

dad y aumentar el miedo a los costes de la no accesibilidad que implica falta de participación, discriminación, aislamiento, brecha digital, no aportación a la sociedad del conocimiento, falta de innovación, mal diseño, no sostenibilidad, per-

didias económicas y sociales para presentes y futuras generaciones.

MIGUEL: – Incorporar a los currícula universitarios de todas las carreras el concepto y los contenidos de la accesi-



bilidad, el diseño para todas las personas, el acceso a las nuevas tecnologías de la comunicación e información y de los servicios. Mientras los universitarios no lo estudien en sus carreras, los nuevos técnicos seguirán proyectando mal.

– Defensa de la accesibilidad desde el punto de vista de los derechos sociales y constitucionales y de la calidad de vida para todos, no es algo graciable.

– Se ha excluido de las normativas de accesibilidad la actuación sobre las viviendas unifamiliares y de rehabilitación, lo que significa que se planteará un gravísimo problema en el futuro, al no ser accesibles.

JOSÉ ANTONIO: Proyectar para todas las personas, hacerlo con rigor y con profesionalidad.

CONSUELO: Mayor formación específica de los agentes que intervienen en el proceso de construcción del medio físico; mayor compromiso de los responsables políticos en los programas de actuación; mayor autoestima en las personas con discapacidad para hacer valer mejor sus derechos a una vida digna similar a la del resto de colectivos.

DEMETRIO: Creo que son las mismas en el pasado que en el presente.

En primer lugar, estimo muy conveniente integrar la accesibilidad del medio físico con la de otros medios (educación, empleo, arte, etc.).

En segundo lugar, yendo a la accesibilidad del medio físico, considero indispensable establecer una normativa técnica correcta (tienen efectos muy negativos las falsas o defectuosas soluciones de los problemas de accesibilidad).

La tercera clave principal para el logro de la accesibilidad del medio físico consiste, a mi parecer, en ganar para esta causa a los mediadores de la construcción, el urbanismo y los transportes, y que son los ingenieros y arquitectos, tanto en su faceta de diseñadores como en la de gestores técnicos de la construcción o del urbanismo.

EUGENIO: – Actuar en el convencimiento de que la accesibilidad es una mejora que a TODOS (no solo a los discapacitados) nos afecta y nos interesa.

– Asumir que un entorno funcional y, en consecuencia ACCESIBLE, no es más oneroso. Muy al contrario, es más económico. Hay que pasar del concepto urbano de “primero escalera y lo accesible la rampa” a “primero la rampa y lo accesible la escalera”.

– Pensar que eso que intangiblemente se llama “integración”, supone el uso de

TODOS LOS SERVICIOS, de cualquier índole que sea, por TODOS los ciudadanos.

JOSE LUIS: – Conseguir una legislación que obligue al diseño y desarrollo bajo parámetros de accesibilidad para todos.

– Incorporar los conocimientos de la accesibilidad, en las diferentes disciplinas, a la Universidad.

– Y realizar campañas de sensibilización de la población.

JESÚS: Que se cumpla la normativa al respecto; que se superen las barreras mentales existentes en la sociedad y que los distintos colectivos de personas con discapacidad además de asumir las NN.TT para la superación de sus barreras, aporten sus ideas.

FRANCESC: El reconocimiento EN LA PRÁCTICA de la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos, la obligación legal (y el cumplimiento) de la no discriminación y la dotación de presupuestos públicos y privados para hacerlo posible.

CONCHA: Cumplimiento de la normativa, formación de profesionales y mentalización social.

4. ¿CUÁLES CREE QUE SON LOS PRINCIPALES PELIGROS O LIMITACIONES PARA LLEGAR A ALCANZAR UN MUNDO QUE NO DISCRIMINE Y ACOJA LA DIVERSIDAD?

CRISTINA: Los principales peligros o limitaciones son el desconocimiento, la falta de compromiso, el no buscar o no encontrar las respuestas adecuadas por no hacernos las preguntas adecuadas, y el no estar dispuestos a aportar nuestro mejor saber hacer aprendiendo día a día con los demás, para conseguir una sociedad más digna, más justa y más participativa cualquiera que sea nuestra situación y nuestra responsabilidad.

MIGUEL: La accesibilidad es un trabajo de todos: personas discapacitadas, movimiento asociativo, administraciones públicas, empresarios y toda la sociedad para ir realizando acciones puntuales. Menos hablar y más hacer. Es la manera de ir cambiando la mentalidad y empezar a ser más eficaces.

JOSÉ ANTONIO: Pensar que es una utopía inalcanzable, acogerse al latiguillo “con esto cumplo”, resistirse a la hipocresía (no cumplir la normativa) o hacer clientelismo.

CONSUELO: La falta de educación, primero, y formación, después, en valores sociales bajo el hilo conductor del respeto a las personas que te rodean tal y como son.

DEMETRIO: En las sociedades poco organizadas, la principal limitación para el logro de la accesibilidad es la anarquía, tanto en el diseño como en la ejecución de las obras particulares y también de las públicas. En las sociedades más organizadas es un importante problema para la accesibilidad la sucesión imparable de innovaciones técnicas, cada una de las cuales trae posibilidades y riesgos.

EUGENIO: La ausencia total o “cuasi” total de concienciación y conocimientos de la Administración en este tema. No estando concienciados de para qué deben actuar, son incapaces de exigir el cumplimiento de la legislación, por cierto, muy extensa, que nos llevaría a alcanzar estas metas.

JOSE LUIS: –La competitividad mal entendida.

–La escala de valores de la sociedad excesivamente centrada en el consumismo y el capitalismo.

JESÚS: Barreras hay muchas que afectan en distinto grado a los “iguales pero diferentes” pero se olvidan las barreras mentales. De nada vale trabajar por la accesibilidad si desde el primero al último de los integrantes de nuestra sociedad no cambian su chip mental.

FRANCESC: La evolución social cada vez más economicista, la pérdida de valores humanos como el amor o la solidaridad y la distancia cada vez mayor entre sociedades ricas y pobres.

CONCHA: Las propias características de la sociedad actual.

5. ¿EL DISEÑO PARA TODOS ES UNA MODA PASAJERA, COMO OTRAS TENDENCIAS DEL DISEÑO?

CRISTINA: El Concepto de Diseño para Todos ha sido muy potenciado desde el CEAPAT, cuando casi nadie hablaba de él en España. Los primeros documentos sobre Diseño para Todos han sido difundidos por el Centro en colaboración con otros organismos nacionales e internacionales y somos muy conscientes de que no es una moda pasajera. La diversidad es parte de nuestra vida, vivimos más años y las situaciones son diferentes en diferentes etapas de la vida, la mujer aunque siempre había trabajado, se ha hecho más visible en su participación, las personas con discapacidad han pasado a ocupar un rol activo y de toma de decisiones y en fin ya no nos representa el “hombre estandar”.

La democracia y los derechos civiles forman parte del Concepto del Diseño para Todos. Un buen diseño es un derecho

democrático, es un tema de equidad y de bienestar, refleja una mayor conciencia social y responde a un imperativo comercial de abastecer al mayor mercado posible. También tiene que ver con las políticas medioambientales, y con la sostenibilidad para presentes y futuras generaciones. Un buen diseño capacita y un mal diseño discapacita.

El ejemplo de los autobuses de piso bajo “diseñados para todos” supone un ejemplo de cómo se puede mejorar si desde el inicio se tiene en cuenta una diversidad de circunstancias de las personas.

El Diseño para Todos debe implicar también el diseño de la gestión, del mantenimiento y de la mejora continua de la calidad del servicio o producto.

El Diseño para Todos es compatible con los avances en ayudas técnicas y en

ayudas personales y supone un complemento a todos los procesos de calidad de vida.

Uno de los aspectos que más me gusta señalar es que el Diseño para Todos supone una acción pro-activa y no solo reactiva, no podemos seguir haciendo mal las cosas y luego eliminar errores o barreras, tenemos que adelantarnos y hacerlo bien desde el propio diseño de políticas, servicios tecnológicos o productos. El Diseño para Todos es un avance importante de la sociedad del conocimiento. Hay que seguir ampliando sus aplicaciones, y posibilidades: consiguiendo diseños que incluyan las necesidades y expectativas de personas con discapacidad intelectual, demencias, pluri-discapacidades, etc. aspectos que aun no han sido suficientemente desarrollados.

MIGUEL: No, la democracia es el respeto a la diferencia y el pensar en los más difíciles da calidad a todos los ciudadanos, por lo que es un proceso irreversible. Sólo desde los fundamentalismos y la discriminación se puede rechazar la accesibilidad y el diseño para todos.

JOSÉ ANTONIO: El diseño para todas las personas no es una moda sino la única forma posible presentable de diseñar sin discriminar, de lograr obras que perduren.

CONSUELO: pienso que es una necesidad social que ya no tiene aplazamiento posible.

DEMETRIO: El diseño para todos es un enfoque muy coherente, pero manifiestamente parcial: la accesibilidad se logra o se frustra no solo al redactar los proyectos, sino también al realizar las obras, al mantenerlas y en la gestión de los servicios para los cuales sirven. Yo confío en que, cuando pase el deslumbramiento que ha producido entre nosotros el enfoque del diseño para todos, se aprecie la verdadera importancia de esos otros momentos técnicos.

EUGENIO: Dios quiera que no. Estamos sumidos en la moda de crear días, mesas, años, dedicados a las minorías menos favorecidas, sin darnos cuenta de que ello no es más que el reconocimiento de que existen y no son debidamente atendidas. El diseño para Todos es un concepto que debemos



mantener vivo entre todos. Los 25 años solo nos duran 365 días. Pasados estos tendremos 26 y así... hasta la senectud. Recogeremos lo que sembramos.

JOSE LUIS: No.

JESÚS: Espero que no.

FRANCESC: El DfA (diseño para todos) nació hacia 1995 y en la actualidad existen más de 800 sitios web dedicados a este concepto que ha recibido apoyo por parte de muchas instituciones a nivel internacional. No creo que sea una moda si no, más bien, una evolución conceptual de la accesibilidad que pretende subrayar

el hecho de que todas las personas, y no solo las que reciben la consideración de personas con discapacidad, tenemos derecho a un entorno saludable, seguro, amigable y comprensible.

CONCHA: Opino que el Diseño para Todos es una moda, en este momento, solo a nivel de terminología y que no está ni asumido ni implantado como para poder hablar de una tendencia del diseño. Es posible, que a nivel terminológico, pase de moda y sea sustituido por otro. A nivel conceptual estoy segura que continuará afianzándose progresivamente, aunque es necesario que sigamos trabajando para conseguirlo.

6. ¿QUÉ PAPEL CONSIDERA QUE DEBE DESEMPEÑAR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO EN LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD?

CRISTINA: La Administración debe realizar una serie de funciones de enorme relevancia, enunciamos diez principios:

1. Mejorar el conocimiento y difusión de los beneficios de la accesibilidad.
2. Establecer lazos de unión y compromisos entre todos los agentes con responsabilidad en el aseguramiento de la accesibilidad.
3. Asegurar la participación de usuarios para garantizar la calidad de resultados.
4. Elaborar marcos legislativos, jurídicos y técnicos, y asegurar su desarrollo y cumplimiento.
5. Planificar y ejecutar actuaciones, estableciendo un calendario de realizaciones y difusión de resultados.
6. Tener un carácter ejemplificador que sirva como buenas practicas.
7. Asegurar la cohesión interterritorial en accesibilidad para todos.
8. Colaborar a nivel europeo y conseguir una Europa plenamente accesible.
9. Establecer curriculum formativo de técnicos y responsables de accesibilidad y favorecer la innovación.
10. Servir de observatorio para conocer la situación de la accesibilidad y establecer medidas de corrección, impulso o mantenimiento.

MIGUEL: Predicar con el ejemplo, plañificando la accesibilidad en el ámbito de sus competencias. En las Comisiones Interterritoriales correspondientes coordinar la unificación de criterios y actuaciones junto a las Comunidades Autónomas. Todo lo que no tiene contenido presupuestario, carece de valor. La accesibilidad tiene que tener línea presupuestaria.

JOSÉ ANTONIO: Un papel clave como catalizador, aprobando Planes e iniciativas, dotándolas financieramente y dando ejemplo incorporando la accesibilidad a sus edificios, instalaciones y transportes.

CONSUELO: Habiéndolo meditado mucho, creo que sería fundamental la elaboración de una norma básica de edificación de accesibilidad al medio físico, y una norma básica de urbanización y medio ambiente de accesibilidad al medio físico.

DEMETRIO: Salvo ciertas áreas como el transporte de larga distancia y las telecomunicaciones, las responsabilidades del Estado central en los entornos físicos es

muy limitada. Su papel respecto a la accesibilidad debería ser simétrico a la estructura de sus competencias. Parece obvio que se fomenta la irresponsabilidad cuando se pide al Estado central que haga más de lo que por sus títulos jurídicos le corresponde, ya que ello camufla e inhibe la responsabilidad que tienen legalmente atribuidas las Comunidades Autónomas y la Administración Local.

EUGENIO: Es y debe ser el motor. Es la Administración, en sus diferentes escalas la que, asumido el por qué y el para qué de la accesibilidad, cumpla las normas en su campo propio y exija, con el máximo rigor, el cumplimiento de las mismas por el particular. Dificilmente se puede exigir aquello que uno no cumple. Debe tenerse en cuenta que la accesibilidad no solo facilita la movilidad de los ciudadanos, sino que otros campos, como son los de la emergencia en casos de catástrofes, incendios, etc... son claramente beneficiarios de la falta de barreras.

JOSE LUIS: La Administración debe asumir la máxima responsabilidad ya que

los tres millones y medio de discapacitados que hay en España, son prácticamente un 10 % de la población total, por lo que se convierten en un grupo tan importante y representativo de nuestro País, como cualquier otro. Además, la Administración debe ser quien canalice las medidas normativas y legislativas hacia la Comunidad Europea.

JESÚS: Debe ser el primero en dar ejemplo y favorecer y potenciar las acciones que en este aspecto se desarrollen en todos los ámbitos, principalmente desde las ONG's de discapacitados.

FRANCESC: El desarrollo legislativo antidiscriminación, la vigilancia de su cumplimiento y su ejemplo en los servicios que dependen de él.

CONCHA: Considero que ha llegado el momento de tomar en serio la accesibilidad y que deje de ser una cuestión de buena voluntad y de intenciones. Es necesario que se cumpla la normativa vigente. Este es el principal papel que debe desempeñar la Administración del Estado.

7. EN 2003 SE HA APROBADO EL I PLAN DE ACCESIBILIDAD 2004-2012 ¿CUÁL CREE QUE DEBE SER LA SITUACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD EN ESPAÑA AL FINAL DE ESE PERIODO?

CRISTINA: La situación de la accesibilidad en España debe ser ejemplar, sostenible, innovadora, haber supuesto beneficios en la calidad de vida de todas las personas. En estos años debemos situarnos en posición de ventaja en avance social y de bienestar, en turismo, en cultura, en desarrollo económico, industrial y medioambiental y ser referencia a nivel mundial en la consecución del Diseño para Todos y de la Accesibilidad Universal, en beneficio de presentes y futuras generaciones.

Esta es nuestra visión y nuestra misión es llegar a hacer realidad esta visión.

MIGUEL: En ocho años tendría que estar resuelto la mentalización de todos para no seguir construyendo con barre-

ras y estar totalmente en marcha los proyectos de adaptación y rehabilitación para dar igualdad de oportunidades a todas las personas. Pero esto no se logra sin un esfuerzo fuerte. Nos falta una mayor eficacia.

JOSÉ ANTONIO: No se ganó Zamora en una hora; pero no puede aplazarse por más tiempo la asunción de responsabilidades y la adopción de políticas eficaces. En 2012 la Accesibilidad en España debe ser lo habitual y no lo excepcional, que por desgracia es el escenario del 2004, pese a los avances registrados durante la última década.

CONSUELO: Aún sin conocer con profundidad el estado del que se parte,

más que en mi propia experiencia personal, me atrevo a decir que la situación que me gustaría encontrar en 2012 se caracterizaría por los hitos siguientes:

- Las personas con discapacidad serán vistas formando parte efectiva de la sociedad (educación, cultura, ocio, deporte, trabajo, descanso).
- La formación de los distintos agentes que intervienen en el proceso de construcción de la ciudad y el medio natural construido tiene a la accesibilidad como materia transversal.
- Las nuevas intervenciones en el medio físico estarán preparadas para dejar actuar en ellas a todas las personas, incluso a las que tengan discapacidad.
- Las barreras físicas detectadas en todos y cada uno de los espacios de

nuestras ciudades y medio natural construido en el punto de partida de este Plan estarán eliminadas.

- Las personas con discapacidad tendrán autonomía personal y económica.

DEMETRIO: Teniendo en cuenta las “barreras heredadas”, la todavía insuficiente conciencia y competencia técnica que se registra en nuestro país y, también, las nuevas amenazas de barreras que se derivan del avance técnico, resulta que el éxito en accesibilidad no podrá lograrse ni a corto ni a medio plazo. A mi modo de ver, lo importante es asegurar que se avanza de manera coherente, es decir, no arbi-trando malas soluciones técnicas a la accesibilidad y no equivocando la estrategia.

EUGENIO: Es y debe ser el motor. Es la Administración, en sus diferentes escalas la que, asumido el por qué y el para qué de la accesibilidad, cumpla las normas en su campo propio y exija, con el máximo rigor, el cumplimiento de las mismas por el particular. Difícilmente se puede exigir aquello que uno no cumple. Debe tenerse en cuenta que la accesibilidad no solo facilita la movilidad de los ciudadanos, sino que otros campos, como son los de la emergencia en casos de catástrofes, incendios, etc...

“El I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012 es un instrumento adecuado para la acción pero su aplicación requiere un alto grado de coordinación entre los diferentes niveles administrativos”

son claramente beneficiarios de la falta de barreras.

JOSE LUIS: No puedo predecir resultados, pero supongo que los avances en accesibilidad a las tecnologías habrán sido sustanciosos, mientras que la accesibilidad a otros entornos habrán tenido un avance menor.

JESÚS: En 2003 se ha aprobado I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012 ¿Cuál cree que debe ser la situación de la accesibilidad en España al final de ese periodo? Si a su término se ha cumplido, el tema de la Accesibilidad deberá ser universal y dejar así de ser el problema que es hoy.

FRANCESC: A partir del 2004 todos los entornos, productos y servicios nuevos deberían ser accesibles, del 2004 al 2012 deberían dotarse los presupuestos que permitieran corregir las deficiencias de lo anterior y partir del 2012 deberían existir fondos para ir adaptando lo existente a los nuevos estándares de calidad que sobre esa época se irían desarrollando.

CONCHA: Indudablemente, en 2012 la accesibilidad habrá mejorado en España, aunque sólo sea por la evolución social. Los niveles que se alcancen en esa fecha estarán en función del empeño que se ponga en el cumplimiento del Plan Nacional de Accesibilidad.

8. SI CONOCE EL PLAN OPINE SOBRE SU ENFOQUE Y CONTENIDOS.

CRISTINA: Conozco bien el Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012, pues hemos tenido parte activa en él desde los primeros pasos en colaboración con el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el CERMI, y posteriormente en el Libro Verde y Libro Blanco de la Accesibilidad para llegar hasta el Plan Nacional.

Gracias a este Plan sabemos mejor dónde estamos, y donde queremos ir, y disponemos de mejores herramientas para alcanzar las metas en accesibilidad arquitectónica, urbanística, del trans-

porte y de la comunicación. Contamos con marcos legislativos y técnicos, con muchas instituciones y personas deseosas y preparadas para contribuir en su consecución. Como dificultades podemos mencionar la gran diversidad de actuaciones previstas que requieren un esfuerzo añadido para asegurar un seguimiento coherente, coordinado y eficaz. Ello supone un reto casi tan importante como el desarrollo del propio Plan, considero que sin este seguimiento y “monitorización” no podemos llegar felizmente a las ambiciosas metas propuestas.

Por ello estamos dispuestos a apoyar esta necesaria tarea de seguimiento del Plan y hemos propuesto la creación de la “Oficina técnica del Plan Nacional de Accesibilidad” desde el CEAPAT-IMSER-SO, esperando poder así contribuir al máximo grado de realización exitosa.

MIGUEL: No sólo lo conozco, sino que he colaborado con él. Está bien planteado y puede tener un valor importante si realmente se utiliza como instrumento de trabajo en las estrategias y actuaciones. Es muy importante la coordinación de los agentes principales.

Mientras eso no se haga, y efectivamente los medios económicos no se apliquen totalmente, se puede quedar en un buen esquema. Lo más importante es que participemos todos y de este modo avancemos.

JOSÉ ANTONIO: Metodológicamente me parece un trabajo digno y de interés, que aborda los diferentes ámbitos de la accesibilidad. El quid de la cuestión estriba en llevarlo a la práctica dotándolo de recursos. Los plazos que marca son excesivos. Es clave el papel de las Comunidades Autónomas y de los Municipios.

CONSUELO: En relación con los contenidos del Plan creo que son suficientes, ya que están contemplados todos los aspectos que, al menos, me parecen fundamentales de tener en cuenta para la mejora de la calidad de vida de las personas con discapacidad.

Pero faltaría la incorporación de unos indicadores claros y concretos para la verificación de que los objetivos del Plan se van a cumplir en algún grado al final de la vida del Plan, y ello exige también la inclusión de unos indicadores de diagnóstico de la situación de partida.

EUGENIO: Si he leído el Plan.. En mi opinión, y es personal, creo que se cae, algunas veces, en el error común en el que caemos todos, y yo también, de involuntariamente enfocar la accesibilidad a discapacitados. Ya al principio, en su página II se refiere a la existencia de 3.5 millones de discapacitados. Luego en su desarrollo se refiere a otros

colectivos, cuales son los ancianos, pero no se, me parece que caemos en el error de enfocar la accesibilidad como un bien necesario y útil solo al discapacitado, cuando cualquier rampa es utilizada por todos los ciudadanos, discapacitados o no, con preferencia a una escalera.

El planteamiento inicial coincido con él, de igual forma que los planes de actuación propuestos. Pero en este último entramos en el nudo Gordiano de la cuestión. ¿Hay voluntad para habilitar las partidas presupuestarias necesarias?. Sinceramente creo que no y es una pena, porque un trabajo como al que nos referimos, sin aportación económica se queda en agua de borrajas. ¡Ojalá me equivoque!

JESÚS: El I Plan Nacional de Accesibilidad proporciona unas expectativas positivas para la mejora de la accesibilidad de las personas sordas a medio y largo plazo, si bien nuestras propuestas e ideas no se han recogido como nos gustaría, a pesar de la activa participación de la CNSE en los diferentes pasos del proceso de elaboración.

Esto es debido a las limitaciones impuestas por el Ministerio, sobre todo en cuanto a plazos de cumplimiento, cantidad presupuestaria, y actuaciones concretas a desarrollar.

El papel que queda a los usuarios en estas actuaciones, son las de “Asistencia técnica y consultiva” (sobre todo a través del CERMI), lo que en definitiva significa continuar trabajando como hasta ahora lo estamos haciendo, y nos surgen algunas dudas respecto a la repercusión y materialización de las actuaciones

previstas, al menos durante esta primera Fase del Plan.

En cuanto al aspecto económico, las cifras estimadas y publicadas en este I Plan, relativas a las dos actuaciones específicas para personas sordas, -aparte de aquellas otras de carácter transversal-, a las que se ha comprometido el IMSERSO, son las siguientes:

- Programa de promoción del subtítulo y la audiodescripción: 0,95 mill. €
- Programa de promoción de la Lengua de Signos: 2,12 mill. €

Sin embargo, y tal como señala este Plan, estas cifras no serán unas aportaciones añadidas a las que actualmente se realizan, sino un agregado de todas las acciones de promoción y mejora de accesibilidad que se prevé desarrollen los diferentes estamentos implicados en el período 2.004-2.006, pues estas estimaciones económicas consideran tanto la continuación de los programas ya existentes, como los nuevos que se derivarían de la aplicación del Plan.

En resumen, y a pesar de lo beneficioso de esta iniciativa, de publicar un Plan de Accesibilidad, es conveniente que seamos cautelosos en la previsión de resultados por lo comentado anteriormente, y es necesario que por nuestra parte hagamos un seguimiento exhaustivo de este Plan y procuremos presionar, cada uno en nuestro ámbito de actuación, para que se cumplan los compromisos adquiridos hasta el momento, así como concretar para futuras Fases de desarrollo aquellos que todavía no se han incluido.

FRANCESC: Mi conocimiento del Plan no es muy profundo pero, si bien las metas que plantea son ambiciosas, los plazos para empezar a ver resultados son excesivamente largos.

CONCHA: El Plan es un documento muy bien elaborado, ambicioso y completo; esperemos que no se quede sólo en esto y que el esfuerzo que ha significado su realización se vea compensado por realidades.

**“El papel
de las comunidades autónomas
y los municipios
es crucial
para la aplicación del Plan”**

No Accessible



Accessible



REFLEXIONES

LA PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD EN OTROS PAÍSES

MONTSE DINARÉS QUERA

ECONOMISTA

EQUIPO ACCEPLAN, IUEE

“A partir de la década de los 90, se ha producido un cambio a nivel internacional de las políticas de accesibilidad con la introducción del concepto de Diseño para Todos y la insistencia del trato igual entre las personas que ha dado lugar tanto a cambios legislativos como de diseño de políticas sociales. En este artículo se realiza una comparación de los distintos modelos de políticas que inciden sobre la accesibilidad respecto a la propuesta española”.



El Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012, aprobado recientemente, se puede considerar una estrategia pionera a nivel internacional. Un estudio comparado sobre las políticas de accesibilidad que se aplican en otros países así lo demuestra. Para llegar a esta conclusión se ha partido de un estudio comparado de las políticas que inciden sobre la accesibilidad en distintos países. El concepto de Diseño para todos y la transversalidad de las políticas planteadas son la base principal del Plan. Las actuaciones que en él se plantean van dirigidas a la población en general y no sólo al colectivo de discapacitados ya que, como es sabido, las barreras pueden afectar a cualquier persona. Este enfoque

que vincula la accesibilidad con un beneficio para toda la sociedad presupone la supresión de estigmas que han acompañado tradicionalmente a la política de integración y favorece el compromiso de toda la sociedad en una mejora que beneficia a todos. Los casos analizados, correspondientes a diversos países, entre los que se encuentran Estados Unidos, Noruega, Finlandia, Dinamarca, Alemania y Japón muestran distintos modelos de políticas sociales que incluyen la mejora de la accesibilidad. Este análisis comparativo indica que en casi ningún país se tratan las necesidades de eliminación de barreras arquitectónicas y de comunicación, y el diseño para todos de forma transversal y en un mar-

co más abierto que el de las políticas sociales de integración social del colectivo de discapacitados.

La transversalidad de las políticas implica que se actúe no solamente para la eliminación de barreras sino también para lograr la introducción del concepto de diseño para todos en los procesos de toma de decisiones y en la gestión de cualquier tipo de actividad en la sociedad, desde la planificación municipal hasta el diseño de nuevas tecnologías. No se trata simplemente de aplicar soluciones sino “construir” para todo el mundo, tanto en el sentido literal de la palabra como en el diseño de las políticas sociales a aplicar sin que la diversidad suponga un problema de exclusión de minorías.

A continuación se analizan algunos aspectos relevantes de los casos estudiados.

Del estudio realizado se destacan dos modelos diferentes y muy definidos. Por una parte, los países anglosajones (liderado por Estados Unidos) han desarrollado durante los años 80 y 90, una política destinada a hacer efectivos todos los derechos y libertades fundamentales de las personas discapacitadas mediante el desarrollo de leyes sobre derechos civiles. De esta forma, se crea un marco de denuncia muy sólido para la defensa de los derechos del colectivo por lo que no basan su política de acción en planes concretos, sino en la legislación y su aplicación.

Por otra parte, a partir del Tratado de Amsterdam¹ (1997), los países miembros de la UE deberían adoptar planes de acción para la integración social de la población discapacitada. Siguiendo las directrices el artículo 13 de este tratado, en el año 2000, se redactó un comunicado a todos los estados miembros, "Towards a Barrier-Free Europe for people with Disabilities" para complementar las medidas antidiscriminación, que promovía la necesidad de facilitar el acceso de la población discapacitada a cualquier entorno cotidiano. En este contexto, podemos delimitar el segundo modelo: Así, los países europeos y, principalmente los escandinavos, optan por la actuación mediante planes de acción, con un carácter dirigido a objetivos y fines concretos de inclusión social en todos los ámbitos, entre los cuáles se encuentra la accesibilidad. Aunque su política, a diferencia del modelo anglosajón, va más ligada al concepto de acción positiva, hay que señalar que también surgen de una estructura legislativa fuerte basada en los derechos civiles.

Se resume a continuación, una visión general de las políticas llevadas a cabo en algunos países:

ESTADOS UNIDOS

En los Estados Unidos, el Ministerio de Justicia desarrolló en 1990 la American With Disabilities Act – ADA –, ley

“El I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012, aprobado recientemente, se puede considerar una estrategia pionera a nivel internacional. Un estudio comparado sobre las políticas de accesibilidad que se aplican en otros países así lo demuestra”

que puede considerarse un referente internacional en cuanto a precursora del movimiento en pro del concepto de Diseño Universal y de la no discriminación de las personas con discapacidad. El nuevo contexto legislativo en materia de discapacidad al que da lugar, provoca un cambio en la dirección de las políticas desde la accesibilidad como objetivo, entendido como solución a los problemas de un colectivo, el de personas con discapacidad, al diseño universal, destinado a toda la población. Esta ley crea un marco legislativo que incluye criterios mínimos de accesibilidad y diseño universal en las normativas específicas tanto a nivel sectorial como regional. El cumplimiento de las normativas específicas que emanan de esta ley da lugar a que las mejoras de accesibilidad tengan ese mismo carácter sectorial y regional. Por tanto, no existe una política de accesibilidad a nivel nacional, sino que son los propios estados que, al aplicar la ley, diseñan políticas de accesibilidad dentro de sus competencias, existiendo así multitud de planes específicos a nivel territorial.

NORUEGA

En Noruega se desarrolla un Plan de Acción para Personas con Discapacidad 1998-2002 que, a diferencia de los anteriores planes² llevados a cabo en el país, incluye un área específica de actuación destinada a la consecución de una "sociedad accesible". Contiene también las directrices para desarrollar la política de discapacidad, la implementación de las estrategias definidas a nivel regional y local en todo el país. A partir del 2002, tras la publicación del documento *From user to citizen*³ y la aprobación del plan de acción para la promoción del Diseño para Todos, se plantea la introducción de este concepto en todos los nuevos proyectos y nuevas decisiones de acción, ya sea en los ámbitos de la edificación, urbanismo, transportes o comunicación, pero siempre con carácter regional sin que la política se haya diseñado para actuar de forma generalizada en todo el país. Por lo tanto, la introducción del concepto de Diseño para Todos en las políticas de accesibilidad produce un cambio de enfo-

(1) El artículo 6 del tratado promueve la adopción de medidas de integración social de la población discapacitada, y el artículo 13, aunque es de enfoque general, promueve la igualdad de oportunidades entre la población.

(2) Sólomente el 17,1 % de 420 planificadores municipales, señalan incluir en sus planes objetivos acerca de la accesibilidad y el desarrollo físico de su municipio.

(3) *The Norwegian Report 2001:22 "From User to citizen – a strategy for the dismantling of disabled barriers"*.

• La promoción de la accesibilidad en otros países •

que en el diseño de las políticas sociales, pasando a tener en cuenta las necesidades de la población en general y no solamente solventar los problemas con los que se puede encontrar la población discapacitada. Afrontar el problema de la falta de accesibilidad en los entornos mediante planes concretos da lugar a la aplicación de políticas dirigidas a soluciones específicas, sin que exista un carácter transversal.

FINLANDIA

En Finlandia, bajo el lema Society for all, se pone en marcha el Programa de acción de política sobre discapacidad (2002) con el objetivo principal de conseguir la autonomía y vida independiente de la población discapacitada. Las políticas de accesibilidad también se enmarcan en este Programa integral con distintos objetivos: eliminar los “obstáculos invisibles” mediante acciones de concienciación ciudadana, fomentar la participación de la población discapacitada en la toma de decisiones y la eliminación de barreras físicas. La participación de la población discapacitada y sus representantes es una de las principales apuestas de este plan, sobre todo en materia de desarrollo legislativo en los procesos de consulta y en el diseño de planes específicos de accesibilidad en la edificación, el transporte y el acceso a la información y comunicación. Por tanto, la inclusión de la población discapacitada en los procesos de diseño de nuevas políticas y en la toma de decisiones es la gran baza de este Programa. Sin embargo, también queda claro que no existe una política autónoma y que siempre va de la mano de las políticas de integración social, no evitando así la estigmatización del colectivo de la población discapacitada.

DINAMARCA

Siguiendo las directrices europeas, en Dinamarca, se presenta en Julio del 2001, un Plan de Acción de Lucha contra la Pobreza y la Exclusión Social. En este plan, se desarrollan las principales políticas sociales destinadas a los colectivos más desfavorecidos, entre ellos la población discapacitada. Bajo este marco, en el 2003, se puso en marcha un Plan destinado específicamente a la integración social de la población discapacitada. Las actuaciones comprendidas en el Plan en cuanto a la accesibilidad, se dirigen al ámbito de la edificación y el transporte público, mediante la presentación de un proyecto de ley para introducir la accesibilidad en las normativas de edificación y actuaciones específicas para la mejora del estado de la accesibilidad en el transporte. Las medidas y criterios mínimos de accesibilidad que se incluyen en el Plan son específicas de cada sector de actuación.

ALEMANIA

En Alemania, las políticas sociales a la población discapacitada están centradas en tres pilares centrales⁴: empleo, conducta social e igualdad de oportunidades. La Ley 51/2003 de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad es el marco normativo del tercer pilar y donde se impulsan propuestas en pro de la accesibilidad con el objetivo de eliminar las barreras cotidianas que se encuentra la población discapacitada. Contiene acciones dirigidas a la accesibilidad en la edificación, en los sistemas de transporte público así como la eliminación de las barreras a la comunicación. La participación de los representantes de la población discapacitada en los procesos de elaboración de las ordenanzas y normativas también se toma mucho en cuenta. La

apuesta de esta Ley es la consecución de un igual trato para todas las personas. De ahí que no exista una política de accesibilidad autónoma ni con cuerpo propio ya que siempre se encuentra bajo el marco de políticas sociales de integración.

JAPÓN

En diciembre de 1995 se aprueba el Plan de Acción para Personas con Discapacidad 1996-2002. Como ocurre en otros países, la accesibilidad es un referente importante dentro de este Plan y siguiendo sus directrices, se establecen en el 2000 diversas leyes sectoriales que introducen los criterios de accesibilidad en las ya existentes. El cumplimiento de las nuevas leyes que incluyen criterios de accesibilidad hace que existan mejoras de accesibilidad pero con la ausencia de políticas de accesibilidad de acción positiva. El cambio hacia una sociedad accesible se da desde el ámbito legislativo.

Tras la revisión realizada en estos países se puede destacar que, en general, la mayor parte de las políticas analizadas conciernen a la mejora de las condiciones de vida de la población discapacitada y hasta el momento van, generalmente, dirigidas a la promoción del empleo, a los planes de prestaciones económicas, asistencia personal y lucha contra la exclusión social del colectivo. Por tanto, se enmarcan como parte de políticas de discapacidad. Sin embargo, no existen planes específicos de mejora de la accesibilidad que abarquen todo el territorio nacional aunque sí existen legislaciones y normativas nacionales específicas a cumplir en materia de edificación y urbanismo, como ya se ha señalado, que existen dos modelos diferenciados de políticas de accesibilidad.

En el modelo anglosajón, resumido aquí en el caso de los Estados Unidos, pero que también corresponde a países como Inglaterra, Australia o Canadá, la fuerte estructura legislativa de la que parten da lugar a que las acciones políticas vayan dirigidas a la defensa de los derechos civiles de la población con discapacidad. Por eso podemos definir el mode-

(4) *The Act to Combat Unemployment among Disabled Persons (2000), The Ninth Book of the Social Code – Rehabilitation and participation of disabled persons (2001) y The Act on Equal Opportunities for Disabled Persons (2002).*

“La aprobación en España del I Plan Nacional de Accesibilidad 2004- 2012 da lugar a una estrategia de actuación en materia de accesibilidad distinta a la que se ha llevado a cabo en los países analizados, pues se plantea una política autónoma aunque vinculada a las políticas sociales de discapacidad”

lo como reactivo, ya que las acciones propuestas son una “reacción” consecuencia de las denuncias de los individuos afectados y se plantean políticas en consecuencia. Por otra parte, los países escandinavos plantean estrategias de acción positiva y por lo tanto, de carácter proactivo. Es decir, adoptan un papel más paternalista? en el sentido de que se diseñan políticas ya dirigidas a objetivos específicos y recogidos en planes integrales de acción donde las actuaciones en materia de accesibilidad es una de las líneas de actuación para lograr la integración social de la población discapacitada.

En conjunto, e independientemente del modelo que analicemos, existe siempre una dependencia de las políticas de promoción de la accesibilidad respecto al resto de políticas sociales dirigidas a la población con discapacidad. No existen políticas nacionales de accesibilidad que no estén enmarcadas dentro de un plan integral de acción para las personas con discapacidad o sean producto de la aplicación de una ley ad hoc. No obstante, esto no significa que no se planteen políticas eficientes; simplemente son enfoques distintos que denotan planteamientos diferentes sobre lo que representa hoy el de la accesibilidad. Por otra parte, el concepto de Diseño para Todos, en el caso europeo, y Diseño Universal, más americano, constituyen base de las nuevas políticas diseñadas. Ya no van dirigidas solamente a la mejora de las condiciones de vida de la población discapacitada sino a la población en general,

dejando a un lado el espíritu paternalista de las antiguas políticas sociales.

Por tanto, la aprobación en España del I Plan Nacional de Accesibilidad 2004- 2012 da lugar a una estrategia de actuación en materia de accesibilidad distinta a la que se ha llevado a cabo en los países analizados, pues se plantea una política autónoma aunque vinculada a las políticas sociales de discapacidad. La implantación de este Plan va en paralelo con la puesta en marcha del II Plan de Acción para las Personas con Discapacidad 2003-2007 que enmarca las políticas sociales de integración a desarrollar en este período.

A pesar de la existencia de una política de accesibilidad independiente y de carácter nacional, existen elementos comunes entre España y los países analizados. Así, respecto a los países anglosajones, la existencia de una fuerte estructura legislativa, representada por el ADA en el caso de los Estados Unidos, puede compararse de alguna forma con la ley 51/2003 de Igualdad de Oportunidades y No Discriminación de las Personas con Discapacidad (LIONDAU). Esta ley también implica cambios legislativos tanto en el desarrollo de las normas técnicas como en la defensa de los derechos civiles y la no discriminación de la población discapacitada.

Respecto a las políticas aplicadas en los países escandinavos también existen similitudes en el sentido que las actuaciones se basan en la acción positiva y en planes dirigidos a ámbitos concretos como la edificación, urbanismo, trans-

porte y comunicación. Aunque los planes de acción desarrollados en estos países no sean específicamente destinados a la accesibilidad, enfatizan también la necesidad de implicar a la población discapacitada mediante su participación en la gestión de las políticas de las que son beneficiarias. Además, la estructura legislativa de estos países aporta instrumentos para mejorar las condiciones de vida⁵ de la población discapacitada, hecho que, desde el año 1982, con la aprobación de la LISMI, también se da en España.

En definitiva, a partir de la década de los 90, se ha producido un cambio a nivel internacional de las políticas de accesibilidad con la introducción del concepto de Diseño para Todos y la insistencia del trato igual entre las personas que ha dado lugar tanto a cambios legislativos como de diseño de políticas sociales. Pero es de destacar que en España, además de apuntarse a este cambio necesario, se haya impulsado una política de accesibilidad autónoma aunque vinculada al resto de políticas de discapacidad.

(5) Desde la asistencia sanitaria domiciliaria, sistemas de pensiones de invalidez, exenciones fiscales, ayudas económicas...

REFERENCIAS

- Council of Europe Publishing (2003). *Rehabilitation and integration of people with disabilities. Integration of people with disabilities. 7th edition.*
- Bendixen K., 2002. *Universal Design on the Agenda in Norway. Form & Funktion N° 1 June 2002.*
- Encuentro internacional sobre eliminación de barreras arquitectónicas. Ponencias y comunicaciones. Pamplona, 17-18 enero 2003.
- Imsero. (2002) *Libro Verde de la Accesibilidad en España. IUEE Madrid Colección estudios e informes serie estudios n°7.*
- Instituto Universitario de Estudios Europeos –UAB (2002) *Libro Blanco de la Accesibilidad en España Manuscrito no publicado.*

REFLEXIONES EN TORNO A NUESTRA MÁS VISTOSA Y RECURRENTE BARRERA

LA ESCALERA HA MUERTO ¿VIVA LA ESCALERA?

FERNANDO ALONSO LÓPEZ
COORDINADOR
EQUIPO ACCEPLAN, IUEE

Entre los meses de Octubre de 2001 y Enero de 2002 el Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, CCCB, presentó la exposición «Réquiem per L'Escala», de la que fue inspirador y director el celebre arquitecto catalán Oscar Tusquets. La magnífica exposición, que se acompañó de un extraordinario catálogo, fue un alegato a favor de la belleza y utilidad de este “invento fabuloso”, en palabras de Tusquets, que a lo largo de la historia habría dejado muestra de algunas de las mejores aplicaciones técnicas y artísticas de esta disciplina.

La escalera, como nos muestra este arquitecto que fue íntimo de Dalí, debió de ser una gran aportación de la creatividad humana, pues imaginar una sucesión de planos horizontales a distinto nivel que hacía posible y cómodo el desplazamiento a lo largo de las tres dimensiones no podía ser una obviedad, sino un acto de creación. Pero cambios recientes habrían condenado a la escalera: la popularización del ascensor, la rigidez de las normas contra incendios y la proliferación de rampas como solución alternativa, dice Tusquets, la han convertido en un espacio en vías de extinción. Como consecuencia, ésta habría dejado de ser un “pezzo di bravura” del arquitecto para convertirse en un espacio de servicio, puramente funcional, marginal, aislado y casi estandarizado.

Esta visión positiva y añorante de la escalera de antaño, de su valor artístico y técnico, de su refinamiento y utilidad,



Extraordinaria belleza que las escaleras pueden aportar a un espacio, en su sinuosidad o sus juegos de luces y sombras, o su dramatismo. Las escaleras son evocadoras y dramáticas, espirituales o lúgubres, y casi siempre invitan a conocer, a investigar su destino.

Réquiem per l'Escala, CCCB 2001

todo ello perfectamente testimoniado en la exposición, puede despertar sentimientos contrapuestos entre los que apreciamos la buena arquitectura, pero conocemos bien los grandes problemas que las escaleras suponen en nuestros

días para la integración de una buena parte de la población que tiene problemas de movilidad. La escalera ha sido algo así como nuestra bestia negra, el equivalente —con más o menos mérito artístico— de un “reservado el derecho de admisión” que colgara en los accesos de cualquier edificio o medio de transporte, dejando a una parte de nosotros fuera de su disfrute. Para muchas personas las escaleras serán siempre un elemento disuasorio frente al que la única defensa son unos brazos amigos con capacidad de aupar y acarrear. Para muchas otras, sobre todo ancianos, que residen en viviendas sin ascensor cada escalón que les separa de la calle es algo así como un barrote de la celda que les

mantiene aislados, imposibilitados de salir y realizar una vida más activa.

Pero, en el fondo, reconocemos el valor y necesidad de la escalera, del mismo modo que creemos –con satis-

¡Milagro de los ascensores, que ahorrándonos el esfuerzo de subir de un piso a otro, expulsan a las escaleras de nuestra cotidianidad y las convierten en objetos de extrañada contemplación artística!

Raffaele Pinto, Divagaciones sobre la poesía de las escaleras Réquiem per l'Escala, CCCB 2001

facción– que su gran momento arquitectónico ya pasó y no volverá. Por ello, cuando algún arquitecto pretende recuperar el protagonismo de antaño de este elemento y convertirlo en recurso –fácil– para buscar un clasicismo o una espectacularidad que favorezca su prestigio, lo hemos de rechazar. Desconfiamos del propósito artístico que se sitúa por encima de las necesidades de las personas, y que condena a acceder por la puerta trasera a un buen número de ellas. Tal es el caso de un edificio tan vistoso como poco adecuado a su carácter público, cual es el Teatre Nacional de Catalunya, diseñado por Ricardo Bofill; aunque sin duda cualquiera podría encontrar muchos ejemplos similares, quizá menos vistosos, en la arquitectura reciente.

Pero puestos a manifestar nuestros rechazos, los que nos preocupamos por la accesibilidad de los espacios construidos aborrecemos algo mucho menos vistoso cual es la reducción de la escalera a su mínima expresión: los técnicamente humildes, pero omnipresentes escalones. Este elemento, escasamente defendible –supongo– por sus valores artísticos o técnicos, es una efectiva barrera, y muy dañina por cuanto es apenas perceptible para los ojos profanos, que lo han interiorizado como algo carente de impor-

“La escalera ha sido algo así como nuestra bestia negra, el equivalente –con más o menos mérito artístico– de un “reservado el derecho de admisión” que colgara en los accesos de cualquier edificio o medio de transporte, dejando a una parte de nosotros fuera de su disfrute”

tancia. A juzgar por la profusión de escalones en los accesos a entidades comerciales, bancarias o edificios de todo tipo diríase que nadie los concibe como una violación a la normativa de accesibilidad vigente, ni como un impedimento cierto para las personas con problemas de movilidad. Son abrumadora mayoría los locales públicos que sitúan un escalón en el umbral de acceso sin que hoy haya ya una explicación técnica o estética posible; simplemente porque forma parte de los elementos habituales. Aún nuestra sociedad está organizada de modo que apenas tiene en cuenta a las personas con discapacidad, ni tampoco a los ancianos, las madres o los niños, y el escalón nos lo recuerda cotidianamente, del mismo modo que, en otra escala, lo hace el predominio del vehículo sobre la persona en nuestras ciudades.

Según los estudios realizados para elaborar el Libro Verde de la Accesibilidad en España, un 56 % de los edificios de viviendas construidos entre 1995 y 2000 tenían uno o varios escalones a la entrada y un 17 % en el interior del portal; todos ellos sin una rampa o alternativa accesible. Los que no somos arquitectos –y muchos de estos también– tenemos dificultades para explicarnos esa pasión por algo tan incómodo y escasamente elegante como es el escalón, ya se presente en su versión aislada, o en pareja o trio, que son también configuraciones frecuentes en nuestros edificios.

Desconozco cuántos escalones es preciso juntar para considerar que



constituyen una escalera, pero parece que desposeídos de toda gracia por sí mismos, atesoran un única virtud que es la de elevación. Así, una puerta en un edificio podría conferir a este más importancia si incorpora un escalón o un conjunto de ellos; y el portal podría parecer más grande y profundo al incorporarle algún escalón interior. Cuando no había técnicas o materiales adecuados podía ser una buena barrera frente a determinados animales o frente al agua; pero quizá hoy el escalón sólo sea un despiste, un residuo de otros tiempos y otras necesidades. Hoy día podemos interpretar ese simple escalón como un desconocimiento de la normativa que obliga a permitir un “itinerario accesible” entre los servicios de un edificio y el exterior, o un simple desdén hacia aquellos que pudiendo acceder con plena autonomía se ven obligados a buscar ayuda o soluciones alternativas para superarlo.

• La escalera ha muerto ¿Viva la escalera? •

De modo que la escalera tiene una expresión bastarda y mínima que seguramente no será objeto de ningún réquiem cuando desaparezca. Confiemos que, convencidos de las pocas posibilidades de mantener viva a la escalera como elemento ornamental y funcional, los arquitectos se lleven con ella al escalón, residuo indeseable de las necesidades de elevación.

La escalera ha muerto. Es el momento de recordarla con cariño y admiración, como ha hecho la citada exposición del CCB; es también el momento de dar vivas a la horizontal, a las pendientes suaves, y a la mayor libertad y autonomía de vivir sin escaleras ni escalones.

APÉNDICE: BREVE ELOGIO DE LA RAMPA

Hay quien piensa que la instalación de rampas es un invento reciente; el propio Tusquets comenta con desagrado su utilización abusiva en edificios como el MACBA de Barcelona, aunque celebra su acertado uso en otros, como la reforma del Reichstag en Berlín. Desde luego una rampa que pretenda sustituir o reproducir el servicio de una escalera que asciende varios pisos deja su impronta sobre todo el edificio. Grandes edificios de la antigüedad han incorporado rampas majestuosas e inolvidables; me vienen a la memoria el alminar de la mezquita de Samarra en Irak, con su característica subida helicoidal que recuerda a la Torre de Babel de los grabados antiguos, o la ciudad de adobe de Chan-Chan, en Perú, un conjunto de ciudadelas preincaicas, donde no se utilizó la escalera y todos los desniveles eran salvados mediante rampas.

La rampa puede ser un espacio de paseo donde la mayor distancia a recorrer para salvar cada altura fuerza a caminar, propiciando un ejercicio que, generalmente, se hace con más agrado que el realizado en una escalera; es también un buen espacio para el encuentro y la relación. Todos hemos conocido o



**“Los que no somos arquitectos
-y muchos de estos también-
tenemos dificultades para explicarnos
esa pasión por algo tan incómodo
y escasamente elegante como es el escalón,
ya se presente en su versión aislada, o en
pareja o trio, que son también configuraciones
frecuentes en nuestros edificios”**

conocemos esos edificios de viviendas sin ascensor donde las conversaciones de escalera se producen en descansillos que, con bancos o sin ellos, favorecen la parada para recuperar fuerzas. En edificios donde la rampa es un elemento central, como el propio edificio del IMSER-SO, el hecho de subir y bajar se parece más a un paseo, y los encuentros diría que son menos apresurados y más favorables al diálogo que en una escalera.

Resulta evidente que la rampa no es un buen sustituto técnico de la escalera, pues ocupa un elevado volumen,

máxime cuando el precio del metro cuadrado edificado está por las nubes y el espacio no privativo o no productivo tiende al mínimo en los modernos edificios. Pero la rampa puede aportar soluciones prácticas y estéticamente admirables, que resuelvan la comunicación vertical sin marginar a nadie y abriendo nuevas posibilidades de interrelación. De este modo, quizá algún día se pueda hacer una exposición tan interesante y evocadora sobre su belleza y su utilidad para todos como la que ha inspirado este artículo.

PLANES DE ACCESIBILIDAD MUNICIPALES: CAMBIAR PARA PROGRESAR

MARTA GARCÍA NART
ARQUITECTA URBANISTA

ELISA SALA MOZOS
LICENCIADA EN DERECHO

“Los Planes Especiales de Accesibilidad constituyen el intento más relevante, hasta el momento, de desarrollar un instrumento operativo para resolver los problemas de accesibilidad en los municipios. Hoy en día, estos planes resultan insuficientes como respuesta a un concepto de accesibilidad más amplio y complejo, que va más allá de la mera supresión de barreras, para acercarse al concepto de Diseño para Todos. Por tanto, se plantea la necesidad de un cambio en los Planes de Accesibilidad que superen su concepción como un documento técnico estático y acabado en sí mismo, referido a obras de supresión de barreras físicas, para configurarse como auténticos Programas de Promoción de la Accesibilidad, desencadenantes de una política urbana mucho más compleja”.

La mayoría de las barreras o impedimentos para garantizar la accesibilidad del medio urbano a todos los ciudadanos, ya sean referidas a la movilidad, los sentidos o el conocimiento, aparecen en los elementos que configuran los entornos urbanos locales en los que desarrollamos nuestra vida cotidiana y cuya configuración, mantenimiento y gestión es com-



petencia de los ayuntamientos: las aceras, los cruces, los semáforos, las señales informativas etc. Por ello, es en el ámbito municipal donde más activamente se ha trabajado en la puesta en práctica de las políticas de supresión de barreras urbanísticas, utilizando los ins-

trumentos que, conscientes de la necesidad de intervenir en el ámbito municipal, las legislaciones autonómicas de accesibilidad han establecido: Los Planes Especiales de Accesibilidad (PEAS).

Los Planes Especiales de Accesibilidad constituyen el intento más relevante,

“Se plantea la necesidad de un cambio en los Planes de Accesibilidad que superen su concepción como un documento técnico estático y acabado en sí mismo, referido a obras de supresión de barreras físicas, para configurarse como auténticos Programas de Promoción de la Accesibilidad desencadenantes de una operación o política urbana compleja y ambiciosa dirigida nos solo a la supresión de las barreras urbanísticas existentes sino a evitar su creación futura”

hasta el momento, de desarrollar un instrumento operativo para resolver los problemas de accesibilidad en los municipios. Fruto, en la mayoría de los casos, de Convenios entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, las Corporaciones Locales y otros como las Comunidades Autónomas y la Fundación ONCE, han tenido importantes repercusiones, no solo en resultados concretos en las ciudades o pueblos donde se han realizado, sino en el impulso de la toma de conciencia general sobre el problema y en la asunción de la accesibilidad como un requerimiento básico del medio urbano.

Transcurrido ya un tiempo suficiente desde el inicio de la puesta en marcha de las primeras iniciativas los efectos globales realmente conseguidos no parecen concordantes con el gran esfuerzo realizado, como lo demuestra los bajos niveles de accesibilidad del espacio urbano detectado en el trabajo de campo, donde se observa que, en su conjunto, los datos de las ciudades donde se ha realizado un PEA no arrojan grandes diferencias con los de la totalidad de la muestra e incluso son peores en cuanto al por-

centaje de Itinerarios inaccesibles en todos su recorrido, un 63,6 % frente al 61 % de la totalidad de la muestra.

Hoy en día, estos planes resultan insuficientes como respuesta a un concepto de accesibilidad más amplio y complejo, que va más allá de la mera supresión de barreras, para acercarse al concepto de Diseño para Todos¹ y la plena igualdad de oportunidades de todos los ciudadanos, lema bajo el cual se ha diseñado el I Plan Nacional de Accesibilidad.

Consecuentemente, desde esta perspectiva y como fruto de los trabajos realizados de análisis, reflexión y diagnóstico sobre los problemas de accesibilidad en el medio urbano y su relación con los instrumentos de actuación sobre el mismo, se plantea la necesidad de un cambio en los Planes de Accesibilidad que superen su concepción como un documento técnico estático y acabado en sí mismo, referido a obras de supresión de barreras físicas, para configurarse como auténticos Programas de Promoción de la Accesibilidad desencadenantes de una operación o política urbana compleja y

ambiciosa dirigida nos solo a la supresión de las barreras urbanísticas existentes sino a evitar su creación futura.

Esta nueva concepción requiere políticas integradas que coordinen las medidas técnicas y sectoriales dirigidas a la supresión de barreras a corto plazo, con las medidas de control, seguimiento, disciplina y de planificación espacial y estratégica dirigidas a garantizar -a medio y largo plazo- el mantenimiento de la accesibilidad. Con todo ello, se pretende impedir la creación de nuevas barreras y sobre todo asegurar la incorporación de los criterios de accesibilidad en todas las actuaciones sobre el entorno urbano, ya sea de creación de nuevos espacios o de renovación de los existentes. Mediante esta nueva concepción de las políticas de accesibilidad en los municipios, se da respuesta a las estrategias de Diseño para Todos y Accesibilidad Universal planteadas tanto en la nueva *Ley 51/2003 de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal* (LIONDAU) como en el I Plan Nacional de Accesibilidad. Estrategias que, en relación con los entornos urbanos, obviamente, deberán implantarse fundamentalmente a nivel municipal, no solo porque en la mayoría de los casos se referirán a actuaciones de competencia municipal, sino por ser el ámbito administrativo más cercano a los ciudadanos y,

(1) La actividad que se concibe o proyecta desde el origen y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible.

por tanto, con mayor incidencia sobre la vida diaria de todas las personas.

Para ello es necesario encontrar nuevos instrumentos o metodologías de intervención que permitan actuar sobre las causas de los problemas y no solo sobre sus efectos, planteando fórmulas adecuadas de gestión y promoción de la accesibilidad en los ayuntamientos, e incluyendo los cambios necesarios en la estructura administrativa, así como nuevas formas operativas de coordinación, control y participación ciudadana.

Se propone así un nuevo modelo de plan integral y estratégico que denominamos **Plan Municipal Integral de Accesibilidad (PMIA)**, cuyo objetivo es no solo resolver o suprimir las barreras existentes, sino evitar su creación y promocionar el diseño, construcción, gestión y mantenimiento de un espacio urbano accesible.

Considerar desde este planteamiento el Plan Municipal Integral de Accesibilidad implica el diseño del mismo como una estrategia global y compuesta por diversos instrumentos, entre los que el documento técnico de información y propuesta de supresión de barreras físicas es uno de sus elementos, quizá el más importante, pero no el único.

En resumen, la figura del PMIA se considera como un elemento aglutinador o base donde, a partir del diagnóstico global de la situación de la accesibilidad referido no solo a las barreras físicas existentes sino a las causas que las originan, y en especial a las relacionadas con la estructura administrativa, se definan criterios de actuación para los distintos documentos e instrumentos de intervención a desarrollar, entre los que se incluyen:

- Documentos técnicos: PEAs, Planes Urbanísticos.
- Documentos normativos: Ordenanzas Integrales, Ordenanzas Municipales.



- Planificación administrativa: Órganos de gestión y coordinación.
- Cursos: funcionarios y operarios, movimiento asociativo.
- Campañas de concienciación información y difusión.
- Instrumentos de seguimiento y control.

El PMIA no es un plan tradicional sino que se concibe como un proceso abierto, en la línea de los Planes Estratégicos o las Agendas 21 Locales en el que su realización tampoco tiene necesariamente que obedecer a un modelo lineal y rígido sino que se puede efectuar mediante el desarrollo paulatino o simultaneo de los instrumentos parciales enumerados, siempre que respondan a la idea de conjunto. Empezar, por ejemplo, haciendo un PEA y a partir de los problemas detectados en el diagnóstico del mismo plantearse los cursos de formación necesarios para su correcta aplicación, las necesidades de coordinación administrativa y los aspectos a mejorar o introducir en las Ordenanzas Municipales. Pero para ello lo que sí es imprescindible es que la metodología o planteamiento de cualquier actuación responda a planteamientos o visiones globales y de coordinación de las actuaciones.

Se trata en definitiva de que los principios de Igualdad de Oportunidades y Diseño para Todos se integren transversalmente en toda la actividad municipal, lo que, evidentemente, no puede lograrse de una manera inmediata y fulminante, por lo que la estrategia diseñada debe tener una aplicación paulatina y progresiva, utilizando los instrumentos de intervención disponibles para la supresión de barreras, reinterpretándolos de acuerdo con la nueva visión que se propone, y coordinándolos y completándolos con nuevas líneas de actuación.

Con este fin, se ha procedido a incorporar una serie de requisitos no solo de promoción de la accesibilidad sino también de gestión y mantenimiento de la misma en los antiguos PEA, consolidando de esta forma la figura del PMIA. Por medio de estos requisitos, se incorporan en los servicios e infraestructuras municipales elementos nuevos en el ámbito de la gestión diaria de la accesibilidad, con objeto de estructurar una línea de acción municipal destinada a la promoción, gestión y mantenimiento de la accesibilidad de forma global y coordinando los diferentes sectores afectados.



ACCESIBILIDAD Y ENVEJECIMIENTO

Las necesidades en materia de accesibilidad adquieren en la vejez características diferenciales. La pérdida generalizada y progresiva de habilidades dificulta la posibilidad compensativa de la discapacidad con funciones aún intactas y aumenta, a su vez, el riesgo de accidentes generadores de discapacidad. Resulta más difícil afrontar cambios, en especial si se trata de mudarse de domicilio o financiar las reformas necesarias de la vivienda propia cuando ha finalizado la actividad laboral y se han reducido, por lo general, los ingresos económicos. Aparecen con cierta frecuencia los trastornos cognitivos que se constituyen en un nuevo factor de riesgo. En definitiva la discapacidad, unida a los factores de riesgo propios del envejecimiento, genera un mayor grado de dependencia con la necesidad de adaptar los entornos y utensilios incorporando nuevos requerimientos específicos, tanto en los objetos de uso común como en los espacios arquitectónicos.

XAVIER GARCIA MILÁ
ARQUITECTO

Es habitual relacionar la accesibilidad con la discapacidad en edad adulta. La mayoría de soluciones presuponen la capacidad del usuario para compensar sus déficits con funciones que mantiene intactas. Así, por ejemplo, un inodoro adaptado dispone de un espacio lateral donde ubicar la silla de ruedas y unas barras que faciliten al individuo transferirse de la silla a la taza, asumiendo que va a poder hacerlo con sus capacidades restantes. El envejecimiento cambia esta situación e introduce progresivamente otro escenario: la mayor dificultad para mantener la autonomía; la pérdida de fuerza, destreza, vista, etc. hacen cada vez más difícil esta tarea compensatoria.

LA ACCIDENTALIDAD EN LA VIVIENDA

Esta pérdida progresiva y combinada de facultades aumenta la frecuencia de

los accidentes domésticos con riesgos para el usuario e incluso para el vecindario y la edad avanzada reduce la capacidad de recuperación de las lesiones que se hayan ocasionado. Por tanto, mayor peligro de accidentes, menor capacidad de recuperación, mayor dificultad para compensar funcionalmente discapacidades (circunstanciales o permanentes) configuran un marco más frágil para la autonomía de las personas de mayor edad.

Son múltiples los riesgos que presenta el uso cotidiano de la vivienda. La presencia de escaleras y peldaños, los pavimentos resbaladizos, los cambios bruscos de iluminación son fuente de accidentes en los accesos. Los muebles inestables o con aristas, los suelos resbaladizos en baño y cocina, los cables eléctricos o alfombras en zonas de paso, la iluminación escasa o que produce sombras, la falta de medidas de

seguridad en balcones y ventanas, la presencia de travesaños o escalones en las puertas exteriores, generan riesgo. Los equipamientos (estufas, radiadores, electrodomésticos en general) y servicios (gas, electricidad y en menor medida el agua) pueden causar lesiones por una incorrecta manipulación. Utensilios cortantes (tijeras, cuchillos, ...), productos tóxicos (de limpieza, medicamentos, etc...), objetos para encender fuego (mecheros, cerillas,...) suelen producir accidentes por un uso incorrecto.

EL ENVEJECIMIENTO DE LA VIVIENDA DONDE SE HABITA

El número de personas que vive en una vivienda de su propiedad es muy elevado en nuestro país. Mientras que la media de la Unión Europea se sitúa

en el 61%, en España supera el 86 %⁽¹⁾ siendo el estado de la Unión Europea con un porcentaje más elevado. Este marco genera una gran rigidez para sumir cambios de domicilio, especialmente en edades avanzadas. Es más la mayoría de las viviendas se han adquirido en la juventud han cumplido su ciclo vital junto a las personas que las habitan, “envejeciendo” conjuntamente, y cuando han devenido obsoletos y requieren cambios importantes u operaciones de mantenimiento y rehabilitación serias, sus moradores han perdido capacidad física, social y económica para abordarlas. Se dan casos de barrios enteros construidos en las décadas de los 50 y 60 del siglo pasado durante las grandes migraciones interiores hacia las zonas de desarrollo industrial y turístico, cuyos moradores, hoy ya jubilados, tienen graves problemas para acceder y utilizar unas viviendas sin ascensor (hasta 5 ó 6 plantas), con escaleras angostas, baños pequeños, pasillos estrechos, etc... El problema social que se genera se hace más patente por la concentración, pero es tan grave como la multitud de casos diseminados que existen. De ahí la trascendencia de la disposición (o al menos previsión) de ascensor en todos los edificios plurifamiliares.

LA NECESIDAD DE SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS INMEDIATOS

Todas las situaciones de discapacidad requieren inmediatez de actuación, pero con la edad esta variable adquiere mayor relevancia. Para un adulto, la adaptación de la vivienda ofrece autonomía, independencia, nuevas posibilidades, mientras que para un anciano puede sig-

(1) Estudio de las realidades de vivienda comparadas de los diversos países de Europa Occidental. Carmen Trilla Ballart, economista.



“La mayoría de las viviendas se han adquirido en la juventud han cumplido su ciclo vital junto a las personas que las habitan, “envejeciendo” conjuntamente, y cuando han devenido obsoletos y requieren cambios importantes u operaciones de mantenimiento y rehabilitación serias, sus moradores han perdido capacidad física, social y económica para abordarlas”

nificar la posibilidad de prolongar la estancia en su propia vivienda, facilitar el trabajo del cuidador, aminorar el proceso de deterioro físico o evitar accidentes. Las actuaciones de adaptación de la vivienda deben ir encaminadas a solucionar problemas concretos de manera que los resultados sean prácticamente inmediatos para evitar situaciones irreversibles.

EL DESGASTE PROGRESIVO Y GENERALIZADO

El proceso de envejecimiento provoca un desgaste progresivo y generalizado que tiende a la multidiscapacidad en un proceso que origina nuevas necesidades de accesibilidad a cada momento. Es importante tenerlo en cuenta en las obras que se pueden acometer. Por ejemplo, la sustitución de la bañera por un plato de ducha puede resolver momentáneamente las necesidades de una persona anciana con dificultades para andar y movilizarse, pero el cambio de la bañera por un espacio sin escalón de entrada y con el pavimento antideslizante permitirá asumir las necesidades higiénicas de esa misma persona cuando ya no pueda andar.

LA DIFICULTAD EN ASUMIR CAMBIOS

Multitud de artilugios ofrecen grandes posibilidades para mejorar la autonomía de las personas con discapacidad, pero no siempre son asumidos por las personas ancianas, en particular si se ven afectadas por alguna pérdida de capacidad cognitiva. Cambios sencillos como el de un grifo tradicional por un monomando puede representar una dificultad para adaptarse a un nuevo modo de utilizar el dispositivo y cambios más complejos que requieran de mandos a distancia, manipulación de aparatos electrónicos o similares no son asimilados con facilidad.

“Para un adulto, la adaptación de la vivienda ofrece autonomía, independencia, nuevas posibilidades, mientras que para un anciano puede significar la posibilidad de prolongar la estancia en su propia vivienda, facilitar el trabajo del cuidador, aminorar el proceso de deterioro físico o evitar accidentes”

En definitiva, con el paso de los años resulta más difícil mantener los hábitos adquiridos a lo largo de la vida y se dificulta la adquisición de nuevo hábitos de conducta.

LA APARICIÓN DE LA DEMENCIA COMO FACTOR DE RIESGO

El aumento de la esperanza de vida ha permitido la aparición de más procesos de trastornos cognitivos en la vejez y la presencia creciente de enfermedades como el Alzheimer. Esta enfermedad se inicia, en muchas ocasiones, en edades no muy avanzadas y en personas con sus facultades físicas prácticamente intactas que van deteriorándose en un proceso generalmente lento. En las fases iniciales de la enfermedad, el individuo dispone de una autonomía física que aumenta considerablemente los riesgos (posibilidad de perderse, tendencia a abandonar su lugar de residencia sin objetivo determinado, mayor incidencia de accidentes domésticos, etc...). Esta situación requiere una adaptación del entorno (sea la vivienda, la residencia o cualquier otra hábitat) complementaria a las medidas para aumentar la accesibilidad. Dispositivos para localizar a una persona que se ha extraviado o se ha ausentado de su lugar de residencia, elementos para proteger las aberturas al exterior, mecanismos para detectar

fugas de gas o pérdidas de agua, sistemas de seguridad para evitar accidentes con aparatos eléctricos y electrodomésticos en general, permiten reducir riesgos manteniendo, en lo posible, la autonomía de la persona.

Surge además una pregunta más global: ¿la creciente presencia de usuarios con trastornos cognitivos en los establecimientos residenciales, introduce cambios en la concepción del edificio? Experiencias recientes en países anglosajones sugieren que sí, planificando ambientes que definen como “constricted but not restricted”, es decir constrictados, circunscritos, limitados a unos espacios interiores y exteriores seguros y acotados que a su vez no tengan restricciones de uso interno, de manera que dentro del recinto el usuario tenga la máxima libertad de movimientos. Viendo el resultado arquitectónico de estas experiencias es difícil sustraerse a la comparación con elementos arquitectónicos enraizados en nuestra cultura como el *patio interior* fresco y protegido del sol, la *corrala* como lugar de relación e intercambio vecinal, la *plaza porticada* de cualquier pueblo como epicentro convivencial o la *arquitectura conventual* limitada en sus accesos y contactos con el exterior pero abierta a una interior rico y sugerente. Sería interesante bucear en nuestra propia tradición cultural para incorporar estas nuevas necesidades en los modelos residenciales actualmente en uso.

FOMENTAR LA ACCESIBILIDAD EN LAS VIVIENDAS DESDE EL MERCADO

LA RENTABILIDAD DE CONSTRUIR SIN BARRERAS

La estimación de los beneficios sociales y privados de construir con mayor accesibilidad es importante por múltiples motivos. En las grandes decisiones sobre el mercado de la vivienda las administraciones deben optimizar el bienestar de los ciudadanos y las empresas promotoras su rentabilidad. En este sentido es necesario conocer hasta que punto la inclusión de criterios de Diseño para Todos en las viviendas está justificada económicamente o, por el contrario, sus costes son superiores a los beneficios que reporta.

FERNANDO ALONSO LÓPEZ
ECONOMISTA

Hasta ahora sólo se habían podido estimar los costes y los ahorros derivados de un menor gasto en servicios sociales, hospitalización o adaptaciones, que una mejora de accesibilidad conllevan, pero no sus beneficios. Este artículo parte de una investigación realizada por el Instituto Universitario de Estudios Europeos en convenio con el IMSERSO que presenta la primera estimación directa de los beneficios económicos de construir sin barreras. En el se muestra que si se comparan dos viviendas similares sólo diferenciadas por sus condiciones de accesibilidad, una con las barreras arquitectónicas más habituales y la otra plenamente accesible, los 1.007 hogares aleatoriamente encuestados pagarían una media del 12,5 % más por la que carece de cualquier tipo de barrera. Sin embargo, diversos estudios consultados cifran en un máximo del 5 % el sobrecoste por hacer accesible una vivienda tipo. Se demuestra, por tanto, que la generalización de la edificación accesible está económicamente justificada gracias a la existencia de una demanda de mejoras en este aspecto. La mayoría de hogares, con independencia de las capacidades físicas o sensoriales de sus miembros, reconocen y valoran los beneficios que les reportan la accesibilidad y un diseño pensado para todos en las viviendas.

Muchas personas próximas a los problemas de las barreras arquitectónicas y la discapacidad nos planteamos a menudo porqué se construyen todavía las viviendas sin las suficientes medidas de accesibilidad. Pareciera que ya está todo dicho sobre la conveniencia de diseñar los espacios pensando en todas las personas: la normativa que lo exige es amplia, sabemos que la población envejece a marchas forzadas, vivimos en una sociedad democrática que se ha dotado de instrumentos suficientes para promover la integración, etc ¿Qué pasa entonces? ¿Porqué seguimos viendo casas recién construidas que no sólo no respetan la legislación, sino tampoco la más mínima lógica funcional sobre accesos? ¿Son tan malos o insensibles nuestros arquitectos o les da igual este pro-

blema? ¿Es culpa de los promotores por su afán especulativo? ¿De las autoridades municipales que lo permiten? ¿Es una cuestión de costumbres, cultural, de desconocimiento?

Como economista me planteo cuáles son las razones económicas que pueden ayudar a responder esas preguntas. En mi profesión tendemos a pensar que detrás de los comportamientos siempre hay un juego de intereses. Reducir a eso los comportamientos individuales, personales, puede parecer empobrecedor, pero analizar las dinámicas de grupo, las fuerzas que actúan en la colectividad desde esa perspectiva es un buen punto de partida, a mi entender. Vemos la demanda de accesibilidad como un problema de igualdad de derechos de una creciente minoría, y reclamamos -con



“El grado de accesibilidad con que se construye depende, en última instancia, de agentes privados: arquitectos, promotores y compradores de viviendas, que actúan movidos por intereses particulares y en base a una información limitada”

• La rentabilidad de construir sin barreras •

razón- soluciones públicas que siempre nos resultan insuficientes o escasamente eficaces. Sin embargo olvidamos que el grado de accesibilidad con que se construye depende, en última instancia, de agentes privados: arquitectos, promotores y compradores de viviendas, que actúan movidos por intereses particulares y en base a una información limitada. Los primeros perciben a menudo las exigencias de accesibilidad como un estorbo o algo antiestético; los segundos de un modo similar al baño de mármol o el aire acondicionado en toda la vivienda, es decir, como un elemento de coste considerable, que se justifica sólo si ayuda a vender mejor o a mayor precio las viviendas, y los terceros, poseedores de plenas capacidades físicas en el momento de la compra, sencillamente desconocen las ventajas que una mayor accesibilidad les reportará en el futuro. Si los arquitectos parten de un prejuicio estético o funcional falso, los promotores lo hacen desde una postura conservadora y los compradores desde un modelo ideal de vida personal y familiar, a menudo poco realista. Todo ello tiende a limitar la dotación de accesibilidad en la construcción de viviendas y la efectividad de las medidas legales que se aprueban.

Para desmontar estos prejuicios y desinformaciones se requiere analizar los aspectos positivos y negativos de la eliminación de barreras para toda la población y, especialmente, para aquellos que compran y venden nuevas viviendas. Dicho de otra forma, se trata de estudiar los beneficios y los costes de la mejora de accesibilidad, de analizarla como una mercancía, es decir, sujeta a intereses económicos, a las leyes de la oferta y la demanda. Este fue el objeto de un trabajo de investigación desarrollado por el Instituto Universitario de Estudios Europeos (IUEE) de la Universidad Autónoma de Barcelona, en convenio con el IMSERSO. Para ello se analizaron los costes más relevantes de la mejora de accesibilidad en las viviendas de nueva construcción, se estima-

ron -por primera vez- los beneficios resultantes de esta mejora en todo tipo de hogares y, en consecuencia, su rentabilidad económica. Los resultados muestran que la eliminación de barreras es rentable, no sólo socialmente sino también para los propios promotores privados, que pueden aumentar su volumen de negocio si construyen viviendas para todos.

Los siguientes apartados resumen los aspectos más destacados de la investigación.

COSTES DE LA ACCESIBILIDAD

Existe el mito de que la accesibilidad es cara. Hoy no se sostiene. Las soluciones de accesibilidad con un buen diseño no requieren más metros cuadrados, excepto en viviendas por debajo de los 60 m². Los elementos básicos que definen un espacio accesible están relacionados con el diseño y no con extraños cachivaches ni soluciones raras; mucho menos tienen que ver con la imagen hospitalaria de algunos elementos o ayudas que precisan algunas personas discapacitadas. Las viviendas accesibles o adaptables no tienen porque diferenciarse de las demás excepto en su cuidadoso diseño y uso del espacio de acuerdo a las necesidades de un mayor espectro de usuarios.

No hay resultados definitivos sobre cuanto más cuesta hacer una vivienda accesible para una persona discapacitada (en silla de ruedas, por ejemplo), ni los puede haber, pues son demasiados los factores que inciden sobre los costes: la tipología, formas de parcela o la orografía. Ha habido diversos estudios que han comparado el coste de un proyecto de ejecución no accesible, con el resultante tras los cambios precisos para que lo sea. Una vez replanteado el proyecto la diferencia de coste de construcción y suelo es muy pequeña. Trabajos procedentes de EE.UU., Holanda, Gran Bretaña y Noruega cifran las diferencias entre menos de

cero y 4,2 %, dependiendo del tipo de promoción y la experiencia adquirida por los diseñadores y constructores. Generalmente el sobrecoste proviene de la mayor superficie requerida, mientras los ahorros proceden de cambios como quitar el umbral inferior de las puertas (Holanda) o la menor superficie de pared interior.

En cuanto a los costes *a posteriori*, es decir, los derivados de eliminar barreras ya existentes, el Centro Estatal para la Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (CEPAT) en base a su propia experiencia de reformas, ofrece algunas cifras indicativas. Por ejemplo¹, poner un elevador para salvar la altura de un primer piso cuesta más de 23.300 € y para tres pisos más de 64.700 €. Una rampa de portal tiene un coste medio de 11.300 €, las reformas más usuales en los baños (bañera, bidé....) 6.000 € y aumentar los anchos de puerta casi 3.000 €. Estas cifras nos dan una idea de lo costoso que puede resultar transformar una vivienda con barreras que, además, nunca alcanzará el grado de eficiencia de otra concebida originalmente para ser usada por todo tipo de personas.

BENEFICIOS DE LA ACCESIBILIDAD

Hasta ahora la mayoría de las valoraciones de la accesibilidad se ha realizado con estudios coste-efectividad, es decir, calculando los costes mínimos en que habría que incurrir para la consecución de unos objetivos previamente dispuestos, como hacer practicables para sillas de ruedas espacios que previamente no lo eran. Otros trabajos realizados con metodología coste-beneficio han estimado los beneficios de una forma indirecta, principalmente a través de los ahorros de costes derivados de la mejora de accesibilidad en las viviendas. Es decir:

(1) Datos de 1997, actualizados a euros de 2003.

- El mantenimiento de enfermos o discapacitados en sus casas, en lugar de internarlos en centros especializados.
- La reducción de las ayudas públicas para adaptación de viviendas de discapacitados.
- El ahorro en realojos de personas discapacitadas.
- La reducción de la asistencia social y sanitaria a domicilio.

Hasta ahora no se había realizado una estimación directa de los beneficios percibidos por los usuarios de espacios accesibles. El trabajo del IUEE e IMSERSO la ha hecho posible a través del llamado Método de Valoración Contingente (MVC), de amplia utilización en la valoración de activos medioambientales y otros bienes públicos. Este método, que utiliza información procedente de encuestas, ha permitido calcular esos beneficios, no solo para los discapacitados, sino para todas las personas que son beneficiarias de una mejora de accesibilidad en las viviendas (ancianos, embarazadas, niños, personas con carritos o bultos, etc.). Las encuestas se realizaron en 1.107 hogares de Madrid y Barcelona. En ellas la persona encuestada (cabeza de familia o cónyuge) era informada con cuidada neutralidad sobre las consecuencias de diversas barreras arquitectónicas habituales. Se le mostraban para ello 21 fotografías de situaciones provocadas por las barreras a diversos tipos de personas y, en contraste, otras 10 fotografías de viviendas en que esas situaciones se habían evitado gracias a un buen diseño y planificación.

“El estudio justifica que la construcción accesible no tiene porque ser más cara y demuestra que aún siéndolo resulta socialmente rentable y puede generar beneficios netos para aquellos promotores que sepan hacer efectiva la gran demanda potencial existente”

La persona encuestada debía a continuación elegir que vivienda supuestamente compraría si hubiera de elegir entre dos con similares características de situación, altura, superficie o calidades, pero diferenciadas por su grado de accesibilidad y su precio (la vivienda accesible resultaba un cierto porcentaje más cara que la vivienda con barreras). De las respuestas a este mercado hipotético se dedujo la valoración de los hogares por la incorporación de mayor accesibilidad en las viviendas. El resultado principal es que un hogar medio de ambas ciudades estaría dispuesto a pagar un 12,5 % más por su nueva vivienda a cambio de la supresión de todo tipo de barreras arquitectónicas.

Esta es la valoración media de todo tipo de hogares, no sólo de los que tienen discapacitados. Precisamente una de nuestras hipótesis de partida era que todas las personas podían percibir su propio interés en mejorar la accesibilidad. Otros trabajos sobre el tema al considerar sólo la utilidad que la accesibilidad reporta a los discapacitados, han tenido en cuenta sólo una parte del valor total de la accesibilidad. Lo cierto es que éste debe incluir también la mejora de calidad de vida y de seguridad frente al envejecimiento o los accidentes o enfermedades, que afectan a todo tipo de personas. Estos valores sí han sido recogidos por la encuesta, como demuestra que hayan sido la previsión y la comodidad que reporta la accesibilidad los principales motivos manifestados por los hogares para aceptar pagar más por ella.

CONCLUSIONES

Entre otros aspectos del estudio destacaremos la gran homogeneidad en las respuestas obtenidas (la aceptación de las viviendas accesibles apenas depende de la situación económica de los hogares, del sexo, las condiciones físicas o la edad) y el elevado porcentaje de hogares (82 %) que reconoció que en su vivienda existía alguna barrera.

El estudio justifica que la construcción accesible no tiene porque ser más cara y demuestra que aún siéndolo resulta socialmente rentable y puede generar beneficios netos para aquellos promotores que sepan hacer efectiva la gran demanda potencial existente. El 70% de los hogares encuestados reconoce la accesibilidad como un elemento de calidad de la vivienda por el que valdría la pena pagar, si fuera preciso. No obstante, como ya se ha recalado, la buena accesibilidad procede más de un diseño consciente y minucioso en las entradas y espacios interiores de los edificios que de una mayor superficie o equipamientos.

Cambiar hábitos y mentalidades es un proceso lento que requiere políticas públicas activas. La política de oferta, que está fundamentalmente dirigida a elaborar legislación y controlar su cumplimiento, es necesaria pero no suficiente. La información es también un factor clave para el aumento de oferta y demanda de accesibilidad. Este trabajo demuestra que la información sobre los efectos de las barreras en todo tipo de personas, sea cual sea su estado físico, hace aflorar una demanda amplia de accesibilidad. Se genera así un incentivo económico para el diseño sin barreras en las viviendas de nueva construcción y en las rehabilitaciones.

Podemos concluir que la inversión en promoción de accesibilidad es necesaria y está económicamente justificada, pues es rentable privada y socialmente gracias a que todo tipo de hogares puede reconocer y valorar la mejora de bienestar que provoca la eliminación de barreras.

ACCESIBILIDAD Y CONTRATACIÓN EN LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

MÓNICA SÁNCHEZ VILLEGAS
ABOGADO

Desde diferentes foros se ha venido argumentando la necesidad de integrar parámetros de accesibilidad en materia de contratación pública, entre otros ámbitos, de tal manera que la administración sea estandarte de la denominada “accesibilidad universal”. Así se lograría que la administración “ejemplificase” con su actuar y se lograra una concienciación social sobre este tema.

En la actualidad, la Unión Europea (UE) aboga por que se tome en cuenta la accesibilidad en los proyectos de contratación pública. El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea han alcanzado recientemente un consenso sobre las directivas relativas a las adquisiciones públicas en las que no se considerará la labor social de las compañías, tanto en el ámbito medioambiental, social o de empleo de discapacitados, aunque sí la accesibilidad en cada proyecto.

Asimismo, el I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012¹ y el II Plan de Acción para las personas con discapacidad 2003-2007² pretenden un claro impulso renovador en las políticas de equiparación de oportunidades tras la aprobación de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad (LIONDAU). Se trata de dos instrumentos de planificación para el desarrollo de la citada Ley, que propone líneas de actuación a través de las cuales se implanten de manera progresiva los principios y enunciados plasmados en el texto legal.

(1) Aprobado por el Consejo de Ministros el 05 de julio de 2003.

(2) Aprobado por el Consejo de Ministros el 05 de diciembre de 2003.

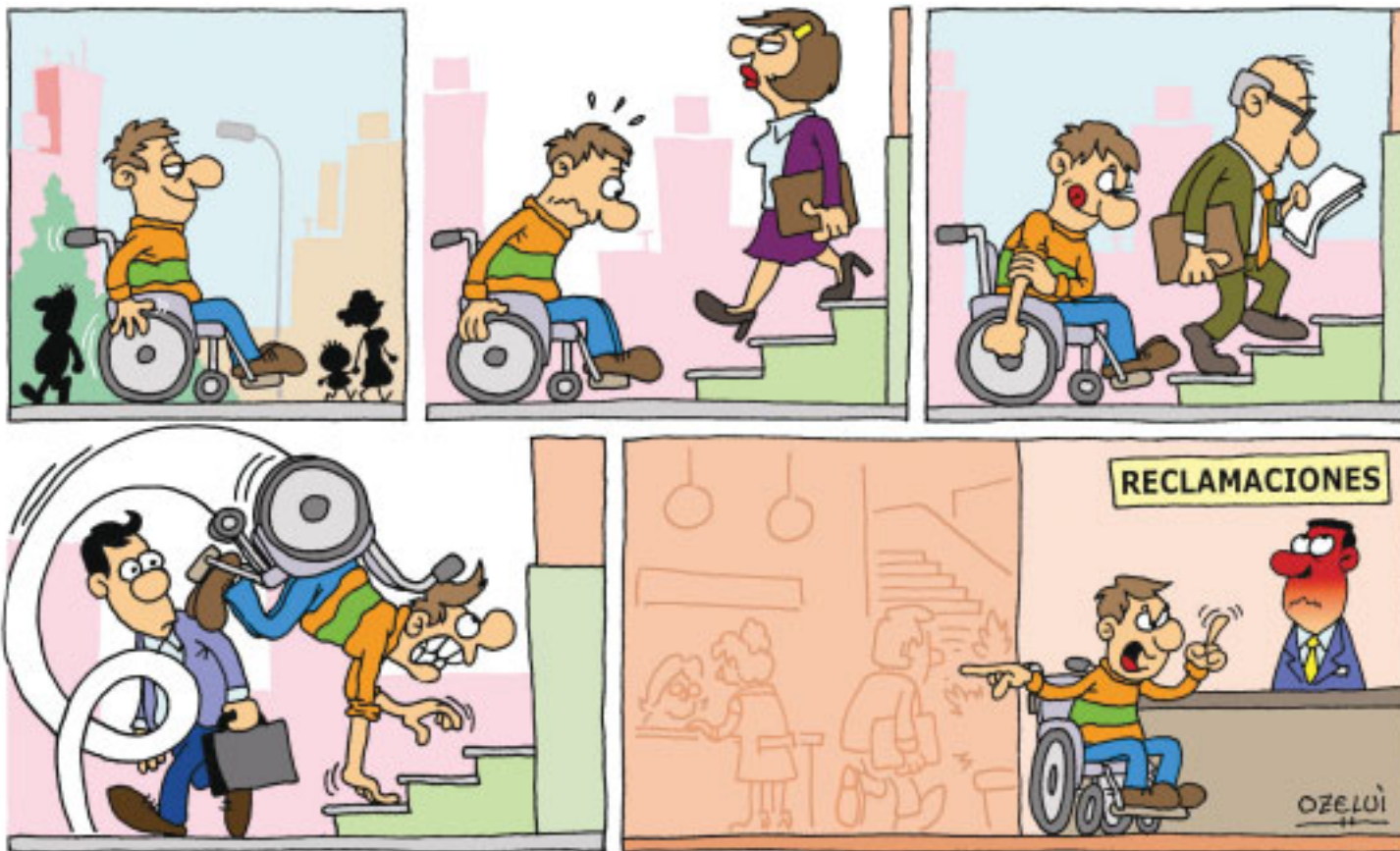
Concretamente, el I Plan Nacional de Accesibilidad tiene como objetivo principal alcanzar la “accesibilidad universal” de todos los entornos, productos y servicios para superar las barreras que actualmente discriminan a las personas con discapacidad, siendo su objetivo segundo el que se centra precisamente en la consecución de ese objetivo más general a través de la contratación en las administraciones públicas. Igualmente, en la parte segunda del II Plan de Acción para las personas con discapacidad, hallamos el área 3 sobre promoción de la accesibilidad de entornos, productos y servicios. Este área contiene la estrategia número 34 de planes y programas prioritarios, siendo una de las líneas de actuación la “adquisición prefe-

rente por las Administraciones Públicas de bienes y servicios accesibles”.

Ahora bien, a la vista de lo anterior es cierto que el legislador es sensible a la necesidad de apoyar e incentivar medidas que fomenten la accesibilidad universal, pero los parámetros sobre accesibilidad no están contemplados como *conditio sine qua non* en nuestro ordenamiento jurídico.

En materia de contratos con las administraciones públicas, partiendo de la competencia normativa tanto del Estado como de las Comunidades Autónomas (CC.AA.), en base al artículo 149.1.18ª de la Constitución Española, existe un

“El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea han alcanzado recientemente un consenso sobre las directivas relativas a las adquisiciones públicas en las que no se considerará la labor social de las compañías, tanto en el ámbito medioambiental, social o de empleo de discapacitados, aunque sí la accesibilidad en cada proyecto”



abánico importante de posibilidades de regulación. En virtud del citado artículo, si bien la competencia sobre legislación básica le corresponde al Estado, son las diferentes CC.AA. quienes pueden asumir el desarrollo de la citada legislación básica estatal.

El Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, y el Real Decreto 1908/2001, de 12 de octubre, que aprueba el Reglamento General de la Ley citada anteriormente, son las dos normas básicas emitidas por el Estado.

En ninguno de esos dos textos se encuentra una mención ni expresa ni tácita, directa o indirecta, relativa a la exigencia de parámetros de accesibilidad en materia de contratación pública. Asimismo, mediante un análisis de la normativa autonómica se observa que, dicho abánico no se encuentra tan extendido

como pudiera, y que es habitual que las diferentes autonomías hayan hecho suya la citada normativa básica, sin desarrollar nada al respecto.

Esto último, sin embargo, no ha de contemplarse como algo negativo, sino como una clara potencialidad que puede ser aprovechada para introducir aquellos requisitos sobre accesibilidad que se considera han de encontrarse presentes en las relaciones entre Administración y prestadores de bienes y servicios, una vez las citadas Administraciones Autonómicas decidan dar ese impulso normativo.

Por otro lado, a la luz de la citada legislación, se considera que un buen instrumento que puede llevar a medio plazo a la consecución del objetivo son los pliegos generales y/o particulares de contratación. A través de sus cláusulas pueden establecerse requisitos o exigencias para con el adjudicatario-contratista, que coadyuven a dar servicios más accesibles. En

este mismo sentido se ha pronunciado ya el ejecutivo español a través de la línea de actuación 341.I del II Plan de Acción para las personas con discapacidad.

Sería necesario profundizar también en los órganos encargados de controlar e informar los diferentes pliegos sobre contratación administrativa, esto es, las denominadas Juntas Consultivas de Contratación. A través de su potestad reguladora e intervencionista, podrían incluirse ciertos requisitos sobre accesibilidad.

La utilización de instrumentos ya existentes que faciliten la consecución del objetivo, que es la accesibilidad universal o un diseño para todos, parece el camino menos tortuoso a un medio plazo, dado que la modificación del cuadro normativo para poder exigir requisitos de accesibilidad con fuerza legal, es una medida más complicada y dilatada en el tiempo.

LA TRAMPA DEL ADOSADO

La desregulación y laxitud en la exigencia de las condiciones de accesibilidad en las viviendas unifamiliares las convierten en auténticas trampas para las personas con discapacidad, alejándolas de poder ejercer realmente una vida independiente y normalizada. Esta situación es también una amenaza para todos los usuarios independientemente de su estado actual.

**MARIANO CALLE CEBRECO
Y JOSÉ MANUEL PAZOS PELLÍN**
ARQUITECTOS

Con frecuencia en las secciones de anuncios de viviendas unifamiliares de cualquier periódico vemos que se destaca la “independencia” como un valor añadido de esta tipología edificatoria, como un sello de identidad frente a la “uniformidad” de las viviendas situadas en edificios multifamiliares, o viviendas colectivas. Pero ¿realmente hemos pensado en el significado de esa “independencia” que proporciona la vivienda unifamiliar?; creemos que no, y lo creemos porque encontramos que el producto que nos ofrecen carece de muchos de los elementos que deben configurar una vivienda concebida para hacer realmente una vida independiente (y por lo tanto no dependiente) a lo largo de nuestra existencia.

En la última década se han edificado en el conjunto nacional más de un millón de viviendas unifamiliares, que representan el 25 % de la producción total de viviendas en el mismo periodo. Dadas las condiciones actuales del mercado y la segmentación de la demanda, constituida fundamentalmente por familias jóvenes de reciente formación, hace que no se tengan en cuenta las consecuencias potenciales o futuras de las barreras específicas que estas tipologías presentan, a la hora de evaluar las cualidades de las viviendas adquiridas.

El reciente trabajo de análisis y diagnóstico de la situación de la accesibilidad de la edificación en nuestro país que ha dado pie al Libro Verde de la Accesibilidad en España, muestra como las viviendas desarrolladas en varios niveles, característica que afecta básicamente a todas las

viviendas unifamiliares y a las viviendas colectivas conocidas como duplex, presentan además de los problemas habituales de las viviendas desarrolladas en un solo nivel, un conjunto de barreras específicas propias de estas tipologías edificatorias que no son percibidas como tales por los usuarios hasta que es demasiado tarde para su corrección.

En la concepción y diseño de los diferentes modelos de viviendas unifamiliares en varios niveles (aisladas, pareadas, adosadas...) encontramos invariantes que producen barreras y condicionan su uso; los principales son:

- Espacio de aproximación desde la vía pública al umbral de la vivienda con pavimentos inadecuados, pendientes y anchura de los caminos no aptos para personas con discapacidad,... En cualquier caso en número muy superior a las existentes en los edificios de viviendas multifamiliares.
- Espacios interiores, estanciales, higiénico-sanitarios, de reposo o almacenaje, diferenciados por niveles, lo que obliga a que todos los usuarios deban desplazarse necesariamente para su uso a través de las escaleras, sin que exista una solución alternativa.
- Espacios de relación (escaleras) entre niveles, por tipología y dimensión inadecuados para conseguir una accesibilidad plena.
- No existe previsión, ni estructural ni espacial para instalar fácilmente ayudas técnicas para salvar los diferentes niveles ni para un uso adecuado de los espacios técnicos (cocinas y baños).



- En menor medida pero de forma generalizada en las viviendas de mayor tamaño los desniveles interiores de las zonas estanciales. (normalmente salvados con uno, dos o tres escalones) carecen de alternativa accesible.

Con esta realidad difícilmente puede considerarse que una persona con discapacidad, de carácter permanente o temporal (por causa de la edad: niños o ancianos o por accidente o por embarazo...), pueda llevar una vida realmente independiente y normalizada, en el sentido de lo expresado en la LIONDAU-pcd, recientemente aprobada y que no es otro que “... las personas con discapacidad pueden llevar una vida normal, accediendo a los mismos lugares, ámbitos, bienes y servicios que están a disposición de cualquier otra persona”.

Somos conscientes de que en la concepción, diseño y construcción de una vivienda unifamiliar volcamos ideas, aspiraciones e incluso frustraciones que queremos ver plasmadas en “nuestra casa”, y que bajo ninguna circunstancia quisiéramos ver alterada por dos prejuicios muy comunes relacionados con la accesibilidad:

- Que la vivienda accesible está llena de elementos *diseñados especialmente*, tales como rampas muy largas, baños enormes... que la estigmatizan como *vivienda para discapacitado*.
- Que estas viviendas son mucho más caras que si no fuesen accesibles.

Nada mas lejos de la realidad; de lo que estamos hablando es de incorporar el concepto de *Diseño para Todos* de tal forma que el uso de una vivienda unifamiliar y de su entorno sea posible durante todos los cambios que se pueden producir a lo largo de la vida de una persona independientemente de sus condiciones físicas, sensoriales o cognitivas.

La incorporación del *Diseño para Todos* desde la concepción del proyecto, permite que no aparezcan elementos constructivos disonantes en el edificio, al contrario de lo que ocurre cuando tenemos que hacer accesible esa misma vivienda con posterioridad a su terminación. Algo parecido a lo que ocurrió el siglo pasado con la incorporación de los sistemas de evacuación (escaleras contra incendios) que hubo que implantar en los edificios ya construidos y que hoy se han incorporado al proyecto desde el principio logrando que se conviertan en elementos plenamente integrados en el diseño general del edificio.

Por otro lado no es menos cierto que una vivienda unifamiliar concebida y diseñada desde un principio como accesible, no implica un costo mayor, por el contrario una mayor racionalización del diseño para un uso accesible, facilitaría enormemente modificaciones posteriores (¿quien no ha pensado en modificar su casa alguna vez?), para permitir adaptarla a situaciones hoy inexistentes.

Podemos comparar la situación actual de la accesibilidad en este tipo de viviendas a la incomprensión existente no hace muchos años respecto a la arquitectura bioclimática y la incorporación de sistemas de ahorro energético en la edificación. Si bien aún queda camino por recorrer, nadie cuestiona estos principios a la hora de abordar el proyecto y la construcción de un edificio por lo que tenemos la esperanza de que en un tiempo no lejano, la accesibilidad goce de los mismos niveles de comprensión y aceptación.

La concepción de la vivienda unifamiliar accesible (podríamos denominarla vivienda universal) a la luz del diseño para todos no tiene una única solución sino que por el contrario permitiría un abanico

“Dadas las condiciones actuales del mercado y la segmentación de la demanda, constituida fundamentalmente por familias jóvenes de reciente formación, hace que no se tengan en cuenta las consecuencias potenciales o futuras de las barreras específicas que estas tipologías presentan, a la hora de evaluar las cualidades de las viviendas adquiridas”

co de propuestas, que se podrían ofrecer al gusto del usuario y que contemplarían desde la vivienda adaptable, que contendría un conjunto limitado de elementos accesibles, con capacidad de admitir adaptaciones sin grandes costos ni obras importantes hasta la vivienda plenamente accesible o vivienda universal.

En cualquier caso los elementos que consideramos imprescindibles en la concepción de una vivienda unifamiliar bajo el prisma de diseño para todos son:

- Existencia de una ruta accesible de llegada a la vivienda tanto desde el aparcamiento privado como desde la vía pública.
- Umbral totalmente accesible: enrasado con la planta baja, con ausencia de escalón, presencia de canalita de recogida de agua protegida, hoja de puerta de ancho superior a 85 cm. y herrajes de colgar y seguridad accesibles.
- Vestíbulos, pasillos y umbrales interiores totalmente accesibles.
- Comunicación entre niveles accesibles o adaptables a elementos mecánicos: ascensores o salva-escaleras.
- Planta baja con salón, cocina y baño totalmente accesible además de un dormitorio en el caso de que la vivienda solo sea adaptable.
- Paredes y techos entre dormitorio y baño accesible capaces de soportar

ayudas técnicas: barandillas, sillas colgadas, sujeciones o guías, con puertas de apertura hasta el techo que permita el paso de estas últimas.

- Mecanismos y herrajes de instalaciones y carpinterías accesibles.

Todos estos elementos constituyen un valor añadido para las viviendas, sin interferir en su diseño ni representar una carga económica, de modo que su incorporación es generalizable, ampliando las posibilidades de uso y evolución futura.

Por último y aunque no es el objeto de esta reflexión no queremos dejar de señalar que la tipología edificatoria de vivienda unifamiliar está contribuyendo a la aparición en nuestro país de un modelo de ciudad dispersa, consumidora de territorio, necesitada de infraestructuras desorbitadas y despilfarradora de recursos que resulta bastante más insostenible que el modelo de ciudad compacta a la que estamos habituados y que además plantea crecientes problemas de movilidad y accesibilidad limitando su uso pleno a un colectivo de usuarios restringido (personas adultas con vehículo propio), que excluye a amplios sectores de la sociedad que por su edad, condición o recursos se ven privados de su disfrute, sin contar con la aparición de fenómenos como la segregación espacial y la marginación social.

PARALÍMPICOS COTIDIANOS

PARA LAS PERSONAS CON ALGÚN TIPO DE DISCAPACIDAD, LA CIUDAD ES UN DECORADO HOSTIL, LLENO DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS, AUTÉNTICAS PISTAS DE ATLETISMO.

CARRERA DE OBSTÁCULOS
POR OBRAS



SALTO DE LONGITUD
POR BORDILLO
DESMESURADO



SALTO DE PÉRTIGA
EN PASO DE PEATONES
OBSTACULIZADO



100 METROS LISOS
EN SEMAFORO DE CORTA DURACIÓN



ESCALADA



UNA BUENA PRÁCTICA DE COLABORACIÓN ENTRE AGENTES PÚBLICOS Y PRIVADOS

LA TECNOLOGÍA APLICADA A LA ACCESIBILIDAD

**CONSORCIO
EUVE, FINE PRODUCTS S.A., COCEMFE**

Trasladarse de un lugar a otro es, sin duda, una parte fundamental dentro de la vida cotidiana de todas las personas, también de aquellas con movilidad reducida, (PMR). Como es sabido, en el panorama actual, existen soluciones técnicas para el acceso de P.M.R. a prácticamente todos los medios de transporte, tanto públicos como privados, aunque esto no significa, en ningún caso, que se haya llegado a la madurez ni en diseño ni fabricación en este campo.

Las posibles mejoras generales, que pueden y deben realizarse, son muchas e importantes. A continuación, se citarán solo algunas: incremento de la comodidad y seguridad de las personas con discapacidad durante el uso del sistema, mejora de fiabilidad, reducción de tamaño y peso, mejor adaptación a los vehículos, reducción de tiempos en la instalación, etc. Como puede comprobarse la mayoría de estas carencias podrían generalizarse para muchos de los productos existentes actualmente en el sector. Por otro lado, y ya desde el punto de vista de diseño, el sistema de acceso a los vehículos de piso alto debe ser mejorado por su falta de funcionalidad.

Dentro de las empresas que dedican sus recursos al campo de accesibilidad se encuentran dos grupos claramente diferenciados: por un lado las grandes empresas que se encuentran respaldadas por una fuerte producción en serie y con fuentes importantes de ingresos



El desarrollo tecnológico y la participación de los usuarios en el proceso son elementos fundamentales para conseguir una mayor accesibilidad. Este artículo describe una experiencia de colaboración entre una pequeña empresa de sistemas y equipos mecánicos de precisión, un centro tecnológico especializado en computación y una organización no gubernamental de personas con discapacidad física para desarrollar soluciones a problemas de acceso en el transporte. El proyecto ha sido posible gracias a la subvención pública, en este caso del IMSERSO.

pero poco dinámicas en el campo de la innovación. Por otro lado se encuentran las empresas más pequeñas que intentan hacerse con una cuota de mercado para lo que intentan diferenciarse de las primeras en el campo de I+D, ofreciendo productos mejores que los existentes (quizá también por ello ligeramente más caros) como principal argumento a la hora de convencer a los interesados en estos productos. Estas empresas, en general, se encuentran apoyadas en cier-

ta forma por subvenciones que fomentan la investigación y desarrollo y en contacto directo con centros tecnológicos, universidades, asociaciones de discapacitados etc.

En otro lugar, ya en el campo no lucrativo, se encuentran diferentes asociaciones que realizan propuestas y planes para la mejora de la accesibilidad tanto en el campo del transporte como en el acceso a edificios, intentando que estas iniciativas lleguen al plano guber-

namental. Solo como un ejemplo de las diferentes asociaciones existentes, se puede destacar al Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) que ya en 1998 realizó un estudio en profundidad de la situación en ese momento del transporte para las P.M.R.

Las tres entidades integrantes del consorcio que ha preparado este trabajo poseen perfiles complementarios en el campo de la accesibilidad al transporte según se muestra a continuación.

FINE PRODUCTS es una empresa especializada en el diseño y fabricación de dispositivos de accesibilidad. Su línea de productos incluye una gran variedad de rampas y plataformas para la accesibilidad a trenes y autobuses.

EUVE es un centro tecnológico que aporta al grupo su amplia experiencia en la gestión de proyectos de I+D en el campo de la accesibilidad al transporte así como en el uso de las técnicas más avanzadas para el diseño de producto.

COCEMFE, es una organización no gubernamental, de ámbito estatal cuyo principal objetivo es la promoción y defensa de las condiciones de vida de las personas con discapacidad física hasta conseguir la plena integración social del más de millón y medio de españoles con discapacidad física.

DESCRIPCIÓN DE LOS PROYECTOS MÁS RELEVANTES A NIVEL DE DIFUSIÓN GENERAL

Como ya se ha comentado, actualmente existen soluciones técnicas para el acceso de P.M.R. para todos los vehículos utilizados en el transporte terres-

tre. En la empresa Fine Products S.A. con el apoyo de la asociación COCEMFE y el centro tecnológico EUVE se han diseñado y fabricado los sistemas necesarios para cubrir las necesidades existentes. Para obtener una mayor visión global del mercado estableceremos primero una subdivisión de los vehículos para posteriormente pasar a explicar las soluciones técnicas en cada caso. De esta forma, nos encontramos con vehículos de piso bajo, vehículos de piso alto y trenes.

Para los vehículos de piso bajo se diseñaron las rampas. Éstas permiten salvar desniveles que pueden variar de 200 a 400 mm. Un panel sale a la orden del conductor cubriendo el hueco existente, quedando al final como un plano inclinado. Se utilizan fundamentalmente en autobuses de tipo urbano.

Para los vehículos de piso alto, es decir donde se debe salvar el desnivel de unas escaleras, se han diseñado las plataformas. Éstas pueden llegar a salvar alturas de 2 metros. Existen diferentes tipos de plataformas que se adecuan a las diferentes necesidades, así, tenemos las plataformas de brazos, de tijeras y retráctiles. Estas plataformas son la única solución técnica en el panorama actual y esa es la razón por la que se utilizan, pero el hecho de que sea necesario realizar un ciclo diferente por cada P.M. R. que desee acceder hace que se consideren eficaces pero no muy funcionales.

En el caso de metros y trenes existen los estribos que cubren el hueco existente entre el vehículo y el andén. La superficie de paso, a diferencia de las rampas, es horizontal. La ventaja fundamental de este sistema es que se convierte en un sistema de acceso universal tanto P.M.R. como no P.M.R. accediendo así de la misma forma al medio de transporte.

Por último se puede destacar el pasillo, un sistema manual que permite cubrir grandes huecos gracias a una superficie que gira respecto de la vertical obteniéndose una horizontal por donde puede acceder las P.M.R. Éste, como el anterior, se puede considerar un sistema de acceso universal.

El IMSERSO a través de su programa de ayudas a la I+D ha apoyado de forma fundamental el desarrollo de estos proyectos (proyectos RAMO, VALRA, SOLAPE y PLAME).

PROYECTOS RAMO (RAMPA MOTORIZADA) Y VALRA (VALIDACIÓN DE LA RAMPA MOTORIZADA)

El objetivo de estos proyectos fue desarrollar una rampa para acceso a autobuses de piso bajo (urbanos) que solventara los mayores problemas de los equipos existentes hasta la fecha. En primer lugar, existían soluciones técnicas, pero su fiabilidad era inaceptable. Las rampas se encontraban averiadas con gran frecuencia, con el consiguiente enfado de usuarios, conductores y personal de mantenimiento. En segunda lugar, los precios eran excesivamente elevados y la adecuación a los diferentes tipos de chasis de autobús no resultaba sencilla. Estos dos últimos problemas quedan ocultos muchas veces a los usuarios, pero la gran variedad en la estructura de los chasis de los diferentes medios de transporte, por ejemplo, es en muchos casos el mayor obstáculo para la adaptación de un vehículo.

PROYECTO SOLAPE

El objetivo de este proyecto fue desarrollar soluciones para garantizar la accesibilidad a trenes y metros para salvar el hueco entre la unidad ferroviaria y el andén en situaciones de pequeña disponibilidad de espacio para el despliegue y el almacenamiento de las rampas. Como en el caso del proyecto anterior, las características constructivas de los distintos

“El IMSERSO a través de su programa de ayudas a la I+D ha apoyado de forma fundamental el desarrollo de estos proyectos”

medios de transporte impedían la utilización de soluciones estandarizadas.

PROYECTO PLAME

Con este proyecto se pretendió cubrir otro hueco dentro del abanico de soluciones de accesibilidad: la accesibilidad a autobuses interurbanos (es decir, autobuses de recorrido medio) y trenes. En este caso, los principales problemas de diseño resultaron de tener que superar importantes desniveles en altura (lo cual exige un amplio rango de movimiento) asegurando al mismo tiempo una estabilidad estructural adecuada. Por otra parte, las restricciones de espacio disponible para almacenar la plataforma entraban en conflicto con el tamaño asociado a un mecanismo diseñado para ser robusto y tener un amplio rango de movimientos. Por último, hay que destacar un tema de importancia no desdeñable como es la completa automatización del accionamiento de la plataforma. Una solución que no sea completamente automática provoca invariablemente la hostilidad de los conductores que tienen que maniobrarla, en algunos casos con razón, debido a las posibles lesiones de espalda o musculares que puede llevar el accionamiento de algunos mecanismos; tampoco hay que desdeñar la incomodidad de salir repetidamente del autobús en medio de las inclemencias del tiempo.

La mejora en fiabilidad, usabilidad (automatismo) y funcionalidad de los nuevos productos obtenidos ha tenido beneficios directos e indirectos para los usuarios, ya que el resto de empresas que compiten en el mercado ha incorporado como respuesta mejoras a sus productos para igualar el esfuerzo del consorcio FINE, EUVE, COCEMFE.

NECESIDADES DE LA INDUSTRIA PUNTERA EN ESTE CAMPO

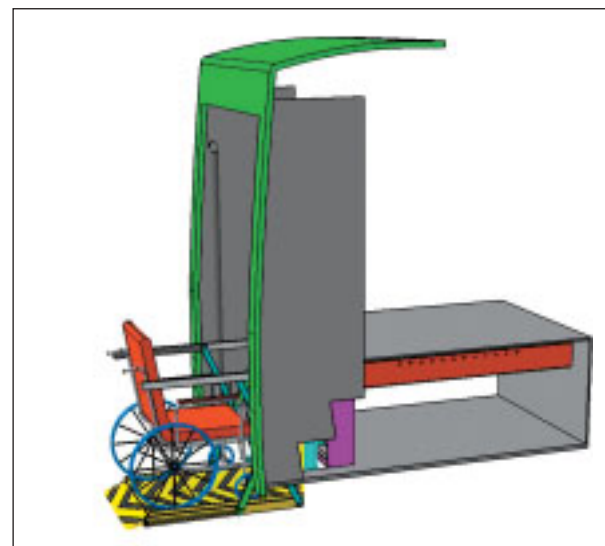
Las empresas dedicadas a este sector, tanto de forma parcial como total, se enfrentan a una serie de problemas a

resolver característicos de este sector. En primer lugar debería destacarse la gran diversidad de vehículos diferentes existentes en el mercado, esto conlleva un gran necesidad de adaptación de los productos a cada uno de estos vehículos. Como consecuencia de ello no se consiguen, en las empresas pequeñas, producciones en serie y por lo tanto no se optimizan ni costes ni tiempos. El origen de este problema no reside, aunque en principio pudiera parecer, en falta de interés técnico sino en una carencia importante de apoyo gubernamental. Esto se plasma en la no existencia de legislación suficiente y clara a la hora del acondicionamiento de vehículos (sobre todo en el caso de trenes y vehículos privados) y la insuficiente ayuda que se ofrece a los vehículos que realmente se acondicionan. Si se exigiera un acondicionamiento masivo de los vehículos existentes y la prohibición de la fabricación de nuevos vehículos sin el acondicionamiento necesario para las P.M.R. esto llevaría a unos mayores ingresos para las empresas, las cuales podrían reinvertir en investigación y desarrollo.

Por lo tanto, y a modo de resumen, las necesidades fundamentales de este sector tanto en la situación actual como futura, son las que siguen: endurecimiento de la legislación existente y la generación de legislación nueva en el campo de los trenes y por último una mayor concesión de ayudas que fomenten las nuevas líneas de investigación y desarrollo en el campo de la accesibilidad.

Las expectativas del mercado en el sector.

Sin que quepa la menor duda el mercado en este sector en el futuro próximo va a aumentar de forma considerable en dos líneas diferentes: en primer lugar aumentando la demanda de sistemas de acceso por el progresivo endurecimien-



to de la legislación. En principio se considera que la demanda de rampas y estribos aumentará en contraposición de la disminución de demanda de plataformas por la progresiva desaparición de vehículos de piso alto por los vehículos de piso bajo. Por otro lado la tendencia futura a la que se debe llegar es a la desaparición de medios de acceso separadas para P.M.R y no P.M.R., es decir que cualquier ciudadano independientemente de sus circunstancias acceda al medio de transporte por el mismo lugar, evitándose de esta forma cualquier tipo de discriminación. La empresa Fine Products S.A. ha dado un paso más innovando en esta línea creando **un sistema de acceso para P.M.R y evacuación**, en el caso de accidente, para todas las personas independientemente de su situación. Se puede considerar que este aspecto se encuentra prácticamente virgen en el campo de la investigación puesto que no existe en la actualidad ningún sistema de evacuación instalado que permita la salida de P.M.R en el caso de emergencia, de forma fácil y rápida.

Por último, destacar que aunque la impresión dentro del sector de las empresas de accesibilidad es optimista respecto al futuro, no hay que olvidar que todavía queda mucho camino por recorrer hasta llegar a una igualdad completa entre todas los ciudadanos independientemente de su discapacidad.



Accesibilidad



TESTIMONIOS Y ENTREVISTAS



TESTIMONIOS

Esta sección recoge el lado más humano y próximo de la accesibilidad, el de aquellos que sufren las barreras día a día, el de los que nos dan testimonio de su importancia o gravedad y también el de aquellos que son ajenos a su existencia pero un día se dan cuenta de las limitaciones que éstas les imponen. Sus experiencias son una referencia para cualquier interesado, sea un técnico, responsable público, activista social o una persona con sensibilidad. Algunos casos son dramáticos, o nos lo parecen, otros descubren aspectos desconocidos o sobre los que no nos habíamos parado a pensar. Todos tienen el interés de la vivencia personal y son un aliciente para no olvidar nunca la gran relevancia de la accesibilidad en tantas vidas.

E LENA HERMOSO GIL.

Experta en lengua de signos y videoproducciones.

Sorda prelocutiva (su sordera es anterior a la adquisición del lenguaje).



• Principales barreras con que se encuentra a diario

La más importante es la barrera de comunicación, porque la información no nos llega. Por ejemplo: en una estación de autobuses, si hay cambio de horarios y lo anuncian por megafonía, yo no me entero, desde hace 10 años hasta ahora, ha habido muy pocos avances en este tema. En alguna estación de autobuses como la de Madrid hay paneles informativos con los cambios de horario, zonas de salida, etc, pero en otras capitales no hay. También puedo citar la radio, la información no me llega, los subtítulos de la tele funcionan muy mal, o a veces ni funcionan, también hay que destacar que no todos los programas

están subtítulos. En el cine no hay subtítulos, en el teatro tampoco. En la vivienda también nos encontramos con barreras, por ejemplo hasta ahora las viviendas no están adaptadas para personas sordas, no hay condiciones de igualdad a la hora de comprarla y su posterior aprovechamiento. Si yo me compro un piso, necesito ayudas técnicas como son los avisos luminosos (llamada desde un portero y que en mi piso se ilumine una luz) para darme cuenta que están llamando a la puerta. En la mayoría de los casos los técnicos no saben adaptar las viviendas para las personas sordas. Es importante también el video portero.

El ascensor debería de ser de cristal, puesto que si hay un peligro, necesitamos un contacto visual para pedir ayuda. En definitiva, las nuevas tecnologías deben estar aplicadas a las viviendas.

• Actitud de la gente

La mayoría de la gente no está sensibilizada con el tema de la sordera, no conocen nada de las personas sordas, cuando hablamos fuerte nos miran con

cara de raros, o cuando signamos llamamos mucho la atención.

Por otra parte los jóvenes están más sensibilizados, debido a la educación que reciben en los colegios, institutos, etc.

• Que le sugiere la palabra “accesibilidad universal”?

Tener las mismas oportunidades que las personas oyentes. Si a ellos les llega la información, a nosotros también.

• ¿Considera que en un programa con este nombre está la solución a sus problemas?

En la intención y las ganas de los políticos y de los propios colectivos de implicados está el comienzo de un camino muy largo que tendremos que recorrer poco a poco independientemente de los nombres de los proyectos.

• ¿Que esperaría de un plan de accesibilidad?

Que la educación para las personas sordas sea igual que para las oyentes.

LUIS MAYORAL. Padre de Daniel, un joven de 18 años con síndrome de Down.



- **Quando va por la calle o en el transporte público con su familiar, ¿con qué obstáculos se encuentra?**

Los autobuses carecen de una información adaptada para estas personas. En las paradas no se informa de cuál vaya ser la próxima. La identificación de los coches es deficiente, deberían colocarse carteles identificativos, detrás, delante y en los laterales. Convendría colocar más barras de agarre en el interior.

- **¿Su hijo, sale solo o requiere un acompañante?**

Daniel posee autonomía para desplazarse por la ciudad. Sin embargo necesita que se le enseñe cada nuevo trayecto.

- **Principal problema: ¿cuál es el más importante?**

Adaptación de la señalítica urbana. Disponer pictogramas de identificación y señalización de lugares o direcciones accesibles para quienes no sepan leer.

- **Actitud de la gente: ¿ayudan? ¿Se quejan?**

Los ciudadanos actúan normalmente con indiferencia. Procuran no tener que hablarles. Las causas suelen derivarse del desconocimiento de la manera de acercarse o dirigirse a ellos.

- **Alguna actitud que le haya sorprendido de alguna forma tanto para bien como para mal.**

En alguna ocasión Daniel se ha perdido. Siempre ha encontrado gente que le acompañado hasta casa.

- **Antes de que les afectara directamente ¿se había dado cuenta de esos problemas?**

No.

- **¿Qué solución propone?**

Las personas con discapacidad precisan hacerse visibles. Salir a la calle, compartir espacios, mezclarse con la gente, estudiar en la escuela ordinaria, trabajar en entornos no protegidos, ir construyendo su propio itinerario.

ALBERTO HERRERO CALVO. 26 años. Joven accidentado

- **¿Qué te pasó?**

El 6 de junio de 2003 tuvo un accidente con un 'quad'. Conducía un amigo y debido a la gravilla del camino nos chocamos contra un poste de hormigón. Tuve varias fracturas de rodilla, fémur, tibia y brazo.

- **¿Con qué dificultades te encontraste después del accidente?**

Las mayores dificultades las tuve cuando iba en silla de ruedas. Encontré muchos problemas de accesibilidad. En mi casa por ejemplo, las habitaciones están en la planta superior, y debido a las escaleras, tuve que quedarme a dormir en la planta baja. En la calle también me

he encontrado con dificultades, sobre todo en las aceras, muchas de las que no tienen rebajes.

- **¿Durante cuánto tiempo?**

Estuve en silla de ruedas durante tres meses y medio. Luego estuve con muletas y ahora sólo utilizo una.

- **¿Cuál ha sido la actitud de la gente? ¿Algo que te haya sorprendido?**

La gente en general te ayuda, es muy amable, pero también hay casos en los que no se aparta aunque tu vayas en silla de ruedas.

- **¿Has llegado a alguna conclusión?**

Yo vivo en un pueblo, y como la gente te conoce, te ayuda, en las ciudades es distinto y entiendo que hay más barreras de accesibilidad.

- **¿Ha cambiado tu actitud ante este problema?**

Ahora soy más prudente. En cuanto al tema de la accesibilidad, creo que todavía hay mucho que hacer para que las ciudades sean realmente accesibles para todo el mundo. Cuando estuve en silla de ruedas, siempre he tenido a alguien que me llevaba en coche, si hubiera tenido que hacer uso de los transportes públicos, creo que sí que hubiera tenido más problemas.

GILBERTO RAMOS DOMÍNGUEZ. **Delineante y profesor de informática.** **Sordo postlocutivo (su sordera es posterior a la adquisición del lenguaje).**



• Principales barreras con las que se encuentra a diario:

Las barreras con las que me encuentro a diario, no son arquitectónicas o urbanísticas, que son las que están en mente de cualquiera que piense en el concepto de barreras. En cualquier momento en que se establece un diálogo o un trasvase de información verbal, me encuentro con una barrera imposible de traspasar: la de la comunicación. Eso sin contar con la gran cantidad de sonidos y sutiles silencios que se dejan de percibir y que también transmiten su información. Es, pues, una barrera mucho más agresiva y vil que cualquier otra, por cuanto va minando poco a poco a uno desde el momento de padecerla, pues los elementos de juicio se ven reducidos drásticamente y la capacidad de diálogo queda prácticamente anulada.

• Más concretamente: ¿barreras en la vivienda? ¿barreras en el transporte? ¿barreras en la calle?

Todo lo que se basa en informar de alguna situación o evento por medio de señales o alertas acústicas resulta ser una barrera para mí.

En la vivienda y vida diaria, dada la magnitud de su capacidad informativa, la televisión es la barrera reina. El teletexto, que sería uno de los elementos claves para la supresión de barreras de comunicación, no funciona como debería, llegando en ocasiones a ser tan estresante como leer

un libro al que tu sobrinito ha arrancado una hoja por aquí, parte de otra por allá. La cantidad de horas de emisión de subtítulo es ridícula respecto al total emitido y el subtítulo en directo (debates, teledisarios, concursos, magazines...) sigue siendo al día de hoy un chiste malo.

En el transporte, parece que vamos mejorando al respecto, pues se empiezan a notar paneles informativos tanto dentro como fuera de los medios de transporte.

Ahí hay un cine sin barreras y un poli-deportivo con ascensor a pie de calle y una delegación de hacienda con rampa. ¿Sin barreras? Pues sí, me resulta más cómodo su acceso, pero cuando me dirijo a la butaca, al conserje, al funcionario, pienso: ¿este busto con los labios en movimiento querrá decirme algo? Ya podía tener la pantalla subtitulada o haber personas con voluntad de comunicar (no de hablar, que de estas sobran) porque saben que los sordos existimos y son conscientes de dónde están verdaderamente las barreras.

En la calle, no es con los adoquines, escaleras y bordillos con los que tengo que luchar, sino con la gente que desconoce que a pesar de tener orejas y poder expresarme en correctísimo castellano cabe la posibilidad de que no les oiga. Ahora bien, hay una expresión con cierto tonillo despectivo que se entiende perfectamente: ¿estás sordo o qué? y que he tenido que escuchar en varias ocasiones cuando alguien se ha dirigido a mí y no he tenido ocasión de advertirle que, efectivamente soy sordo.

• Actitud de la gente.

La actitud de la gente es muy variada: desde el señor del banco que te escribe en un papel "es mejor que venga tu esposa que me entiende mejor" (¿y lo que le va a decir no me lo puede escribir igualmente en un papel?, el colega que cuando le pido que me diga de qué se habla me dice "nada, tonterías" (¿entonces tú por que

las escuchas? Esa tontería es lo más importante que podré escuchar hoy y, quizás, lo único), la sorpresa: el transeúnte que te pide una determinada dirección y al ser informado de que soy sordo comienza a expresarse en lengua de signos "es que aprendí a hablar con las manos en mi ciudad". ¡Así da gusto!.

• ¿Qué te sugiere la palabra "accesibilidad universal"?

Accesibilidad universal me sugiere eso, un par de palabras, ni más ni menos, cargadas de buenas intenciones pero que, de llevar a cabo su contenido implican gasto y coste político. Yo lo cambiaría por la expresión mentalidad universal. Todos deberíamos ser capaces de ponernos en la situación de todas las discapacidades y de esta forma, todo lo que hagamos, pensemos, diseñemos, inventemos... debería partir del concepto de utilización universal. Todo lo que puede utilizar o beneficiar a un discapacitado es utilizable por el resto de la comunidad. El que no puede comunicarse conmigo, es que tiene un grave problema, es su problema. Evidentemente yo me quedo sin saber lo que quiere decirme, pero es incuestionable que él se queda sin poder comunicármelo.

• ¿Considera que en un programa con este nombre está la solución a sus problemas?

No en mi caso, pues si bien las barreras arquitectónicas y urbanísticas pueden ser eliminadas en unos plazos únicamente limitados por las voluntades políticas de los responsables de llevarlas a cabo (que no me vengan con cuentos de economía), las de comunicación, como decía antes, han de ser basadas en la mentalidad del ciudadano. Mientras sigamos teniendo opiniones del tipo "oyes lo que quieres", "que suerte que tu no oyes", "pues vaya, con la lectura de labios no hay problema",

y tópicos por el estilo, no podrán ser eliminadas totalmente las barreras de comunicación. Ahora bien, ciertas limitaciones pueden y deben ser eliminadas ya. Las televisiones disponen de medios técnicos para llevar a cabo la emisión de sus programas sin barreras de comunicación. Y de nuevo, que no me vengan con cuentos de falta de dinero.

En cualquier caso, un gran plan universal con aportación de todos los implicados, sería un excelente comienzo para un objetivo tan ambicioso como es la eliminación de barreras de comunicación.

- **¿Qué esperaría de un plan de accesibilidad?**

En primer lugar, una respuesta palpable a corto plazo por parte de los ciudadanos en el sentido de que son conscientes de la importancia de la eliminación de

barreras. Lo ideal sería que el propio ciudadano se implicara y lo exigiera pues sería un indicador de que las reivindicaciones en este sentido de los colectivos de discapacitados son justas, no les perjudican y salen además beneficiados en algún sentido: somos por naturaleza poco solidarios si no vemos una ventaja para nosotros en lo que otros piden.

Que se haga hincapié desde un principio en las barreras que no se ven. Todo el mundo sabe que una silla de ruedas no puede subir unas escaleras, pero muy pocos se paran a pensar que a una obra de teatro no puede asistir un sordo ni aunque tenga rampas.

No se trata de que todos deban aprender lengua de signos solo porque hay sordos, como tampoco vamos a ir en silla de ruedas para ver lo cómodo que resulta utilizar las rampas. Lo que sí esperaría del programa es que generara la suficiente

fuerza para poder ejercer una presión eficaz sobre los estamentos que directa o indirectamente sean responsables de llevar a cabo la supresión de barreras. Que se pase de palabras a hechos, que no haya que cuestionar la instalación de elementos arquitectónicos y urbanísticos por su coste, sino por su funcionalidad para TODAS las personas, que cualquiera pueda ser capaz de establecer una comunicación con otra persona (aunque sea sorda) incluso sin saber lengua de signos, solo conociendo las características y limitaciones de esta discapacidad. En fin, que este plan no fuera de cara a la galería (literalmente de cara a lo que se ve, a lo que tradicionalmente “da pena”), pues existe una barrera mucho más difícil de franquear y muy difícil de ver y con unas consecuencias muy graves, en muchos aspectos de por vida, para el que la sufre: la comunicación.



CONCHI JUNCUAS. Madre de Javier, un joven con parálisis cerebral de 22 años.

pero empujando o sujetando lo superas, esta situación es muy poco tranquilizadora sobre todo cuando los chicos/as quieren salir solos y piensas en estos obstáculos. Pero lo peor es cuando los coches no te permiten ni bajar ni subir a pesar de que tengas que hacer el esfuerzo para levantar la silla, esta situación es la peor ya que nos impiden realizar al final el acceso y tenemos que salir a la calle.

- **Cuando sale de casa o va por la calle con su familiar, ¿con qué obstáculos se encuentra?**

Rebajes de bordillo que no cumplen la normativa. Coches aparcados en medio del rebaje.

- **Principal problema: ¿cuál es el más importante?**

Todos conllevan situaciones desagradables, en el caso de incumplimiento de la normativa, pues te supone más esfuerzo,

- **Actitud de la gente: ¿ayudan? ¿se quejan?**

Cada vez hay más gente concienciada, pero como en todo queda aún por hacer. Hay muchas veces que si que te ayudan.

- **Alguna actitud que le haya sorprendido de alguna forma tanto para bien como para mal.**

En el caso de los conductores de los autobuses, algunos se desesperan por lo que se tarda en subir al autobús, pero son casos muy puntuales.

- **Antes de que les afectara directamente ¿se había dado cuenta de esos problemas?**

No, creo que cuando empecé a pensarlo era en la edad en la que podía ser más consciente de este problema, a mi me tocó vivirlo como a partir de los 26 años, así que antes no me había dado cuenta de estos problemas, pero creo que tampoco de otros tantos...

- **Qué solución propone?**

Seguir conviviendo todos, y así poco a poco concienciar al mayor número de personas posibles.

JOSÉ AGRIPINO GIL MANZANEDO.

Persona ciega. 40 años.



• Principales barreras con que se encuentra a diario.

Pasos de cebra, andamios, bordillos sin rebajar, multitud de vicisitudes que uno tiene en la vida... coches que no respetan los semáforos, etc.

• Más concretamente: ¿barreras en la vivienda? ¿barreras en el transporte? ¿barreras en la calle?

En la vivienda no tengo problemas porque lo memorizo todo, salvo alguna ocasión muy concreta, en la vivienda me manejo muy bien. Tengo más problemas en la calle y en los medios de transporte, por ejemplo, todavía hay autobuses que no tienen colocados

todos el timbre al unísono. Y en la calle cambian elementos de un día para otro.

• Actitud de la gente ante vuestros problemas.

La gente está sensibilizada, pero a medias. En mi caso concreto, cuando voy por la calle, hay que gente que te quiere ayudar, pero lo hace, como yo digo, con mando a distancia. Es decir, cuando estás a cuatro o cinco metros del peligro te dicen que te la vas a pegar y claro, eso, te perjudica, porque te entra miedo y piensas qué habrá o dejará de haber. Creo que la gente no conoce bien el tipo de minusvalía con la que está tratando. En cuanto a la sensibilización de la sociedad hacia nuestros problemas, una cosa es educación y otra la conciencia. Creo que la educación debiera partir desde abajo, desde los niños, y en el caso de los mayores es cuestión de conciencia.

• ¿Qué solución tendrían los problemas derivados de la existencia de barreras?

Que los políticos se conciencien de verdad, ya que en sus manos está la

solución. Es cierto que se están haciendo cosas, pero vamos 'al ralentí'.

• ¿Qué le sugiere la palabra "accesibilidad universal"?

Un mundo sin barreras, ya sean estas físicas o psíquicas.

• ¿Considera que en un programa con ese nombre está la solución a sus problemas?

Ahora está muy de moda entre los técnicos lo que se llama 'rehabilitación integral' y puede que por ahí tengan que ir los tiros, pero no se trata sólo de rehabilitar a la persona discapacitada sino que hay que rehabilitar las conciencias de los demás.

• ¿Qué esperaría de un plan de accesibilidad?

Que fuera completito y que de verdad esa accesibilidad sirviese para andar por la calle, a la hora de acceder al trabajo de cada día, cuando salimos a los bares y restaurantes, etc. Todavía tenemos un mundo por recorrer.

FERNANDO SÁNCHEZ Y MAYTE MARTÍNEZ.

Viven en un adosado en Las Quintanillas, un pueblo cercano a Burgos.

• ¿Su vivienda tiene algún tipo de barreras arquitectónicas? Describalas.

Pues sí. La entrada a la vivienda tiene un escalón. Desde el garaje se puede acceder pero la puerta del garaje a la casa, también tiene un escalón y es más estrecha de lo habitual, puesto que por ambos lados están las bajantes y pilares de la casa y no se puede poner más ancha. Además, en la planta baja no hay dormitorio ni baño completo, con lo que no queda más remedio que subir 17 peldaños para llegar a ellos. Y el jardín tampoco está a la misma

altura que la puerta de acceso al mismo (hay dos peldaños).

• ¿Se fijó en ello a la hora de comprarla?

Pues la verdad es que no.

• ¿Creen que en el futuro vosotros o algún familiar de cierta edad podéis tener problemas de accesibilidad?

Yo lo he pensado a veces. Más que en algún familiar de cierta edad, lo que

he pensado es qué pasaría si por ejemplo, nos escayolan una pierna, pero creo que tampoco son tantos peldaños como para no poderlos subir con muletas. Los peldaños de las entradas, sólo los veo más problemáticos en caso de tener que acceder alguien con silla de ruedas. De todos modos, como ejemplo, el padre de Fernando con 82 años, cuando viene no tiene problemas para entrar, pero no sube hasta el ático porque dice que son muchas escaleras, no porque le cueste moverse, si no por vagancia.

ALFREDO ORTEGA GONZÁLEZ. 32 años. Persona con parálisis cerebral.



• ¿Que transporte utiliza? ¿Por qué?

Sobre todo el autobús y los taxis adaptados. En ellos me desplazo a los lugares donde realizo mis estudios, trabajo, reuniones, etc.

• Principales problemas que encuentra.

Las rampas de los autobuses, o no hay o no funcionan.

Cuando se baja del autobús el principal problema está a la hora de coincidir la rampa con el bordillo de la acera o con el pavimento de cemento que han puesto hasta la acera en algunas paradas. Es muy difícil pararse a la distancia justa, por lo que me quedo en medio a veces atascado y me tienen que ayudar.

En los taxis, encontrarlos a primera hora de la mañana, los fines de semana o por la noche, es muy complicado. No suele estar ninguno disponible.

• Actitud de los empleados y la empresa ante sus problemas.

La mayoría de las ocasiones, bien. Te intentan ayudar para subir al autobús, bajando la rampa a mano, si estuviera estropeada.

En el teléfono de solicitud de taxis, no saben, solo dicen que no hay disponibles y no hay más explicaciones.

También hay casos peores, pero son los menos.

• ¿Hacen caso a sus reclamaciones cuando las hace?

En el servicio de autobuses generalmente sí, incluso te contestan.

En el de los taxistas estamos en reuniones con ellos, pero.... está peor la solución.

• Actitud de los otros viajeros ante sus problemas.

Estos suelen ser menos tolerantes, por lo que tardas en subir al autobús, porque se tienen que mover, pero como siempre depende de cada persona.

MONTSE LÓPEZ GARCÍA. Madre de una niña de 15 meses.

• ¿Existen barreras en el portal de su casa?

No.

• Cuando sale de casa o va por la calle con el cochecito de la niña, ¿con qué obstáculos se encuentra?

Bordillos de las aceras ocupados por camiones o coches. Escasez de pasos de cebra y pocos autobuses de piso bajo.

• ¿Cuál de esos problemas es el más importante?

Debido a la escasez de pasos de cebra, muchas veces tienes que jugarle el tipo antes de pasar a la niña.

• Actitud de la gente. ¿Ayudan? ¿Se quejan?

En los autobuses es donde encuentro más problemas. Si el autobus es de piso bajo puedes subir el coche tranquilamente, pero si no lo es hay que desmontarlo y llevar a la niña en brazos y la gente se queja a veces.

• Alguna actitud que le haya sorprendido de alguna forma tanto para bien como para mal.

No, por lo general la gente cuando ve que no puedes te echa una mano excepto en los autobuses, que se queja porque el coche ocupa mucho.

• ¿Antes de ser madre se había dado cuenta de esos problemas?

No. No te das cuenta hasta que lo tienes que utilizar.

• ¿Qué solución propone?

Más pasos de cebra y que éstos no estén cerca de las rotondas. Y más autobuses de piso bajo.

A GUSTÍN BLANCO. Jefe de Servicio de Traumatología del Hospital General Yagüe, de Burgos.



“El tema de la accesibilidad no prima a la hora de construir las viviendas. Nuestras casas no están preparadas para recibir a gente que necesita atenciones”

- **¿Están preparadas nuestras casas y ciudades para evitar accidentes?**

Yo creo que actualmente no están preparadas, aunque si es cierto que las constructoras están mejorando muchísimo.

- **¿Y para que vivan en ellas las personas que los han tenido o las personas mayores?**

Pues no; cuando en una casa tiene que vivir una persona mayor, es el propietario el que debe adaptar la vivienda. Los constructores no piensan más que en ahorrar metros, poner ladrillo cara vista, etc. El tema de la accesibilidad no prima a la hora de construir las viviendas.

- **¿Hay muchas personas que por sus lesiones o enfermedad tienen problemas para volver desde el hospital a vivir a sus viviendas, si estas no son accesibles?**

Aunque no sean accesibles, se hace que lo sean, porque el sistema público sanitario tiene la posibilidad de coger al enfermo y llevarle a su casa, porque le trasladan en una ambulancia y en una camilla donde quiera, pero esto no es calidad de vida, porque el enfermo, posiblemente en su casa no pueda cumplir las recomendaciones que le haga el médico. En las casas no hay espacio suficiente.

Nuestras casas no están preparadas para recibir a gente que necesita atenciones.

- **¿Qué solución ofrece el sistema sanitario cuando las personas no pueden volver?**

El sistema sanitario, los que hacemos medicina de agudos o cirugía de agudos nos estamos matando en conseguir las estancias mínimas en los hospitales. Por una parte, estancia mínima y por otra, cirugía sin ingreso. La sociedad, cuanto más formada está, más quiere este tipo de atención. La gente, en general, lo que quiere es estar cuanto menos tiempo en el hospital. Aunque también hay otros que se quieren cronificar, porque no tienen seguridad al volver a su casa y quieren salir del hospital poco menos que pudiendo correr. El sistema público, insisto, los que hacemos medicina y cirugía de agudos estamos programando nuestra actividad para mínimas estancias; es necesario que se hagan grandes centros para los postoperatorios y que los enfermos regresen a sus casas en buenas condiciones. Esto es lo que estamos preconizando, grandes lugares —no aparcamientos de abuelos—, sitios donde se rehabiliten para que puedan volver a su casa con dignidad.

- **Relate algún caso significativo.**

Todos los que quiera. Aquí estamos operando enfermos de todas las eda-

des. El otro día operamos un paciente de 103 años. Especialmente en Castilla y León los enfermos son muy mayores, cada día tenemos más traumatología de ancianos, y este problema que me plantea lo tienen fácilmente un 50 %. Y el otro 50 % no lo tiene porque vive en residencias que sí están preparadas.

- **¿Hay muchos traumatismos derivados de problemas de accesibilidad en los edificios, las ciudades, los transportes?**

Los transportes cada día están siendo más normalizados, más accesibles, los pisos bajos de los autobuses hoy día es casi crónico en las grandes ciudades. Uno de los parámetros que utilizamos nosotros para ver cómo queda un enfermo es si puede utilizar los sistemas públicos de transporte, siempre que estos estén normalizados y se puedan adaptar. En los edificios, la accesibilidad es obligatoria; la gran lucha que existe en las comunidades es normalizar los portales para evitar barreras; y en las ciudades cada vez hay una mayor concienciación de los que gobiernan y edifican para poco a poco construir ciudades más accesibles. Yo creo que no hay muchos traumatismos derivados de problemas de accesibilidad, conlleva más problemas el cuidado después de una cirugía.

DE SILLA DE RUEDAS Y ASCENSORES

JAVIER ROMANACH CABRERO
Foro de Vida Independiente



“Sólo sé que algo se está haciendo mal... ¿nadie sabe las dimensiones de una silla de ruedas? ¿nadie conoce las necesidades de un persona en silla de ruedas, que lo que quiere es llevar una vida independiente?”

En 1993 empezó la larga carrera de obstáculos que significa intentar vivir con normalidad en esta sociedad siendo usuario de una silla de ruedas. El primer requisito era cambiar de vivienda, ya que aquella en la me había ido recuperando y rehabilitando tras mi accidente de moto, requería entrar por el garaje y desmontar la silla para entrar en el ascensor.

Los requisitos para la búsqueda de otra vivienda eran muchos, pero hubo uno que se reveló como el más difícil de todos, que el ascensor tuviera más de 1,10 metros de fondo, para poder entrar en él con naturalidad y que se pudiera acceder a él sin escaleras, o con posibilidad de poner una rampa para soslayar el desnivel.

Tras mirar más de cien pisos por todo Madrid, sólo tres viviendas cumplieron los requisitos, especialmente el del ascensor, y por fin cambié de vivienda. Hacer una rampa de entrada con un

desnivel digno me hizo descubrir que era un ciudadano de segunda, y que sólo gracias a la buena voluntad de algunos vecinos conseguí normalizar mi situación.

La casa disponía de dos ascensores, un grande y otro más pequeño, muy justo en el que apenas entraba desmontando todas las piezas de la silla, pero buscar una casa con dos ascensores grandes habría sido como buscar una aguja en un pajar.

Después vinieron las primeras reparaciones, durante más de 15 días me vi obligado a usar el ascensor pequeño, montando y desmontando la silla en cada salida y entrada.

Luego vino Industria y obligó a poner puertas interiores en ambos ascensores, eliminando mi posibilidad de utilizar el segundo ascensor, y ajustando mucho el primero.

Y este verano, Industria ataca de nuevo. Hay que cambiar las guías redondas

por guías cuadradas. Primero hicieron el segundo, por lo que no me vi afectado, y al fin llegó la hora temida. En agosto de 2003, tuve que abandonar mi hogar para que se pudieran cambiar las guías. Por incompetencia de la empresa, el proceso duró dos meses, en los que viví fuera de la ciudad obligado por Industria y por la estrecha mentalidad de los fabricantes de ascensores y arquitectos del pasado.

Aún queda lo peor, habrá que parar los dos ascensores para cambiar las guías de los contrapesos, y tendré que volver a verme exiliado por lo menos un mes.

Sólo sé que algo se está haciendo mal... ¿nadie sabe las dimensiones de una silla de ruedas? ¿nadie conoce las necesidades de un persona en silla de ruedas, que lo que quiere es llevar una vida independiente? ¿Cuándo atacará Industria de nuevo, para recordarme que soy un ciudadano de segunda?.

ENTREVISTAS

La accesibilidad ha ido adquiriendo una gran relevancia política, y su ámbito de expresión principal es el local. Los ayuntamientos son los principales agentes protagonistas de las transformaciones que requiere la accesibilidad, como responsables de las ciudades y poblaciones. Por ello hemos querido representar su punto de vista a través de entrevistas a alcaldes de algunas de las ciudades más importantes. Pero hay otros agentes públicos con un protagonismo fundamental en todo en el establecimiento de las condiciones de promoción de la accesibilidad y en la lucha por la igualdad de acceso para todos. Están presentes también en estas entrevistas a través de las opiniones del Director General del IMSERSO y el Presidente del CERMI. Aunque no están representadas otras instituciones y movimientos sociales o asociativos, las perspectivas que se muestran en esta sección son fundamentales y necesarias para entender la accesibilidad tal como se concibe hoy, y lo que supone en ella el I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012.

ANTONIO LIS DARDER DIRECTOR GENERAL DEL IMSERSO



Las personas con discapacidad pueden tener la certeza de contar con unos poderosos instrumentos para lograr un mundo sin barreras. El Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012 tiene como objetivo esencial la promoción en nuestra sociedad de la cultura del “Diseño para Todos”. El director general del IMSERSO considera que se puede discutir cómo hacer y en qué tiempo llevar a cabo la implantación de la accesibilidad España, pero lo que está fuera de dudas es que ésta se llevará a cabo y se hará como un elemento más de nuestra continua mejora en la calidad de vida, de la modernización imparabile de nuestro país.

cultura del “Diseño para Todos”, esto es, que todos los productos y los servicios sean utilizables por todas las ciudadanas y ciudadanos, que las personas con discapacidad pueden vivir, trabajar y disfrutar del ocio en entornos más humanos, pensados para todos.

El logro de la “accesibilidad universal”, que se ha de entender como un proceso gradual, se basa en una norma legal: la LIONDAU establece nuevas garantías para la igualdad de oportunidades, entre las que destacan la exigencia de accesibilidad en los entornos, productos y servicios nuevos y la obligación de adaptar de manera razonable los ya existentes.

Ahora bien, consciente el legislador del cambio que supone la generalización de la cultura del “Diseño para Todos”, la propia norma establece un calendario con fases bien definidas: primero, sensibilización; después, concretar las exigencias; finalmente, exigir su cumplimiento. Precisamente el IPNDA está al servicio de esa primera fase: de promoción de la accesibilidad.

• **¿Puede este Plan, junto con la Ley que lo crea, dar a las personas con discapacidad la esperanza de que conocerán “un mundo sin barreras”?**

Las personas con discapacidad pueden tener la certeza de contar con unos

• **El lema del Plan propone alcanzar la igualdad de oportunidades a través del nuevo paradigma de Diseño para Todos. ¿De qué depende que lo consiga?**

El Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012 tiene como objetivo esencial la promoción en nuestra sociedad de la

poderosos instrumentos para lograr ese mundo sin barreras. Disponen en primer lugar de una Norma que ha transformado el principio en derechos, en derechos exigibles. Pero además, y por primera vez en España, se ha anexo a la Ley un Plan que contiene estrategias para apoyar su desarrollo e implantación. Con todo, las medidas, por buenas que sean, no garantizan la consecución del éxito. Depende de cómo se utilicen esos instrumentos, y es aquí donde adquiere toda su importancia otro medio, también contemplado en la Ley y en el Plan, me refiero al movimiento asociativo, como impulsor y garante de este cambio, muy especialmente a través de la Oficina permanente especializada en la promoción de la igualdad de oportunidades y no discriminación.

• **¿Qué aporta el DpT en comparación con la simple supresión de barreras?**

El “Diseño para Todos” es un concepto más universal. Se refiere no sólo a los entornos físicos, sino también a los productos y servicios. Aboga, por ejemplo, porque una tecnología existente (un teléfono móvil) sea utilizable por todos, o que un servicio (por ejemplo un servicio de información al público) tenga en cuenta las especiales dificultades o limitaciones que tienen algunas personas. Este concepto, además, se asocia al enfoque de los derechos humanos e incorpora como eje de actuación el respecto por la diversidad como principio válido para toda la población y no sólo para las personas con discapacidad.

• **¿Cómo le explicaría a un ciudadano que no tenga ninguna discapacidad que este plan le beneficia?**

Es muy importante resaltar que la accesibilidad es un beneficio para todos, no es un valor restringido a las personas con discapacidad. Los logros en esta materia inciden positivamente en la calidad de vida de muchas personas (personas mayores, colectivos de otras cultu-

“Precisamente porque existe todavía una baja conciencia cívica en la sociedad española sobre la accesibilidad es por lo que hemos elaborado un Plan de promoción de la accesibilidad”

ras, mujeres embarazadas, niños pequeños, etc...), también actúan de facilitadores de las labores profesionales o como factores de prevención/protección de los consumidores y son componentes no desdeñables de la calidad, y por tanto de la competitividad, de los entornos, productos y servicios que se generan en un país.

• **¿Qué papel le cabe al IMSERSO en promover la accesibilidad, si en casi todos los ámbitos afectados por la LIONDAU (edificación, urbanismo, transporte urbano...) las competencias son de las CC.AA.?**

Está claro que la accesibilidad no es una competencia propia de los Servicios Sociales, pero éstos sí tienen como misión propia y primordial la prevención y lucha contra la exclusión social. De ahí que, de forma colateral y subsidiaria, puedan y deban promover políticas que garanticen la participación en igualdad de condiciones y la no discriminación. Impulsar políticas que se ejecutan en campos competenciales ajenos sólo es posible mediante la promoción y la cooperación: ambos son los papeles que asume el MTAS en el desarrollo de la accesibilidad en nuestro país y el guión escrito para el desempeño de estos papeles es el que está recogido en las Estrategias y Actuaciones del I Plan Nacional de Accesibilidad (2004-2012).

Es muy importante hacer ver que el Plan Nacional de Accesibilidad es una iniciativa que busca la promoción de la accesibilidad. Se centra en el desarrollo

de acciones transversales que refuerzan y complementan lo que las demás Administraciones están haciendo. Estas acciones transversales (concienciación, formación de especialistas, estudios, proyectos pioneros en colaboración, etc.), no tienen porqué colisionar con las legítimas competencias de las demás Administraciones Públicas.

• **Este año se ha dado el premio IMSERSO-Infanta Cristina de Accesibilidad al Plan de Playas de Valencia. ¿Qué diría a los que piensan que habría que preocuparse de otras necesidades mayores antes que invertir tanto dinero para que algunos puedan darse un baño?**

El principio que desde la promulgación de la LISMI en 1982 conforma las políticas para personas con discapacidad es el de NORMALIZACIÓN. Significa que estas personas han de vivir, estudiar, trabajar y divertirse en los mismos sitios donde lo hace el resto de las personas de su comunidad.

Corresponde a los poderes públicos (C.E. art. 43.3) facilitar la adecuada utilización del ocio, al que todos los españoles tienen derecho. No creo que haya derechos de primera y de segunda categoría, y en todo caso, a los que así piensan les diría que parece una exageración cuestionar esta línea de actuación, teniendo en cuenta que apenas hemos iniciado la garantía que tienen estos españoles a disfrutar del ocio en términos parecidos a cómo lo disfrutaban todos los demás.

• Al considerar las barreras como una forma de discriminación, la LIONDAU introduce nuevas formas de defensa. Pero, ¿está la sociedad española, especialmente las personas con discapacidad preparadas para denunciar a los que no supriman las barreras?. ¿Cree que esta será una vía efectiva para su eliminación?

Precisamente porque existe todavía una baja conciencia cívica en la sociedad española sobre la accesibilidad es por lo que, como decía antes, hemos elaborado un Plan de promoción de la accesibilidad, que en esencia trabaja por un cambio profundo de actitudes. Solo después, cuando la sociedad sepa al menos en qué consiste esta nueva cul-

“La accesibilidad es un beneficio para todos, no es un valor restringido a las personas con discapacidad”

tura y el alcance concreto de las exigencias, entonces es cuando la Ley propone la utilización de los mecanismos de defensa previstos. En definitiva, la Ley apuesta por convencer antes que por sancionar.

• ¿Cree que batalla de la accesibilidad se puede ganar de forma definitiva o habrá que estar siempre incentivando el diseño sin barreras?

Desde luego la batalla no está ganada, pero creo sinceramente que hemos iniciado un camino sin retorno. Algo parecido a lo que supuso la integración con la LISMI. Podremos discutir cómo hacer y en qué tiempo llevar a cabo la implantación de la accesibilidad en nuestro país, lo que está fuera de dudas es que ésta se llevará a cabo y se hará como un elemento más de nuestra continua mejora en la calidad de vida, de la modernización imparables de nuestro país.

MARIO GARCÍA, PRESIDENTE DEL CERMI



El presidente del CERMI, Mario García, confía en que el Plan Nacional de Accesibilidad cuente con las dotaciones presupuestarias y el impulso político necesarios para que no se quede en una declaración de buenas intenciones. La acción vigorosa de un movimiento asociativo sólido y activo, en defensa de los derechos de las personas a las que se representa, es uno de los instrumentos que a su juicio contribuirá a solucionar los problemas existentes.

• Como presidente del CERMI y como ciudadano, ¿qué espera del Plan Nacional de Accesibilidad?

Más allá del juicio concreto que merezca el Plan, una vez aprobado, lo que esperamos y lo que reclamaremos es que se cumpla. En materia de accesibilidad, estamos escarmentados (son décadas de incumplimiento) por el escaso grado de efectividad de las normas y los planes. El fracaso de la LISMI y de las leyes de acce-

sibilidad de las Comunidades Autónomas, en estos veinte años últimos, ha sido clamoroso. No puede ocurrir lo mismo con éste y otros planes similares. Desde el movimiento asociativo, se estará muy atento para que el Plan tenga las dotaciones presupuestarias necesarias y el impulso político preciso para que esta iniciativa no se quede en una mera declaración de principios, sin eficacia práctica, sin un respaldo de recursos y aportaciones económicas suficientes.

- **El lema del Plan propone alcanzar la igualdad de oportunidades a través del nuevo paradigma de Diseño para Todos. ¿De qué depende que lo consiga?**

El diseño para todos es la estrategia para conseguir la accesibilidad universal, y la accesibilidad universal es un presupuesto de la no discriminación y la igualdad de oportunidades. Sinceramente no creo que un Plan, por más meritorio que fuese, se consiga, como por taumaturgia, la igualdad de oportunidades, “ipso facto”. Desde el CERMI hemos dicho y repetido de que se requerirá una gran ambición colectiva y el compromiso firme de todos, sostenido en el tiempo, para que las personas con discapacidad adquiramos la plena ciudadanía y liberemos el potencial que tenemos la obligación de aportar a la comunidad a la que pertenecemos por derecho.

- **¿Puede este plan, junto con la Ley que lo crea, dar a las personas con discapacidad la esperanza de que conocerán “un mundo sin barreras”?**

Es la primera vez en nuestra historia que disponemos de un Plan Nacional de Accesibilidad, que tiene rango de compromiso legal, y en cuya ejecución y desarrollo estará presente el movimiento asociativo representado por el CERMI. Con un Plan de ámbito estatal, podrán introducirse criterios de coordinación y armonización en las distintas políticas de accesibilidad, que ahora están dispersas y atomizadas. El Plan es el instrumento operativo para desarrollar las disposiciones en materia de accesibilidad universal establecidas por la Ley de igualdad de oportunidades. Un mundo sin barreras es una aspiración, hoy por hoy, quimérica, pero a la que no podemos renunciar de antemano. Hemos de usar los instrumentos existentes, para perseguir ese objetivo, y tomar conciencia de nuestra “fuerza”.

Hemos de quejarnos y también hemos de actuar.

- **¿Qué aporta el Diseño para Todos en comparación con la simple supresión de barreras?**

Para las personas con discapacidad y para sus organizaciones representativas –y esperemos que más pronto que tarde, también para los Gobiernos y para la sociedad en general–, los conceptos de eliminación de barreras, adaptación y análogos, han quedado trasnochados. Y no porque la no existencia de barreras, la adecuación del entorno a las personas que se separan del canon medio de ciudadano, sean una realidad (qué más quisiéramos), sino porque se han mostrado claramente insuficientes para resolver aceptablemente el problema del acceso, en igualdad de condiciones, a los bienes, productos y servicios que ofrece la sociedad por parte de las personas con discapacidad. Es el momento de ver que la accesibilidad, el acceso universal y el diseño para todos no son un capricho de unos seres diferentes que la sociedad, los poderes públicos, irán atendiendo magnánimamente y por vía de concesión graciosa, en función de la disponibilidad o de que otras cosas más urgentes o más llamativas les hagan un hueco; estos nuevos conceptos, que han de sustituir al de eliminación de barreras, de corto alcance, son, o han de ser auténticos derechos, derechos exigibles, cuyo incumplimiento sea considerado, a todos los efectos, una vulneración de un derecho civil, ciudadano.

- **El pasado año se ha dio el premio IMSERSO-Infanta Cristina de Accesibilidad al Plan de Playas de Valencia. ¿Qué diría a los que piensan que habría que preocuparse de otras necesidades mayores antes que invertir tanto dinero para que algunos puedan darse un baño?**

Establecer prioridades siempre es difícil, cuando las necesidades son tantas y tan apremiantes. En función de la elección que se haga, siempre podrá haber quejas, más o menos justificadas. Accesibilidad universal significa accesibilidad de todas las personas a todos los entornos donde se desarrolla la vida en comunidad, incluidos los naturales, los de ocio y los turísticos. En ese sentido, la accesibilidad a playas es tan legítima como la accesibilidad al transporte, por poner un ejemplo. Este tipo de reacciones contrarias, se evitarían si a la vez que se actúa en las playas, se actúa en los transportes que permiten llegar a ellas, en los hoteles donde se aloja la gente que acude a esas playas, en el entorno urbanístico donde se sitúa la playa, etc. Accesibilidad universal presupone actuación universal, en todos los órdenes.

- **Al considerar las barreras como una forma de discriminación, la LIONDAU introduce nuevas formas de defensa. Pero, ¿está la sociedad española, especialmente las personas con discapacidad preparadas para denunciar a los que no supriman las barreras? ¿Cree que esta será una vía efectiva para su eliminación?**

La efectividad del Plan y de sus medidas contará con el apoyo del nuevo mecanismo legal que diseña la Ley de Igualdad de Oportunidades, que considera la accesibilidad como parte de los derechos de las personas y la ausencia de accesibilidad como un acto de discriminación, perseguible por vía judicial. Tendremos todos que adiestrarnos en las nuevas herramientas que nos proporciona el renovado marco legal aprobado en 2003; pero no serán las leyes las que resuelvan los problemas, por sí mismas, sino la acción vigorosa de un movimiento asociativo sólido y activo, en defensa de los derechos de las personas a las que se representa.

LA OPINIÓN DE LOS ALCALDES

En los últimos años han aparecido en las ciudades elementos destinados a mejorar la accesibilidad y hacer la vida de sus habitantes mucho más cómoda. Las barreras arquitectónicas dificultan todavía el acceso de las personas con discapacidad a todos los espacios en igualdad de condiciones. Pero también las barreras mentales constituyen trabas que dificultan la integración. La mayoría de las mejoras introducidas se ha producido tras las demandas de los colectivos de discapacitados, pero lo cierto es que benefician a todos.

En las siguientes páginas recogemos las opiniones de algunos alcaldes de capitales españolas en relación con las políticas de accesibilidad llevadas a cabo en sus municipios. Ellos repasan algunos de los instrumentos creados para suprimir todo tipo de barreras. El camino emprendido debe continuar para suprimir las barreras de unos y mejorar la calidad de vida de todos, especialmente cuando la tercera edad crece en número e importancia en nuestra sociedad. Se trata de dotar a cada municipio de mayores facilidades de movilidad para todas las personas, tengan o no algún tipo de discapacidad.

JUAN ALBERTO BELLOCH, ALCALDE DE ZARAGOZA



• **En general, las personas con discapacidad se quejan de la escasa aplicación de la normativa sobre accesibilidad y, consecuentemente, de la gran cantidad de barreras que han de afrontar en su vida diaria. ¿Cuáles cree que son las causas de esta insatisfacción?**

Obviamente las barreras arquitectónicas son una realidad que impiden el disfrute de los espacios en igualdad de condiciones al resto de los ciudadanos y es algo totalmente injusto que dificulta la integración de las personas con discapacidad. Desde este Ayuntamiento nos hemos comprometido a realizar un seguimiento y control exhaustivo del cumplimiento de la norma. No podemos decir que los nuevos proyectos en nuestras ciudades mejoran el bienestar

colectivo, si no tenemos en cuenta la accesibilidad.

No obstante, no sólo son las barreras físicas la que bloquean la participación del colectivo de personas con discapacidad en todos los ámbitos; en muchas ocasiones son las trabas mentales y sociales las que más dificultades plantean y éstas son mucho más difíciles de eliminar.

• **¿Qué soluciones propone para afrontar este problema?**

Este Ayuntamiento es consciente de la necesidad de eliminar las barreras. Reconocemos que queda mucho por hacer y nos hemos puesto manos a la obra. En este momento estamos trabajando en un estudio de todos los edificios municipales para tener una visión

“Un obstáculo físico es un muro para muchos y, por el contrario, si no existe supone una comodidad para todos”

global y luego poder desarrollar un plan de mejora en centros culturales, deportivos, etc. Además, es de suma importancia que todos los agentes implicados en las nuevas obras o en los trabajos de rehabilitación de edificios y calles tengan presente las principales normas para la creación de espacios accesibles. En ese sentido, nos parece fundamental contar con el apoyo y consejo de las asociaciones de personas con discapacidad que son quienes conocen las soluciones más eficaces y menos costosas. Para ello, vamos a constituir una Comisión destinada al seguimiento de la eliminación de barreras en la que, por supuesto, tendrán cabida las entidades más representativas del sector.

- **Destaque una mejora en este sentido que le parezca particularmente importante, llevada a cabo en su municipio.**

En lo referente a legislación, desde este Ayuntamiento, teniendo en cuenta la Ley Autonómica de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación y su Reglamento de Desarrollo, hemos desarrollado la correspondiente normativa municipal en cumplimiento de dicha ley.

Desde 1999 contábamos con una ordenanza de supresión de barreras arquitectónicas en edificios y vías urbanas que, en 2002, ampliamos con una nueva destinada a la accesibilidad en materia de comunicación sensorial y de transporte.

En la práctica, además de velar por el cumplimiento de la norma, los avances más significativos son la compra progresiva de autobuses urbanos de suelo bajo y la adaptación de las paradas y las partidas presupuestarias que los distritos reciben, específicamente, para la supresión de todo tipo de barreras.

No debemos olvidar las numerosas campañas de concienciación que desarrollamos, a lo largo de todo el año, en colaboración con las entidades sociales. En cuanto a mejoras significativas podemos destacar las llevadas a cabo en las últimas Fiestas del Pilar en las que, bajo el lema “El Pilar de todos” editamos íntegramente en braille el programa oficial, realizamos circuitos para que los ciudadanos se pusieran en la piel de las personas con discapacidad, reservamos espacios en los principales acontecimientos y mantuvimos cortadas las principales calles para facilitar el tránsito de las personas con problemas de movilidad.

- **¿Considera que la mayor accesibilidad mejora la calidad de vida de todas las personas? ¿porqué? En tal caso, ¿cómo utilizaría este argumento para concienciar a la ciudadanía sobre la necesidad de una mayor accesibilidad en todos los ámbitos?**

No cabe ninguna duda de que una ciudad sin barreras es más cómoda para el conjunto de los ciudadanos.

Está muy claro que todos podemos tener, de forma permanente o transi-

toria, una limitación en nuestra movilidad o ver menguadas nuestras capacidades visuales o auditivas. Desgraciadamente, los accidentes de tráfico y los laborales son una fuente permanente de discapacidades en personas jóvenes y de mediana edad. Por lo cual, ante la naturaleza incierta de la vida, cualquiera de nosotros, en un fatídico momento, nos podemos ver privados de nuestra libertad de movimientos. En una situación así, está claro que no queremos enfrentados a una jungla urbana, repleta de trabas, sino que deseamos seguir utilizando todos los recursos de nuestra ciudad y participar en sus actividades.

Debemos ser conscientes de que un obstáculo físico es un muro para muchos y, por el contrario, si no existe supone una comodidad para todos.

- **Personalmente, ¿ha sufrido alguna vez de manera directa el efecto de las barreras, la falta de accesibilidad? y por qué motivo.**

Por suerte, no he sufrido nunca ningún tipo de accidente grave, pero sí que, desde hace años, sufro un problema de espalda, que me afecta especialmente en las largas jornadas de trabajo. En muchas ocasiones, en las visitas que como alcalde tengo que realizar por nuestra ciudad, he tenido que padecer la falta de ascensores, escalones adecuados, o accesos para personas con problemas. Es entonces cuando me he dado cuenta de lo difícil que resulta para alguien discapacitado, el enfrentarse a la vida cotidiana de las urbes, donde pocas cosas están pensadas para ellos.

- **¿Tiene alguna anécdota personal o de una persona allegada al respecto?**

En la vida personal, cuento con varios amigos con niños que todavía van en carrito. En ocasiones, cuando

debemos salir de un parking, entrar en algún establecimiento o visitar algún monumento, hemos tenido que hacer malabares para poder acceder con los

cochecitos. Sin embargo, soy consciente de que nadie está libre de que a lo largo de su vida pueda sufrir problemas que le postren en una silla de ruedas.

Sobre todo, con la vejez, es un destino más que hipotético para la generalidad de la población.



ALFREDO SÁNCHEZ MONTESEIRÍN, ALCALDE DE SEVILLA

- En general, las personas con discapacidad se quejan de la escasa aplicación de la normativa sobre accesibilidad y, consecuentemente, de la gran cantidad de barreras que han de afrontar en su vida diaria. ¿Cuáles cree que son las causas de esta insatisfacción?

En el caso de Sevilla, como en el de otras grandes ciudades españolas, la

mayor dificultad proviene del número y diversidad de elementos que hemos de transformar (transporte público, mobiliario y acerado urbano, acceso a edifi-

cios públicos, espectáculos, parques, etc.), y todo ello, en nuestro caso, con la peculiaridad de que contamos con uno de los mayores cascos históricos de Europa, lo que hace algo más difícil la tarea.

- ¿Qué soluciones propone para afrontar este problema?

Continuar con el compromiso adquirido en el anterior mandato, y que no es otro que el de considerar a las personas con discapacidad como un ciudadano con los mismos derechos y deberes que el resto, con la obligación como Administración Pública que somos de eliminar todos y cada uno de los obstáculos; es decir, continuar incluso con más empeño por la experiencia adquirida y los logros de estos años, considerando a la discapacidad como un elemento transversal de la política de nuestra ciudad.

- Destaque una mejora en este sentido que le parezca particularmente importante, llevada a cabo en su municipio.

La creación de un Centro de Atención a Personas con Discapacidad, impulsando

“Debemos considerar a la discapacidad como un elemento transversal de la política de nuestra ciudad”

desde él todas nuestras actuaciones municipales; así, las personas con discapacidad y sus dificultades han atravesado todos y cada uno de los Planes de esta ciudad: Plan de Movilidad, Plan General de Ordenación Urbana y el Plan Estratégico; gracias a esta presencia, las mejoras conseguidas son notables: 70 % del transporte público es de piso bajo, todas las obras públicas de la ciudad contemplan las indicaciones técnicas al respecto, las licencias de apertura de bares, comercios, etc., no se obtienen si no respetan la normativa, accesibilidad progresiva de todos los edificios públicos, incremento de la reserva de puestos en la administración local, y así un largo etcétera.

- **¿Considera que la mayor accesibilidad mejora la calidad de vida de todas las personas? ¿porqué? En tal caso, ¿cómo utilizaría este argu-**

mento para concienciar a la ciudadanía sobre la necesidad de una mayor accesibilidad en todos los ámbitos?

La accesibilidad tiene que ver no sólo con las personas con discapacidad, sino también con un amplio colectivo como son las personas de la tercera edad, los niños, las mujeres embarazadas, y con profesiones como las de los carteros, que requieren de unas facilidades para su movilidad.

El primer argumento ha de salir desde la Solidaridad y el Respeto a la diferencia; el segundo desde la realidad de que todos podemos formar, desgraciadamente, parte de este amplio colectivo.

- **Personalmente, ¿ha sufrido alguna vez de manera directa el efecto**

de las barreras, la falta de accesibilidad? y por qué motivo.

Soy especialmente sensible a este tema por mi cercanía a mi concejala de Medio Ambiente que precisamente va en silla de ruedas. También he vivido gran parte de estas dificultades cuando mis hijos iban en coche de bebé, y por último alguna vez que por accidente doméstico mi movilidad se ha visto temporalmente reducida.

- **¿Tiene alguna anécdota personal o de una persona allegada al respecto?**

Mi concejala de Medio Ambiente, nos muestra cada día no sólo los obstáculos existentes sino la responsabilidad que tenemos como administración pública.

MIGUEL ÁNGEL CÁMARA, ALCALDE DE MURCIA



- **En general, las personas con discapacidad se quejan de la escasa aplicación de la normativa sobre accesibilidad y, consecuentemente, de la gran cantidad de barreras que han de afrontar en su vida diaria.**

Es cierto que la aplicación de la normativa en esta materia puede ser en ocasiones lenta y complicada, especialmente cuando hablamos de barreras arquitectónicas en edificios con cierta antigüedad y en algunos espacios públicos. No obstante, desde las Administraciones velamos para que se facilite el acceso físico a todas las personas, sin distinciones.

- **¿Cuáles cree que son las causas de esta insatisfacción?**

La causa de esta insatisfacción puede ser la falta de sensibilidad por parte de quienes han diseñado espacios poco accesibles y también el incivismo que causa a diario que se bloquee el acceso a muchas personas en rampas, aceras y

• La opinión de los alcaldes •

otros lugares pensados exclusivamente para mejorar su paso. Creo que si las ciudades han de ser para los ciudadanos, han de ser para los peatones, independientemente de su forma física.

• ¿Qué soluciones propone para afrontar este problema?

Desde el Ayuntamiento tenemos la ineludible labor de coordinar políticas que ofrezcan soluciones a las necesidades de los ciudadanos en cualquier aspecto que les afecte en su vida diaria, atender sus demandas para alcanzar una mayor calidad de vida y articular respuestas adecuadas a sus peticiones. Por ello, mantenemos especial interés por el colectivo de los discapacitados, ya que tienen unas exigencias especiales. Por ello, hay una implicación global de las Concejalías. Desde Personal se contrata a empleados discapacitados, desde Bienestar Social y Promoción de la Igualdad se financian programas y convenios con asociaciones y la Concejalía de Vía Pública, por su parte, no se olvida de suprimir las barreras arquitectónicas para que Murcia sea una ciudad accesible para todos.

Desde hace años, el Ayuntamiento de Murcia ha establecido medidas y mejoras para facilitar la movilidad de los discapacitados y potenciar su integración en el mundo laboral y en la sociedad en general. Para nosotros, la mejora de la accesibilidad no se refiere únicamente a las barreras arquitectónicas, y en este sentido hemos contratado a personas discapacitadas, que trabajan en las dependencias municipales.

- **Destaque una mejora en este sentido que le parezca particularmente importante, llevada a cabo en su municipio.**

El diseño de los últimos parques, equipamientos deportivos e instalaciones públicas que se han creado en Murcia, la peatonalización de calles y los rebajes de aceras se han pensado para facilitar el acceso a personas con problemas de movilidad.

Por otra parte, el presupuesto destinado al conjunto de servicios destinados específicamente al sector de personas con discapacidad y a las asociaciones que las representan ha experimentado un gran aumento. Este incremento se ha traducido no solo en un crecimiento del número de los beneficiarios directos de algunas de las prestaciones individualizadas sino en el número de convenios suscritos con diversas entidades y la mejora económica de algunos de ellos, así como el incremento de las aportaciones recibidas por diversas entidades.

- **¿Considera que la mayor accesibilidad mejora la calidad de vida de todas las personas? ¿por qué? En tal caso, ¿cómo utilizaría este argumento para concienciar a la ciudadanía sobre la necesidad de una mayor accesibilidad en todos los ámbitos?**

Indudablemente, es uno de los valores que se han de tener en cuenta para asegurar la calidad de vida de una ciudad. Todos nosotros, en algún momento de nuestra vida, podemos experimentar cómo se hace necesario que haya alternativas a unos escalones, que las aceras sean cómodas, que los coches no estacionen sobre ellas, que las rampas tengan la pendiente adecuada. Si nos paramos a pensarlo, cuando empujamos una silla de bebé, cuando llevamos un carro de la compra, cuando hemos tendido que utilizar muletas,

valoramos la importancia de que los accesos sean cómodos. Es una cuestión no sólo de intervención de las administraciones y de los profesionales de la arquitectura y de la ingeniería, sino también de civismo y respeto de los propios ciudadanos.

Por parte del Ayuntamiento de Murcia no sólo mantenemos nuestra política de “ciudad accesible”, sino que vamos a coordinar todos nuestros esfuerzos para mejorarla. Nuestro deseo es que, en poco tiempo, los discapacitados físicos transiten por cualquier lugar de la ciudad con la misma comodidad con que lo hace el resto de la población. Es decir, queremos que el discapacitado pueda pasear por la ciudad, coger un autobús y conseguir un puesto de trabajo en igualdad de condiciones con el resto de los murcianos.

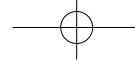
- **Personalmente, ¿ha sufrido alguna vez de manera directa el efecto de las barreras, la falta de accesibilidad? y por qué motivo.**

Lamentablemente, he tenido que sufrir en alguna ocasión la falta de concienciación de quienes suben su coche a la acera y no dejan transitar un coche de bebé, cuando he sacado de paseo a mis hijos. Esa delicadeza es un valor fundamental para convivir en armonía y que espero vaya calando poco a poco en todas las ciudades.

- **¿Tiene alguna anécdota personal o de una persona allegada al respecto?**

Afortunadamente no he experimentado ninguna dificultad extrema que sea digna de mención. La mejor anécdota que espero poder contar es que un día no tengamos barreras físicas y sobre todo, que no tengamos barreras mentales, es decir, que sepamos tratar a los demás como nos gusta que nos traten y que vivamos la empatía: ponerse siempre en lugar del otro, para facilitar su paso y su acceso en todos los aspectos de la vida.

“La accesibilidad es uno de los valores que se han de tener en cuenta para asegurar la calidad de vida de una ciudad”



AHORA, EN TU VIDA LABORAL, MÁS SITIO PARA LA FORMACIÓN.

El nuevo Sistema de Formación Continua ya está aquí. Y ahora acceder es más fácil, más transparente, menos burocrático. Para que todos puedan elegir su formación y quién se la imparte. Empresas, trabajadores, autónomos, pymes....

Ahora para todos más y mejor formación. Más y mejor empleo.



Lo nuestro son las personas

