

**Transporte público
accesible en los países
de la CE**

**Organización, políticas,
normas y principales
realizaciones**

José Antonio Juncà Ubierna



MINISTERIO DE ASUNTOS SOCIALES

Real Patronato de Prevención
y de Atención a Personas con Minusvalía

«TRANSPORTE PUBLICO ACCESIBLE EN LOS PAISES DE LA CE

Organización, políticas, normas
y principales realizaciones»

José Antonio Juncà Ubierna
Dr. Ingeniero de Caminos

Mayo 1992

TRANSPORTE PUBLICO ACCESIBLE EN LOS PAISES DE LA CE
Organización, políticas, normas y principales realizaciones

. **AUTOR:** José Antonio Juncà Ubierna

. **DOCUMENTOS 32/92**

. **EDITA:** Secretaría General del Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía.

. **DISTRIBUCION:** SIIS. Centro de documentación e información, concertado con el Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. Serrano, 140. 28006 Madrid.

. **IMPRIME:** Artegraf

. Primera edición: Junio, 1992. 1.000 ejemplares

NIPO: 380-92-012-X

Depósito legal: M - 22.459 - 1.992

INDICE

INTRODUCCION: OBJETIVOS Y METODOLOGIA DEL TRABAJO	9
PRINCIPIOS BASICOS EN RELACION CON LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PUBLICO	15
-LAS PERSONAS CON MOVILIDAD Y COMUNICACION REDUCIDAS	17
-EJEMPLOS DE LAS CONSECUENCIAS DE LA MOVILIDAD REDUCIDA Y DE LAS VENTAJAS DE LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE	19
-COSTES Y VENTAJAS PARA LA COLECTIVIDAD DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE ACCESIBLES	21
-TENDENCIAS FUTURAS	25
ESTUDIO COMPARADO DE LA SITUACION DE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PUBLICO Y LOS ESTADOS MIEMBRO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS	27
-Marco normativo	
-Realizaciones	
TRANSPORTE POR FERROCARRIL	32
Infraestructura	
Material móvil	
Frontera material móvil/infraestructura	
TRANSPORTE EN AUTOBUS	36
Infraestructura	
Material móvil	
Frontera material móvil/infraestructura	

TRANSPORTE EN AUTOCAR	39
Infraestructura	
Material móvil	
Frontera material móvil/infraestructura	
TRANSPORTE EN METRO Y TRANVIA	41
Infraestructura	
Material móvil	
Frontera material móvil/infraestructura	
TRANSPORTE AEREO	44
Aeropuertos	
Aeronaves	
Frontera material móvil/infraestructura	
TRANSPORTE MARITIMO Y FLUVIAL	47
Infraestructura	
Material móvil	
TAXI	48
TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL	49
SISTEMAS DE INFORMACION	51
Información para la planificación del viaje	
Información durante el viaje	
ORGANIZACION INSTITUCIONAL, POLITICAS EN MARCHA, NORMATIVA Y	
PRINCIPALES REALIZACIONES EN CADA ESTADO MIEMBRO	55
-ALEMANIA	57
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Principales realizaciones	
-BELGICA	85
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Principales realizaciones	

-DINAMARCA	97
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Principales realizaciones	
-ESPAÑA	103
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Antecedentes	
Constitución Española de 1978	
Desarrollo Constitucional: aprobación de la LISMI	
Desarrollo de la LISMI	
Otras normas sobre movilidad y transporte	
Principales realizaciones	
-FRANCIA	162
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Principales realizaciones	
-GRECIA	201
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Principales realizaciones	
-IRLANDA	204
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Principales realizaciones	
-ITALIA	212
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Principales realizaciones	

-LUXEMBURGO	229
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Principales realizaciones	
-PAISES BAJOS	232
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Principales realizaciones	
-PORTUGAL	241
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Principales realizaciones	
-REINO UNIDO	251
Organización: entidades responsables y de coordinación	
Políticas en marcha	
Principales normas vigentes.	
Principales realizaciones	
INICIATIVAS EN EL MARCO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: POLITICAS DESARROLLADAS EN EL MARCO DEL PROGRAMA HELIOS	271
-PREMIOS HELIOS SOBRE "VIDA AUTONOMA"	273
-SEMINARIO DE LA RED DE INTEGRACION SOCIAL CELEBRADO EN STUTTGART	274
Grupos de trabajo	
Ambitos considerados y propuestas de las AML	
-PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL CONSEJO RELATIVA A LAS DISPOSICIONES MINIMAS DESTINADAS A MEJORAR LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE EN CONDICIONES SEGURAS DE LOS TRABAJADORES DE MOVILIDAD REDUCIDA EN EL TRAYECTO DEL TRABAJO	281
Contenido de la propuesta modificada de Directiva del Consejo, de 19 de diciembre de 1991	

-DICTAMEN DE LA SECCION DE ASUNTOS SOCIALES, FAMILIA, EDUCACION Y CULTURA DEL COMITE ECONOMICO Y SOCIAL	284
-DICTAMEN DEL PARLAMENTO EUROPEO	285
-SINTESIS DE LAS MEDIDAS CONTENIDAS EN LA PROPUESTA DE DIRECTIVA	286
OTRAS INICIATIVAS EUROPEAS	289
-CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTE	291
Compromisos adoptados a nivel europeo	
Prioridades futuras	
-CONSEJO DE EUROPA	302
-OTROS ORGANISMOS INTERNACIONALES	303
ANEXOS	305
I- NORMATIVA	307
II- REALIZACIONES	413
BIBLIOGRAFIA	427
AGRADECIMIENTOS	437

**INTRODUCCION: OBJETIVOS Y
METODOLOGIA DEL TRABAJO**

Introducción: Objetivos y metodología del trabajo

Esta publicación sobre "Transporte público accesible en los países de la CE. Organización, políticas, normativa y principales realizaciones" tiene tres objetivos principales; en primer lugar se propone dar a conocer la problemática específica de la accesibilidad a los transportes públicos; en segundo lugar, trata de describir los progresos realizados en cada Estado miembro de la Comunidad Europea para la mejora de la accesibilidad en este ámbito; en definitiva, pretende poner de manifiesto los principales retos, las dificultades a superar así como la evolución y tendencias de la cuestión.

El presente Documento, realizado por encargo de la Secretaría Ejecutiva del Real Patronato, analiza la situación actual de la accesibilidad del Transporte Público en el territorio de la Comunidad Europea, teniendo en cuenta cuatro aspectos básicos de referencia: la organización con que cuenta cada país, entidades responsables y de coordinación; las políticas en marcha; el marco normativo vigente y las realizaciones más destacadas.

A nivel metodológico, la materialización de este trabajo lleva consigo, como fase previa a su realización, una labor intensa y compleja de búsqueda documental, habiéndose acudido tanto a la consulta de fuentes de las diversas Instituciones Comunitarias como a la solicitud de información directamente a cada Estado, además de consultar las diversas bases de datos y principales Centros de documentación españoles.

Todo el conglomerado de materiales obtenido ha sido depurado, contrastado y seleccionado, en base a unos criterios de elección, que básicamente pueden simplificarse en tres: tratarse de una documentación esencial, clave; tener especial interés por la innovación de su contenido, en relación bien con el marco normativo, bien con el ámbito de las realizaciones en materia de transporte público accesible; y evitar la redundancia de datos.

Se ha pretendido también que el Documento adoptase un cierto equilibrio en cuanto al binomio norma y realidad, por lo que, junto a la localización de leyes y disposiciones no se ha olvidado la selección de las realizaciones más destacadas en materia de transporte público accesible.

En lo que hace al criterio de presentación de materiales se ha optado por un esquema sencillo que aúne claridad en la exposición y facilite el contraste de la situación de unas zonas respecto de otras.

Como bloque introductorio inicial se consideran una serie de principios básicos en relación con la problemática del transporte público accesible, no con intención de agotar el tema sino de centrarlo dentro de unas imprescindibles coordenadas de referencia, como punto de arranque y partida del desarrollo posterior del trabajo.

Tras estas consideraciones de índole general, se pasa a analizar de forma sintética la situación comparada de la accesibilidad al transporte público en las Comunidades Europeas tomando como hilo conductor los diferentes modos de transporte y, dentro de cada uno de ellos, atendiendo a sus tres elementos básicos: la infraestructura, el material móvil y la frontera entre ambos. No se trata en este Capítulo de reproducir -en base a un esquema modal- los contenidos del siguiente Capítulo en el que se pasa revista de forma pormenorizada al estado de la cuestión en cada país de la Comunidad, sino que su objeto es entresacar los aspectos más relevantes que permitan comparar la situación entre los diversos modos y sistemas de transporte a nivel comunitario.

La parte esencial de este trabajo se plasma en el Capítulo dedicado al estudio Estado por Estado de su situación en relación con el grado de accesibilidad de sus transportes públicos, considerando su organización, políticas, normativa y principales realizaciones. Es en el desarrollo de los distintos apartados de este capítulo donde puede apreciarse con mayor diáfandad el distinto nivel en que se encuentra la situación de accesibilidad en los transportes públicos de unos países respecto de otros.

Como cuarto bloque se consideran las iniciativas en materia de transporte accesible emprendidas a nivel comunitario, en el seno del Programa HELIOS, destacando la propuesta de Directiva remitida por la Comisión al Consejo sobre Movilidad y Transporte, pendiente de aprobación.

A continuación se analizan otras iniciativas europeas en este ámbito, resaltando las que lleva a cabo la Conferencia Europea de Ministros de Transporte, incluyendo referencias al Consejo de Europa y -ya con ámbito internacional general- a la UITP y a la Organización de Naciones Unidas.

Los Anexos merecen en este caso una mención especial pues revisten un interés singular al recopilar tanto el extracto de las principales normas de cada Estado en relación con el transporte público accesible, con textos seleccionados y traducidos al castellano, como una serie de Tablas que recogen Planes de accesibilidad y realizaciones importantes.

La Bibliografía completa la información contenida en el Documento.

El criterio de presentación adoptado permite, a su vez, una fácil actualización y puesta al día de los datos, cara a ediciones sucesivas de este trabajo, y cuya primera versión se cierra en mayo de 1992.

**PRINCIPIOS BASICOS EN RELACION
CON LA ACCESIBILIDAD DEL
TRANSPORTE PUBLICO**

Principios básicos en relación con la accesibilidad del transporte público

Las personas con movilidad y comunicación reducidas

Según datos manejados recientemente por la Conferencia europea de Ministros de Transporte, en la mayor parte de los países del mundo entre un 10 y un 14% de la población tiene una discapacidad o una reducción en su movilidad, sea de tipo motor, mental o sensorial; así, teniendo en cuenta esa cifra, en los países que pertenecen a la CEMT, 50 millones de personas tienen dificultades o no pueden en absoluto desplazarse en las mismas condiciones que el resto de la población.

Los problemas que han de superar las personas de movilidad reducida son en todo caso complejos y diversos, en función de las características de la discapacidad o de la circunstancia que origina la reducción de su movilidad o de su comunicación.

Pueden distinguirse cinco tipos o agrupaciones diferentes de Personas con Movilidad y Comunicación Reducidas (en adelante PMCRs):

-Las personas que se desplazan en sillas de ruedas, que tienen dificultades evidentes para moverse o viajar, en particular para desplazarse sobre superficies irregulares, para salvar escalones y acceder a las aceras; por tanto, conviene tener en cuenta medidas específicas, bien definidas, para remediarlo. Esta categoría de personas no representa mas que del 3 al 4% de las personas con dificultades de desplazamiento. Pero las medidas que facilitan su desenvolvimiento benefician a todos, sean personas discapacitadas o no.

-Un número mayor de personas tienen problemas de tipo sensorial, dificultades de visión, de audición o de habla; les es difícil, a veces imposible, encaminarse, optar por un servicio de transporte apropiado,

adquirir un billete, descender a la parada escogida o ayudarse, consultar a otros usuarios y a los agentes de la compañía sobre el itinerario. Las personas que tienen discapacidad mental también tienen unos problemas del mismo orden. Los servicios de información adaptados a sus necesidades serían igualmente útiles a todos los viajeros sin deficiencias.

-La artritis, la amputación o la ausencia de motricidad funcional son fuentes de problemas particulares y que afectan a muchos movimientos para el desplazamiento, por ejemplo para atravesar una acera, franquear un paso de peatones, para montar en un vehículo, para llegar a una parada de autobús o a una estación, para esperar de pie la llegada de un vehículo de transporte, entre otros. Aquí las medidas que permitirán remediar estas dificultades benefician una vez más a otras categorías de viajeros, en particular a quienes llevan equipaje, a los niños pequeños, así como a las personas de edad avanzada.

-Una gran parte de personas de movilidad reducida son personas de edad o personas enfermas, con enfermedades cardíacas o respiratorias. Para ellos, casi todas las etapas del desplazamiento ordinario, fundamentalmente en una zona circunscrita, representan un esfuerzo adicional excesivo.

-Las personas alérgicas tienen problemas específicos para adaptarse a los nuevos entornos. Así, en Suecia representan en torno al 4% de la población, lo que supone una proporción más elevada que el de las personas con problemas de visión.

A lo anterior hay que añadir en muchos casos el efecto disuasivo de la incertidumbre y de la falta de confianza, de la inseguridad y de la ausencia de informaciones adecuadas; ello hace que un numeroso grupo de experimente cierta sensación de angustia ante la utilización de los sistemas de transporte convencionales, ya que además desconocen la asistencia de la que se pueden beneficiar y la manera en que pueden obtenerla.

Otra dificultad que se plantea a menudo deriva del hecho de que los ingresos de las personas con problemas de movilidad, en general, son menos elevados que los del resto de la población; además, se trata de grupos con mayores dificultades para poder acceder al trabajo; todo ello hace que se puedan desplazar con menos frecuencia que el resto de la población y que se vean obligados a utilizar los medios de transporte más económicos.

Ejemplos de las consecuencias de la movilidad reducida y de las ventajas de la accesibilidad del transporte

Como se desprende de estudios recientes, las personas con movilidad y comunicación reducidas tienen una media de edad superior al resto de la población siendo además más probable que vivan solas.

Las PMCRs proporcionalmente son menos numerosas, y tienen un porcentaje de desempleo considerablemente más alto que el resto de personas. Así, tomando datos españoles, el 49% de la población en edad de trabajar tiene efectivamente un empleo mientras que de ese porcentaje solamente poseen empleo un 13% de personas con discapacidad. Además de tener menor acceso al empleo ganan menos, tienen un salario inferior a la media. En efecto, para los hombres con movilidad reducida que trabajan a jornada completa, su salario bruto medio es el 81% del salario del resto de trabajadores, y para las mujeres la cifra correspondiente es de un 88%.

En consecuencia, las personas de movilidad reducida disponen de unos ingresos menos elevados y, por ende, una mayor limitación que el resto para realizar desplazamientos.

Es evidente por tanto que las PMCRs se desplazan en menor proporción que el resto de la población. Una encuesta británica reciente muestra que la tasa de utilización de los vehículos, autobuses, trenes y taxis ha sido muy inferior por parte de las personas de movilidad reducida que la media general, por una serie de razones diversas. Por ejemplo, en esta encuesta de todas las personas con movilidad reducida que pueden salir de su propio domicilio por ellas mismas, un 13% no pueden desplazarse en razón a problemas de transporte y un 4% a causa de problemas de accesibilidad.

Entre las personas de movilidad reducida que necesitan un acompañante para poder salir, un 27% requieren a esa persona acompañante precisamente por problemas de transporte.

Hoy por hoy, muchas personas con movilidad y comunicación reducidas no pueden utilizar los transportes públicos a causas debidas por una parte a su situación y, por otra, a la falta de accesibilidad de aquéllos. De todos los adultos con movilidad reducida que salen de sus casas y que fueron interrogados en la encuesta británica, un 25% no utilizan nunca el autobús y un 18% nunca los trenes, por razones ligadas a su discapacidad. En el caso de personas que deben ser acompañadas para salir los porcentajes se elevan respectivamente a un 63 y a un 54%.

Asegurar que los medios de transporte sean accesibles permite mejorar la calidad de vida de las PMCRs y de quienes las rodean.

Estudios llevados a cabo en Suecia sobre servicios de transporte público especialmente adaptados han permitido concluir que las personas con movilidad reducida han estado en situación de desplazarse en condiciones mejores y con una calidad de confort más elevado; esto ha elevado la utilización de los sistemas de transporte y ha atenuado el sentimiento de aislamiento que a menudo tienen las personas con movilidad reducida y las personas mayores.

Además, hay que indicar una cuestión importante y es que asegurar medios de transporte más accesibles no es necesariamente más costoso. Un estudio holandés ha demostrado que se puede triplicar el número de desplazamientos de personas con discapacidad con un coste una vez y media superior solamente al actual.

Es generalmente admitido que el coste de fabricación de vehículos o de sistemas accesibles a todos no es más que ligeramente más elevado y permite aumentar considerablemente los ingresos gracias al aumento de venta de títulos de viaje y puede permitir economías en otro tipo de gastos, por ejemplo en transportes especializados o en ayuda a domicilio.

Se pueden citar como muy interesantes las experiencias llevadas a cabo en Bóras en Suecia y en Oppland, en Noruega.

Las propuestas y sugerencias formuladas por las personas con movilidad y comunicación reducidas contribuyen a facilitar la utilización de los transportes por parte de todos. Así, los pasamanos mejor adaptados permiten a todos los usuarios subir y bajar de los autobuses y permanecer en el trayecto en unas condiciones de mayor seguridad; las superficies a nivel y los escalones rebajados permiten a las personas que llevan equipaje o bolsas de alimentos o que llevan coches de niños, entre otras situaciones, entrar y salir de los vehículos de forma más cómoda y segura.

Además, las informaciones y los paneles de señalización más claros permiten a los usuarios que no conocen ni el trayecto ni el lugar viajar con menor incertidumbre. Un buen número de medidas de acondicionamiento sencillas susceptibles de ayudar a las personas con movilidad reducida pueden ser integradas con poco gasto en un nuevo vehículo, en una nueva estación o en un nuevo sistema gracias a modificaciones menores, en la concepción de las implantaciones, de los pasamanos, de los timbres para solicitar la parada, de la decoración y de los asientos.

Costes y ventajas para la colectividad de los medios de transporte accesibles

Parece algo natural que las personas puedan desplazarse en los distintos tipos de transporte, pero es fundamental para ello tener en cuenta las dificultades que determinados grupos de población pueden tener para la utilización de sistemas, llamemos convencionales; así, un simple escalón representa en muchos casos un obstáculo insalvable. Pero las PMCRs deben poder acceder a su lugar de trabajo, se trata de un aspecto esencial para su situación económica, desarrollo económico, social y profesional. También estas personas deben tener sistemas de transporte accesibles que les pueda conducir a la asistencia médica, a las compras cotidianas, al desarrollo de las actividades sociales y culturales.

En la situación actual, a veces estos desplazamientos han de ser planificados con mucho tiempo de antelación y exigen la ayuda de otras personas, de forma que la vida social y las actividades de ocio y de recreo están, a menudo, muy restringidas. La oferta de medios de transporte adaptados puede evitar los inconvenientes económicos y sociales debidos a la falta de movilidad y de autonomía personal, lo que puede derivar en situaciones de aislamiento y de depresión.

Estudios llevados a cabo en cuanto a la mejora de sistemas de transporte accesible muestran que la independencia y la libertad que facilitan a las personas con movilidad reducida restituyendo el derecho a la movilidad constituye una ventaja tangible que estas personas mencionan muy frecuentemente y es de hecho uno de los aspectos que aprecian más.

Muy a menudo la imposibilidad de desplazamiento de las personas con discapacidad representa un coste importante para la sociedad en su conjunto, supone un esfuerzo adicional que debe llevarse a cabo a través de los padres, las familias, los amigos o por una asociación de personas que faciliten estos servicios, mediante sistemas de tipo humanitario o servicios dependientes de la administración central o local.

Otras facilidades y acondicionamientos aunque resultan algo más costosos son imprescindibles; por ejemplo, la instalación de asientos suplementarios en las paradas de autobús, en las estaciones, señalización visual y sonora complementaria, dispositivos especiales en las taquillas de distribución de billetes para ayudar a la comunicación de personas sordas.

Numerosas empresas de transporte reconocen que el coste de estos dispositivos para la mejora de accesibilidad puede ser amortizado en uno o dos años de explotación gracias al aumento en la venta de billetes.

Con toda probabilidad los gastos más elevados son los derivados de facilitar la accesibilidad a las personas en sillas de ruedas, permitiéndolas acceder sin ayuda a los transportes públicos en los grandes ejes; con todo, representan valores que oscilan entre un 4 y un 10% del costo de un nuevo vehículo o de un nuevo sistema.

Llegados a este punto conviene comparar este coste con los gastos comparativamente más elevados debidos a la organización de servicios de transporte especializados; además, resulta mucho más económico y rentable incorporar estas medidas en un nuevo sistema que introducirlas a posteriori. En consecuencia, ha de recomendarse a los fabricantes construir vehículos accesibles y a las empresas de transportes que los adquieran.

Por otra parte, ha de tenerse en cuenta además toda la cadena del transporte; es claro que un autobús accesible no es de especial utilidad si las personas con movilidad reducida no pueden esperar en la parada y las estaciones no pueden ser utilizadas por cualquier usuario.

La accesibilidad puerta a puerta exige que las aceras, pasos de peatones, el equipamiento de las carreteras y las estaciones terminales con todas sus instalaciones se conciban teniendo en cuenta las necesidades de las diferentes categorías de los posibles usuarios con necesidades especiales.

La toma en consideración de las PMCRs en las áreas peatonales es uno de los puntos principales estudiados al objeto de garantizar un transporte intermodal accesible, de forma que por parte de algunas organizaciones, como la CEMT, se han elaborado una serie de principios directores sencillos.

Pero no cabe duda que facilitar un modo de transporte accesible no es una condición suficiente, no se trata de que solamente una modalidad de transporte sea accesible sino que aquí juega un papel muy importante la red intermodal de transportes.

Como ejemplo tenemos un estudio realizado en Francia sobre el desplazamiento de personas de movilidad reducida en Grenoble, "Estudio del efecto del nuevo tranvía"; el mismo demuestra que la puesta en servicio del tranvía accesible no ha entrañado la modificación del volumen de los servicios especializados; esto se explica por la no accesibilidad de los medios de transporte que alimentan el tranvía y por el hecho de que las personas de movilidad reducida parece que utilizan este nuevo modo de transporte para trayectos ocasionales más que para sus desplazamientos regulares.

Para determinadas personas la utilización de los transportes públicos presentará siempre obstáculos insalvables y ello por razones diversas. Es evidente, por tanto, que además habrá que facilitar un modo de transporte que asegure a estas personas con severos problemas de movilidad unas mejores prestaciones y una mayor seguridad; se trata de poner a disposición servicios a la demanda, ya en funcionamiento desde hace años en numerosos países europeos, estudiándose en la actualidad la mejor forma de rentabilizarlos.

Por otra parte, los sistemas llamados intermedios de transporte, abiertos a todos los usuarios pero que son especialmente concebidos para responder a las exigencias de personas con movilidad reducida son un éxito en distintas ciudades, principalmente en Escandinavia.

De todas formas, las mejoras de accesibilidad aportadas a los transportes públicos para hacerlos más accesibles a un mayor número y a una mayor diversidad de personas puede disminuir la demanda de servicios especializados, más costosos, y paralelamente permite a las personas con discapacidad desplazarse de forma más fácil en un entorno integrado y normalizado.

La organización de modos de transporte que permita a las PMCRs desplazarse con toda independencia ofrece ventajas intersectoriales reconocidas que se unen a las economías realizadas en el conjunto del presupuesto correspondiente a los transportes. Son economías a nivel de tiempos y de esfuerzos realizados por los padres y amigos de las personas discapacitadas que habrían de otra forma dque acompañarles o hacer los encargos en su nombre; estas economías se producen de forma más evidente para los poderes públicos ya que es posible, si se tiene un transporte para todos, reducir - entre otras- las necesidades de los servicios de ayuda a domicilio financiados con dinero público.

El hecho de posibilitar a las personas con movilidad reducida desplazarse con facilidad y seguridad crea unas condiciones materiales y psicológicas susceptibles de evitar, en algunos casos, que aquellas personas tengan que instalarse en establecimientos especializados costosos y poco gratificantes.

Tendencias futuras

La población europea envejece y la movilidad reducida es en gran medida función de la edad; mientras que las dos terceras partes de las personas con movilidad y comunicación reducidas tienen edad avanzada, un tercio de las personas mayores tienen algún tipo de discapacidad.

Por tanto, en todos los países europeos el número y porcentaje de personas con movilidad reducida aumenta, como lo demuestran las estadísticas. Por ejemplo, en el Reino Unido la cifra de un 10% de estimación de personas con movilidad reducida de hace unos años se ha elevado hasta un 12 o 14% en estudios efectuados a final de los años 80.

En lo que respecta al número de personas de edad superior a 65 años los estudios demográficos indica que se elevará en un 40% en el periodo comprendido entre los años 1985 y 2020.

En ciertos países como Alemania y Bélgica se prevé incluso un descenso en la población total.

El proceso de envejecimiento progresivo de la población obliga a planear, proyectar y construir el entorno físico de forma tal que se cumplan los requisitos del Diseño Universal que permiten el desenvolvimiento de cualquier persona en condiciones de seguridad y comodidad. Dentro del entorno físico accesible, el caso del transporte público es de especial relevancia ya que se trata del factor decisivo propiciador de la movilidad y, sin ella, no es posible plantearse ni la autonomía personal ni la integración social.

En la actualidad las soluciones técnicas permiten desarrollar y poner a punto sistemas de transporte público accesibles a un coste razonable. Es cuestión por tanto de que a las posibilidades ofrecidas por la técnica se aúne la voluntad política de ponerlas en práctica en base no sólo a criterios de solidaridad sino de calidad del entorno.

**ESTUDIO COMPARADO DE LA
SITUACION DE LA ACCESIBILIDAD
AL TRANSPORTE PUBLICO EN LOS
ESTADOS MIEMBRO DE LAS
COMUNIDADES EUROPEAS**

Estudio comparado de la situación de la accesibilidad al transporte público en los Estados miembro de las Comunidades Europeas

La situación en relación con el grado de accesibilidad de los transportes públicos es muy distinta de unos países a otros e incluso, a su vez, dentro de cada Estado miembro.

En este capítulo analizaremos de forma sintética la situación para cada modo de transporte con una breve introducción en la que se recopilará el marco normativo vigente en los Estados miembro.

Marco normativo

Tal como refleja un documento elaborado recientemente, surgido del Seminario de la Red de Integración Social AML III celebrado en Stuttgart en junio de 1991 sobre "Movilidad, accesibilidad y transporte/acceso a los servicios de atención públicos", por la Comisión Europea sobre la situación general de la movilidad y el transporte de las personas con discapacidad en los países de la Comunidad Europea, se presentan cinco tipos de legislación en relación con el transporte público:

- 1.- Leyes y/o decretos sobre la adaptación progresiva del transporte público (España, Francia, Portugal).
- 2.- Ley que confiere una base legal a las intervenciones financieras para la adaptación de los trenes (Italia).
- 3.- Ley que confiere una base legal a las intervenciones para promover los servicios adaptados en el transporte público (Reino Unido).
- 4.- Medidas financieras para adaptar el transporte público (Alemania).

5.- Decretos que establecen las normas técnicas para la accesibilidad del transporte público (España, Italia)

En el curso de la última década se han realizado importantes progresos en Europa occidental en la organización de los distintos servicios y de los equipamientos de transporte al objeto de permitir a las PMCRs desplazarse con mayor comodidad, mayor seguridad y con toda independencia. Si es cierto que aún queda mucho por recorrer, y por realizar, conviene constatar los resultados de los trabajos emprendidos hasta el presente en todos los sectores del transporte público.

Realizaciones

Como evaluación general puede señalarse que, si bien en el transcurso de los diez últimos años se ha producido un notable avance en materia de mejora de la accesibilidad de los distintos sistemas de transporte, sin embargo, en el momento presente se constata que los casos de transporte plenamente accesibles constituyen la excepción a la vez que el modelo a seguir.

Si analizamos la situación relativa de unos Estados respecto de otros en lo que se refiere a la accesibilidad de sus transportes públicos, destacan los casos de Francia, Alemania, Reino Unido, Países Bajos, Dinamarca e Italia; el resto de países se encuentran, en su mayor parte, a una considerable distancia de los citados aunque en casi todo el territorio comunitario se registran avances en la materia. España se situaría en una posición intermedia, a ligera distancia de Italia, ya que si bien en los últimos seis años se han mejorado las condiciones de accesibilidad al entorno físico en su conjunto, sin embargo, en lo que a transporte público se refiere los logros obtenidos han sido discretos, salvo algunas notables excepciones.

A nivel de transporte interurbano, los avances más significativos se han dado en el transporte aéreo, por ferrocarril y marítimo mientras que el transporte en autocar no ha registrado mejoras apreciables hasta la fecha.

En lo relativo a transporte urbano, tal vez sean los de recorrido subterráneo aquellos que hayan incrementado de forma más espectacular su

accesibilidad; en efecto, en la actualidad más de diez redes de metro del ámbito comunitario son total o parcialmente accesibles. Los servicios regulares de autobuses han ido evolucionando de forma gradual hacia una creciente accesibilidad pero aún no está resuelto el problema de la frontera a salvar entre el vehículo y la parada. Sin embargo, son varias las líneas de tranvías totalmente accesibles.

A continuación se pasará revista de forma sintética a la situación de accesibilidad al transporte público en el ámbito de la Comunidad Europea, estudiando cada modo de transporte de forma individualizada; a su vez, para cada uno de los casos se tendrán en cuenta los tres factores fundamentales que han de conjugar su accesibilidad para que el resultado final sea satisfactorio: se trata de la infraestructura de transporte, el material móvil y la frontera entre ambos, es decir, la facilitación del embarque y desembarque entre el vehículo y la instalación fija correspondiente (parada, andén, etc.).

Transporte por ferrocarril

En general las distintas compañías de ferrocarril de los países comunitarios han ido tomando conciencia de la necesidad de mejorar la accesibilidad de sus servicios, tanto en lo que se refiere al acondicionamiento del material móvil, como de sus infraestructuras, estando en situación más precaria los avances en relación con la frontera entre vehículo y andén.

Destacan la SNCF francesa, con una amplia planificación de medidas a adoptar y la DB, ferrocarriles federales alemanes que están adaptando los coches y los trenes Intercity con sillas de ruedas especiales a bordo y con personal de ayuda debidamente preparado; también los ferrocarriles alemanes están eliminando de forma progresiva las barreras a la movilidad en sus estaciones.

Los Países Bajos cuentan con un ferrocarril de alta accesibilidad y la situación danesa es de creciente accesibilidad, manteniendo un buen nivel al respecto.

Pero no han de olvidarse los ferrocarriles británicos, belgas e italianos cuya progresión es también significativa. Tanto en España como en Irlanda se vienen incorporando medidas de accesibilidad en sus redes de ferrocarril, y en menor medida Portugal y Grecia.

En prácticamente todos los Estados comunitarios existen medidas tarifarias que suponen descuentos más o menos importantes para determinados pasajeros con movilidad o comunicación reducida. Diversas redes ferroviarias europeas han suscrito acuerdos a tal fin y los países del BENELUX tienen un convenio al respecto en virtud del cual la persona acompañante de una PMCR tiene derecho a viajar de forma gratuita.

Infraestructura

Numerosas estaciones de ferrocarril, partiendo de las principales de las respectivas redes, han incorporado mejoras significativas en relación con su accesibilidad; las facilidades se refieren tanto a la terminal de la estación (aseos accesibles, encaminamientos, rampas, mejora en los sistemas de señalización e información), como a la reserva de plazas de aparcamiento y a la disponibilidad de sillas de ruedas.

En algunos países la situación difiere entre los ferrocarriles de largo recorrido, regionales o de cercanías, si bien con carácter general puede constatarse una mejora de accesibilidad en todos los frentes.

Numerosas estaciones de largo recorrido y más de cien estaciones de cercanías de Alemania son accesibles; en Bélgica se procede al acondicionamiento de las grandes estaciones, mientras que en Dinamarca se ha adoptado una relación de actuaciones prioritarias (ensanchamiento de puertas de acceso, pavimentos revestidos con material antideslizante, pasamanos dobles, instalación de ascensores, pantallas de TV, rampas, etc.).

En Francia, la SNCF viene desde hace varios años trabajando en pro de la accesibilidad y de forma redoblada a partir de 1989, momento en que el Gobierno francés aprueba la aplicación de 60 medidas específicas para mejorar la accesibilidad de los transportes públicos.

Los ferrocarriles franceses desarrollan un ambicioso programa de medidas a corto y medio plazo, habiéndose ya materializado buena parte de las mismas (incluye la construcción de franjas de alerta en el borde de andén, instalación de bucles de inducción magnética en las taquillas de venta de billetes, ascensores, rampas, etc.). Está en curso de realización la accesibilidad de las 20 principales estaciones de largo recorrido.

En España, desde 1989, año en que RENFE firma un Convenio con el Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía para la cooperación y el intercambio recíproco, se han venido aplicando medidas de accesibilidad; en la actualidad se han registrado actuaciones en 180

estaciones dentro del Plan de Modernización (recrecido de andenes, entablado de pasos en barbacanas, pasos superiores o inferiores sin barreras, aseos y teléfonos accesibles). La nueva estación Santa Justa de Sevilla es accesible, como el conjunto de la línea de Alta Velocidad Española, AVE. Tanto los ferrocarriles vascos como los de la Generalitat de Catalunya desarrollan una política de plena accesibilidad.

En Irlanda 82 estaciones de ferrocarril son accesibles y el ferrocarril suburbano DART es altamente accesible, mientras que en Italia 85 estaciones cuentan con sillas de ruedas a disposición de los usuarios que las precisen y tanto las nuevas estaciones como las obras de renovación de las existentes se realizan accesibles.

En los Países Bajos la mayor parte de sus instalaciones de ferrocarril son accesibles; así, 250 estaciones están libres de barreras; en el Reino Unido las estaciones principales son accesibles, cuentan con aseos, aparcamientos reservados y sillas de ruedas disponibles. En las estaciones más importantes de Portugal se ha mejorado la accesibilidad mediante rampas y acondicionamiento de aseos así como sillas de ruedas plegables.

Material móvil

La tónica es análoga a la descrita en relación con la infraestructura: mejora generalizada de la situación.

Alemania cuenta con 118 coches accesibles en su red principal EC/IC, en Bélgica todo el material nuevo es accesible, en Dinamarca desde el año 1982 los trenes rápidos cuentan con un vehículo libre de barreras una vez al día en cada relación; los nuevos trenes del AVE español son accesibles mientras que en los Países Bajos la práctica totalidad de los vehículos no plantea problemas de accesibilidad.

En el Reino Unido todos los Intercity cuentan con plazas para PUSRs y en todo el material nuevo los aseos son accesibles. En Francia, tanto el TGV Sudeste como el Atlántico cuentan con material accesible.

Frontera material móvil/infraestructura

Este es el ámbito en el que los progresos registrados son más discretos. En el Reino Unido e Irlanda la situación es comparativamente mejor, ya que el desnivel entre vehículo y andén es considerablemente menor, bastando dos escalones para salvarlo por lo que una sencilla rampa solventa la situación.

En Alemania se vienen realizando estudios que abarcan desde posibles soluciones incorporadas al andén hasta aquellas ligadas al vehículo, no habiéndose llegado hasta la fecha a una solución concreta.

En Francia han entrado recientemente en servicio 100 nuevos dispositivos elevadores para embarque/desembarque instalados en el andén y otro tanto sucede en los Países Bajos. En Italia, tras una primera propuesta de instalar elevadores incorporados a los vehículos se ha optado finalmente por situar estos dispositivos en la plataforma.

En diversas redes de ferrocarril están en marcha planes para el recrecido de andenes, como en el caso de Alemania, España, Bélgica, Dinamarca y Francia.

Transporte en autobús

En cuanto a transporte público urbano mediante autobús indicar que los servicios regulares vienen experimentando una mejora cualitativa especialmente en una serie de países. Son varias las ciudades que disponen de autobuses de servicio regular accesibles. El caso más próximo lo encontramos en la línea Getxo-Cruces, servida por autobuses articulados plenamente accesibles pertenecientes a los ferrocarriles vascos.

La concepción de los autobuses ha sido modificada progresivamente para tener en cuenta las demandas de las empresas explotadoras, las innovaciones de los constructores y los principios y reglamentaciones que han ido adoptándose en los distintos países.

En el Reino Unido existen disposiciones que rigen la concepción de ciertos aspectos de los vehículos entre los cuales pueden citarse los escalones, pasamanos, asientos y la señalización de la parada de autobús; estos dispositivos han sido puestos a punto no solamente para facilitar la utilización de los autobuses sino también para acelerar los tiempos de embarque y de desembarque.

El acceso a los autobuses plantea problemas a personas en sillas de ruedas; las soluciones propuestas van desde los sistemas elevadores costosos, lentos y poco fiables hasta la construcción de vehículos de plataforma rebajada combinados con paradas sobreelevadas a las que se accede mediante rampas de suave pendiente.

Hasta la fecha las soluciones adoptadas han sido muy diversas y heterogéneas de forma que sería necesario establecer líneas de investigación experimental en la materia, así como de normalización a nivel comunitario.

En diversos países se dispone de medidas tarifarias acordadas por los municipios correspondientes y que suponen reducciones en el precio de los títulos de viaje para determinadas PMCRs.

Infraestructura

En algunas ciudades se experimenta con la solución combinada de paradas elevadas y autobuses de plataforma baja. Los resultados obtenidos en Escandinavia al respecto son prometedores aunque tienen el inconveniente de tener que actuar a nivel del viario urbano. Alemania viene incorporando esta solución, que no está generalizada ni mucho menos en el resto de la Comunidad.

Material móvil

Se están propiciando mejoras diversas en el equipamiento de los autobuses. La más decisiva consiste en los nuevos modelos de plataforma rebajada, incorporados en varias ciudades alemanas (Berlín, Bremen, Munich, etc.). En España se ha aprobado un Programa para la puesta en marcha de 100 autobuses urbanos de plataforma rebajada y con otras medidas que mejoran su accesibilidad.

El nuevo autobús francés R312 tiene el primer peldaño a una altura de 35 cm. respecto del suelo, destacando la red Biplus de Annecy, con microbuses totalmente accesibles en base a una fórmula de explotación intermedia entre el servicio regular y el especializado. También en Francia cabe destacar el acuerdo suscrito en 1989 entre el Ministerio de Transportes, la Secretaría de Estado para las Personas con Discapacidad y nueve constructores europeos de autobuses, automóviles y tranvías en virtud del cual antes de finales de 1989 todos los vehículos habrían de incluir su posible acondicionamiento y que en el plazo de 5 años tendría que lograrse la total accesibilidad de los vehículos.

En el norte de Dublín va a entrar en servicio en breve plazo un servicio integrado de autobús accesible como experiencia piloto desarrollado en el marco de la Iniciativa comunitaria HORIZON. El 90 % de los nuevos autobuses del Reino Unido incorporan al menos alguna medida favorecedora de su accesibilidad y en varias ciudades, como Leicester y Coventry operan autobuses accesibles.

En Bélgica se vienen realizando estudios a nivel de fabricantes de autobuses, mientras que en Italia se considera que el tema plantea importantes problemas técnicos y de explotación pese a lo cual la renovación de las flotas tiende hacia vehículos en los que la altura de su plataforma es menor.

Frontera material móvil/infraestructura

Al tratarse de un sistema de conducción manual se presentan tanto holguras en horizontal como en vertical entre el vehículo y la plataforma de acceso. Se han utilizado diversos sistemas desde las plataformas elevadoras hidráulicas incorporadas al autobús hasta sistemas que combinan el recrecido de la parada y el rebaje del piso del autobús. También en este caso está por resolver la holgura en horizontal, cuestión que se ha solucionado en algún sistema operativo en Escandinavia mediante plataformas escamoteables.

Transporte en autocar

En cuanto al transporte interurbano por carretera, la situación, en general, es muy deficiente al no estar generalizado ni los vehículos accesibles, ni las terminales de autobuses libres de barreras. En este sentido, Francia viene realizando esfuerzos por avanzar cualitativamente en el tema trabajando en estrecha colaboración con las casas fabricantes de autocares.

Puede afirmarse que la situación comunitaria en este ámbito dista de los casos finlandeses y canadienses, los más avanzados en la materia.

Resulta difícil la adaptación de los autocares de larga distancia dado que su cabina está elevada en relación al suelo y lleva en su parte inferior un depósito para los equipajes. Se han realizado algunos estudios en el Reino Unido y en Canadá para equipar a estos vehículos con sistemas elevadores pero las investigaciones deben todavía continuar.

Infraestructura

En Alemania 259 áreas de servicio y de descanso de las autopistas son accesibles, estando en proceso de normalización las señales acústicas y táctiles.

Todas las nuevas estaciones de autobuses catalanas se construyen libres de barreras, como en los casos de Girona, Tarragona, Reus, Figueres, y otras.

Material móvil

En Alemania se condiciona la concesión de subvenciones para la adquisición de autocares por empresas federales al hecho de que un cierto número de los vehículos nuevos sean accesibles. En 1989 se incorporaron 14 autocares accesibles y otros 30 en 1990 en las Empresas Federales de Autocares.

En Dinamarca algunos autocares están equipados con aparatos elevadores.

Frontera material móvil/infraestructura

La situación es similar que para los autobuses urbanos, si bien la configuración del autocar -como ya se ha señalado- difiere del autobús al resultar más complejo acudir a la solución de plataforma rebajada. De ahí que la tendencia sea hacia dispositivos elevadores hidráulicos incorporados al vehículo.

Habrà de cuidarse el encaminamiento desde el acceso de la estación de autobuses hasta las diferentes plataformas, señalizando con claridad las áreas de embarque coincidentes con las puertas del autocar, las cuales -a su vez- habrán de señalizarse convenientemente tanto el marco como los peldaños.

Transporte en metro y tranvía

La tendencia desde hace algunos años se orienta en el sentido de que la construcción de los nuevos sistemas sean plenamente accesibles y que los existentes sean mejorados de forma progresiva y en función de las posibilidades de financiación disponibles.

En cuanto a las redes de metro, si bien hace años se construían sin tener en cuenta los requisitos de accesibilidad, no sucede lo mismo en el momento presente y así, de las aproximadamente 100 redes de metro operativas en todo el mundo, del orden de 25 son total o parcialmente accesibles.

En la actualidad funcionan en la Comunidad Europea más de diez redes de metro accesible, total o parcialmente, destacando los avances registrados en Alemania (con 6 metros), Francia (con tres redes) y Países Bajos (sus dos metros) principalmente.

Deben destacarse las medidas incluídas en metros como París y Londres, no accesibles a PUSRs (personas usuarias de silla de ruedas) pero que han venido incorporado determinadas facilidades; así, en Londres se ha editado una guía sonora del metro, mejora en los pasamanos, asientos, iluminación, anuncios ópticos y bucles magnéticos; París, a su vez, cuenta con 11 estaciones dotadas de ascensores y viene instalando bucles de inducción magnética en taquillas, franjas de alarma en borde de andén, y otras medidas que se recogen en los Anexos; a ello ha de añadirse la puesta a disposición del servicio "viaje acompañado" mediante el cual se facilita ayuda personal para efectuar el viaje, estando atendida la persona con movilidad reducida por personal voluntario.

Por su parte, el tranvía está viendo revitalizada su función en muchas ciudades centroeuropeas instalándose prototipos accesibles. Los casos más sobresalientes son los tranvías de Grenoble Utrecht y Turín, sin olvidar el Rollibus de Luxemburgo, entre otros. Las paradas del tranvía de La Haya se han sobreelevado para facilitar el acceso y descenso de los vehículos.

Infraestructura

La accesibilidad de una red de metro no es posible si las estaciones presentan barreras a la movilidad y a la comunicación. Así, los metros accesibles tienen sus instalaciones fijas libres de obstáculos.

Hay que diferenciar entre nueva construcción y rehabilitación de redes existentes ya que la problemática y los costes difieren de forma significativa.

Prácticamente todas las redes y líneas nuevas se construyen accesibles. Es el caso de los Metros de Lille, Newcastle, Docklands en Londres, Nüremberg, Amsterdam y Rotterdam, entre otros.

También ha de apuntarse la nueva línea 3 del metro de Milán y la línea D del metro de Lyon; en fase de construcción están la línea 2 del metro de Barcelona y el metro de Bilbao, que serán ambas accesibles a cualquier PMCR.

Entre las redes maduras que llevan a cabo programas para la rehabilitación de sus instalaciones antiguas cabe citarse los casos de Hamburgo, Berlín, Paris RER, Barcelona y Milán. A destacar también la alta accesibilidad del Metro de Munich.

La accesibilidad se logra mediante la construcción de ascensores, rampas, franjas de encaminamiento, mejora de la señalización y sistemas de iluminación, sin olvidar el mobiliario urbano.

Material móvil

El acondicionamiento del material móvil se logra a través de una mejora en la disposición de pasamanos, barras de apoyo, reserva de asientos para PMCRs, habilitación de espacio acondicionado para PUSRs, con previsión de sistemas de anclaje, sistemas de información relativos a la red, línea y próxima parada -tanto sonoros como visuales-, utilización de materiales antialérgicos, adecuada iluminación, apoyos isquiáticos, etc.

Según la red de metro de que se trate, sus vehículos están acondicionados de forma más o menos completa en relación con los dispositivos de accesibilidad, que redundan en el confort y calidad del servicio ofrecido.

Frontera infraestructura/material móvil

En el caso del metro el gap entre coche y plataforma es menor que en el caso de otros modos de transporte y, además, resulta controlable dado que es un transporte guiado, al igual que sucede para los tranvías.

Ahora bien, para lograr el objetivo de la plena autonomía personal de las PUSRs es preciso que las holguras horizontales no superen los 5 cm. y que los desniveles o gaps verticales no sobrepasen los 2, o a lo sumo 3 cm.

Para alcanzar estos rangos de variación ha de acudirse a dispositivos bien incorporados a la plataforma o bien instalados en los vehículos. Aquí han de tenerse en cuenta las variaciones en la altura del material móvil debida a los desgastes de carril, al sistema de suspensión, a la carga del vehículo, etc.

El metro de Lille es el más logrado y seguro en este sentido al eliminar el riesgo de caída a la vía dado que incluye estaciones cerradas con pantallas acristaladas dotadas con puertas de apertura automática y coincidente con las del material móvil; en este sistema las holguras son mínimas.

El rango de variación de gaps es más amplio en otras redes de metro, llevándose en la actualidad a cabo estudios en diversas redes; así, el caso de Hamburgo, de Lyon -donde se trabaja en un prototipo de paleta escamoteable incluida en el material móvil-, Barcelona, que se inclina por soluciones a incorporar en la plataforma, etc.

También en relación con la frontera entre coche y andén destaca la construcción de franjas de aviso en el extremo de la plataforma, con textura y color diferenciados, que indiquen la presencia del desnivel entre la cota del andén y de las vías. Las características de estas franjas de seguridad varían de unas redes a otras, tanto en su anchura como en su configuración de textura, color, etc.

Transporte aéreo

En lo relativo al transporte aéreo juega un papel muy importante la coordinación internacional por lo que resulta difícil destacar a unos países respecto de otros, sujetos a las disposiciones de la IATA. Sin embargo, en relación con la infraestructura aeroportuaria sigue siendo válida la situación general antes descrita, si bien se tiende a una homologación y uniformización de los servicios.

Por su parte, las distintas líneas aéreas vienen trabajando en mejorar las condiciones de accesibilidad de todos sus posibles usuarios mediante la incorporación de distintos dispositivos en los aparatos y eliminando las barreras en los aeropuertos. El punto crítico de embarque/desembarque se facilita de la forma más eficaz posible mediante los pasadizos o fingers bastante extendidos, aunque no generalizados, en los aeropuertos europeos de ámbito internacional. Se viene mejorando la formación del personal al servicio de las compañías aéreas en lo que se refiere a su atención a los pasajeros de movilidad reducida. Todavía se ha de mejorar de forma notable, tanto los sistemas de señalización e información, como de puesta en funcionamiento de sistemas especiales a nivel tarifario relativos a las personas que precisen viajar con un acompañante, etc.

Son varias las compañías aéreas que disponen de folletos y guías de accesibilidad en las que se incluyen tanto los consejos de viaje como las facilidades de accesibilidad de los aeropuertos.

Aeropuertos

Los nuevos aeropuertos se proyectan y construyen accesibles mientras que, por regla general, la modernización y ampliación de los aeropuertos importantes existentes tiene en cuenta también el diseño libre de obstáculos.

Se construyen puertas más amplias, rampas y ascensores, servicios de cafetería, restauración, teléfonos y aseos accesibles poniendo sillas de ruedas y personal especializado a disposición de los pasajeros que lo precisen. En los aparcamientos se reservan plazas para PMCRs.

Todos los grandes aeropuertos franceses son accesibles; en situación análoga se encuentra Alemania, donde las nuevas terminales de pasajeros en ejecución (Frankfurt, Hamburgo, Münster/Osnabrück, etc.) tienen en consideración todos los requerimientos de accesibilidad.

Los accesos e instalaciones fijas de los aeropuertos internacionales holandeses son accesibles; el aeropuerto de Dublín está libre de barreras y otros aeropuertos irlandeses se hacen progresivamente accesibles.

La rehabilitación de los aeropuertos británicos se realiza en base a criterios de diseño universal, como en las nuevas terminales de Heathrow y Gatwick, entre otros. Los principales aeropuertos españoles e italianos son utilizables por cualquier usuario, con o sin problemas de movilidad, destacando los nuevos aeropuertos de Barcelona y Milán.

Aeronaves

Se generaliza la puesta a disposición en los aviones de sillas de ruedas estrechas, maniobrables en el interior de la cabina, de asientos con reposabrazos abatibles, mejoras en los aseos que van desde la instalación de pasamanos adicionales hasta mayores dimensiones en los aparatos de largo recorrido, como es el caso del Boeing 747-400 ya en servicio por la compañía Lufthansa; todos los aparatos de Air France cuentan con reposabrazos abatibles y en los de mayor capacidad los aseos han mejorado su accesibilidad.

El Comité de Acceso al Cielo del Reino Unido viene trabajando en la mejora integral de accesibilidad del transporte aéreo, incorporando aseos adaptados con puertas plegables. En España, la compañía Iberia presta especial atención a los pasajeros con movilidad reducida, brindando un servicio de

atención especializada tanto en la aeronave como en la terminal, habiendo editado un folleto informativo sobre consejos para el viaje.

Frontera material móvil/infraestructura

La operación de embarque y desembarque se facilita mediante diversos sistemas, siendo el más eficaz la instalación de fingers o pasillos en tubos telescópicos que comunican sin barreras la terminal con la aeronave. Muchos aeropuertos europeos disponen en la actualidad de estos elementos.

Iberia ha puesto en servicio un vehículo "transelevador", con capacidad para 12 usuarios de sillas de ruedas, que permite una fácil maniobra de embarque/desembarque, siendo operativo en los aeropuertos de Barcelona, Las Palmas de Gran Canaria, Sevilla y Tenerife Sur.

Transporte marítimo y fluvial

Tanto la navegación interior como el transporte marítimo han mejorado de modo notable su accesibilidad, destacando los esfuerzos desplegados en la materia por la Organización Internacional Marítima que elabora un convenio sobre "El acceso de los pasajeros mayores y discapacitados a las terminales marítimas".

Los ferrys, los buques marítimos y las terminales han ido progresivamente eliminando obstáculos a la movilidad.

Infraestructura

La terminal de ferrys de Rosslare, en Irlanda es totalmente accesible. Tanto en el Reino Unido como en Francia, las terminales de los navios que realizan la travesía del Canal son en su mayor parte libres de barreras, habiéndose editado un folleto informativo por parte de la institución británica RADAR.

En España, recientemente el INSERSO ha financiado la accesibilidad del puerto de Ceuta y en Venecia está en marcha el proyecto "Venecia para todos" mediante vaporetos accesibles.

Material móvil

Tanto los ferrys como los navios y buques marítimos son equipados de forma creciente teniendo en cuenta los requerimientos de las personas con necesidades especiales; en Alemania destaca el buque "Europa", con pasillos, ascensores, camarotes y aseos accesibles.

La compañía española Transmediterránea opera con ferrys que no presentan problemas de movilidad, mientras que en Francia, donde el sector ha sufrido una importante recesión, los navios que efectúan la travesía Francia-Inglaterra-Irlanda y los cruceros fluviales son accesibles.

En Irlanda los buques cuentan con cabinas y aseos para personas usuarias de silla de ruedas.

Taxi

El taxi constituye un servicio público de transporte clave, tanto a nivel urbano como rural, al objeto de asegurar la movilidad y el desplazamiento de personas con necesidades especiales, de ahí la importancia que tiene la mejora en su accesibilidad.

También los taxis europeos han ido suprimiendo sus barreras, si bien la situación es muy diversa de unos países a otros. Destaca el caso del Reino Unido y, muy en especial, el de Londres que en 1991 contaba con 4000 taxis accesibles a sillas de ruedas; por si esto fuera poco, se exige que todos los nuevos taxis permitan su utilización a PUSRs y se ha fijado el 1 de enero del año 2000 como fecha límite para que todos los taxis londinenses sean totalmente accesibles. 600 Corporaciones locales del Reino Unido exigen la accesibilidad de los vehículos para el otorgamiento de la licencia de taxi.

En Alemania, numerosos taxistas están dispuestos a adaptar sus vehículos, proporcionando ayudas financieras a tal fin tanto los Lander como las Corporaciones Locales; se facilita el acceso al asiento delantero permitiendo su giro 90º y su desplazamiento hacia el exterior hasta 30 cm. Para la concesión de licencias de taxi se exigen unas nociones básicas relativas al transporte de PMCRs.

En España se ha suscrito recientemente un convenio entre el INSERSO, la Federación Española de Municipios y Provincias y la Fundación ONCE para facilitar la implantación de taxis adaptados, tipo "Eurotaxi"; en 1991 se pusieron en funcionamiento 125 taxis adaptados y hasta la fecha 65 Municipios se han interesado en el tema.

En los Países Bajos, 82 compañías de taxi, que operan con minibuses, ponen sus servicios a disposición de personas con discapacidad.

En un número importante de ciudades funciona el servicio de bono-taxi, que suponen reducciones variables en el importe de los recorridos.

Transporte de servicio especial

En toda Europa funcionan servicios a la demanda, tanto en numerosas ciudades y áreas metropolitanas como en algunas zonas rurales, a disposición de aquellos usuarios que necesiten unas prestaciones especiales.

La solución más frecuente consiste en disponer de vehículos accesibles a personas en silla de ruedas gracias a un sistema elevador o a una rampa de acceso; la solicitud ha de realizarse por teléfono con suficiente antelación y, en general, se asegura un servicio puerta a puerta.

Aunque pueden presentarse situaciones diferentes, habitualmente los servicios de transporte especial a la demanda son explotados por las administraciones locales o por las asociaciones de personas con discapacidad.

De ordinario estos servicios especializados solamente son de utilización local estando circunscritos al área de residencia de la persona usuaria, pero en algunos países de Escandinavia se permite una utilización generalizada de los mismos en todo el territorio del país.

En Alemania funcionaban en 1980 del orden de 60 servicios especiales; en dos terceras partes de los mismos se limitaba el número máximo de desplazamientos; destaca el servicio Telebus de Berlín, disponible 7 días por semana y 24 horas cada día, atendido por 64 autobuses de plataforma rebajada, proporcionando 900 viajes diarios.

En Bruselas, la compañía explotadora del metro, STIB, facilita un servicio alternativo especial a la demanda, requiriéndose aviso con 48 horas de antelación.

En Copenhague desde el año 1978 la compañía HT proporciona servicios de transporte especial, limitando el número de viajes a 26 desplazamientos cada 3 meses.

En diversas ciudades españolas funcionan transportes especiales, como el que gestiona la Entitat de Transports Municipals de Barcelona, que cuenta con 12 microbuses accesibles, o los que operan en Zaragoza, Santander y Valencia.

Numerosas ciudades francesas explotan estos servicios, bajo la responsabilidad bien del municipio, de alguna asociación o de la propia red de transporte urbano.

Lisboa, Coimbra y otras ciudades de Portugal brindan servicios de transporte especial, mientras que en los Países Bajos son 35 los servicios puerta a puerta de los que se disponen datos.

Desde el año 1985 Roma cuenta con 4 vehículos para transporte especial; también en Milán funcionan autobuses y microbuses a la demanda así como en las regiones del Lacio y de Emilia Romagna.

En el Reino Unido operan 70 servicios a la demanda impulsados por las corporaciones locales y un número superior está en vías de puesta en marcha. Del orden de 4000 minibuses tienen en servicio las corporaciones locales y entre 4000 y 6000 vehículos funcionan dependiendo de instituciones de benevolencia. Londres cuenta con servicios a la demanda telefónica en cada una de sus 29 circunscripciones.

Sistemas de información

Como puso de manifiesto el seminario de la CEMT celebrado en París en 1991, resulta fundamental disponer y poner a punto sistemas eficaces de información al objeto de que las personas usuarias conozcan la oferta disponible de los distintos modos de transporte así como las facilidades con que cuenta cada uno de ellos.

También en este capítulo Europa avanza pero es aún largo el trecho por recorrer. Hay países que vienen desplegando esfuerzos importantes como Francia, Reino Unido y Alemania mientras que en otros hasta hace poco apenas si se contaba con medios.

A nivel francés, tanto el Ministerio de Transportes como la SNCF, la RATP y diversos aeropuertos han publicado guías sobre accesibilidad; es de destacar la labor desarrollada por el COLITRAH.

Información para la planificación del viaje

A nivel de la planificación del viaje, en el Reino Unido existe un servicio especializado de consulta, el "Tripscope"; además, la Unidad de Discapacidad del Ministerio de Transporte facilita información y asesoramiento, pero no efectúa reservas; los ferrocarriles británicos y el transporte regional de Londres editan mapas y folletos, existiendo también un directorio de transporte aéreo y guías de puertos del Canal de la Mancha.

En los Países Bajos hay dos servicios de consulta para la planificación del viaje; los ferrocarriles editan un folleto informativo y proporciona un servicio de consulta e información.

En Portugal se han editado folletos detallados sobre facilidades en los ferrocarriles así como en relación con el turismo. En España, Iberia ha publicado un folleto sobre consejos de viaje, los Ferrocarriles Vascos editan folletos sobre la línea accesible de autobuses Getxo-Cruces y sobre

el "Tren Topo", algunas ciudades han difundido guías de accesibilidad en las que se incluyen referencias al transporte público (Barcelona, Sevilla, Granada, Bilbao, etc.); recientemente se ha editado una completa guía "Viajes para minusválidos", que facilita datos útiles y actuales de ámbito español.

En Alemania tanto los ferrocarriles federales como la Asociación de operadores de aeropuertos y las compañías Lufthansa y LTU han publicado guías y folletos informativos en materia de accesibilidad en los diferentes modos de transporte.

En Bélgica no existe un servicio específico sobre planificación global del viaje pero las distintas empresas de transportes facilitan información sectorial, como los ferrocarriles belgas o la STIB, Transporte Metropolitano de Bruselas. Algo similar sucede en Dinamarca, donde tampoco hay una guía general pero varias compañías de transporte y corporaciones locales editan folletos y brindan sistemas de información y reserva.

Información durante el viaje

En lo que se refiere a informaciones proporcionadas durante el viaje, en algunos países se vienen instalando bucles de inducción magnética en taquillas, informaciones en braille y en relieve, tendiéndose hacia una normalización de los sistemas de información en su conjunto. En Francia se han implantado programas de formación de los empleados de las compañías de transporte para mejorar la comunicación con los usuarios que precisan atención especial (en la SNCF, metro de París y Air France).

En los Países Bajos, las oficinas de ferrocarril tienen mostradores a baja altura y, a nivel experimental, se han incorporado indicaciones táctiles en el metro de Amsterdam.

En España se están implantando sistemas de telefonía para sordos en estaciones y aeropuertos mediante terminales de videotex.

En general, los sistemas de información en el interior de los vehículos no difieren de los convencionales, salvo algunas facilidades incorporadas en algunos casos: tarjetas en braille en Airbus y Boeing 747 de Air France; sistema audiovisual de anuncio de paradas mediante monitores de TV en los transportes urbanos de Charleroi; informaciones tanto en paneles luminosos como por megafonía en los nuevos trenes daneses, etc.



**ORGANIZACION INSTITUCIONAL,
POLITICAS EN MARCHA, NORMATIVA
Y PRINCIPALES REALIZACIONES
EN CADA ESTADO MIEMBRO**

Alemania

Organización: entidades responsables y de coordinación

La responsabilidad en materia de transporte público corresponde al Ministerio Federal de Transportes, cuyo titular concede especial importancia a los contactos con el Grupo de Trabajo sobre "Transporte Público accesible a las personas con discapacidad (böv)"; dicho Grupo de Trabajo se configura en el seno del Consejo de Expertos de las Asociaciones de Personas con Discapacidad en el marco del Grupo Federal de Estudio para la Rehabilitación. A este último grupo pertenecen además de las asociaciones de personas con discapacidad, representantes del Ministerio Federal de Transportes, de los Ferrocarriles Federales Alemanes y de la Asociación de las Empresas de Transportes Públicos, entre otros.

El responsable de la accesibilidad para personas con minusvalía en los medios de transporte es el titular de cada transporte correspondiente (por ejemplo, ferrocarril, servicio local de transporte público) y la autoridad de transportes competente a nivel federal o autonómico.

Como resultado de una decisión adoptada en la Conferencia de Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales de los Lander en el año 1987, se constituyó un Grupo de Trabajo conjunto Federal/Lander con la misión de formular propuestas de nuevas normas relativas al desarrollo del derecho de las personas con severa discapacidad a un transporte público accesible y gratuito.

Transporte público local

Los Lander y las autoridades municipales son responsables con carácter general de la administración y financiación del transporte público local. Son respaldados en estas tareas mediante subvenciones reguladas en la *Ley de Financiación del Transporte Local*, que incluyen también medidas tendentes a mejorar la situación de las personas con discapacidad. Así, por ejemplo, cabe destacar que como resultado de una decisión adoptada de forma conjunta

por el Gobierno Federal y los Lander en Octubre de 1985, puede obtenerse apoyo financiero para la instalación de ascensores en las estaciones existentes de metro y ferrocarril urbano, S-Bahn.

Políticas en marcha

Tal como ha indicado el Ministro Federal de Transportes alemán,

"la política de transportes acepta el desafío de desarrollar medios de transporte accesibles a las personas con discapacidad. El Gobierno Federal, los Lander y las Municipalidades están igualmente llamados a elaborar y desarrollar conceptos en la materia, las empresas de transporte y las personas con discapacidad son llamadas a contribuir con su experiencia en la investigación de soluciones".

En el transcurso de los últimos años ha tenido lugar en Alemania una fructífera cooperación en la materia, tal como se desprende del informe presentado en 1989 por el Ministro Federal de Transportes relativo a los progresos realizados en la organización del transporte público en línea con las necesidades de las personas con discapacidad.

La Comisión de Transportes del Parlamento Federal examinó en su reunión de 12 de noviembre de 1986 el informe sobre la adaptación de los medios de transporte público a las necesidades de las personas con discapacidad y que le fue remitido por el Ministro Federal de Transportes. En carta de la misma fecha dirigida al Ministro Federal de Transportes, el Presidente de la Comisión constataba lo siguiente:

"La Comisión expresa su deseo de que se ejerza una influencia en el futuro sobre los distintos modos de transporte para que estos incorporen un mayor número de facilidades que mejoren la accesibilidad de los usuarios con discapacidad. Ello aplica de forma especial a los ferrocarriles federales alemanes, a los autobuses públicos y a las estaciones de ferrocarril urbano. La Comisión espera contar con una actualización de este informe en el año 1989".

El informe emitido en el año 1989 además de referirse a los servicios de autobús y ferrocarril proporciona una panorámica de la situación de la accesibilidad del transporte público en sus diferentes modos en Alemania. Este informe está relacionado con el llevado a cabo por el Gobierno Federal sobre la situación de las personas con discapacidad y el desarrollo de la rehabilitación, documento 11/4455 del Parlamento Federal de 2 de mayo de 1989 y que a su vez constituye el segundo informe sobre la materia.

Orientaciones generales de la política de transportes llevada a cabo en Alemania en relación con su accesibilidad por parte de las personas con discapacidad

Un objetivo esencial de la política de transportes consiste en satisfacer, dentro del marco de la normativa existente y de las posibilidades económicas, las necesidades de movilidad de las personas con alguna discapacidad; este objetivo está en consonancia con la *Resolución del Consejo de Ministros de la Conferencia Europa de Ministros de Transportes de 21 de noviembre de 1985*.

Pero un requisito indispensable para a la equiparación de oportunidades y a la plena participación de las personas con discapacidad es lograr la accesibilidad de cadenas de transporte ininterrumpidas.

No es cierto que sólo una pequeña parte de las personas con discapacidad se beneficien de las mejoras en el transporte público; muy al contrario, otros usuarios como las personas de edad avanzada, niños pequeños, viajeros con pesado equipaje, personas portando un cochecito de niños y todos aquellos que sufran temporalmente las consecuencias de un accidente se benefician también del conjunto de medidas favorecedoras de la accesibilidad.

De acuerdo con distintos estudios llevados a cabo en ciudades como Munich, Nuremberg y Dusseldorf, la proporción de personas con movilidad reducida es del orden del 20% del total de la población.

El Ministro Federal de Transportes estima que las soluciones a la medida en materia de transporte accesible deben ser en cada caso encontradas "sobre el

terreno"; los usuarios, y muy en especial aquellos con movilidad reducida, han de ser tenidos en cuenta en el proceso de toma de decisiones.

Como consecuencia de la normativa alemana en materia de gratuidad del transporte público en determinadas condiciones para las personas con discapacidad, en el año 1987 1,42 millones de personas tuvieron derecho a viajar de forma gratuita. El gasto que a nivel Federal y de los Lander representó la compensación a las compañías explotadoras de transporte de las tarifas no percibidas a las personas con discapacidad fue de unos 662 millones de DM, correspondiendo al Gobierno Federal un porcentaje del orden del 31 %. Los ingresos procedentes de la venta de los sellos de 6 meses totalizó unos 105 millones de DM, correspondiendo al Gobierno Federal en torno al 21%.

A finales del año 1985 el Grupo de Trabajo "Instalaciones para transporte de viajeros a corta distancia" del Comité de Enlace del Gobierno Federal, los Lander y las Confederaciones Municipales decidió, en interés de las personas con discapacidad, que los costes generados por el equipamiento ulterior de las estaciones de los ferrocarriles de cercanías urbanos, S-Bahn, con rampas o ascensores podrían ser subvencionadas de conformidad con la ley sobre la financiación de transportes municipales. Sin embargo, la realización de tales proyectos se vió obstaculizada con la reglamentación entonces aplicable en materia de financiación de los costes indirectos generados por un equipamiento ulterior. Es por ello por lo que el Ministro Federal de Transportes solicitó al Comité Director de la DB en carta de 20 de enero de 1988 y tras lograr el acuerdo interministerial necesario:

"No subordinar el equipamiento ulterior de las estaciones del S-Bahn facilitador de su accesibilidad a la disposición de un tercero que asuma los costes de mantenimiento de dichas instalaciones y ordenar que para el equipamiento ulterior de rampas y ascensores de las estaciones de S-Bahn las solicitudes de subvenciones de inversión en virtud de la ley sobre financiación de los transportes municipales fuesen remitidas al Ministerio Federal de Transportes en coordinación con los Lander, teniendo en cuenta la urgencia de la puesta en marcha de dichas medidas favorecedoras de la accesibilidad."

Esta política ha dado como resultado una notable mejora en el nivel de accesibilidad de las estaciones de ferrocarril del S-Bahn incluyéndose los resultados más relevantes en el apartado relativo a principales realizaciones.

El Ministro Federal de Transporte ha ayudado a resolver diversos y complejos problemas, por ejemplo encargando la elaboración de un estudio sobre transporte en autobús accesible a personas con discapacidad. El estudio incluye propuestas que, puestas en práctica, harán posible y mejorarán la utilización de los autobuses por parte de personas con discapacidad.

A la hora de la renovación del parque de vehículos, algunas compañías de transporte han adquirido autobuses de plataforma rebajada, que proporcionan un sistema de transporte atractivo a todos los pasajeros.

Además, está en fase de elaboración una Norma DIN que contendrá requerimientos mínimos a satisfacer por los autobuses, tales como ayudas para embarque/desembarque, espacio para sillas de ruedas y sistemas de anclaje. Este tipo de previsiones está siendo también considerado a nivel internacional.

En relación con el transporte público local, las soluciones técnicas han de aplicarse en fases sucesivas, en consonancia con las posibilidades de disponibilidad de recursos ofrecidas por la ley de financiación del transporte local. El objetivo ha de ser:

- . progresivamente lograr que todos los modos de transporte sean adecuados para las personas con discapacidad;
- . aprovechar las ventajas aportadas por cualquier solución técnica y que beneficie al conjunto de pasajero;
- . crear de forma progresiva un sistema de transporte público local apropiado para las personas con discapacidad aprovechando la modernización y reparación de los vehículos existentes, así como la construcción de nuevos vehículos.

A pesar de todos los esfuerzos realizados hasta la fecha, hay personas con discapacidad que, a causa de su severa limitación a la movilidad, no pueden utilizar el transporte público aunque éste sea accesible. Esta parte de la

población depende por tanto de los servicios de transporte especializado puerta a puerta. Conforme a estudios dirigidos por el Congreso de Autoridades Municipales de Alemania y por el Congreso de Autoridades Rurales de Alemania, el 86% de las corporaciones municipales miembro y casi el 50 % de las autoridades rurales consultadas contaban con servicios especiales de transporte para personas con discapacidad, según datos del año 1982.

Como regla general, no resulta posible, al no ser asumible a nivel de costes, generalizar servicios especializados de transporte para todas aquellas personas que tienen dificultad en utilizar los transportes públicos. En consecuencia, los municipios y otros organismos competentes procuran recurrir a la utilización comercial de taxis y automóviles debidamente acondicionados para las personas con severa limitación en su movilidad, además de poner a disposición los servicios especiales de transporte a la demanda.

Al objeto de asegurar un transporte seguro a las personas con discapacidad usuarias de silla de ruedas, ha sido aprobada la *Norma Tecnológica DIN 75078, Parte 1, "Vehículos a motor para el transporte de personas con discapacidad"* y la *Parte 2, "Sistemas de Anclaje"*.

Oportunidades de cooperación e investigación en el ámbito del transporte de personas con discapacidad

En este ámbito ha de hacerse referencia a los diferentes programas de investigación que se vienen desarrollando en Alemania en materia de transporte público accesible.

Cabe citar los estudios realizados en las ciudades de Bremen, Dusseldorf, Munich, Nuremberg y Wuppertal. Las empresas de transporte locales, en Bremen además el Senador para la Juventud y los Asuntos Sociales y en Dusseldorf también la Municipalidad, asumen una parte importante de los costes. El Ministro Federal de Transportes, que financia parcialmente estos estudios, espera poder obtener resultados aplicables a otras ciudades. La participación de empresas de transporte y de las personas concernidas en estas ciudades contribuye por una parte a ensanchar la base de decisión para

los modelos aplicables a nivel federal, permitiendo además la transmisibilidad de las soluciones propuestas ya que de esta forma resulta más fácil tener en cuenta las diferentes circunstancias locales de partida. No hay ninguna duda de que los ámbitos relativos a los asuntos sociales y al urbanismo están también en estrecha relación con el objeto de las investigaciones en desarrollo; estos estudios está previsto que se exploten en base a un sistema uniforme y a tal fin un grupo de trabajo de la VÖV Asociación de Empresas de Transportes Públicos) ya ha comenzado a desarrollar actividades afectando también, entre otras, a las disposiciones de la VöV.

Principales normas vigentes

La Orden relativa a Tranvías y Ferrocarriles Urbanos y Metros, que entró en vigor el 1 de enero de 1988, así como las especificaciones sobre sistemas de transporte urbano de ferrocarril disponen la toma en consideración de las necesidades de las personas con discapacidad para la utilización de estos sistemas de transporte. Se pone especial énfasis en las medidas que faciliten el embarque y desembarque en los vehículos así como en los puntos de parada. Estas pautas son observadas de forma creciente en las fases de nueva construcción y rehabilitación de las instalaciones existentes. Los requerimientos de las personas con necesidades especiales son considerados también en los nuevos vehículos de transporte regional y local, con puertas de acceso más anchas y proporcionando espacio en el vestíbulo de entrada para sillas de ruedas.

Facilidades a nivel tarifario y de utilización del transporte público

Aquellas personas con discapacidad severa que presentan una importante reducción a su movilidad para desplazarse en automóvil, tienen derecho a viajar de forma gratuita en el transporte público local, en los términos en que se recoge en el artículo 61(1) de la Ley de las Personas con Discapacidad Severa. Cualquier otra persona que deba acompañar para su asistencia a quien tenga una severa discapacidad está también autorizada a viajar de forma gratuita en los modos de transporte tanto de cercanías como de larga distancia. Para poder viajar gratuitamente, se requiere

generalmente que la persona con discapacidad severa efectúe una contribución anual de 120 marcos alemanes, quedando exentos de dicha condición las personas ciegas y desvalidas, víctimas de guerra y otros grupos comparables a los que ya se les había otorgado el derecho a viajar de forma gratuita a partir del 1 de Octubre de 1979.

La *Ley sobre Transporte Gratuito de grandes minusválidos en el transporte público*, adoptada por el Parlamento Federal el 9 de julio de 1979, en sus Disposiciones Adicionales faculta a las personas sordas y desvalidas a viajar sin cargo incluso cuando su movilidad no esté limitada. Ello es consecuencia de la muy difícil posibilidad de comunicación de las personas sordas con los demás. La inclusión de las personas desvalidas está conforme con las nuevas normas sobre excepciones al pago de los impuestos de automóviles incluidas en la *Ley de Ayudas en el Pago de Impuestos de 1984*. El pago de la contribución anual ha sido facilitada mediante la expedición de sellos de 6 meses de 60 DM y la devolución de un porcentaje de la contribución en ciertas circunstancias con una cantidad máxima a devolver de 30 DM.

La Sección 1 de la antes referida ley sobre transporte público gratuito modifica determinados aspectos de la ley de grandes minusválidos, en su redacción de 29 de abril de 1974, incluyendo el Capítulo Undécimo sobre "Transporte gratuito de grandes minusválidos en el transporte público". En su artículo 57 establece la obligatoriedad del transporte gratuito en los términos siguientes:

"Los grandes minusválidos que, como consecuencia de su minusvalía, tengan grandes dificultades de movimiento en el tráfico urbano, serán transportados gratuitamente por las empresas concesionarias de los servicios de transporte público de personas contra presentación del documento de identificación previsto en el artículo 59, apartado 1"

En el artículo 58 se definen las condiciones personales de los destinatarios de esta norma, del modo que a continuación se reproduce:

"Se considera que tiene grandes dificultades de movimiento en el tráfico urbano quien, como consecuencia de una deficiencia en su aparato locomotor, incluso debido a dolencias internas, o como consecuencia de afecciones o perturbaciones en su capacidad de orientación, no pueda recorrer trayectos que normalmente sea posible realizar incluso a pie, sin graves dificultades o sin peligro para él o para otras personas. Los grandes minusválidos con incapacidad laboral permanente en un 80 por ciento como mínimo, se considerará que tienen graves dificultades en su capacidad de movimiento en el tráfico urbano".

En lo que atañe a la necesidad de una persona acompañante establece, en el mismo artículo 58 que:

"Se requerirá el acompañamiento constante de los grandes minusválidos que necesiten normalmente ayuda ajena para la utilización de los medios de transporte público como consecuencia de su incapacidad para evitar peligros para ellos o para otras personas".

En el artículo 59, la ley sobre transporte público gratuito se define lo que se entiende por tráfico de cercanías y de larga distancia, mientras que los artículos 60 al 62 se refieren a la compensación a las empresas explotadoras del transporte público, tanto de cercanías como de larga distancia, de los importes no percibidos en el transporte a que nos venimos refiriendo, especificando el procedimiento de dicha compensación.

En el artículo 63 se determina la asunción de gastos por parte del Estado Federal y de los Lander.

Ha sido reincorporado el transporte gratuito por ferrocarril dentro de un radio de acción de 50 Km. en torno al lugar de residencia así como mediante un sistema combinado de transporte; esta facilidad se ha ampliado al incluir el transporte por ferrocarril de alta velocidad para el caso de personas con severa discapacidad que viven en áreas rurales.

A destacar también la ley sobre ampliación del transporte gratuito de personas con discapacidad severa en el transporte público de 18 de julio de 1985. Esta norma viene a modificar la ley de grandes minusválidos en su formulación de 8 de octubre de 1979, quedando redactado el artículo 57, apartado 1 en la forma siguiente:

"Los grandes minusválidos que, como consecuencia de su minusvalía, tengan graves dificultades en su capacidad de movimiento en el tráfico urbano o estén desvalidos o sean sordos, serán transportados gratuitamente en el transporte de cercanías, tal como se define éste en el artículo 59, apartado 1, por las empresas concesionarias de los servicios de transporte público de viajeros, contra presentación del documento según el artículo 3, apartado 5; el derecho a transporte gratuito no exime del pago del suplemento de la tarifa si se utilizan trenes expresos en que esté establecido un suplemento".

También se modifica el Reglamento sobre documentos de la ley de grandes minusválidos, en su redacción de 3 de abril de 1983, conforme a lo contenido en el artículo 2 de esta Ley sobre ampliación del transporte público gratuito.

Por otra parte, el artículo 29 del Código Social señala que los minusválidos tienen derecho, entre otras prestaciones, a la asunción de los gastos de viaje y al transporte en grupos bajo supervisión médica. A su vez, la ley de compensación de prestaciones para rehabilitación específica entre las prestaciones en favor de los minusválidos la asunción de los gastos de viaje necesarios, incluso para regreso al hogar familiar.

Transporte público local

El 1 de enero de 1988 entró en vigor la ley de financiación de transporte local, incluidas las enmiendas a la misma. Esta Ley proporciona ayuda financiera federal destinada a cubrir los costes de adquisición y renovación de autobuses. También pueden obtenerse asignaciones para cubrir los costes de incorporación de cualquier equipamiento en estos vehículos que facilite su utilización por personas con discapacidad.

Legislación sobre tráfico por carretera

La Legislación sobre tráfico por carretera ha tenido muy en consideración las necesidades de ciertas personas con discapacidad, aquellas con muy importante limitación en su movilidad: las personas ciegas, facilitándoles por ejemplo el aparcamiento. Esta legislación también exige mejoras para otros grupos, como los amputados de ambas manos, personas de baja talla, etc.

Cabe citar por último el Reglamento de ayudas para vehículos con fines de rehabilitación profesional de 28 de septiembre de 1987.

Principales realizaciones

Transporte por ferrocarril

El Ferrocarril Federal Alemán (DB) considera como una tarea importante la integración de las personas con discapacidad en los transportes ferroviarios. Está previsto exigir explícitamente en el *Reglamento relativo a la Construcción y a la Explotación de los Ferrocarriles (EBO)* la utilización más fácil de las instalaciones, infraestructuras y vehículos ferroviarios por parte de las personas mayores y discapacitadas así como por los niños y otras personas con necesidades especiales.

Infraestructura

Ferrocarril de larga distancia

Se han adoptado numerosas medidas para mejorar la accesibilidad de los ferrocarriles de la DB; las mejoras incorporadas en las estaciones incluyen entre otras actuaciones las siguientes:

- . construcción de aseos accesibles en las estaciones principales;
- . mejora de la accesibilidad de los edificios y de las plataformas mediante rampas, escaleras mecánicas, encaminamientos, etc.

Por el momento resulta difícil armonizar las diversas alturas de las plataformas con las de los vehículos debido fundamentalmente a razones de tipo financiero y a problemas de reglamentación internacional. Sin embargo, en todas las estaciones se recrecerán los andenes hasta situarlos a 0,76 m. por encima de la cara superior de los carriles.

Respecto a la señalización, se generaliza la utilización de los símbolos internacionales de accesibilidad y en algunas estaciones se han instalado paneles en braille que dan información a las personas ciegas sobre como orientarse en el interior de la estación (situación de la venta de billetes, restaurantes, consigna, etc.) y también el plano de la red y de las correspondencias. Este tipo de información en relieve se ha incorporado por ejemplo en la estación de Dusseldorf.

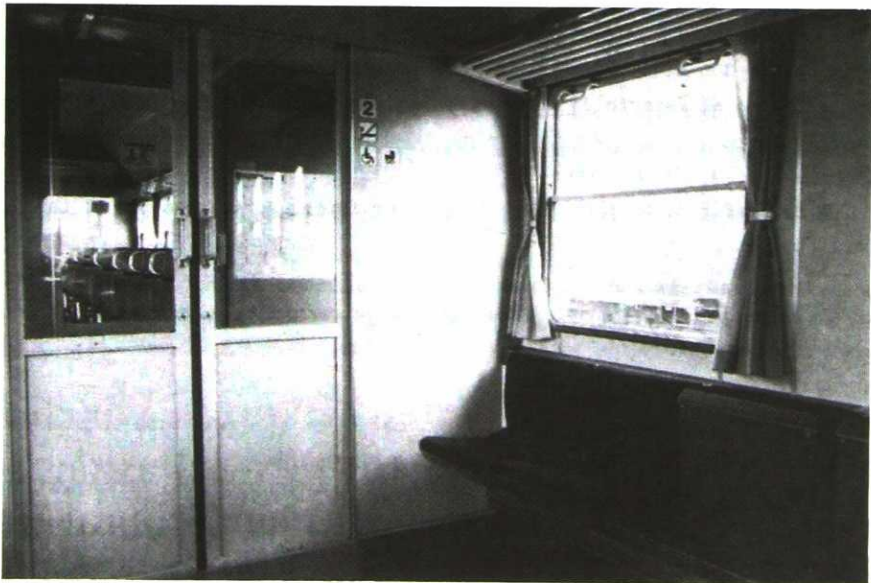
La inversión realizada por la DB en mejorar la accesibilidad de sus instalaciones en la red de transporte de pasajeros de larga distancia incluyendo tanto las nuevas líneas como aquellas que han sido mejoradas y que comprenden medidas tales como la construcción de ascensores, rampas, recrecimiento de plataformas, etc., alcanzó la cifra de 75 millones de DM en el periodo comprendido entre los años 1984 y 1988. El presupuesto correspondiente al periodo 1989-1993 es de una cuantía similar a la antes citada.

Ferrocarril de cercanías

Es especialmente satisfactoria la evolución experimentada por el ferrocarril de cercanías; en efecto, de las aproximadamente 500 estaciones existentes, del orden de 100 son ya accesibles a las personas con discapacidad.

En el transcurso de los últimos años el Ministro Federal de Transportes ha aprobado los acuerdos siguientes:

-Acuerdo entre el Ferrocarril Federal Alemán (DB) y el Estado Libre de Baviera relativo a la mejora de accesibilidad en un cierto número de estaciones del ferrocarril de cercanías en el área de Munich: la



primera fase incluye la mejora de 25 estaciones con una inversión de 25 millones de DM.

-Acuerdo entre el Ferrocarril Federal Alemán (DB) y el Land de Renania del Norte-Wesfalia relativo a la mejora de accesibilidad en un cierto número de estaciones del ferrocarril de cercanías en el área de Colonia así como del ferrocarril "Metro Regional" Rhin-Ruhr-Wupper (que forma parte de la Dirección Regional de Colonia de la DB): la primera fase incluye 25 estaciones y una inversión de 25 millones de DM.

-Acuerdo entre el Ferrocarril Federal Alemán (DB) y el Land de Renania del Norte-Wesfalia relativo a la mejora de accesibilidad en un cierto número de estaciones del ferrocarril "Metro Regional" Rhin-Ruhr (que forma parte de la Dirección Regional de Essen de la DB): la primera fase incluye 25 estaciones y una inversión de 25 millones de DM.

Las medidas de aplicación comenzaron en el año 1989. El Ministro Federal de Transportes espera que se produzcan nuevas solicitudes de subsidios para la mejora de la accesibilidad de estaciones de ferrocarril de cercanías, S-Bahn, así como de redes de metro por parte de otras áreas del territorio alemán. El conjunto de medidas previstas incluye la mejora de accesibilidad del orden de 300 estaciones con un presupuesto aproximado de 300 millones de DM. En cuanto al reparto de los costes, el 60% es financiado por el Gobierno Federal de conformidad con la ley de financiación del transporte municipal mientras que el 40% restante, así como un subsidio adicional del 7% de los costes de construcción para proyecto y supervisión, es asumido por el Lander correspondiente.

Todas las nuevas estaciones de ferrocarril de cercanías y metropolitano son construidas sin excepción totalmente accesibles.

Material móvil

De forma progresiva el material móvil utilizado por los ferrocarriles alemanes incorpora medidas que mejoran su accesibilidad. Así, pueden resaltarse los aspectos siguientes:

Servicio de larga distancia

-En la red principal de ferrocarril EC/IC están en servicio 118 coches de segunda clase equipados con instalaciones a la medida de los viajeros con discapacidad (puertas más anchas, asientos especiales con pequeñas mesas y lámparas individuales, dos emplazamientos reservados a personas usuarias de silla de ruedas (PUSRs) así como aseos accesibles a estas personas).

-Los coches accesibles son utilizados de forma creciente por las personas con movilidad reducida; en efecto, mientras en el año 1986 se contabilizaron 1962 reservas de plazas para personas usuarias de silla de ruedas, esta cifra se elevó a 4370 peticiones en 1988. Dado que, en base a estudios realizados por la DB, sólo del orden del 50% de las PUSRs efectúan reserva de asiento, puede estimarse que un número incluso superior a 8000 de estas personas utilizaron los ferrocarriles alemanes durante el año 1988. Las previsiones pasan por un considerable incremento en las cifras siempre y cuando se resuelva de una forma definitiva y satisfactoria la cuestión todavía abierta de solucionar mediante un sistema u otro el problema de la frontera existente entre la infraestructura y el material móvil y que condiciona de forma muy notable las maniobras de embarque y desembarque en condiciones de comodidad y seguridad.

-Los trenes Intercity Exprés, ICE, incorporados a comienzos de los años 90 en las nuevas líneas de la DB disponen también de áreas especiales para las PUSRs con aseos adaptados y dos emplazamientos reservados a sillas de ruedas.

-Los nuevos trenes interregionales cuentan con un coche de servicio que ofrece entre otras facilidades emplazamientos para sillas de ruedas y aseos accesibles.

Servicio de cercanías

-Tanto en el transporte ferroviario de cercanías como en el regional se está incorporando nuevo material móvil con puertas más anchas y con

emplazamientos para sillas de ruedas. Así por ejemplo, pueden citarse los ferrocarriles de cercanías de Hamburgo y del Rhin-Ruhr.

-Hasta la primavera de 1989 se suministraron 150 trenes de corta distancia con motor diesel adaptados a los requerimientos de las personas con movilidad reducida.

Frontera entre el material móvil y la infraestructura

Desde hace una serie de años la DB en cooperación con las asociaciones de personas con discapacidad han venido tratando el problema de los sistemas que facilitan el acceso entre la plataforma y el interior de los coches. Esta cuestión concierne tanto a los transportes de larga como de corta distancia.

En 1984, el Ministro Federal de Transportes encargó la realización de un estudio titulado "Medidas a tener en cuenta, en función de los requerimientos de las personas con discapacidad, en las estaciones de correspondencia entre los transportes públicos de viajeros de corta y larga distancia" y que fue realizado por el Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH. Entre las conclusiones a que llega dicho estudio cabe citar la siguiente:

"En base al análisis de los resultados disponibles, ninguna de las ayudas de embarque actualmente existentes para usuarios de silla de ruedas puede recomendarse con carácter general para el equipamiento de todos los trenes Intercity".

La situación actual es la siguiente: El personal de la DB y los colaboradores de las organizaciones de ayuda en la estación prestan un auxilio personal a la PUSR tanto para acceder como descender de los trenes. En algunos casos se dispone de sistemas incorporados a la plataforma tales como rampas móviles, plataformas hidráulicas elevadoras y puentes de embarque escamoteables.

Los pasajeros con discapacidad, sin embargo, son mayoritariamente partidarios de adoptar soluciones ligadas al vehículo lo cual les permitiría

viajar de la forma más independiente posible. Las investigaciones llevadas a cabo por la DB hasta la fecha no han llegado a la concreción de soluciones satisfactorias.

Al objeto de contribuir a la resolución de estos problemas, el Ministro Federal de Transportes solicitó recientemente a la DB reforzar los estudios e investigaciones en este ámbito en cooperación con empresas especializadas y tomando como referencia dispositivos de embarque incorporados al material móvil.

En línea con lo anterior, el Ministro Federal de Transportes ha aprobado, en el marco de un programa de investigación sobre los transportes urbanos, un contrato de investigación cuyo objetivo específico consiste en la mejora del acceso de las personas con discapacidad a los trenes de los ferrocarriles urbanos tanto de cercanías como de metro. Se espera que este proyecto de investigación llegue a conclusiones que puedan ser extrapolables a la problemática del acceso en los transportes de larga distancia.

Transporte en autobús

Autobús urbano

El problema de una concepción adaptada de los transportes públicos mediante autobús ha sido objeto durante largo tiempo de controversias entre las empresas de transporte y las personas con discapacidad, habiéndose registrado recientemente una aproximación de posiciones en especial en lo que concierne a los autobuses regulares urbanos.

El Ministro Federal de Transportes ha contribuido a este fin encargando un estudio en el que se describen las soluciones de principio que habrían de examinarse con más detalle. El informe plantea los requerimientos de las diferentes situaciones de restricción a la movilidad y la comunicación (personas en silla de ruedas, discapacitados motóricos ambulantes, personas ciegas y con visión deficiente, aquellas con deficiencia auditiva, personas de baja talla) en relación con la accesibilidad de un autobús urbano de

servicio regular. Este Estudio se remitió a la Comisión de Transportes del Parlamento Federal.

Autobuses de plataforma rebajada

El Consejo de Administración de la Asociación de Empresas de Transportes Públicos (VöV) tomó como base el estudio realizado por el Ministro Federal de Transportes para la aprobación de su Resolución de 25 de marzo de 1988.

Esta importante Resolución se refiere de forma muy especial a los servicios de autobús regular; la solución retenida es la del autobús de plataforma rebajada, tanto por su eficiencia económica como por las ventajas que ofrece a todo tipo de pasajeros.

Desde mediados del año 1988, un cierto número de ciudades alemanas han incorporado distintos tipos de autobuses de plataforma rebajada, con o sin plataforma elevadora. Las diversas experiencias obtenidas en la explotación de estos servicios están siendo recogidas y clasificadas a fin de poderse tener en cuenta en la elaboración de recomendaciones para la construcción de autobuses regulares que consideren los requerimientos de todo tipo de usuarios posibles, tengan o no limitaciones en su movilidad y comunicación. El Ministro Federal de Transportes ha respaldado la realización de estos estudios de la VöV, en donde se han evaluado las experiencias no sólo de los viajeros, sino también las de los conductores, de la empresa explotadora y de los responsables de mantenimiento y reparación. Se ha concedido especial importancia a una encuesta llevada a cabo entre los usuarios -con o sin problemas de desenvolvimiento- y realizada en base a las diferencias entre los autobuses utilizados en Bremen, Berlín, Erlangen, Herten, Munich y Wilhelmshaven.

La concepción de autobuses de plataforma rebajada se conjuga con el recrecimiento de las paradas de modo que coincidan sensiblemente el nivel de embarque con el del interior del vehículo. En consecuencia, la adopción de ambos tipos de medidas ha de estar bien coordinada. También en este sentido Alemania ha registrado diversos progresos:

-El 1 de enero de 1988 entró en vigor la ley que modifica la de financiación del transporte municipal y según la cual podrán concederse subvenciones tanto para la adquisición inicial como para la renovación de autobuses standard; en la medida en que estos vehículos incorporen elementos facilitadores de su accesibilidad, es también posible obtener subvenciones que cubran los costes adicionales.

-El Grupo de Trabajo "Problemas de Financiación del Comité Conjunto de la Federación, los Lander y las Confederaciones de Municipios para la mejora de la situación de los transportes en los Municipios" se pronunció en su reunión de 23 de noviembre de 1988 en favor de promover la construcción de paradas de autobús elevadas financiadas en base a la ley de financiación del transporte municipal y dentro del marco de la construcción de carreteras locales.

-En Circular de 29 de mayo de 1989, el VöV ha solicitado a las empresas de transportes la especificación de aquellas paradas de autobús susceptibles de mejora y rehabilitación, a tener en cuenta al objeto de prever las solicitudes de subvenciones en la materia.

-La Conferencia Permanente de Autoridades Municipales de Alemania y la VöV han expresado, mediante carta conjunta de 29 de mayo de 1989 dirigida a los Ministros de Transportes y de la Construcción de los Lander, su deseo de que las solicitudes de subvenciones presentadas por los municipios y las empresas de transportes relativas a los ajustes en el nivel de las paradas de autobús sean consideradas favorablemente y contestadas a la mayor brevedad.

-El Grupo de Trabajo sobre "Transportes Públicos a la medida de las personas con discapacidad-böV" en el seno del Consejo de Expertos de las Asociaciones de Personas con Discapacidad del Grupo Federal de Estudios para la Rehabilitación ha recomendado a las personas discapacitadas que tomen la iniciativa en sus municipios y que formulen propuestas relativas a definir las paradas de autobús que, a su juicio, deberían ser sobreelevadas con prioridad. Un cierto número de asociaciones ya han desarrollado iniciativas en este campo.

Transporte público por carretera

Autocar interurbano

El Ministro Federal de Transportes atribuye una importancia particular a la mejora de los transportes interurbanos mediante autocar. Así, ha condicionado la concesión de subvenciones para la adquisición de autocares por las empresas federales del ramo al hecho de que desde el año 1989 una parte de los vehículos nuevos sean accesibles a personas con discapacidad y que el porcentaje de autocares accesibles sea creciente en los próximos años.

La Asociación de Empresas de Transporte Federal en Colonia ha dado cumplimiento a la obligación establecida por el Ministro de Transporte.

La DB, también, en su sector de autocares ha adquirido vehículos accesibles ya desde el año 1989.

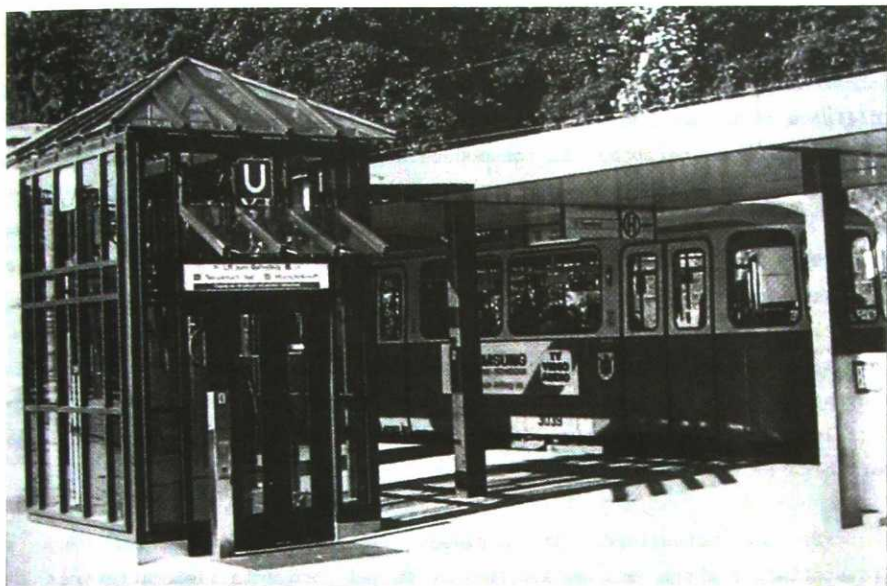
A partir de diciembre de 1983, los Ferrocarriles Federales, DB, explotan en sus líneas regulares de autobús entre Markgröningen y Asperg/Ludwigsburg vehículos equipados de una plataforma elevadora que permite a los usuarios de silla de ruedas embarcar y desembarcar con facilidad en los vehículos. En su recorrido se encuentra ubicado un centro importante de reeducación.

En cuanto a la asignación de subvenciones, se da preferencia a los autocares accesibles. En el año 1989 las Empresas Federales de Autocares compraron 14 autocares accesibles y adquirieron otros 30 en 1990, último año del que se disponen datos.

Carreteras

A raíz de la presentación del Informe de 1986 sobre progresos en la accesibilidad del transporte público, se han plasmado importantes realizaciones, entre las que cabe señalar las siguientes:

-Se ha continuado la puesta en servicio de instalaciones accesibles a las personas con discapacidad en las áreas de servicio y de descanso de las



autopistas federales. En base a los datos recogidos en el Informe sobre Transporte Público Accesible en Alemania de 1989, existen 259 aseos accesibles, 577 plazas de aparcamiento para personas con discapacidad, 279 teléfonos para usuarios de silla de ruedas así como otras 201 facilidades al alcance de estas personas. En consecuencia, 259 de las 325 áreas de servicio (estaciones de servicio/restaurantes de autopista/moteles) son accesibles. Estaba previsto que en el plazo de tres años -a partir de 1988- se harían accesibles las 66 áreas restantes.

-Los intereses de las personas ciegas y sordas son también tenidos en cuenta en las especificaciones relativas a la señalización luminosa. Se está llevando a cabo un proceso de normalización de las señales acústicas y táctiles para este grupo de personas. La Asociación Alemana de Ciegos participa en estos trabajos.

-En la actualidad, la Sociedad de Investigación "Carretera y Transporte" elabora recomendaciones para el proyecto de carreteras de elevada circulación, teniendo en cuenta los requerimientos de las personas con discapacidad.

Transporte en metro, S-Bahn y tranvia

Una serie de ciudades tales como Berlín, Hamburgo, Munich, Nuremberg y Colonia entre otras han continuado e intensificado sus esfuerzos tendentes a mejorar la accesibilidad de sus redes de metro, U-Bahn, y de ferrocarril de cercanías, S-Bahn.

En la actualidad del orden de seis redes de metro en Alemania son total o parcialmente accesibles a personas con movilidad y comunicación reducidas destacando los casos de Munich y Nuremberg. Algunas redes de metro maduras, como por ejemplo las de Hamburgo y Berlín, llevan a cabo planes para la mejora progresiva de la accesibilidad de sus instalaciones.

La nueva versión de la *Ordenanza del Ministro Federal de Transportes sobre la construcción y explotación de tranvías y metros (BOStrab)*, que entró en vigor el 1 de enero de 1988, estipula entre otras cuestiones la especial

atención a las necesidades de las personas con discapacidad. A este fin incluye una cláusula general en favor de los viajeros discapacitados, la accesibilidad de las estaciones mediante ascensores así como la presencia de una puerta en cada extremo del vehículo con una anchura mínima de paso de 0,80 m.

En Alemania, la VöV y un cierto número de empresas de transporte están desarrollando, en cooperación con la industria, un prototipo de tranvías de plataforma rebajada que proporcionen unas condiciones de acceso cómodas para el conjunto de los usuarios y en especial para aquellos con movilidad reducida. Estos trabajos se encuentran en avanzada fase de realización.

Transporte aéreo

Aeropuertos

En lo que concierne a la construcción de nuevos aeropuertos y a la modernización y ampliación de los existentes, no sólo se tiene en cuenta la reglamentación sobre su construcción del Lander correspondiente, sino que además se toman en consideración de forma específica los intereses de las personas con discapacidad que se reflejan de forma expresa desde la fase de planeamiento y en los pliegos de los concursos de redacción de proyectos.

Destacan las nuevas terminales de pasajeros de los aeropuertos de Munich y Stuttgart, estando en fase de proyecto y ejecución los de Frankfurt, Hamburgo, Münster/Osnabrück y Paderborn.

En estas nuevas instalaciones se incluyen aseos accesibles, puertas más amplias y se ponen a disposición sillas de ruedas para las personas que así lo precisen. Los nuevos edificios son equipados con rampas y ascensores.

El Nuevo Manual de la Asociación de Aeropuertos Civiles supone un avance en lo que se refiere a normalización de los proyectos de ejecución y de los equipamientos, así como también a la amplitud y la calidad de las

prestaciones de los servicios; en su redacción han intervenido las organizaciones de personas con discapacidad.

La Asociación Alemana de Aeropuertos Civiles (ADV) publica una guía titulada "Informaciones para pasajeros con discapacidad".

Facilidades de embarque y desembarque

Un buen número de aeropuertos alemanes ofrece la posibilidad de una comunicación cómoda y rápida entre la terminal y la aeronave mediante los denominados "fingers".

En todos los casos los pasajeros con movilidad reducida son acompañados a bordo en sillas de ruedas por personal especialmente preparado efectuándose la acomodación de estas personas con antelación a la del resto del pasaje.

Aeronaves

La escasez de espacio de las aeronaves comporta considerables problemas a las personas con discapacidad para su desenvolvimiento en el interior del avión. Sin embargo, se han ido incorporando mejoras tales como sillas de ruedas especiales más estrechas de lo habitual y que pueden desplazarse por los pasillos del avión, asientos con reposabrazos abatibles, pasamanos adicionales en los aseos, etc.

La Compañía aérea Lufthansa dispone de más de 60 sillas de ruedas utilizables para el desplazamiento dentro del avión. Se caracterizan por ser extremadamente ligeras pero con la suficiente estabilidad. Se han utilizado en primer lugar en aviones de alta capacidad (B747, DC10, A300/310) en líneas de media y larga distancia.

En las especificaciones de los futuros aviones de largo recorrido se dispondrá de uno o dos aseos con un diseño en planta más amplio; al mismo tiempo el umbral de las puertas de estos aseos se bajará considerablemente al objeto de permitir el acceso de personas con silla de ruedas. El Boeing

747-400 ya en servicio regular por la Lufthansa incluye estas mejoras en su accesibilidad interior.

Transporte marítimo y fluvial

Barcos de navegación interior

Los esfuerzos llevados a cabo por las compañías de navegación, las asociaciones de personas con discapacidad y las autoridades no están dirigidos hacia la creación de un "barco especial para minusválidos" sino que por el contrario pretenden la integración de todos en la actividad turística de la navegación interior de pasajeros.

Ya han sido adoptadas una serie de medidas a título voluntario y otras están previstas a corto y medio plazo.

Los ferrocarriles federales alemanes explotan también barcos de pasajeros accesibles a las personas con movilidad reducida.

Buques marítimos

Los buques marítimos también están siendo equipados de forma creciente con instalaciones especialmente concebidas para responder a las necesidades de las personas con discapacidad. Además, la Organización Internacional Marítima (OMI) está elaborando un convenio sobre "El acceso de los pasajeros mayores y discapacitados a las terminales marítimas".

La Compañía de Armadores Hapag-Lloyd ya ha tenido en cuenta las medidas en relación con la accesibilidad y el buque "Europa", recientemente construido, ha acondicionado los pasillos, ascensores y aseos de modo que sean totalmente accesibles.

Taxi

Numerosos profesionales de taxi se han declarado dispuestos a adaptar sus vehículos de manera que sean más fácilmente accesibles a personas mayores y

discapacitadas, en especial desde el momento en que los Lander o las corporaciones locales les proporcionan ayudas financieras a tal fin. En numerosas ciudades los taxis han sido equipados con asientos que permiten un giro de 90 grados en el delantero del pasajero; además dicho asiento se puede desplazar sobre una corredera del orden de 30 cm. hacia el exterior de forma que sobresale en parte del vehículo lo que permite a las personas con dificultad de movilidad instalarse más comodamente. En algunos municipios alemanes se conceden subvenciones de hasta 400 DM para el equipamiento de estos asientos especiales, cuyo coste unitario se sitúa entre los 1200 y 1500 DM.

Una serie de nociones básicas relativas al transporte de personas con movilidad reducida son exigidas por las autoridades locales para la concesión a los conductores de taxis del permiso de conducir "transporte de pasajeros".

Servicios de transporte especial

En numerosas ciudades alemanas funcionan servicios especiales de transporte para las personas discapacitadas para lo que se emplean vehículos especialmente concebidos o adaptados en los que se suelen incorporar plataformas elevadoras para las personas en silla de ruedas. Los servicios suelen ser facilitados por las corporaciones locales, organizaciones de ayuda y asociaciones de beneficencia.

Dos terceras partes de estos servicios de transporte limitan el número de transportes realizables por cada beneficiario (de 4 a 20 trayectos por mes).

En 1980 funcionaban del orden de 60 servicios especializados de transporte a disposición de personas con una severa limitación en su movilidad.

El análisis de los servicios especiales de transporte a la demanda revela que muy a menudo el transporte de los diferentes tipos de personas es asegurado de forma separada y sin coordinación por los distintos organismos de una única ciudad, pudiendo suponerse que una cooperación bien diseñada

permitiría elevar considerablemente la eficacia con la posibilidad incluso de coordinarse con los servicios de transporte público.

Así, el Ministerio Federal de Transporte ha financiado en 1987 un contrato de investigación sobre las posibilidades reales de cooperación en materia de transporte de personas con discapacidad entre los servicios especializados de transporte, los organismos que aseguran el transporte público de viajeros a corta distancia (servicios regulares), los taxis y los autobuses de alquiler para los transportes ocasionales.

En Berlín funciona un servicio *Telebús* todos los días de la semana y 24 horas al día prestado por 64 autobuses de plataforma rebajada y con posible arrodillamiento equipados con radios. Este servicio de transporte para personas con discapacidad es explotado por el Comité Central de la Misiones Sociales en el que están representadas todas las asociaciones de asistencia social libre. El Lander de Berlín financia en parte dicho servicio; así, para el año 1986 su participación fue de 12 millones de DM. Más de 6500 berlineses pueden utilizar el servicio *Telebús* disponiendo de la posibilidad de reservar hasta 50 desplazamientos simples cada mes. Todos los desplazamientos reservados con antelación se efectúan; incluso la mayor parte de los desplazamientos espontáneos reservados con un preaviso corto pueden también asegurarse el mismo día en que se solicitan. A menudo el número de viajes realizados diariamente sobrepasan los 900.

También en Munich a partir de 1978 funciona un servicio de transporte especial para personas con grave discapacidad, siendo explotado por la empresa *Malteser Hilfsdienst*.

Sistemas de información

Información para la planificación del viaje

Transporte por ferrocarril

La Compañía de Ferrocarriles Federales, DB, reeditó en abril de 1989 su "Guía práctica para los viajeros con discapacidad". Esta guía, en

comparación con la edición anterior, proporciona informaciones más detalladas de especial utilidad para el conjunto de personas con movilidad reducida.

Entre las informaciones que contiene pueden citarse, entre otras, las siguientes:

- .Las facilidades de circulación en el ámbito de la DB.
- .La buena preparación del viaje.
- .Las ayudas disponibles en los países vecinos.
- .Los servicios de taxi y de mozos, así como el prestado por el "personal de servicio en la estación".
- .La configuración de 430 estaciones, incluyendo áreas de acceso cómodo a la estación, oficinas de información, ayudas técnicas e instalaciones a disposición de personas usuarias de silla de ruedas, etc.
- .Enlaces con las líneas de navegación de la DB.

Las informaciones más importantes se incluyen también traducidas en inglés y francés.

Como suplemento a esta guía puede obtenerse además el folleto "Especialmente para usuarios de silla de ruedas: coche salón en trenes Intercity".

Transporte aéreo

La Asociación de Operadores de los Aeropuertos de Alemania informa a los pasajeros con discapacidad de todas las facilidades, ayudas y servicios que para ellos están a disposición en los aeropuertos, información que se recoge en un folleto especial.

La Compañía aérea Lufthansa publica el folleto "Informaciones para el uso de pasajeros con discapacidad" y la Compañía aérea LTU edita los "Consejos de viaje para el uso de las personas con discapacidad".

La Asociación Federal para la Ayuda de las Personas con Discapacidad publica una "Guía de turismo" que contiene además de información sobre alojamientos accesibles, direcciones de entidades que organizan viajes tanto en grupos como individuales.

Bélgica

Organización; entidades responsables y de coordinación

La responsabilidad en materia de transporte accesible corresponde al Ministerio de Transportes del Gobierno Central así como a las autoridades regionales y municipales competentes en materia de transporte público dentro de su ámbito de actuación.

Las compañías titulares de los servicios de transporte son las encargadas de llevar a cabo las medidas facilitadoras de la accesibilidad de sus respectivos sistemas de transporte.

En todo lo relativo a políticas en favor de la integración social de las personas con discapacidad ha de destacarse la labor que desarrolla el Fondo Nacional para la Integración Social y Profesional de las Personas con Discapacidad (Fonds National de Reclassement Social des Handicapés, en adelante FNRSH); se trata de un organismo público dependiente del Ministerio de Trabajo y que fue creado por Ley de 28 de abril de 1958, modificada mediante la Ley de 16 de abril de 1963.

Finalmente, ha de constatar que Bélgica se encuentra en los últimos años en una fase de reforma institucional iniciada en el año 1980 y en virtud de la cual la competencia en una serie de materias ha sido transferida desde el nivel nacional bien a las Comunidades (comunidades lingüísticas, es decir la francesa, la flamenca y la germanoparlante) bien a las Regiones (Flandes, Valloia, y región de Bruselas).

Políticas en marcha

Las autoridades belgas tienen en cuenta las directrices emanadas en materia de transporte público accesible emanadas de organismos internacionales, tales como la Organización de Naciones Unidas, el Consejo de Europa, y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte, principalmente.

A su vez, como cualquier otro Estado miembro, se atiene a las disposiciones que sobre la materia aprueben las Comunidades Europeas.

A través del Fondo Nacional de Integración Social de las Personas con Discapacidad, FNRSH, se trata de mejorar la integración de la persona con discapacidad y facilitar su acceso al entorno mediante la adaptación de automóviles y la mejora de accesibilidad de otros medios de transporte.

A nivel de las Corporaciones Locales conviene citar el "Proyecto de Lieja", que promueve la integración social y profesional de las personas con discapacidad en el distrito de Lieja. Entre los apartados para la equiparación de oportunidades de las personas discapacitadas está el del acceso al transporte y la adaptación del medio ambiente.

Se han llevado a cabo estudios por grupos de trabajo constituidos por la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Belgas (SNCB) y las empresas de transporte urbano en colaboración con el FNRSH, el Departamento de Ayudas Técnicas de la Cruz Roja y el Ministerio de Comunicaciones, teniendo por objeto examinar los problemas de acceso a los andenes y a los vehículos de estos medios de transporte público.

A nivel de información, cabe destacar la edición de guías en materia de accesibilidad, como la editada por el Grupo GAMAH, Grupo de Acción para una Mejor Accesibilidad a las Personas con Discapacidad, relativa a la accesibilidad de los edificios abiertos al público y en la que de forma muy clara detalla la reglamentación belga aplicable según las regiones.

Principales normas vigentes

En base a un estudio reciente realizado por el FNRSH, la legislación belga cuenta con más de 75 disposiciones que consagran medidas en favor de las personas con discapacidad al objeto de promover su integración social y profesional.

Para asegurar la mejora de la situación de las personas con discapacidad se aprobaron las siguientes normas de carácter general: la *Ley de*

Rehabilitación Social de 16 de abril de 1963 y la Ley de Pensiones de la persona con discapacidad de 27 de junio de 1969 (revisada y simplificada mediante la Ley de 27 de Febrero de 1987).

El 17 de julio de 1975 se aprobó la *Ley sobre Acceso de las personas con discapacidad a los edificios públicos*, desarrollada mediante *Real Decreto de 9 de mayo de 1977*.

En el artículo 1 de dicha Ley se establece que no se concederá el correspondiente permiso de construcción por la autoridad competente si los edificios públicos no responden a las normas fijadas por el Rey a fin de hacerlos accesibles a las personas con discapacidad.

Si bien este artículo se refiere a nuevos edificios, el artículo 2 es de aplicación a aquellos edificios existentes que hayan de experimentar transformaciones importantes, entendiéndose por tales aquéllas que impliquen modificar la distribución interior del edificio.

El *Real Decreto de 9 de mayo de 1977* viene a desarrollar la *Ley de 17 de julio de 1975* sobre acceso de las personas con discapacidad a los edificios públicos. El artículo 2 del Real Decreto especifica la relación de edificios a los que es de aplicación el artículo 1 de la ley de 1975, entre los que cabe resaltar los siguientes, de especial interés a nuestros efectos:

7. los aparcamientos de más de 100 plazas no construidos a nivel de calle, es decir subterráneos o en pisos;
13. los edificios de aeropuertos;
14. las estaciones, servidas permanentemente por personal de la SNCE;
15. los edificios para el transporte público urbano.

En el artículo 4 de este Real Decreto se especifican las normas relativas a la accesibilidad, mientras que en el artículo 5 se fijan las normas sobre circulación y equipamientos internos.

El artículo 6 aplica a los edificios de transporte público, siendo su texto el siguiente:

"§ 1. Para las estaciones, servidas de forma permanente por el personal de la S.N.C.B., son de aplicación:

1. las normas relativas al acceso señaladas en el artículo 4;
2. las normas relativas a la circulación interna y a los equipamientos internos señalados en el artículo 5, excepto el § 2;

§ 2. Para los edificios de transporte público urbano son de aplicación:

1. las normas relativas al acceso señaladas en el artículo 4, excepto el §2.
2. las normas relativas a la circulación interna y a los equipamientos internos señalados en el artículo 5."

A nivel regional ha de citarse el *Decreto del Consejo Regional Walón de 24 de enero de 1984* completando el artículo 59 de la *Ley Organica de Ordenación del Territorio y del Urbanismo, de 29 de marzo de 1962*. En el artículo único de este Decreto se completa el texto del artículo 59 de la Ley de referencia con la disposición siguiente:

"6. En la Región Walona, la accesibilidad a las personas con discapacidad a los edificios o partes de los edificios abiertos al público."

La Ley de 29 de marzo de 1962, una vez completada en su artículo 59, permite integrar la accesibilidad a las personas con discapacidad, en el mismo Título que las restantes disposiciones urbanísticas. Ello significa que en caso de no respetarse las imposiciones específicas al acceso de las personas con movilidad reducida, son de aplicación las sanciones habituales, lo que no sucedía con anterioridad a la aprobación de este Decreto del Consejo Regional Walón.

El Ejecutivo Regional Walón aprobó el 19 de diciembre de 1984 un *Decreto por el que deroga el Real Decreto de 9 de mayo de 1977* antes citado, con excepción del artículo 7 (que especifica y define el símbolo internacional de accesibilidad). Este Decreto del Ejecutivo Regional Walón inserta en el Código Walón de ordenación del territorio y del urbanismo las disposiciones

relativas al acceso de las personas con discapacidad a los edificios o partes de edificios abiertos al público.

A nivel local puede mencionarse el *Reglamento Municipal de la Ciudad de Lieja de 21 de octubre de 1985*.

En síntesis, existen en Bélgica diversas normas relativas a la accesibilidad de los edificios públicos, que varían de una región a otra y a veces de una ciudad a otra. Así, el Real Decreto de 1977 es actualmente de aplicación en las regiones flamenca y de Bruselas; el Decreto del Ejecutivo Regional Walón aplica a toda la región wallona. En Lieja, un Reglamento municipal completa el último Decreto citado siendo aplicable únicamente en su territorio.

Principales realizaciones

Transporte por ferrocarril

El primero de enero de 1988 entró en vigor un Reglamento único relativo a las personas con discapacidad aplicable a los países del Benelux (Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo). Este Reglamento prevé, entre otras consideraciones, que el viajero con discapacidad pueda ser acompañado gratuitamente tanto en la red nacional como internacional, si bien él debe pagar la tarifa completa, salvo aquellas reducciones que en cada circunstancia le correspondan.

Los ferrocarriles belgas, Société Nationale des Chemins de Fer Belgues, han adoptado una serie de medidas favorecedoras de la accesibilidad en sus instalaciones, tanto en lo relativo a estaciones, como a material móvil y medidas facilitadoras del embarque/desembarque, habiendo publicado un desplegable en el que se indican las disposiciones tomadas a efectos informativos de las personas interesadas:

Infraestructura

A nivel de infraestructuras pueden destacar las actuaciones siguientes:

-Las estaciones más importantes de la red ferroviaria serán equipadas con plataformas o andenes de 70 cm. de altura con respecto al carril.

-Puede obtenerse autorización para utilizar, junto con un agente de la Sociedad de Ferrocarriles, los pasos de servicio y los montacargas de las estaciones.

-En algunas estaciones, una silla de ruedas está a disposición de la persona con discapacidad.

-Las personas con discapacidad titulares de la Tarjeta de Estacionamiento expedida por el Fondo Nacional, FNRSH, pueden estacionar sus vehículos de forma gratuita en los aparcamientos de las estaciones.

-Las grandes estaciones han sido acondicionadas a fin de mejorar su accesibilidad a PMCRs entre otras con los siguientes medidas:

- . plazas de aparcamiento reservadas
- . una mejor sonorización
- . plataformas para silla de ruedas

Material móvil

En lo que atañe al material móvil resaltaremos los siguientes puntos:

-En cada tren de viajeros, un compartimento como mínimo es accesible en silla de ruedas (la barra central de la plataforma ha sido suprimida y al menos existe un asiento acondicionado a la entrada del compartimento), estando señalizado exteriormente dicho coche con el símbolo internacional de accesibilidad.

-Todo el material nuevo ha de ser accesible a personas en silla de ruedas. De todas maneras, en cada composición habrá al menos una posibilidad de acceso para la PUSR.

-En el nuevo material de viajeros UIC, el primer compartimento es accesible a las personas usuarias de sillas de ruedas gracias a la puerta

que tiene una anchura 730 mm.; abatiendo dos asientos puede disponerse de espacio suficiente para que estas personas viajen en el interior del coche en su propia silla.

-La Compañía de ferrocarril SNCE ha incorporado nuevos vehículos de tipo M5-BDX de 2 pisos, diseñados de forma que permiten espacio para una PUSR entre la plataforma de acceso y el final del coche; los asientos de este área son diseñados para PMCRs y el compartimento es de fácil acceso desde el andén de la estación mediante una plataforma y una rampa.

Medidas tarifarias y de organización

Dentro de este epigrafe enumeraremos las medidas siguientes:

-Las personas con ceguera total o de visión muy limitada pueden viajar de forma gratuita en el ferrocarril, si disponen de una autorización especial expedida por el FNRSH. El perro-guía de la persona ciega es transportado también gratuitamente.

-Las personas que hayan perdido de forma definitiva el uso de los dos brazos o de las dos piernas pueden viajar en ferrocarril con una persona acompañante mediante la compra de un sólo título de transporte.

-Se aconseja a las personas con discapacidad que avisen con 24 horas de antelación a la realización del viaje a la estación de partida, de forma que puedan preverse las medidas precisas de atención tanto en origen como en el punto de destino.

-En lo relativo al ferrocarril de cercanías y a los tranvías, se ha acordado la gratuidad de estos transportes a los portadores de la Tarjeta Especial expedida por el FNRSH proporcionada a toda persona con una deficiencia visual del 90 %.

Transporte en autobús

Se están realizando estudios a nivel de fabricantes de autobuses.

Existen reducciones tarifarias acordadas para PMCRs; las personas ciegas viajan gratuitamente siempre que dispongan de una tarjeta oficial de su organización.

Transporte en metro

El metro de Bruselas no es accesible al conjunto de personas con movilidad reducida; sólo unas pocas estaciones lo son. Para suplir esta carencia, la sociedad explotadora del metro (STIB) puso en circulación desde el 22 de mayo de 1978 un servicio de minibuses especiales a la demanda, puerta a puerta. Cada minibus dispone de diez plazas y es accesible a personas en silla de ruedas mediante una rampa situada en la parte trasera del vehículo.

Transporte aéreo

Aeropuertos

En lo relativo a aeropuertos, la Administración de Vías Aéreas está realizando un esfuerzo para acondicionar los pasillos de forma que sean menos costoso y difícil el desplazamiento de las sillas de ruedas.

Además de planos inclinados fijos, se han previsto planos inclinados portátiles que en un momento determinado se pueden adaptar a los lugares más frecuentados.

Entre otras medidas adoptadas se pueden citar las plazas de aparcamiento reservadas, así como instalaciones sanitarias adecuadas.

Aeronaves

Los sistemas de acceso tipo "finger", allá donde existan, permiten a la PUSR acceder hasta la misma entrada del avión con su silla de ruedas, pero no es posible el paso de estas sillas a bordo de los aviones.

Anualmente se presta asistencia en torno a 3000 pasajeros con movilidad y comunicación reducida.

Medidas tarifarias

La Compañía aérea Sabena aplica la tarifa más baja posible a los titulares de la Tarjeta Nacional de Reducción en los transportes colectivos, tarjeta expedida a las personas invidentes con un grado de invalidez igual o superior al 90%, así como a su acompañante.

Transporte fluvial

La Compañía de Transporte Marítimo (RTM) dispone de sillas de ruedas que facilitan el embarque y desembarque de los pasajeros con discapacidad. Los buques fabricados más recientemente vienen equipados con un ascensor especial.

Taxi

Una serie de administraciones locales emiten y distribuyen cheques-taxi a las personas con discapacidad. Este sistema supone una reducción entre un 25 y un 50% del precio del transporte.

Para dar satisfacción a la demanda cada vez mayor, la aglomeración de Bruselas ha autorizado a las compañías de taxis a explotar minibuses. En efecto, el servicio público especial a la demanda que proporciona la Sociedad STIB tiene un marcado carácter social e implica un coste elevado por cuanto es poco susceptible de extensión.

Por el momento solamente una compañía ha adoptado el sistema de explotación mediante taxi-minibús proporcionando servicio entre las seis de la mañana media noche.

Servicios de transporte especial

En la primavera de 1978 la conurbación de Bruselas fue la primera en disponer de un servicio especial colectivo destinado a las PMCRs. Tienen acceso al mismo dos categorías de personas con discapacidad:

- . los ciegos con grado de invalidez superior al 90%;
- . los grandes inválidos con pérdida completa de los dos miembros inferiores o superiores.

Este servicio a la demanda funciona todos los días laborables y la petición ha de solicitarse a la STIB al menos con 48 horas de antelación. Estos minibuses circulan exclusivamente en el perímetro de explotación de la STIB que comprende una zona de unos 240 Km².

El Ministerio de Comunicaciones ha destinado un crédito de 9 millones de francos belgas que ha permitido a la STIB adquirir 10 minibuses de tres modelos diferentes, todos ellos especialmente adaptados.

Cuando se inició la explotación de este sistema de transporte en julio de 1978 utilizaron el servicio 223 clientes cada mes; en 1985 la cifra era de 4094. Respecto a la distribución por edades de las personas usuarias del servicio, el 70% de los usuarios tienen edades comprendidas entre 40 y 80 años, con un 50% mayores de 60 años. El 20% de los usuarios son personas ciegas, mientras que el 40% utilizan silla de ruedas.

La cobertura financiera de este servicio no se asegura más que en una proporción mínima: del orden del 6%, de forma que el 94% restante de los costes recaen sobre el presupuesto de la STIB.

Sistemas de información

Se ha publicado una relación de aquellas estaciones de los ferrocarriles de la SNCB en las que está disponible alguna de las facilidades siguientes:

- . personal a disposición de las personas discapacitadas;
- . cuentan con silla de ruedas;
- . si la persona en silla de ruedas puede ser embarcada o desembarcada en su propia silla;
- . si dispone de aparcamiento gratuito para personas discapacitadas.

Información para la planificación del viaje

No existe en Bélgica un servicio específico de información al que una persona con movilidad reducida pueda dirigirse para la organización y reserva de un viaje.

Sin embargo, si se disponen de servicios de información proporcionados por las distintas empresas de transporte en forma de folletos y dirigidos a las personas con PMCRs. Por ejemplo la SNCB ha publicado el folleto "Los ferrocarriles belgas dan la bienvenida a las personas con discapacidad" y la Compañía STIB ha publicado un libro sobre su servicio especializado de transporte mediante minibus.

A efectos de reserva de plaza, tanto la Compañía aérea Sabena tanto como la de ferrocarril SNCB solicitan que las PMCRs efectúen las mismas con antelación, al objeto de que se puedan adoptar las medidas de atención oportunas.

Información durante el viaje

a) En la estación/terminal/parada de autobús

Se tiende hacia una cada vez mayor normalización en los sistemas de información en estaciones y andenes. Se han instalado placas magnéticas en las estaciones de metro para mejorar la claridad de los anuncios sonoros.

Como ayuda a las personas con problemas de visión la Compañía Intercomunal de Transporte de Lieja (STIL) ha dispuesto informaciones en braille a nivel experimental en una de sus líneas; estas informaciones indican el nombre de la parada, el número del autobús y la ruta. También en Lieja se han adoptado otras medidas en las instalaciones recientes de transporte, tales como la construcción de rampas.

En Amberes, la Compañía Intercomunal de Transporte (MIVA) ha colaborado en la publicación de un horario sintético en braille. También en esta ciudad se concede mucha importancia a la actitud y formación que en relación con las

personas con discapacidad han de tener los conductores de transporte público.

La Compañía Intercomunal de Transporte de Charleroi también ha adoptado diversas medidas para facilitar el viaje a PMCRs y en particular a personas con limitación de visión o de audición.

b) En los vehículos

Para quienes tengan dificultades de audición o de visión se han venido realizando esfuerzos concentrados de forma especial en el equipamiento de todos los coches construidos desde 1975 con sistemas de información que permitan la difusión de los anuncios facilitados en el trayecto (próxima estación, destino del vehículo, asuntos imprevistos, etc.)

La Compañía Intercomunal de Transporte de Charleroi ha realizado experiencias con un sistema audiovisual para el anuncio de las paradas mediante el uso de una televisión situada en el interior del vehículo. De esta forma, la información de la parada es anunciada acústicamente y visualmente; el sistema ha resultado costoso económicamente.

Dinamarca

Organización; entidades responsables y de coordinación

La autoridad que en primer lugar tiene la responsabilidad en materia de mejora de la accesibilidad en el transporte público es el Ministerio de Transportes. Además, la Compañía de Ferrocarriles Daneses, DSB, es responsable en cuanto a la accesibilidad a los trenes, estaciones y ferrys.

La Compañía DSB tiene un Comité permanente para discutir la accesibilidad con representantes de las asociaciones de personas con discapacidad. Este Comité es un foro de debate de todos aquellos problemas que las personas con discapacidad pueden encontrarse cuando utilizan el ferrocarril y los ferrys. Se da especial importancia al hecho de que la accesibilidad debe ser garantizada cuando la DSB adquiere nuevo material móvil y nuevos ferrys o cuando procede a la rehabilitación de estaciones.

Políticas en marcha

También ha de ser mencionado que las autoridades nacionales de carreteras celebran reuniones periódicas con las asociaciones de personas con discapacidad al objeto de discutir si por parte de dichos responsables de la Administración se presta la necesaria atención a los problemas de este colectivo dentro de sus planes generales.

El Ministro de Transportes de Dinamarca considera muy importante que las autoridades de su Departamento intenten hacer uso de forma eficaz de los conocimientos que han sido adquiridos por las asociaciones de personas con discapacidad.

A partir del año 1991 el Ministerio de Transportes ha comenzado a destinar 50 millones de coronas danesas cada año y durante un periodo de cinco años en mejoras e investigación en el sector del transporte por autobús. El propósito es facilitar tanto a las personas con discapacidad como también a las mayores unas mejores posibilidades para la utilización del transporte

público. Las asociaciones de personas con discapacidad y las autoridades locales son consultadas en relación con este proyecto.

En mayo de 1991 el Parlamento danés aprobó, por una importante mayoría, una Petición al Gobierno relativa a facilitar transporte adecuado a aquellas personas con una severa discapacidad ampliando los medios actualmente existentes. Los nuevos servicios incluirán transportes con fines recreativos y se considerarán como servicios suplementarios a los restantes existentes para personas con discapacidad. Estos servicios de transporte estarán en funcionamiento a partir del mes de mayo de 1992.

Principales normas vigentes

La mayor obligación vigente en Dinamarca no tiene rango de ley sino de *Petición del Parlamento al Gobierno* y que fue aprobado por aquél en el año 1987.

En la Petición se establece que las terminales de autobuses, trenes y ferrys así como los aeropuertos deben hacerse accesibles. También indica que el transporte público, como por ejemplo, los autobuses, trenes, ferrys y aviones deben ser lo más accesibles posible.

Principales realizaciones

Transporte por ferrocarril

Infraestructura

Se ha aprobado un programa de recrecido de andenes que se llevará a término en un plazo comprendido entre 10 ó 15 años.

Las puertas de acceso han sido ensanchadas y el pavimento revestido de un material antideslizante. Se han instalado pasamanos dobles a alturas de 65 y 90 cm. del suelo y las botoneras de los ascensores se han situado de modo accesible para las personas con movilidad reducida. 22 estaciones ya han sido equipadas con aseos accesibles. En 28 estaciones las personas con

discapacidad que realizan la solicitud con antelación pueden beneficiarse de los servicios de un agente.

Se multiplican sin cesar las facilidades de accesibilidad a las personas discapacitadas en las estaciones: rampas de acceso, ascensores, aseos accesibles. Se ha establecido un listado de las actuaciones prioritarias a realizar para mejorar la accesibilidad. Un cierto número de estaciones han sido equipadas con pantallas de televisión que dan información visual sobre los retrasos, cambios de vía, trenes suplementarios, etc.; ello facilita los desplazamientos por tren de las personas sordas. Además se pintan líneas blancas sobre todos los andenes para ayudar a las personas de visión deficiente.

Todos los trenes de cercanías en el área metropolitana han sido equipados con rampas y la mayoría de las estaciones del área cuentan con ascensores.

Material móvil

A partir del año 1982 los trenes rápidos que dan servicio entre Copenhague y el interior del país cuentan con un vehículo especialmente acondicionado que incluye un elevador hidráulico, aseos accesibles y puede acoger a dos personas en sus sillas de ruedas. Estos trenes circulan una vez al día en cada dirección en los itinerarios principales de Copenhague a Esbjerg y de Copenhague a Aalborg.

Todos los trenes regionales y de larga distancia están dotados de megafonía que anuncia la próxima parada.

Se han previsto instalaciones para las personas con discapacidad en el "coche de servicios" del tren y que incluye un kiosco de venta de periódicos, refrescos, sandwiches y comidas ligeras. Además, existen tres compartimentos convertibles en una gran sala que puede ser utilizada para conferencias en el curso del viaje. Junto a estos compartimentos se encuentra el acondicionado para personas con discapacidad así como los aseos accesibles.

Medidas tarifarias

Se ha aprobado una reducción del 50% en las tarifas ferroviarias para las personas con discapacidad excepto en los ferrocarriles de Copenhague. Para las personas acompañantes de las ciegas se ofrece un título de viaje gratuito.

Transporte en autobús

Se está llevando a cabo un estudio que tiene por objeto la instalación de planos inclinados en los autobuses.

Los autobuses que realizan transportes de larga distancia están equipados con aparatos elevadores.

Las sillas de ruedas y los perros guía para ciegos son transportados de forma gratuita.

Taxi

Las personas ciegas se benefician de tarifas reducidas para la utilización de taxis.

Servicios de transporte especial

Los servicios a la demanda han sido organizados por las asociaciones con ayuda de los poderes públicos.

El Consejo de la conurbación de Copenhague es responsable, tanto política como financieramente, de los transportes públicos de la Región de Copenhague, pero un determinado número de personas con discapacidad no pueden utilizar los autobuses y los trenes; para responder a las necesidades de desplazamiento de estas personas hasta los centros de atención médica o los hospitales intervienen las corporaciones locales de la Región de Copenhague.

En abril de 1979 la Compañía de Transporte del gran Copenhague, HT, creó su servicio de transporte especial destinado a personas con muy severa limitación de movilidad y para cuyo desplazamiento se han previsto vehículos

acondicionados. Mientras que a finales de 1979 este servicio de transporte especial atendía a 600 personas, al acabar 1984 el número de personas atendidas se elevaba a 3100. Los criterios de acceso a estos servicios han sido modificados de forma progresiva al objeto de ampliar el volumen de aquellas personas con derecho a los mismos.

Los beneficiarios de los servicios de transporte especial reciben bonos que les dan derecho a 26 desplazamientos simples cada tres meses, lo que equivale a un viaje de ida y vuelta por semana. Un acompañante viaja de forma gratuita. En 1984 el coste del servicio ascendió a 24,5 millones de coronas danesas.

A comienzos de 1985 la compañía HT tenía en propiedad 6 vehículos adaptados.

Sistemas de información

Información para la planificación del viaje

No se dispone de una guía general sobre facilidades de transporte para personas con discapacidad, pero varias empresas de transporte y corporaciones locales han editado folletos sobre la materia entre las que pueden referirse los siguientes:

-DSB: La Compañía de Ferrocarriles Danés tiene publicado un folleto titulado "DSB Handicappede" que incluye información general sobre instalaciones y servicios para personas con discapacidad.

-La empresa HT (Compañía de Transporte Metropolitano), así como otras empresas de transporte municipal editan folletos sobre programas de viajes; también dispone de un sistema de información telefónica en el que se incluyen datos para personas con discapacidad.

La DSB viene desarrollando un sistema de información y de reservas electrónico que se está introduciendo por etapas desde 1989. Este sistema ofrece la opción de imprimir itinerarios y programas de viaje incluyendo las facilidades especiales para personas con discapacidad.

En lo relativo a reserva de billetes, la Compañía DSB posibilita que en cualquier punto de venta la persona con discapacidad pueda contactar para efectuar la reserva de asiento así como solicitar asistencia especial en relación con su viaje. Aquellas personas que requieran asientos especiales deben realizar sus reservas con suficiente antelación.

La empresa HT y otras empresas municipales de transporte prestan un servicio de transporte a la demanda denominado "Telebus" y que es solicitado por teléfono.

Información durante el viaje

a) En la estación/terminal/parada de autobús

En las estaciones de ferrocarril de la DSB los nuevos puntos de venta de títulos de viaje están equipados con bucles de inducción magnética.

La señalización en relieve se está sumando de forma gradual a la señalización general de las estaciones.

b) En los vehículos

En los nuevos trenes de la DSB que han ido entrando en servicio a partir del año 1989 la información es proporcionada mediante paneles luminosos y mediante megafonía. El personal de todas las compañías de transporte pueden facilitar información adicional.

España

Organización: entidades responsables y de coordinación

A nivel de la Administración Central del Estado la máxima responsabilidad en materia de transportes corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En lo que atañe a la mejora de accesibilidad de los distintos modos de transporte cara a su utilización por parte de todas aquellas personas con problemas de movilidad y comunicación destaca la responsabilidad que asume el Ministerio de Asuntos Sociales como tal y a través de las competencias que en materia de integración social de las personas con discapacidad tienen encomendadas el INSERSO, Instituto Nacional de Servicios Sociales, (esta Dirección General es también competente en el desarrollo de políticas para la tercera edad, sector éste de población especialmente sensible a la accesibilidad de los transportes públicos) y el Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía.

El Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía fue reestructurado mediante *Real Decreto 1475/1986 de 11 de julio*. Se trata de un Organismo público que, bajo la Presidencia de Honor de su Majestad La REINA y la Presidencia Efectiva de la Ministra de Asuntos Sociales, tiene por objeto la promoción, impulso y coordinación de la prevención de deficiencias, así como de la educación, rehabilitación e integración social de las personas con minusvalía.

En el Real Patronato participan representantes de la Administración del Estado y del sector privado, y pueden colaborar, así mismo, las restantes administraciones públicas.

Entre las funciones encomendadas al Real Patronato cabe destacar, a nuestros efectos, la promoción de la autonomía personal de los afectados por minusvalías, así como, su incorporación social, de acuerdo con los Títulos

sobre integración laboral, servicios sociales y supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas de la *Ley 13/1982*.

Dentro de esas funciones cabe incluir la promoción de la accesibilidad de los transportes públicos a través de distintas actuaciones tales como impulsar el asociacionismo, desarrollar la función de encuentro entre las instituciones públicas y privadas, llevar a cabo tareas de formación, información y sensibilización en la materia, propiciar estudios e investigaciones, etc.

Además, el Real Patronato es la Institución a la que la Presidencia del Gobierno encomendó desarrollar y aplicar en España el Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas en el marco del decenio que la Organización de Naciones Unidas ha venido dedicando a dichas personas y que corresponde al período 1982-1992. En este contexto, y al objeto de trabajar en pro de la equiparación de oportunidades, el Real Patronato se ha constituido en foro de encuentro y en catalizador de múltiples actividades en relación con la accesibilidad al medio físico, la evitación y supresión de barreras arquitectónicas, incluida la problemática del transporte público accesible.

El en seno del Real Patronato se ha formado un grupo de trabajo de accesibilidad y que realiza tareas docentes, de asesoramiento y consulta.

El Instituto Nacional de Servicios Sociales se crea como Entidad Gestora de la Seguridad Social mediante *Real Decreto Ley 36/1978, de 16 de noviembre sobre Gestión Institucional de la Seguridad Social, la salud y el empleo* viniendo determinada su estructura y competencias en el *Real Decreto 1856/1979 de 30 de julio* (modificado por *Real Decreto 1433/1985 de 1 de agosto*). A raíz del *Real Decreto 530/1985 de 8 de abril*, el INSERSO asumió todas aquellas competencias que, en materia de gestión de servicios sociales, tenía atribuidas la Administración Central del Estado.

En la actualidad, el INSERSO es un organismo dependiente del Ministerio de Asuntos Sociales por *Real Decreto 727/1988, de 11 de julio*.

Las actuaciones desarrolladas consecuencia del ejercicio de sus competencias en materia de minusválidos, de tercera edad, refugiados, etc., se llevan a cabo directamente, a través de los medios de que dispone el Instituto, o mediante la oportuna acción concertada con entidades públicas o privadas.

En relación con el ámbito que nos ocupa destaca la puesta en marcha del Programa de Ayudas Técnicas y la labor desarrollada en este ámbito por el CEAPAT, Centro Estatal de Autonomía Personal y de Ayudas Técnicas. Este centro, creado por Orden del Ministerio de Asuntos Sociales de 7 de abril de 1989, responde a la preocupación del INSERSO por potenciar la actividad investigadora y de difusión de innovaciones tecnológicas que puedan ser aplicables a la mejora de los niveles de autonomía de las personas que, por cualquier razón, se encuentran limitadas en sus capacidades funcionales. Entre sus campos de aplicación está el de la movilidad y transporte y una de sus áreas de trabajo es la dedicada a la mejora de la accesibilidad.

El equipo multiprofesional del centro lleva a cabo sus actividades en estrecha colaboración con cuantas instancias (empresas, profesionales, instituciones, etc.) vienen trabajando en los campos de la accesibilidad, el transporte para personas con movilidad reducida y el desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas a la rehabilitación y la autonomía de las personas discapacitadas.

El Director del CEAPAT es miembro del Grupo Ad Hoc de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte dedicado a la accesibilidad de los transportes para personas con movilidad reducida.

A su vez, el CEAPAT sirve como base para los trabajos del Comité de Transportes, de carácter interministerial y que se constituyó como grupo de trabajo dentro del Comité Español de Coordinación del Programa HELIOS de las Comunidades Europeas. En el seno de dicho Comité de Transportes, se elaboró la propuesta española alternativa al texto presentado por la Comisión Europea relativo a la propuesta de Directiva Comunitaria sobre movilidad y transporte de trabajadores de movilidad reducida.

Dentro también del marco de la Administración Central del Estado ha de destacarse la competencia en determinados ámbitos del transporte, y por ende

de su accesibilidad mayor o menor, de los Ministerios de Industria, Energía y Turismo (tanto en lo que se refiere a material móvil como a una política turística integral que englobe transportes accesibles) y el Ministerio del Interior (en todo lo relativo a la regulación de tráfico y circulación).

A raíz de la aprobación de la Constitución española de 1978 el Estado se configura a nivel territorial y político en torno a 17 Comunidades Autónomas viniendo la regulación de competencias establecida en el Título IX de la Constitución. En base a esta nueva situación emanada del Estado de las Autonomías, éstas adquieren competencias en materia de aquellos transportes públicos cuyo ámbito geográfico de actuación se circunscriba al territorio de dicha Comunidad Autónoma; las citadas competencias aplican tanto a nivel de aprobación legislativa sobre la materia como a nivel ejecutivo, todo ello sin perjuicio de las atribuciones y responsabilidades que competen a las Corporaciones Locales.

En consecuencia, la responsabilidad en materia de transporte público accesible a nivel español está repartida entre las distintos poderes públicos del Estado.

Las diferentes compañías y empresas de transporte público de ámbito estatal son las responsables a nivel de explotación de sus correspondientes sistemas y servicios de transporte ofertados; así pueden citarse los casos de RENFE (Red de Ferrocarriles Españoles), Iberia (Líneas Aéreas de España) y Compañía Transmediterránea, entre otras.

En el transcurso de los últimos años se registra en España un notable crecimiento y fortalecimiento del movimiento asociativo fruto de un proceso de madurez de la sociedad civil, fenómeno que también se refleja en el colectivo de aquellas personas con alguna o algunas discapacidades. Las asociaciones y organizaciones de estas personas vienen realizando esfuerzos crecientes en pro de la mejora de su situación e integración social, para lo cual se vienen estableciendo cauces de colaboración, intercambio de experiencias y desarrollo de proyectos conjuntos, sin olvidar la importante labor de reivindicación y sensibilización social. Todo lo anterior es de aplicación expresa a lo que se denomina supresión de barreras a la movilidad

y a la comunicación o, expresado de forma más genérica y positiva, como accesibilidad al entorno físico dentro de la cual juegan un papel relevante los transportes públicos accesibles.

No es objeto del presente documento el análisis pormenorizado de las distintas asociaciones de personas con minusvalía pero, en tanto que instituciones y agentes sociales corresponsables en el tema que nos ocupa, convendrá detenerse siquiera brevemente en alguna de las asociaciones que se han mostrado más activas a la hora de trabajar de una forma u otra en pro de un entorno físico para todos. Es el caso de la COCEMFE (Coordinadora estatal de minusválidos físicos), FEAPS (Federación española de personas con deficiencia mental), Confederación Nacional de Sordos, FIAPAS (Padres de niños sordos), ONCE (Organización Nacional de Ciegos), CRECER, Federación ECOM, Fundación ONCE, entre otras.

La Fundación ONCE para la cooperación e integración social de personas con minusvalías se crea a raíz del acuerdo adoptado por el Consejo General de la ONCE de 28 de enero de 1988, siendo clasificada por Resolución del Ministerio de Asuntos Sociales el 2 de agosto de 1898. La Fundación se configura como una entidad de ámbito estatal en la que están representadas, además de la ONCE en calidad de fundador, las principales federaciones de minusválidos: COCEMFE, FEAPS, CNSE y FIAPAS. Esta entidad, cuya principal fuente de financiación es la ONCE, ordena su actuación para coadyuvar a la consecución de la autonomía personal y plena integración de las personas con minusvalías, a cuyo objeto define su campo de actividad sin sustituir, por vía de hecho, las obligaciones públicas del Estado en sus diversos niveles administrativos; apoya preferentemente proyectos del movimiento asociativo y los que repercuten en un mayor número de personas, sin perjuicio del estudio de programas individuales. Esta institución destina, aproximadamente, un tercio de su presupuesto anual para ayudas en proyectos y programas de supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas, de la comunicación y de movilidad y transporte.

Políticas en marcha

Las políticas llevadas a cabo, o en curso de ejecución, en este tema, se estructuran en torno a cuatro ejes o grandes líneas de actuación, a saber: el normativo, el docente, el de información y sensibilización y el de las medidas directas de fomento y aplicación.

El nivel normativo será analizado en detalle en un próximo epígrafe. Baste aquí señalar que el desarrollo normativo en España en esta materia viene supeditado al reparto competencial consagrado en el Título IX de la Constitución Española de 1978 y que la existencia de normativa es condición necesaria pero no suficiente para el impulso y avance en cualquier asunto.

En el muy importante plano de la docencia, distintas instituciones en España vienen realizando una intensa labor desde hace más de seis años, promoviendo Cursos específicos sobre accesibilidad al medio físico, en los que se dan soluciones para la evitación y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y del transporte.

Cabe destacar en este punto la labor desarrollada por el Real Patronato de Prevención y Atención a Personas con Minusvalía y también por el Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas del Instituto Nacional de Servicios Sociales.

Los cursos van destinados tanto a técnicos en estos temas -básicamente ingenieros y arquitectos- como a funcionarios de las diversas administraciones públicas y responsables políticos con competencia en la materia.

Hasta ahora el Real Patronato ha impartido el Curso en más de 30 ocasiones, teniendo un carácter eminentemente práctico y formativo, desarrollándose en cinco bloques correspondientes a cada una de las facetas de la accesibilidad física, y -por lo que aquí más interesa- incorpora uno dedicado con carácter monográfico a la accesibilidad en el transporte en el que, tras considerar la comodidad y seguridad en el viaje, se analiza la problemática del transporte privado, especial y en taxi, transporte público interurbano y

transporte público urbano y suburbano, haciendo especial hincapié en todo lo relativo al material móvil.

Además, el Curso incluye la realización de un supuesto práctico a realizar por los alumnos. La modalidad standard del Curso comprende un total de 30 horas lectivas, sin incluir las visitas a centros o instalaciones de interés por el tratamiento dado en ellas a la supresión de barreras físicas.

Aunque el objetivo de estos cursos, tanto los del Real Patronato como los del CEAPAT, es básicamente formativo -cubriendo de esta manera una laguna importante existente en los currículae académicos de las distintas Escuelas Técnicas y Facultades de las Universidades- no cabe duda de que su alcance trasciende dicho propósito coadyuvando a la toma de conciencia de esta problemática, teniendo además por tanto un efecto indirecto de sensibilización.

Pero la labor formativa no sólo viene impulsada por instituciones como las citadas, ambas pertenecientes al Ministerio de Asuntos Sociales, sino que también a otros niveles se toma en consideración la formación en accesibilidad al entorno físico; por ejemplo, en diversos Masters organizados por las Universidades españolas se tiene en cuenta esta cuestión.

Cabe citar, a título de ejemplo, la importancia y relieve dado al tema del "Impacto del medio ambiente sobre el viejo y su comportamiento" dentro del Master en Gerontología de la Universidad de Salamanca, en el que se dedican dos Créditos a dicho tema. Las clases, destinadas a profesionales en gerontología tienen un carácter eminentemente práctico y, además de plantear numerosos ejemplos de aplicación en el aula, se realizan ejercicios prácticos de campo en los que los alumnos analizan la situación de accesibilidad del entorno arquitectónico, urbanístico y del transporte, experimentando las distintas situaciones de limitación a la movilidad, para lo que se utilizan sillas de ruedas, muletas, se simula la situación de las personas ciegas y sordas, etc.

Pero la labor formativa, aunque imprescindible, no es suficiente para completar el círculo. Es por ello por lo que las políticas españolas en la materia tienen en cuenta todo un conjunto de actuaciones más directas y operativas, articuladas mediante la firma de convenios y acuerdos entre diversas entidades, bien públicas o privadas, atendiendo tanto a la labor fundamental de información y sensibilización en estos temas como de plasmación de proyectos operativos concretos.

En España los poderes públicos dentro de su marco competencial vienen desarrollando en el curso de los últimos años una serie de políticas en materia de transporte público accesible, dentro de programas a menudo más amplios sobre accesibilidad al medio físico en su conjunto.

Así, en relación con el eje de información, sensibilización y creación de foros de reflexión, diversas entidades vienen organizando Seminarios y Encuentros en relación con la accesibilidad del transporte público. Entre los celebrados en fechas más recientes pueden citarse:

-Jornadas "Sin barreras para todos": organizadas por el Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas del INSERSO en diciembre de 1987. Entre las ponencias presentadas se incluye la relativa a infraestructura del transporte y en sus conclusiones se constata que es preferible hablar de "personas con movilidad reducida" en lugar de "minusválidos" en lo referente a la accesibilidad en edificación, transporte y urbanismo, solicitándose una participación activa de los usuarios a nivel de proyecto y ejecución en lo que atañe a accesibilidad.

-Las Primeras Jornadas de Estudio sobre "El transporte para personas con movilidad reducida" celebradas en junio de 1988 organizadas por el Instituto Nacional de Servicios Sociales del Ministerio de Asuntos Sociales. En estas jornadas participaron expertos, responsables administrativos y empresarios relacionados con las diferentes modalidades de transporte actualmente existentes, exponiendo los diferentes proyectos y trabajos puestos en marcha desde las administraciones públicas y la iniciativa privada para dar soluciones en este tema, a las necesidades de las personas de movilidad reducida.

Se abordaron tanto los transportes públicos, urbanos e interurbanos, como las condiciones de uso y adaptación del transporte privado, con especificaciones de normativa, requisitos y características, en cada caso.

Entre las conclusiones de estas Jornadas cabría destacar:

-la exigencia del cumplimiento del artículo 59 de la LISMI, mediante la puesta en vigor de un Decreto de Movilidad que adapte al máximo posible los sistemas actuales de transporte;

-el coste económico de las adaptaciones en los sistemas de transporte no es justificación válida para eludir el cumplimiento de la ley;

-objetivo esencial es lograr la mayor coordinación posible en el tema, así como apoyar de forma eficaz y real todas las actuaciones tendentes a facilitar el desplazamiento de las personas con movilidad reducida.

-En julio de 1988 el Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía organizó el "I Seminario Iberoamericano de Promotores y Formadores de Accesibilidad al Medio Físico", dándose cita en Madrid expertos tanto españoles como iberoamericanos en la materia. En coordinación con dicho Seminario el Real Patronato organizó una edición de su curso básico sobre supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de transporte.

-Este primer Seminario ha dado lugar hasta la fecha a otros dos, el "II Seminario Iberoamericano de Promotores y Formadores en la Accesibilidad al Medio Físico" celebrado en Montevideo, Uruguay, en noviembre de 1990 organizado por el Taller ISBA (Integración sin Barreras Arquitectónicas), cuyos miembros forman parte de la Unidad de Investigaciones de Barreras Arquitectónicas del Instituto de Diseño de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República. Tal evento contó con la presencia activa del Real Patronato y en el transcurso de sus sesiones se llevó a cabo un proceso de profundización y maduración en relación con la accesibilidad al medio físico en su conjunto, la problemática de la formación y tratando también las características diferenciales de Latinoamérica. Al igual que en el Seminario anterior, éste fue precedido de una edición del Curso sobre

Accesibilidad al Medio Físico que en este caso contó con profesorado español y latinoamericano.

-Tercer Seminario Iberoamericano sobre Accesibilidad al Medio Físico: organizado por el Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía, con la participación del Departamento de Bienestar Social, Deporte y Vivienda del Gobierno de Navarra. Tuvo lugar en Pamplona del 11 al 13 de diciembre de 1991 y se estructuró en torno a cuatro paneles:

- Panel 1: Cómo se enseña a diseñar sin barreras
- Panel 2: Cómo se vende la accesibilidad
- Panel 3: Cómo se regula y se exige la accesibilidad
- Panel 4: Cómo se realiza la accesibilidad

En materia de transportes caben citarse las ponencias sobre el Proyecto de Directiva Comunitaria sobre Movilidad y Transporte y la presentación de las experiencias de accesibilidad en Iberia, Ferrocarriles Vascos y RENFE. Este Tercer Seminario se inició con el desarrollo de un ejercicio práctico introductorio, celebrándose simultáneamente una exposición sobre accesibilidad al medio físico.

-Seminario sobre "La Administración Local en la organización del transporte adaptado", que tuvo lugar en San Sebastián del 30 de mayo al 1 de junio de 1990, contando con la participación de representantes políticos y técnicos de las áreas de Circulación y Transportes de 24 ayuntamientos, 8 diputaciones y representantes de la Administración Central. Los principales objetivos de este Seminario fueron:

- sensibilizar a los responsables políticos y técnicos de las administraciones locales de la necesidad de crear las condiciones óptimas de autonomía personal para las personas con movilidad reducida, y especialmente en el transporte público;
- la elaboración de conclusiones tendentes a establecer criterios básicos comunes de implantación de experiencias en este ámbito, que

sean compartidas y llevadas a la práctica por el mayor número posible de ayuntamientos.

Entre las conclusiones del Seminario, pueden entresacarse las siguientes:

-se trataría de diversificar la oferta en: transporte normalizado, transporte adaptado y taxis para una mayor cobertura de las distintas necesidades, diferenciando las propuestas técnicas del transporte urbano e interurbano;

-se considera como medida prioritaria la necesidad de implantación de vehículos adaptados en las líneas ordinarias, incorporando unidades adaptadas en los planes de renovación de las flotas;

-se recomienda la implantación de autobuses de piso bajo, sin escalones de acceso;

-se solicita el asesoramiento desde la FEMP de las posibilidades técnicas actualmente existentes, en función de las necesidades específicas de cada municipio como elemento básico de estudio previo a la consecución de actuaciones concretas;

-se recomienda la puesta en marcha de los convenios necesarios para la implantación del bonotaxi para personas en edad laboral con minusvalía grave, como medida facilitadora importante de la accesibilidad al medio físico;

-se constata la necesidad de que las corporaciones locales cuenten con sistemas de financiación del transporte público adaptado con garantías de estabilidad en el tiempo; en los presupuestos municipales deberían asegurarse partidas presupuestarias específicas para este fin;

-se sugiere la necesidad de establecer convenios entre administraciones y entre departamentos tanto para la adquisición de los vehículos como, cuando se produzca un déficit en la explotación, mediante un modo de financiación compartido entre los distintos estamentos implicados;

-En junio de 1990 la FEMP y el Ayuntamiento de Granada, con la colaboración de la Diputación Provincial de Granada y el patrocinio de la ONCE, organizó un Seminario con el título "La Administración Local en la supresión de barreras arquitectónicas y el bienestar social" en el cual a través del intercambio y contraste de información y experiencias, se intentó abordar los temas de forma global y en toda su complejidad, participando en el mismo responsables políticos y técnicos de las áreas de urbanismo, vivienda y servicios sociales.

Si bien la problemática del transporte público no se trató de forma directa, la indudable y estrecha vinculación entre los ámbitos urbanístico, arquitectónico y del transporte suscita la interacción entre estos ámbitos y, en concreto, en lo que se refiere a las instalaciones fijas del transporte tales como estaciones, paradas, etc.

A nivel de campañas de sensibilización e información puede citarse la que desde hace años viene realizando el Real Patronato con el lema "Abre la muralla. Si tu quieres, nosotros podemos" y en la que la accesibilidad al medio físico es incorporada como uno de los frentes de la accesibilidad junto con el acceso al empleo, a la educación y a la vida social. La Campaña incluye, libros, folletos, carteles y un spot de televisión ya pasado a nivel estatal y en alguna cadena autonómica.

La Federación ECOM en colaboración con el Real Patronato publica desde comienzos de 1991 una Hoja Informativa sobre "Accesibilidad al Medio Físico" en la que se recogen informaciones breves relativas a realizaciones destacables y recientes en el ámbito de la accesibilidad incluida la de los transportes públicos.

En 1991 la Federación FIAPAS llevó a cabo una campaña para suprimir las barreras de comunicación con el lema "Oye a los sordos", subvencionada por el Ministerio de Asuntos Sociales dentro del Programa de Cooperación y Voluntariado Social con cargo a la asignación tributaria del 0,52% del IRPF; se trata de una campaña informativa sobre las barreras de comunicación que afectan a las personas sordas y acerca de los medios legales, técnicos y humanos gracias a los que es posible suprimirlas. Tiene también como

objetivo lograr una sensibilización social sobre el tema. Las barreras a la comunicación se unen a las tradicionalmente denominadas barreras arquitectónicas y, entre algunas de las iniciativas recogidas en esta campaña y que tienen incidencia en el transporte público, pueden citarse las siguientes:

-En recintos de grandes compañías de transporte:

- .para personas que utilizan audifonos, instalación de bucles de inducción magnética en las taquillas;
- .cabinas de teléfonos para personas sordas;
- .monitores informativos donde se visualice todo aquello anunciado por megafonía, en salas de espera, restaurantes, etc.;
- .sistemas de aviso y alarma de fuente sonora complementados con impactos visuales, para captar la atención de los sordos;

-En material móvil de transporte público:

- .en vagones de ferrocarril, monitores donde se visualice lo anunciado por megafonía: próximas llegadas a estaciones, servicios, etc.;
- .en vuelos de compañías aéreas videos con las instrucciones de seguridad subtitulados o proyectados con lenguaje de signos;
- .en los autobuses urbanos, rótulos visibles en el exterior donde se visualice el final del trayecto para aquellas líneas que no siempre concluyen el recorrido.

-Servicios de información:

- . sería preciso crear un centro público en que se proporcione información sobre todos los medios materiales y humanos posibles para mejorar el desenvolvimiento personal y social del deficiente auditivo.

Con un doble propósito, por una parte reconocer los esfuerzos y la labor desarrollada en alguno de los campos y facetas de la actividad profesional, y por otra de sensibilizar, informar y dar a conocer a la opinión pública los trabajos más sobresalientes llevados a cabo, se convocan cada año los Premios INSERSO, desde el año 1991 con ámbito no sólo español sino

iberoamericano en las modalidades de prensa, radio, televisión y video, fotografía e investigación y ayudas técnicas. Detro precisamente de este último apartado se incluyen aquellos trabajos que supongan una innovación o avance significativo en el ámbito de la accesibilidad al medio físico y en concreto de los transportes públicos para todos.

A nivel de sensibilización e información también desde diversas Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales se viene desarrollando una intensa labor, como ejemplos pueden citarse:

-En primer lugar la labor desarrollada por el Departamento de Bienestar Social de la Generalitat de Catalunya que ha editado unas fichas informativas tituladas "Arquitectura per a tothom" (arquitectura para todos), conjunto de fichas en las que se sintetiza tanto la normativa como las especificaciones y requerimientos para proyectar y construir el entorno físico accesible.

-También dentro del Departamento de Bienestar Social se ha creado el Centro de Referencia Sirius, servicio destinado a mejorar la autonomía personal y la calidad de vida de las personas con discapacidad y en el que se facilita información general sobre los temas relacionados con la discapacidad, tanto mediante la difusión selectiva de la información como a través del "teléfono de la discapacidad".

-La labor desarrollada por el Instituto Municipal de Disminuidos de Barcelona tanto a nivel de información en materia de accesibilidad como en el desarrollo de proyectos relacionados con la problemática de las personas con discapacidad; dicho Instituto obtuvo en 1989 el Premio HELIOS concedido por la Comisión de las Comunidades Europeas.

-La Campaña "Conductor, ¡fíjate dónde aparcas!" organizada por el Colectivo de Disminuidos Físicos de Barakaldo.

El cuarto eje de las políticas en marcha es el que gira en torno a la articulación de medidas directas de fomento y aplicación; también llegados a este punto se pone de manifiesto, por una parte, la multiplicidad de

acciones emprendidas, así como la necesaria coordinación y colaboración entre las distintas instituciones al objeto de lograr unos resultados lo más eficaces posibles.

Desde el Ministerio de Asuntos Sociales, MAS, se lleva a cabo la asignación tributaria del 0,52 % del IRPF (Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas) destinada a fines de interés social. Así, el Ministerio de Asuntos Sociales repartió en 1990 una cifra superior a los 7000 millones de pesetas a un total de 79 organizaciones no gubernamentales, ONGs, (de las 245 presentadas) cifra destinada por los contribuyentes españoles a fines de interés social en la Declaración de la Renta correspondiente a 1988 y presentada en octubre de 1989. Entre los criterios de adjudicación de las subvenciones se ha tenido en cuenta que los distintos programas se ajustasen a las prioridades publicadas en la convocatoria, a su carácter innovador, a la posible cobertura de nuevas necesidades sociales, al número de beneficiarios por programa, a la mayor o menor capacidad de gestión de las organizaciones solicitantes y a la calidad de su prestación, sin olvidar la consideración del criterio geográfico al objeto de lograr la repercusión en todo el territorio del Estado.

En este reparto del 0,52% del IRPF se han subvencionado una serie de programas cuyo objeto era la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras a la movilidad.

También desde el Ministerio de Asuntos Sociales se han suscrito una serie de convenios de colaboración. Así, a principios de 1989, el Real Patronato suscribió convenios de colaboración con RENFE, Red de Ferrocarriles Españoles, y con la Sociedad Estatal EXPO'92, Exposición Universal que en 1992 se celebra en España; entre los fines de dichos convenios está el de propiciar medidas que mejoren la accesibilidad física en el ámbito de responsabilidad de las instituciones firmantes de dichos Protocolos.

En aplicación y desarrollo de estos convenios ya se han conseguido una serie de logros que se analizarán más en detalle al repasar las principales realizaciones.

Por su parte, debe ponerse de manifiesto la actividad del INSERSO que, al margen de la gestión de los Planes Anuales de Ayudas Públicas a Disminuidos, inició en 1990 un nuevo programa denominado "de prestaciones técnicas" impulsado, tal como se indica en la Memoria Anual del Instituto,

"por la demanda que en estos últimos años ha habido en el sector de ayudas técnicas, eliminación de barreras y movilidad y transporte, ocasionada por el desarrollo de las nuevas tecnologías aplicadas a las distintas minusvalías y a la necesidad de la adecuación de ciudades, edificios, y transportes a las nuevas normas de accesibilidad en vigor en otros países".

El objetivo del nuevo programa es "hacer el medio más accesible para lograr una mejor calidad de vida del gran colectivo de ciudadanos con problemas de relación con su entorno" y en él se incluyen ayudas que posibilitan y favorecen la movilidad y el transporte, habiéndose en conjunto destinado un presupuesto de 1479 millones de pesetas en 1990, y de 1678 millones de pesetas en 1991.

Entre los programas a continuar por el INSERSO pueden citarse el del videotex, convenios de investigación de nuevas tecnologías con universidades y entidades y eurotaxi; de los nuevos programas resalta la puesta en marcha de autobuses urbanos adaptados accesibles a través de ayuntamientos interesados en el tema, destacando las actuaciones en Barcelona, Madrid, Sevilla.

En el marco del programa que sobre accesibilidad y movilidad para personas con movilidad reducida viene desarrollando la Federación Española de Municipios y Provincias, desde el año 1989, y concretamente en el tema de transporte, se han o están realizando actualmente las siguientes actuaciones:

-Se ha elaborado un video "Ciudades sin barreras" difundido a todas las Corporaciones Locales españolas con el objetivo de informar y sensibilizar a los responsables políticos y técnicos locales sobre la

existencia de barreras arquitectónicas, urbanísticas y del transporte, perfilando posibles líneas de actuación para su solución.

-La publicación "Criterios básicos para la accesibilidad y habitabilidad en el medio urbano" elaborado por un grupo de trabajo compuesto por técnicos de urbanismo de Corporaciones Locales y uno de Servicios Sociales, además de un arquitecto del INSERSO, y en concreto del CEAPAT. Esta publicación ha sido editada por la FEMP en el año 1991.

El libro, además de determinar los criterios técnicos básicos de intervención, asesora para su introducción en una ordenanza o en las normativas de rango superior del Planeamiento. También refleja la relación de normativas vigentes de la Administración Central y Autonómica así como las vías de subvención previstas.

En la actualidad se están desarrollando dos programas:

-En colaboración con el INSERSO y la FUNDACION ONCE se ha desarrollado un programa para la implantación de los vehículos adaptados para personas con movilidad reducida en los servicios regulares de taxi de aquellos municipios españoles que así lo deseen.

Estos vehículos contemplan una subvención de dos millones de pesetas por unidad (un millón de aportación del INSERSO al programa y un millón de la Fundación ONCE).

A esta experiencia se han incorporado alrededor de 50 Corporaciones Locales españolas que, en muchos casos, han decidido también realizar un esfuerzo complementario subvencionando el combustible del único vehículo actualmente comercializado.

-Programa para la puesta en marcha de, inicialmente, cien unidades de autobús de servicio regular de viajeros de plataforma baja en colaboración con el INSERSO. Para el desarrollo de este programa el INSERSO aporta una subvención inicial de 600 millones de pesetas.

A esta primera experiencia, que contempla una duración bianual 1991-1992, se pueden incorporar todas las Corporaciones Locales cuyos municipios tengan una población superior a 100.000 habitantes y las

capitales de provincia, dándose prioridad a las ciudades del 92, Barcelona, Madrid y Sevilla.

Actualmente están incorporadas 9 Corporaciones Locales españolas y, dada la respuesta positiva obtenida, se prevé, para este año 1992, la posibilidad de aumentar el número de unidades inicialmente contempladas a la firma del convenio.

Pero España es un país abierto a Europa y al mundo y por ello las políticas que desarrolla en esta materia no son una excepción; destaca muy especialmente el papel que se desempeña en el seno del Programa HELIOS de las Comunidades Europeas estando representado el Ministerio de Asuntos Sociales tanto en el Comité Consultivo como en el Grupo de Enlace HELIOS y participando un nutrido grupo de experiencias españolas en las distintas redes comunitarias de actividades locales modelo.

España fue uno de los países pionero en poner en marcha un Comité de Coordinación para el Programa HELIOS presidido por el Ministerio de Asuntos Sociales y en el que participan otros Ministerios concernidos en la materia, existiendo también un Grupo de Enlace con las ONGs y con las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales.

Cabe citar el muy activo papel jugado por España a la hora elaborar la propuesta Directiva Comunitaria sobre movilidad y transporte contribuyendo, sin duda, a una redacción final más ambiciosa y omnicomprensiva de un tema de tan transcendente importancia.

Así mismo, España desempeña un rol activo en el ámbito del Grupo Ad Hoc sobre transporte de las personas con movilidad reducida de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte; buena prueba de ello es la muy reciente celebración en Sevilla, el pasado mes de abril, de un Seminario de la CMT para estudiar de forma monográfica, políticas y estrategias del transporte en taxi.

Señalar por último, la propuesta formulada por la delegación española presente en la última conferencia de la Organización Mundial de Turismo y relativa a la consideración de la problemática de la accesibilidad al

turismo por parte de las personas con movilidad y comunicación reducidas. Esta propuesta tiene en cuenta el sector turístico de forma global y en el que el transporte constituye, sin lugar a dudas, uno de los eslabones fundamentales de la cadena, y que en consecuencia debe trabajarse hacia la normalización de su accesibilidad.

Principales normas vigentes

Antecedentes

Proyecto de Real Decreto sobre accesibilidad de los Transportes Públicos

La Ley 13/1982 , de 7 de abril, de Integración Social de los Minusválidos (LISMI) dispone que el coste de esta ley debe estar plenamente asumido en el plazo máximo de diez años a partir de su entrada en vigor.

En efecto, la Disposición Final Séptima de la LISMI indica entre otras cosas que:

"De todas maneras, el coste total de la presente Ley ha de ser asumido plenamente en el plazo máximo de diez años, a partir de su entrada en vigor".

A su vez, el artículo 59 de la LISMI establece que en el plazo de un año habrán de adoptarse las medidas técnicas oportunas al objeto de la adaptación progresiva de los transportes públicos colectivos cara a facilitar la movilidad de las personas con minusvalía.

Al objeto de dar cumplimiento a este mandato, bajo los auspicios del entonces Real Patronato de Educación y Atención a Deficientes (adscrito en aquel momento al Ministerio de la Presidencia del Gobierno) se constituyó una Comisión Interministerial el 22 de julio de 1982 cuyo cometido era elaborar una normativa, que en principio se planteó como Real Decreto, para arbitrar las medidas técnicas en orden a la adaptación progresiva de los transportes públicos colectivos.

La labor de coordinación, apoyo técnico y documentación de la Comisión se asignó al Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones (Ministerio de Transportes y Comunicaciones). Este Instituto redactó un Anteproyecto del citado Real Decreto de Movilidad.

Los puntos básicos del mismo consistían en el establecimiento de programas mínimos para cada modo de transporte, así como la definición del ámbito en

el que debía operar el servicio, especialmente significado en los transportes interurbanos y en los transportes especiales.

Las características principales del Proyecto de Real Decreto eran las siguientes:

-En cuanto al transporte en ferrocarril metropolitano o suburbano, que los nuevos metros sean totalmente accesibles y que las estaciones que se inauguren dejen lista la infraestructura de accesos especiales.

-En relación con los metros existentes, se precisa que adecuen su estructura progresivamente, comenzando por las medidas menos costosas y finalizando por las de coste más elevado.

-En lo que respecta al transporte urbano en autobús, ya que no son el medio ideal de transporte para personas con discapacidad, se plantea que en un plazo medio, en los vehiculos existentes una de sus puertas habrá de dejar una luz libre minima de 640 mm. para que, en caso de necesidad, una silla de ruedas pueda entrar y salir del vehiculo.

-Los servicios de transporte especial y taxi deben operar en un corto espacio de tiempo, tanto en ámbitos locales como municipales. Debido al esfuerzo económico que ello supone, se establecen unas disposiciones sobre organización, financiación y normalización del material.

-En el transporte aéreo, el problema que se plantea, y que debe resolverse en un corto plazo, consiste en que el embarque debe poder realizarse siempre a nivel, sin utilizar escaleras, ya sea por tubos telescópicos o "finger", plataformas elevadoras u otros medios. También se plantea, a largo plazo, que los vuelos transoceánicos tengan acondicionado un aseo para poder ser utilizados por los grandes disminuidos y usuarios de silla de ruedas.

-El Plan General de Ferrocarriles establece que el material más moderno se acondicione (puertas del recinto de viajeros, espacios de estancia interiores, etc.) y a más largo plazo se debe haber culminado un plan de

unificación y sobreelevación de andenes. Al menos un coche de cada tren debe estar perfectamente acondicionado para personas con severa discapacidad.

-En lo que respecta al transporte marítimo, el Real Decreto propone un programa mínimo que a largo plazo haya al menos iniciado las actuaciones para que minusválidos subsidiarios de silla de ruedas puedan ser también viajeros de los servicios marítimos. Las exigencias de este programa se reducen sensiblemente en los servicios de cabotaje. Posiblemente el techo de las mismas lo pongan los servicios entre las islas que por su exclusividad son relativamente muy importantes.

El 30 de enero de 1984, el grupo de trabajo presenta el "Anteproyecto de Real Decreto de movilidad por el que se arbitran las medidas técnicas en orden a la adaptación progresiva de los transportes públicos colectivos a las personas de movilidad reducida". A partir de ese momento en la Secretaría General del Real Patronato no constan otras actuaciones de dicho grupo de trabajo.

El Anteproyecto de Real Decreto no se llegó a presentar siquiera a la consideración de la Comisión de Subsecretarios, previa al Consejo de Ministros ya que el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones consideró que el coste que implicaba la aplicación del Real Decreto (estimado en torno a los 7500 millones de pesetas del año 1984) no era asumible.

El documento fruto de la labor desarrollada por el Grupo de Trabajo para la redacción del Anteproyecto del Real Decreto sobre movilidad al menos ha tenido el efecto de servir como material de trabajo de diversas entidades.

Constitución Española de 1978

La Constitución Española aprobada por las Cortes el 31 de octubre de 1978 y mediante Referendum el día 6 de diciembre del mismo año, establece dentro de su Título Preliminar, artículo 9.2., lo siguiente:

"Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitan la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica y cultural".

A su vez dentro del Título Primero "De los Derechos y Deberes Fundamentales" en el artículo 49 puede leerse:

"Los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos."

Desarrollo Constitucional: Aprobación de la LISMI

Como desarrollo de la Carta Magna vigente en España el 7 de abril de 1982 fue aprobada la *Ley de Integración Social de los Minusválidos, 13/1982*. (Publicada en el BOE de 30-4-1982. En adelante, LISMI):

Dentro del Título Noveno "Otros aspectos de la atención a los minusválidos", la Sección Primera se dedica a "Movilidad y barreras arquitectónicas" viniendo desarrollada de los artículos 54 al 64.

En relación con el transporte público hay que mencionar muy especialmente el contenido del artículo 59:

"Al objeto de facilitar la movilidad de los minusválidos en el plazo de un año se adoptarán técnicas en orden a la adaptación progresiva de los transportes públicos".

Pero no solamente dicho artículo, hasta la fecha incumplido, tiene relación con la accesibilidad de los transportes; en efecto, a menudo se olvida que al logro de un determinado sistema de transporte accesible es precisa la concurrencia de tres factores clave, a saber:

- Infraestructura de transporte accesible.
- Material móvil accesible.
- Frontera infraestructura/material móvil accesible.

En consecuencia, el artículo 54 relativo a la accesibilidad de los edificios cuyo uso implique la concurrencia de público es aplicable a nuestro tema por cuanto los edificios terminales de transporte quedan encuadrados dentro de esta categoría, si bien la LISMI no entra a detallar la relación de edificios a los que es de aplicación el texto legal.

Por los mismos motivos, también el artículo 55 de la LISMI es de aplicación a los efectos de lograr un transporte público accesible.

El artículo 56 por el que se establece que:

"Los Ayuntamientos deberán prever planes municipales de actuación al objeto de adaptar las vías públicas, parques y jardines a las normas aprobadas con carácter general, viniendo obligados a destinar un porcentaje de su presupuesto a los fines previstos en este artículo",

también resulta aplicable a nuestros efectos ya que la adaptación de las vías públicas implica la correspondiente de las paradas de autobuses, tranvías y otros modos de transporte público.

Asimismo, el artículo 58 sobre normas técnicas básicas de edificación en las que habrán de incluirse previsiones relativas a las "condiciones mínimas que deberán reunir los edificios de cualquier tipo para permitir la accesibilidad de los minusválidos" son también aplicables a los efectos de considerar de forma integral la accesibilidad de los transportes públicos.

Por último, el artículo 60 se refiere al estacionamiento de vehículos privados en los términos siguientes:

"Por los Ayuntamientos se adoptarán las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a los minusválidos con problemas graves de movilidad".

Por otra parte, hay que referirse al subsidio de movilidad y compensación por gastos de transporte, regulado en los artículos 12.2º y 17 de la LISMI, destinado a posibilitar el desplazamiento en medios de locomoción compatibles con la naturaleza de la disminución de sus beneficiarios, que les imposibilite el uso de los medios de transporte colectivo no adaptados específicamente.

Desarrollo de la LISMI

En el ámbito Central

Real Decreto 556/1989, de 19 de mayo, por el que se arbitran medidas mínimas sobre accesibilidad en los edificios.

Sin embargo el Decreto sobre transporte no ha sido aprobado habiéndose elaborado en su momento un proyecto que por diversas circunstancias no fue asumido por el Consejo de Ministros. Las líneas maestras del borrador del Proyecto del Real Decreto se han incorporado como antecedentes dentro de este bloque de normativa.

En el ámbito de las Comunidades Autónomas

A continuación se enuncian las normas aprobadas por las distintas Comunidades Autónomas en materia de accesibilidad y supresión de barreras relacionándolas según el orden cronológico de aprobación:

CATALUÑA

-Decreto 170/1980, de 3 de octubre, por el que se crea una Comisión para la supresión de barreras arquitectónicas que impidan o dificulten la movilidad de los disminuidos físicos.

-Decreto 100/84, de 10 de abril, sobre supresión de barreras arquitectónicas y que abre en Cataluña la regulación jurídica sobre la materia.

-Decreto 95/1986, de 20 de marzo, de modificación del Decreto 100/1984, de 10 de abril, sobre normas y criterios básicos para la supresión de barreras arquitectónicas.

-Acuerdo del Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya, por el cual se destina como mínimo el 0,50% del presupuesto de la Generalitat para el año 1989, para la adaptación de los edificios públicos y sus instalaciones y servicios.

-Decreto 399/1988, de 27 de diciembre, de modificación parcial del Decreto 238/1987, de 20 de julio, y del Decreto 170/1980, de 3 de octubre.

-Acuerdo del Consell Executiu de la Generalitat relativo a materia de supresión de barreras arquitectónicas e integración social de personas disminuidas, aprobado en el Consell Executiu de los días 20 y 21 de febrero de 1989.

-Informe de la Comisión para la supresión de barreras arquitectónicas relativo al cumplimiento de los Acuerdos del Consell Executiu de 19 de diciembre de 1988 y 20 y 21 de febrero de 1989, sobre integración de las personas con disminución.

-Ley 20/1991, de 25 de noviembre, sobre promoción de la accesibilidad y de supresión de barreras arquitectónicas.

PAIS VASCO

-Decreto 59/1981, de 23 de marzo.

-Decreto 16/1986, de 19 de diciembre, sobre normativa para la supresión de barreras arquitectónicas, que viene a completar el Decreto anterior.

CASTILLA-LA MANCHA

-Decreto 71/1985, de 9 de julio, sobre eliminación barreras arquitectónicas de Castilla-La Mancha.

REGION DE MURCIA

-Decreto 39/1987, de 4 de junio, sobre supresión de barreras arquitectónicas.

-Orden de 15 de octubre de 1991 de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente sobre accesibilidad en espacios públicos y edificación.

NAVARRA

-Ley Foral 4/1988, de 11 de junio, sobre barreras físicas y sensoriales.

-Decreto Foral 154/1989, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para el Desarrollo y aplicación de la Ley Foral 4/1988, de 11 de junio, sobre físicas y sensoriales.

-Decreto Foral 57/1990, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento para la eliminación de barreras físicas y sensoriales en los transportes.

LA RIOJA

-Decreto 38/1988, de 16 de septiembre, sobre eliminación de barreras arquitectónicas.

-Decreto 21/1989, de 7 de abril, por el que se modifica el Decreto 38/1988, sobre eliminación de barreras arquitectónicas.

-Decreto 12/1991, de 18 de abril, por el que se modifica el artículo 13 del Decreto 38/1988, sobre eliminación de barreras arquitectónicas.

COMUNIDAD VALENCIANA

-Decreto 193/1988, de 12 de diciembre, del Consejo de la Generalitat Valenciana por el que se aprueban las "Normas para la accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas".

CANTABRIA

-Decreto 61/1990, de 6 de julio, sobre evitación y supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas en Cantabria.

ARAGON

-Decreto 89/1991, de 16 de abril, de la Diputación General de Aragón para la supresión de barreras arquitectónicas.

Sin embargo, del conjunto de normas antes enumeradas, solamente las siguientes hacen referencia en forma más o menos extensa al ámbito del transporte público:

CATALUÑA

Estudiaremos con más detalle el caso de Cataluña, dado que se trata sin duda del territorio español en donde se ha dado un mayor impulso a la accesibilidad al transporte público, tanto a nivel normativo como de realizaciones.

Decreto 170/1980, de 3 de octubre, por el que se crea una Comisión para la supresión de barreras arquitectónicas que impidan o dificulten la movilidad de los disminuidos físicos.

Ya en el año 1980, mediante este Decreto se crea una Comisión para la supresión de barreras arquitectónicas que impidan o dificulten la movilidad de los disminuidos físicos. Entre las funciones de esta Comisión está la de presentar la propuesta de un plan de acción que comprenda las medidas más apropiadas destinadas a suprimir las trabas e impedimentos que dificultan o impiden la movilidad de los disminuidos físicos.

Se trata de una Comisión Interdepartamental cuyo rango de representación es de Director General.

Este órgano u otro de similares características se ha implantado posteriormente en otras Comunidades Autónomas y su razón de ser es clara desde el momento en que el tema de la accesibilidad al entorno físico afecta a muy diversos Departamentos.

Decreto 100/1984, de 10 de abril, sobre supresión de barreras arquitectónicas.

Este Decreto resulta de una gran transcendencia ya que marca el punto de partida normativo que ha servido para encuadrar el posterior desarrollo legislativo al tiempo que ha representado el instrumento idóneo para unificar los criterios técnicos sobre accesibilidad.

Para centrarnos en el ámbito del transporte, referiremos en primer lugar aquellas partes de la norma de referencia alusivas al mismo:

Título II. Capítulo I.

Artículo 13. Aparcamientos.

Artículo 14. Señales verticales.

Título II. Capítulo III. Barreras Arquitectónicas en los Transportes (BAT).

Los siete artículos de que consta este capítulo se refieren de forma específica a los distintos elementos de los diversos modos de transporte a tener en cuenta al plantearse la supresión de barreras y su accesibilidad. A título de muestra reproducimos el texto de los artículos 27 y 32:

"Artículo 27.- Los transportes públicos de pasajeros, tanto de superficie como subterráneos, sin perjuicio de su adaptación progresiva a las medidas técnicas resultantes de los avances tecnológicos acreditados por su eficacia, observarán las prescripciones establecidas en el presente capítulo, teniendo en cuenta además los criterios fijados en los parámetros de referencia del Anexo III."

"Artículo 32.- En todos los medios de transporte público se permitirá, en todo caso, la entrada y utilización por personas disminuidas, a la vez que se facilitará el espacio físico necesario para la ubicación de cuantos utensilios o ayudas -tales como bastones, muletas, silla de ruedas, perro-guía y cualesquiera otros aparatos o mecanismos- con que vengan provistas las personas afectadas."

El artículo 29 hace referencia a los requisitos a los que deben ajustarse los proyectos de nueva construcción o reestructuración de las estaciones de metro y ferrocarriles de la Generalitat, así como del material móvil. Habrán de cumplirse los artículos 10 y 15 del presente Decreto.

Esta norma pormenoriza las soluciones para las barreras arquitectónicas en los transportes y el contenido íntegro de este capítulo viene recogido en el correspondiente Anexo de este Documento.

Ley 20/1991, de 25 de noviembre de 1991, de promoción de la accesibilidad y de supresión de barreras arquitectónicas.

El Decreto 100/1984 resultó ser una norma útil y completa para los fines a los que estaba dirigida; sin embargo, el Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya había de hacer frente a aspectos relacionados con el cumplimiento eficaz de las normas para lo cual era menester establecer mecanismos de control, fomento y sanción del contenido de las mismas. Dado que para fijar regímenes sancionadores se precisa rango de ley se planteó la necesidad de redactar y aprobar una norma de tales características al tiempo que actualizaba a nivel conceptual el ámbito objeto de estudio incorporando las barreras a la comunicación.

Es por ello por lo que el 25 de noviembre de 1991 el Parlamento de Cataluña aprueba la Ley 20/1991 que plantea la cuestión en términos de mejora de la calidad de vida de toda la población, y específicamente de las personas con movilidad reducida o cualquier otra limitación. En el Preámbulo de la Ley se pone de manifiesto una cuestión importante a los efectos de plantearse la accesibilidad del entorno físico, al señalarse que,

"El creciente envejecimiento de la población de Cataluña está convirtiendo la accesibilidad del entorno en una necesidad sentida cada vez más por un mayor número de personas".

El objeto de la ley es garantizar a las personas con movilidad reducida o cualquier otra limitación la accesibilidad y la utilización de los bienes y servicios de la sociedad mediante el establecimiento de las medidas de fomento y de control en el cumplimiento de la normativa dirigida a suprimir y evitar cualquier tipo de barrera u obstáculo físico o sensorial.

La ley clasifica las barreras arquitectónicas en urbanísticas, en la edificación, en los transportes (aquellas que existen en los medios de transporte) y barreras en la comunicación.

El Capítulo III se refiere a las Disposiciones sobre Barreras Arquitectónicas en el Transporte (BAT), y por su brevedad se reproduce a continuación:

"Art. 12. Accesibilidad de los transportes públicos.-

1. Los transportes públicos de viajeros que sean competencia de las Administraciones catalanas observarán lo dispuesto en la presente Ley, sin perjuicio de su adaptación progresiva a las medidas dictadas y a las resultantes de los avances tecnológicos acreditados por su eficacia.

2. Las Administraciones públicas competentes en el ámbito del transporte público elaborarán y mantendrán permanentemente actualizado un plan de supresión de barreras y de utilización y adaptación progresiva de los transportes públicos colectivos.

3. En cualquier caso, el material de nueva adquisición deberá estar adaptado a las medidas técnicas que se establezcan.

4. En las poblaciones en que reglamentariamente se determine existirá, al menos, un vehículo especial o taxi acondicionado que cubra las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida."

Pero lo más sustantivo de esta ley viene reflejado en sus Títulos II, III y IV al establecer las medidas de fomento, de control y el régimen sancionador en caso de incumplimiento de la norma, con multas entre 1 millón y 50 millones de pesetas, según la gravedad de la infracción.

La ley catalana crea el Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de Barreras Arquitectónicas como órgano de participación externa y consulta, adscrito al Departamento de Bienestar Social, integrado por representantes de las Administraciones Públicas, de las entidades que agrupan a los diferentes colectivos de personas con disminución y de expertos en aquel ámbito; sus funciones son de asesoramiento, información, propuesta de criterios de actuación y fomento, habiendo de coordinarse con la Comisión Interdepartamental para la Supresión de Barreras Arquitectónicas de la forma que establezca el Gobierno.

Otras disposiciones sobre supresión de barreras arquitectónicas al transporte

-Orden de 19 de agosto de 1986, de normas sobre modelo y características de la tarjeta de aparcamiento para vehículos que transporten personas disminuidas.

-Decreto 220/1989, de 28 de agosto, de delegación de determinadas competencias de la administración de la Generalitat en las comarcas en materia de Servicios Sociales. Departamento de Bienestar Social: en el artículo 4a se incluyen acciones de promoción de supresión de barreras arquitectónicas y en el artículo 6 se establece la coordinación y la programación de servicios de transporte para personas con disminución.

-Decreto 182/1990, de 3 de julio, por el cual se regula el transporte sanitario en el ámbito territorial de Cataluña y se establecen los

requisitos técnicos y las condiciones mínimas que han de cumplir las ambulancias para su autorización como servicio sanitario asistencial.

-Orden de 26 de febrero de 1991, por la que se otorgan subvenciones a los consejos comarcales.

PAIS VASCO

Decreto 16/1983, de 19 de diciembre, sobre "Normativa para la supresión de barreras arquitectónicas".

Título I. Normativa precisa para que el diseño de los elementos arquitectónicos componentes de la edificación no dificulten el necesario desenvolvimiento de aquellas personas que sufran cualquier tipo de minusvalía, en los espacios de libre acceso público interiores a la edificación destinados a algunos de los usos o actividades relacionados a continuación con independencia de que la titularidad de uso sea público o privado (estaciones ferroviarias, estaciones de autobuses, aeropuertos, etc.).

Título II. Aparcamientos

Decreto 236/1989, de 17 de octubre, por el que se crea la tarjeta de estacionamiento de vehículos que transportan personas minusválidas y establece características de las mismas.

CASTILLA-LA MANCHA

Decreto 71/1985, de 9 de julio, sobre eliminación de barreras arquitectónicas.

Artículo cuarto. Mobiliario urbano, semáforos, postes de señalización y similares.

Artículo sexto. 1). Estaciones ferroviarias y de autobuses.

Orden de la Consejería de Política Territorial por la que se desarrolla el Decreto 71/1985, de 9 de julio, sobre eliminación de barreras arquitectónicas.

Título II. Capítulo uno.

Artículo 2.1.10. Aparcamientos.

Artículo 2.1.11. Elementos verticales. Capítulo dos.

Artículo 2.2.2. Aparcamientos.

REGION DE MURCIA

Decreto 39/1987, de 4 de junio, sobre supresión de barreras arquitectónicas.

Artículo 52. Mobiliario urbano.

NAVARRA

Decreto Foral 154/1989, de 29 de junio, por el que se aprueba el Reglamento para el desarrollo y aplicación de la Ley Foral 4/1988, de 11 de julio, sobre barreras físicas y sensoriales.

Título II. Capítulo II.

Artículo 62.3. F. Pavimentos y elementos de mobiliario y señalización.

Artículo 82. Aparcamientos y garajes.

Título III. Capítulo II.

Artículo 10 Reserva de aparcamientos.

Decreto Foral 57/1990, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento para la eliminación de barreras físicas y sensoriales en los transportes.

En el mismo se indica que el transporte público es materia a reglamentar en este aspecto de las barreras físicas y sensoriales; materia en la que la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, sobre Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, otorga a la Comunidad Foral competencias exclusivas en cuanto el transporte se desarrolle en el territorio foral.

Orden Foral de 13 de junio de 1990, por la que se aprueba la convocatoria de ayudas para la adquisición de vehículos para minusválidos.

Servicio Regional de Bienestar Social del Gobierno Foral: esta orden se refiere tanto al transporte público como al privado.

LA RIOJA

Decreto 38/1988, de 16 de septiembre, sobre eliminación de barreras arquitectónicas.

Capítulo I.

Artículo 9º. Aparcamientos Públicos.

Artículo 10º. Mobiliario Urbano.

COMUNIDAD VALENCIANA

Decreto 193/1988, de 12 de diciembre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueban las "normas para la accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas".

Artículo tercero.5. Reserva de plazas de aparcamientos.

Artículo tercero.6. Señales acústicas en los semáforos.

Artículo quinto. Condiciones de accesibilidad al transporte.

"La accesibilidad de las personas con movilidad disminuida al conjunto del sistema de transporte debe quedar garantizada. A tal fin, se adoptarán las medidas puntuales en los transportes urbanos de superficie que garanticen globalmente dicho acceso, de acuerdo con la demanda existente y los recursos disponibles.

En los grandes centros de transporte público (estaciones centrales de ferrocarril y autobuses, puertos y aeropuertos) serán de aplicación las especificaciones del artículo cuarto, en el nivel de prioridad 1; en el resto de estaciones, apeaderos y paradas los itinerarios practicables se irán implantando progresivamente."

En la actualidad se encuentra en fase de estudio un proyecto de creación de una Comisión Interdepartamental para la implantación y seguimiento del Decreto 193/1988, de 12 de septiembre.

MADRID

En la Comunidad de Madrid hasta la fecha no se ha aprobado normativa alguna sobre supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y del transporte. Tan sólo la Asamblea de Madrid aprobó el 13 de diciembre de 1990 una Proposición no de Ley 45/90, a iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, sobre medidas para facilitar a las personas con minusvalías físicas el uso de los transportes colectivos.

Además de lo anterior, cabría citar la Resolución 2090/1990, de 3 de abril, de la Consejería de Integración Social sobre convocatorias de ayudas a minusválidos, ayudas para transporte en taxi para minusválidos y ayudas de emergencia: se trata de ayudas para bonotaxi que anualmente establece la Comunidad de Madrid, desde el 2 de julio de 1986.

CANTABRIA

Decreto 61/1990, de 6 de julio, sobre evitación y supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas en Cantabria.

Título II.

Artículo 8. Aparcamientos.

Artículo 9. Mobiliario urbano.

ARAGON

Decreto 89/1991, de 16 de abril, de la Diputación General de Aragón, para la supresión de barreras arquitectónicas.

Capítulo II.

Artículo 8º. Aparcamientos públicos.

Artículo 13º. Mobiliario urbano.

Otras normas sobre movilidad y transporte

En el ámbito Central

-Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones. Circular Operativa nº 18/82 de la Dirección General de Transporte Aereo (Subsecretaría de aviación civil) sobre transporte de pasajeros minusválidos (23 de julio de 1982).

-Real Decreto 3250/83, de 7 de diciembre, por el que se regula el uso de perros-guía para deficientes visuales en edificios (BOE de 2 de enero de 1984).

-Ministerio de Industria y Energía. Orden de 19 de diciembre de 1985, por el que se aprueba la Instrucción Técnica complementaria MIE-AEMI del Reglamento de Aparatos de Elevación y Manutención referente a Ascensores Electromecánicos. (BOE de 14 de enero de 1986).

-Ministerio de Industria y Energía. Resolución de 1 de diciembre de 1986, de la Dirección General de Innovación Industrial y Tecnología, por la que se aprueba la norma española UNE 26/364/86 sobre "Vehículos para el transporte público colectivo de personas con capacidad física disminuida. Capacidad mínima 9 personas incluido conductor". (BOE de 6 de febrero de 1987).

-Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales (BOE de 16 de julio de 1988). Esta ley exime del pago del Impuesto municipal de circulación a los vehículos de minusválidos hasta un límite de 12 caballos fiscales.

-Ministerio de Industria y Energía. Orden de 23 de septiembre de 1987 por la que se modifica la Instrucción Técnica complementaria MIE-AEMI de Reglamento de aparatos de elevación y manutención referente a ascensores electromecánicos. (BOE de 6 de octubre de 1987).

-Ley 16/1987 de 30 de julio y Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Prestaciones de la LISMI

-Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Real Decreto 383/1984, de 1 de febrero, por el que se establece y regula el sistema especial de prestaciones sociales y económicas previstas en la Ley 13/1982, de 7 de abril, de integración social de los minusválidos. (BOE de 27 de febrero de 1984): contempla el subsidio de movilidad por gastos de transporte.

Ayudas y subvenciones públicas y privadas para proyectos de accesibilidad urbanística y del transporte

-Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991. (BOE de 28 de diciembre de 1990): En cuyo artículo 74 viene a modificar la Ley 30/1985, de 2 de agosto, del Impuesto sobre el Valor Añadido estableciendo que se aplicará el tipo impositivo reducido para la adquisición de vehículos destinados a ser utilizados como autotaxis o autoturismos especiales para el transporte de personas con minusvalía en sillas de ruedas, bien directamente o previa su adaptación.

-Orden de 8 de julio de 1991 del Ministerio de Asuntos Sociales por la que se convocan subvenciones para prestaciones técnicas. (BOE de 3 de agosto de 1991): En ella se conceden subvenciones con periodicidad anual para proyectos y programas de supresión de barreras arquitectónicas y urbanísticas y ayudas para la adquisición de vehículos adaptados para transporte de uso público o su adaptación.

En el ámbito de las Comunidades Autónomas

La normativa más relevante al respecto ya ha sido referida en el punto anterior por lo que nos remitimos al mismo.

En el ámbito de las Corporaciones Locales

Las normativas reflejadas proceden de la recopilación efectuada en el marco del Programa que, sobre supresión de barreras arquitectónicas para personas con movilidad reducida viene desarrollando la FEMP desde septiembre de 1989.

Entre las que hacen referencia expresa al transporte pueden citarse las siguientes:

-Santa Coloma de Gramanet (Barcelona). Ordenanza sobre supresión de barreras arquitectónicas en la vía pública, edificios y transporte en el municipio de Santa Coloma de Gramanet. Octubre 1979.

-Alava. Diputación Foral. Programas de ayudas y subvención para el transporte en taxi de personas con minusvalía.

Principales realizaciones

España en los últimos años ha tomado conciencia de la problemática de hacer los transportes públicos accesibles y ya han comenzado a plasmarse una serie de realizaciones concretas, aunque de momento son escasas; es previsible que en lo sucesivo la accesibilidad al transporte público vaya generalizándose, normalizándose en los nuevos sistemas y mejorando la situación de accesibilidad aprovechando la rehabilitación de los existentes.

Transporte por ferrocarril

RENFE

El 10 de abril de 1989 se firma un convenio entre la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE, y el Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía; se trata de un convenio para la cooperación y el intercambio recíproco y para el desarrollo de medidas preventivas y facilitadoras del acceso y uso de los servicios de la Compañía a personas con movilidad reducida y otras discapacidades.

Este convenio se incluye dentro del programa de accesibilidad en RENFE del que cabe señalar las siguientes actuaciones:

-Realización del Primer Curso sobre "Supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y del transporte en el medio ferroviario", destinado al personal directivo y técnico de la Red y celebrado en Madrid en mayo de 1989.

-Elaboración de un proyecto de norma básica para "Acondicionamiento del transporte ferroviario a las personas con movilidad reducida" cuya primera versión data de octubre de 1989; este documento se encuentra pendiente de aprobación por parte de RENFE.

-Firma de Acuerdos de colaboración con el INSERSO, Cruz Roja Española y la ONCE entre los años 1988 y 1990.

En base al Protocolo de atención, protección y seguridad en los desplazamientos ferroviarios de las personas con movilidad reducida o con otro tipo de discapacidades firmado por RENFE y Cruz Roja Española, las estaciones de Madrid y otras capitales de provincia contarán con diversos puntos de ayuda atendidos por voluntarios de Cruz Roja y personal de los servicios ferroviarios, facilitándose así el uso del tren y minimizándose los riesgos de las emergencias.

-Actuaciones en 180 estaciones dentro del Plan de Modernización iniciado en 1988 y que se concreta en el recrecido de andenes, entablonado de pasos en barbacanas de cabeza de vía en andenes, pasos inferiores o superiores sin barreras entre andenes, servicios para minusválidos, así como la dotación de aseos y teléfonos accesibles.

-Proyecto y construcción de la nueva estación de Santa Justa de Sevilla accesible para cualquier posible usuario. Esta estación ha incorporado medidas tanto en las instalaciones fijas de acceso público como en el material rodante y medios auxiliares.

La Dirección General Adjunta de Alta Velocidad Española (AVE) y la Dirección de Protección Civil de RENFE han proyectado y construido la línea de alta velocidad AVE entre Madrid y Sevilla accesible a las PMRs, siendo la estación de Santa Justa la primera que se ha acometido en este proyecto de evitación y supresión de barreras. Esta actuación ha obtenido el premio HELIOS 1991 de las Comunidades Europeas.

-En 1990 se redactó el "Plan 2002" para la supresión de barreras en instalaciones y material móvil de viajeros incluyendo medidas a adoptarse a corto, medio y largo plazo. Este plan hasta la fecha no ha sido aprobado por RENFE.

Ferrocarriles Vascos

La Empresa Pública Eusko Trebideak, Ferrocarriles Vascos, lleva a cabo una política de plena accesibilidad en la construcción de sus nuevas infraestructuras así como en la rehabilitación de las existentes. Un ejemplo importante a destacar es el "Tren Topo" entre San Sebastian y Hendaia,

Premio HELIOS 1990, y cuyas características más importantes de accesibilidad se señalan a continuación:

Estaciones

El proyecto se encuentra en un proceso de reestructuración y creación de nuevas y modernas instalaciones en los edificios, con vestíbulos concebidos como zona de acceso y paso, de recorridos claros y cómodos. Todo ello, unido a la supresión de barreras arquitectónicas facilita la movilidad y accesibilidad de todos.

Con el nuevo concepto de estación se eliminan en muchos casos los cambios de andén a nivel, realizando la conexión a través de escaleras, rampas y ascensores.

En cuanto a otras condiciones de acceso al "Tren Topo" caben destacar:

- franjas informativas de pavimento especial en tránsitos a escaleras, bandas de andenes, y al inicio y final de las rampas;
- escaleras fijas con pasamanos y huella en material antideslizante;
- iluminación especial en zonas de información y escaleras.

De las trece estaciones de la línea entre San Sebastian y Endaia está previsto que antes de 1993 todas ellas sean totalmente accesibles, siendolo en la actualidad el 50% de las mismas.

Material móvil

El "Tren Topo" lo constituyen las unidades UT 300, una nueva generación en el diseño de elementos que facilitan el transporte de personas con movilidad reducida. Para acceder a la unidad, se pueden destacar las siguientes ventajas:

- avisadores acústicos y luminosos;
- señalización de las puertas;
- disminución de las distancias andén-vehículo.

En el interior nos encontramos con:

- zona especialmente preparada para el transporte de PMCRs reservada dentro de cada uno de los coches;
- asientos especiales;
- señalización específica para deficientes visuales y auditivos;
- cámaras que visualizan los movimientos de los viajeros;
- identificación cromática de zona de asientos y zona de plataforma.

Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya

Esta red de ferrocarriles ha llevado a cabo estudios para la mejora de la accesibilidad de sus instalaciones que se han materializado en una serie de realizaciones aprovechando tanto la rehabilitación de antiguas estaciones como la construcción de instalaciones de nueva planta.

Desde la Dirección General de Transportes de la Generalitat de Catalunya se viene impulsando una política de mejora de la accesibilidad en el conjunto de sus instalaciones.

Transporte en autobús

En la actualidad el Ministerio de Asuntos Sociales, a través del INSERSO, y la Federación Española de Municipios y Provincias llevan a cabo un programa para la puesta en marcha de, inicialmente, cien unidades de autobús de servicio regular urbano de viajeros; estos vehículos contarán con plataforma rebajada y otras medidas que los hagan accesibles.

En una primera fase, que contempla el periodo 1991-1992, pueden sumarse todas las ciudades con población superior a 100 mil habitantes junto con todas las capitales de provincia dándose prioridad a las ciudades del 92, Barcelona, Madrid, Sevilla.

Hasta la fecha se han incorporado a este programa nueve Corporaciones Locales españolas (entre otras Albacete, Valladolid y Zaragoza) y la buena acogida obtenida hace que esté previsto aumentar el número de autobuses

inicialmente considerados a la firma del convenio que tuvo lugar el 7 de mayo de 1991.

En la ciudad de Murcia, el Ayuntamiento en colaboración con el INSERSO y la ONCE, financian un proyecto consistente en la eliminación de las barreras arquitectónicas de los edificios municipales, compra de autobuses con rampas elevadoras para personas con movilidad reducida e instalación de semáforos para personas ciegas. En el capítulo de transporte público está previsto que los 15 nuevos autobuses que se adquirieran en 1992 cuenten todos ellos con plataforma elevadora.

También en la ciudad de Logroño el Ayuntamiento ha solicitado a la Consejería de Salud del Gobierno de la Rioja una subvención para la instalación de una plataforma elevadora a incorporar en el autobús urbano de la línea El Espolón-Lardero ya que en esta última localidad se encuentra ubicado el Centro de Recuperación de Rehabilitación de Minusválidos Físicos. Además se adaptarán en todos los autobuses de la ciudad sensores acústicos para guiar la entrada de las personas ciegas a los autobuses y para indicarles si las puertas están abiertas o cerradas.

Autobuses articulados de Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos

También la empresa pública vasca Eusko Trenbideak ha puesto en servicio el primer transporte público normalizado en autobús de todo el Estado; se trata de la línea de autobuses entre Getxo y Cruces, servida por una flota de 6 autobuses articulados, equipados con una serie de dispositivos y plataformas móviles que los hacen accesibles a personas con movilidad y comunicación reducidas.

Estos vehículos tienen una longitud de 18 metros y una capacidad para 50 pasajeros sentados y 100 de pie. Disponen de plataforma elevadora para usuarios de sillas de ruedas y espacio reservado en el interior de los vehículos para dichas personas; cámara y monitor de video para la supervisión por el conductor de las maniobras de la plataforma. Cuenta también con un sistema de arrodillamiento de la suspensión delantera de forma que el primer escalón queda al nivel de la acera. Estos autobuses

LOS NUEVOS AUTOBUSES LLEVAN A TODOS LLEGAN A MAS



ET/FV PONE EN MARCHA SUS NUEVOS AUTOBUSES ARTICULADOS PARA MEJORAR EN EFICACIA, CAPACIDAD Y COMODIDAD.

Cuando viajes por primera vez en los nuevos autobuses de ET/FV deberás saber algo muy importante: que su novedad no está tan sólo en su mayor capacidad y comodidad. Deberás saber que para el diseño de nuestros nuevos autobuses hemos contado con la colaboración de diversas asociaciones de minusválidos. Entre todos nos hemos dedicado de lleno a buscar una fórmula que permita que **todas** las personas que forman parte de nuestra Comunidad puedan hacer uso del servicio que prestamos. De esta forma, verás que hemos introducido las siguientes innovaciones.

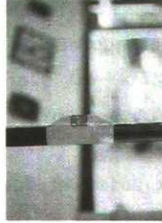
- Plataforma automática de elevación de sillas de ruedas con espacio reservado en el interior.
- Cámara y monitor de vídeo, para supervisión de maniobras de la plataforma.
- Avisador acústico de localización de puerta de entrada.
- Marco reflectante en puertas y escaleras.
- Indicadores lácteos en pasamanos de localización de asientos.
- Arrodillamiento del vehículo: baja la puerta delantera al nivel de la acera.
- Megafonía.
- Pulsadores de solicitud de parada de máxima visualización.

Los nuevos autobuses articulados de ET/FV entrarán en funcionamiento en la línea GETXO-CRUCES, mejorándose más tarde en las restantes. Además, próximamente, se creará una nueva línea: la GETXO-LEIOA-BILBAO. Este será un primer paso en un proceso que se hará extensible, en fases sucesivas, a toda la oferta de ET/FV (Tren y Autobús).

Cuando el programa de renovación de vehículos haya cumplido, queremos que ni una sola persona pueda encontrarse con alguna dificultad u obstáculo a la hora de utilizar los autobuses de ET/FV. Porque para eso estamos, para llegar a más, en comodidad y buena atención al cliente, y para llevar a todos.



Avanada acústica de localización de la puerta de entrada.



tienen además con asientos reservados con apoyabrazos, suelo antideslizante, insonorizador y amortiguador de vibraciones del motor. Incluye señales acústicas (avisador acústico de localización de puerta de entrada) para personas con deficiencia visual (indicadores táctiles en pasamanos de localización de asientos; pulsadores de solicitud de parada de máxima visualización; marco reflectante en puertas y escaleras; megafonía) y sistemas de señalización con paneles para personas sordas.

La inversión efectuada en las seis unidades en funcionamiento desde el año 1989 fue del orden de 163 millones de pesetas.

Transporte en autocar

Transporte interurbano de autobuses en Cataluña

En los últimos años ha tenido un importante desarrollo la construcción de nuevas infraestructuras de transporte público interurbano por carretera en Cataluña y en particular las estaciones de autobuses construidas de acuerdo con el plan elaborado por la Generalitat.

Entre otras pueden citarse los casos de las estaciones de Girona, Tarragona, Reus, Figueres, Granollers, Tarrega, Vich, Olot y Barcelona. En todas ellas se incluyen las prescripciones en materia de eliminación de barreras, la existencia de recorridos interiores libres de obstáculos (construyéndose donde es necesario rampas o ascensores), aseos adaptados y servicio de megafonía; todo este conjunto de medidas facilitan la utilización de estas instalaciones por parte de un conjunto amplio de usuarios.

Transporte en metro

Metro de Barcelona

Mejora de accesibilidad de la red existente

La red de metro de Barcelona comenzó a funcionar hace 67 años y, por tanto, fue proyectada y construida con numerosas barreras a la movilidad.

Desde hace ya varios años se vienen realizando obras de reforma tendentes a ir suprimiendo obstáculos; así, las nuevas estaciones se proyectan y construyen sin barreras, dejando previstas las instalaciones y obra civil que permitan la incorporación de ascensores.

En fecha reciente la Generalitat de Catalunya encargó la realización del "Estudio de Costos y Prioridades para la Mejora de la Accesibilidad de la Red de Metro de Barcelona. Estudio de viabilidad. Plan de Accesibilidad", presentado a la consideración de la Comisión Interdepartamental de Barreras de la Generalitat de Catalunya.

Este estudio mereció el 2º Premio INSERSO 1991 en la modalidad de Investigación y Ayudas Técnicas. En el mismo se propone un Plan de Accesibilidad para la Red existente del metro de Barcelona, a desarrollar en cinco fases y un periodo de 10 años.

El Plan de Accesibilidad incluye la adopción de un conjunto de medidas concretas a aplicar a todas y cada una de las estaciones de la red (el coste de estas medidas supone el 60% de la inversión total del Plan) así como la previsión de instalar ascensores en aproximadamente el 50% de las estaciones de la red existente.

Entre las conclusiones a las que llega el trabajo de referencia cabe destacar las siguientes:

- el Plan de Accesibilidad ha tenido en cuenta todos las posibles situaciones de movilidad o comunicación reducidas y no solo las de las personas usuarias de silla de ruedas;
- las aproximadamente 30 medidas concretas de aplicación se inscriben dentro de los criterios del Diseño Universal y se engloban por tanto dentro de la calidad del proyecto. Así, se presta especial atención a una buena iluminación y a unos sistemas de información y señalización claros, completos y eficaces;
- desde el momento de la puesta en marcha del Plan de Accesibilidad del metro de Barcelona hasta su conclusión al cabo de un periodo de tiempo estimado en torno a los 10 años, se lograría que el conjunto de la red

mejorase significativamente su nivel de accesibilidad y que aproximadamente el 50% de sus estaciones serían totalmente accesibles; -es esencial que la aplicación del Plan de Accesibilidad del metro de Barcelona venga acompañada de una campaña de información que transmita a los ciudadanos las mejoras que se van introduciendo y también de sensibilización que vaya progresivamente mejorando hábitos y actitudes cívicas en el respeto de la diferencia y en el comportamiento cotidiano hacia los demás.

Nueva construcción: plena accesibilidad

En la actualidad las nuevas estaciones de la red de metro de Barcelona se proyectan y construyen accesibles y la nueva línea 2 se está llevando a cabo en base a criterios de Diseño Universal habiéndose adoptado unos criterios funcionales de accesibilidad que orientan los proyectos de las estaciones de esta línea.

El día 18 de Febrero de 1992 se inauguró la primera estación totalmente accesible de la red de metro de Barcelona: se trata de la estación Fondo, cuyas principales medidas favorecedoras de la accesibilidad para cualquier persona, tenga o no limitaciones en su movilidad o comunicación, son las siguientes:

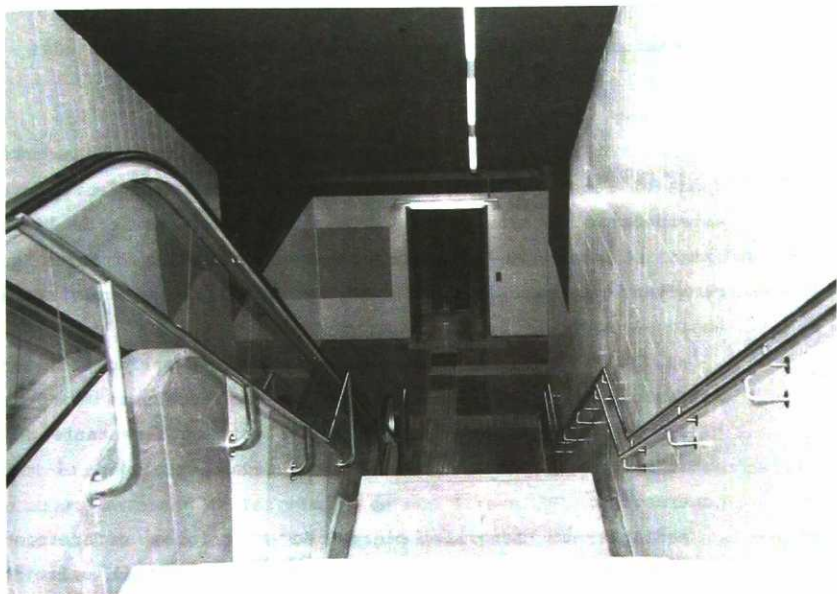
-Instalación de ascensores accesibles con cabinas que permiten su utilización por personas usuarias de silla de ruedas:

. los ascensores ponen en comunicación el nivel de calle con el vestíbulo y éste con las plataformas o andenes;

. los ascensores están dotados de botonera y comandos diseñados y situados de modo que sean totalmente accesibles, incluyendo indicaciones en braille para personas ciegas;

. la señalización de los ascensores se ha cuidado al máximo al objeto de que sea clara, eficaz y comprensible para cualquier persona.

-Instalación en el pavimento de la estación de franjas-guía de encaminamiento, útiles no solo para personas ciegas o con visión



deficiente sino también para quienes tengan dificultades de orientación:

- . las franjas guía de encaminamiento facilitan el recorrido desde el acceso al nivel de vestíbulo, pasando por las máquinas expendedoras de títulos de viaje y las canceladoras de billete hasta el nivel de plataformas. A su vez, las franjas guía permiten una salida fácil desde el nivel de las plataformas hasta el exterior de la estación;
- . las franjas guía permiten seguir bien el recorrido utilizando los ascensores, bien el alternativo por las escaleras fijas;
- . las franjas guía se diferencian del pavimento restante de la estación tanto por su distinta rugosidad como por el color contrastado;
- . mediante un sencillo código de materiales diferenciados incorporados en los puntos de cruce resulta fácil orientarse adecuadamente con un mínimo esfuerzo de aprendizaje.

-Instalación en el pavimento de la estación de franjas transversales de aviso cuyo objeto es alertar de la presencia de un elemento singular como el acceso a una máquina expendedora de billetes, el paso por la máquina canceladora, el inicio de unas escaleras fijas, la zona de espera frente a la puerta de un ascensor o la zona de embarque a nivel de la plataforma o andén:

- . las franjas transversales se instalan en estrecha correspondencia con las franjas guía de encaminamiento, tienen una rugosidad diferente a la de aquellas y a las del resto de la estación y proporcionan seguridad e información a las personas usuarias.

-Instalación de franja longitudinal de seguridad y aviso en el borde de andén o plataforma:

- . esta franja de 60 cm. de anchura tiene color y rugosidad diferentes del resto del pavimento de la plataforma siendo su

objetivo alertar de la presencia del desnivel entre la plataforma y el foso de las vías.

-Instalación de mobiliario urbano ergonómico y que en ningún caso represente una barrera para las personas usuarias:

- . dobles pasamanos de sección adecuada y continuos en las escaleras fijas prolongados en los arranques de las mismas;
- . bancos a nivel de andén detectables con bastón.

Metro de Bilbao

El metro de Bilbao se encuentra actualmente en fase de construcción estando avanzadas las obras de la primera de sus líneas.

En base a los datos de que se dispone este metro será accesible contando sus estaciones con ascensores y destacando además la diafanidad estructural de las mismas.

Metro de Madrid

Desde hace ya varios años los responsables del metro de Madrid han venido realizando estudios para la mejora de la accesibilidad de su red. Un reciente informe sobre diagnóstico general de las condiciones de accesibilidad del metro de Madrid encargado por el Real Patronato y promovido por la Federación de Asociaciones de Minusválidos Físicos de la Comunidad Autónoma de Madrid pone de manifiesto la carencia de medidas favorecedoras de la accesibilidad y las numerosas barreras actualmente existentes.

Hasta la fecha sólo cabe registrar la incorporación a la red de metro de 150 planos en relieve de las líneas del metro de Madrid con sistema braille; esta experiencia que constituye un primer avance en la mejora de la señalización e información para las personas ciegas o con problemas de visión se ha puesto en marcha a comienzos de 1991 en base a un convenio de colaboración suscrito entre el INSERSO, el Instituto Geográfico Nacional, la ONCE y el metro de Madrid.

En una primera etapa los planos en relieve de la red que tienen el mismo formato en cuanto a tamaño (60 x 60 cm.), disposición de las líneas y colores, que los usados en la actualidad, permiten tanto la lectura visual como la táctil; se han dispuesto en 75 estaciones de metro alcanzando 126 vestíbulos. Para facilitar su localización y consulta, como regla general, se han colocado en una ubicación normalizada: dos metros después de la taquilla en el mismo paramento vertical y a una altura en que sean fácilmente alcanzables para las personas ciegas o con problemas de visión (el centro del plano está situado a 1,30 m. de altura).

Metro de Valencia

El metro de Valencia, inicialmente construido con barreras a la movilidad, sin embargo, ha ido acondicionando en parte sus instalaciones para su uso por personas con movilidad reducida.

Los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV) han incorporado en 1990 y en dos de sus estaciones plataformas elevadoras montaescaleras que facilitan el acceso a personas con movilidad reducida. Las plataformas se han instalado en las estaciones de Plaza de España y Angel Guimerá y la experiencia ha sido posible gracias a una subvención de 16 millones de pesetas concedida por la Consellería de Trabajo y Seguridad Social.

Una tarjeta magnética distribuida entre la población que padece problemas de discapacidad física es la "llave maestra" para poner en funcionamiento estas plataformas. La coordinadora de disminuidos físicos de la Comunidad Valenciana estima en más de 2000 el número de usuarios que se beneficiarán de esta iniciativa.

Las plataformas o guías están situadas a lo largo de las escaleras fijas de las dos estaciones antes citadas y posibilitan el acceso desde la calle hasta el andén. Los aparatos plegados, van sujetos a la escalera. Una vez introducida la tarjeta magnética, la "guía" se abre y accionando una palanca, sube o baja circulando a través de un sistema de rodamientos y transmisiones.

Como complemento a la existencia de las seis plataformas en servicio, FGV ha realizado un plan de acondicionamiento y supresión de barreras arquitectónicas en sus estaciones de superficie y hasta el momento se han adaptado las primeras 14 estaciones que registran un mayor tráfico de viajeros.

Transporte aéreo

Ha de destacarse el plan de IBERIA, Líneas Aéreas de España, de accesibilidad al transporte aéreo de las personas con movilidad reducida, dentro del cual en los últimos años vienen llevándose a cabo una serie de realizaciones tendentes a permitir y facilitar los desplazamientos en el interior de las terminales, el acceso a los aviones, la ubicación y movimientos dentro de los mismos y la información tanto general como específica para pasajeros con movilidad reducida.

Aeropuertos

Los servicios técnicos de la Compañía IBERIA han diseñado y construido un equipo especial llamado transelevador que permite la recogida de los pasajeros -bien en camilla, bien en silla de ruedas- desde cualquier avión y su transporte rápido y seguro hasta la terminal del aeropuerto o hasta otro avión. Estos transelevadores palían la falta de infraestructuras adecuadas en los aeropuertos, tiene una capacidad máxima de 12 sillas de ruedas y una camilla, y ya operan en los aeropuertos de Barcelona, Sevilla, Las Palmas y Tenerife Sur.

IBERIA presta a través del personal denominado "chaquetas rojas" un servicio de atención especializada a los pasajeros con movilidad reducida desde que se presentan en facturación hasta que quedan instalados en cabina, e igualmente desde que descienden del avión hasta que abandonan el aeropuerto. Este personal de atención puede localizarse a través de los puntos de información del aeropuerto. Basta con hacer la reserva con 48 horas de antelación para disponer de este servicio gratuito.

Aeronaves

En muchos de los aparatos de IBERIA se cuenta con una silla de ruedas especial, estrecha y ligera, que permite el desplazamiento en el interior del avión de una persona con movilidad reducida.

Se vienen incorporando butacas con apoyabrazos móviles y abatibles y la información de seguridad por parte de los tripulantes de cabina de pasaje se facilita en braille a las personas ciegas.

Sistemas de Información

IBERIA editó en junio de 1990 un folleto informativo titulado "Pasajeros con movilidad reducida". En el mismo se incluyen consejos para el viaje, al proyectar el viaje, en las reservas, en la compra del billete, en el aeropuerto, durante el vuelo y a la llegada.

Transporte marítimo

La Compañía Transmediterránea asegura que los buques tipo ferry no presentan ningún problema para el acceso de personas con discapacidad, ya que las PUSRs pueden acceder al buque a través del garaje que se comunica directamente con un ascensor conectando todos los niveles de la embarcación.

Por otra parte, el INSERSO ha llevado a cabo la adaptación del puerto de la ciudad de Ceuta haciéndolo accesible a las personas con movilidad reducida.

Taxi

En el transcurso de 1991 la FEMP, el INSERSO y la Fundación ONCE firmaron un convenio de colaboración con el fin de facilitar la iniciación de experiencias de implantación de taxis adaptados al transporte de personas con movilidad reducida e integrados en los servicios generales de taxi, en aquellas corporaciones que así lo decidieran y para dar respuesta a una importante necesidad social. El INSERSO y la Fundación ONCE contribuyen con sendas aportaciones de 125 millones de pesetas, mientras que la FEMP

gestionará estos fondos y recibirá las peticiones de las Corporaciones Locales interesadas en participar en el Programa.

Este servicio llamado "Eurotaxi" permite el transporte individual y normalizado de las personas afectadas por alguna discapacidad. La Fundación ONCE ha patrocinado la adaptación de un vehículo que reúne las condiciones exigidas tales como posibilidad de acceso de personas en silla de ruedas a través de una rampa trasera desplegable y escamoteable de mínima pendiente para lo cual se rebajó el nivel del suelo del vehículo. El Eurotaxi cuenta también con un sistema de seguridad para anclar la silla de ruedas al suelo y unos cinturones especiales que aseguran al ocupante a su asiento. El techo del coche ha sido elevado para buscar un mayor confort al usuario de silla de ruedas.

Hasta el momento 65 Municipios y Corporaciones Locales españolas se han interesado por el vehículo que ha de llevar en su interior un radio-teléfono y que se rige por las mismas tarifas que las del resto de los taxis, establecidas por los ayuntamientos respectivos.

Cada Eurotaxi, subvencionado en base al convenio de referencia con una cuantía de dos millones de pesetas, permitirá un transporte accesible a todas aquellas personas con movilidad reducida, incluidas las que lleven un cochecito de bebé o un carro de la compra o cualquier otra que tenga dificultades para acceder a un automóvil convencional. Estos servicios se registrarán por el principio de normalización, pero la prestación será prioritaria para las demandas efectuadas por minusválidos físicos en silla de ruedas, invidentes, etc.

Muchos ayuntamientos españoles, entre ellos los de Madrid y Barcelona, se han interesado en adquirir taxis adaptados para PMCRs, Eurotaxis, cuyo coste de adaptación está en torno al millón de pesetas. A lo largo de 1991 se han puesto en funcionamiento 125 eurotaxis en Barcelona, Granada, Sevilla y Valladolid, entre otras ciudades. Son taxis que circulan como cualquier otro, con licencias homologadas por los respectivos ayuntamientos y que se conectan por radio para poder estar rápidamente a disposición de los usuarios con movilidad reducida.

No existe en España una reglamentación genérica para la prestación del servicio de bonotaxis a los usuarios con discapacidad. Quienes deseen abonarse al bonotaxi deben solicitarlo a las Concejalías de Servicios Sociales de los Ayuntamientos o a las Consejerías de Integración o Servicios Sociales de las diversas Comunidades Autónomas. Consiste en unas tarjetas subvencionadas con las que sustituir el pago en metálico del servicio de taxi. La ayuda económica que suponen los bonotaxis (a título orientativo, en Madrid alcanzan las 140.000 pesetas anuales) se incluye en el apartado de ocio y tiempo libre para las personas con discapacidad, descartándose -al menos en teoría- su utilización para desplazarse al trabajo. Es requisito necesario para solicitar el bonotaxi la presentación del certificado de minusvalía.

Exposición Universal de Sevilla: EXPO'92

La Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 1992, S.A. (EXPO'92) firmó con el Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía del Ministerio de Asuntos Sociales, el 1 de marzo de 1989 un Protocolo de intenciones sobre accesibilidad al recinto de la exposición y en el interior del mismo. En el marco de dicho protocolo se ha trabajado en pro de la accesibilidad de los distintos sistemas de transporte interior de La Isla de la Cartuja y que permitirán a los visitantes desplazarse sin barreras por todo el espacio dedicado a la Muestra Universal.

A destacar también los convenios suscritos por EXPO'92 con el Ministerio de Asuntos Sociales y con la ONCE.

Juegos Paralímpicos. Barcelona 92

Con ocasión de celebrarse en Barcelona los Juegos Paralímpicos en la primera quincena de septiembre de 1992 existirá una red de transporte adaptado que responderá a las necesidades de la familia paralímpica. La organización garantizará que las comunicaciones entre la Villa Paralímpica, las instalaciones de competición, las instalaciones de entrenamiento y el centro de la ciudad sean fluidas.

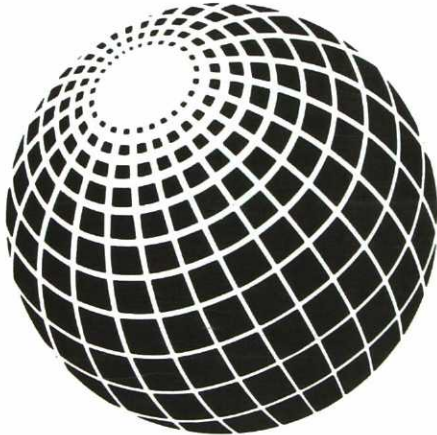


Pasajeros con movilidad reducida

Consejos
para el viaje



GUIA ACCESIBILIDAD RECINTO EXPO'92



S.A.P.N.E.

- Servicio Atención Personas
Necesidades Especiales
- Service Attention Persones
Necessites Spéciales
- Attention Service People
Special Needs



Transporte de servicio especial

En Barcelona funciona un servicio de transporte público especial organizado por la Entitat de Transports Municipals de Barcelona, S.A., que cuenta con una flota de 12 microbuses adaptados a personas con movilidad reducida.

Zaragoza, Valencia y Santander disponen de sistemas de transporte especial. En Zaragoza se cuenta con un autobús adaptado con capacidad para 16 personas junto con otros dos microbuses accesibles. En Valencia y Santander funcionan sendos microbuses adaptados que realizan servicios puerta a puerta a la demanda.

Tanto el INSERSO, Cruz Roja Española y las autoridades responsables de la prestación de servicios sociales de aquellas Comunidades Autónomas que tienen transferidas sus competencias en la materia, ponen a disposición de las personas con discapacidad servicios especiales de transporte, en algunos casos mediante autobús y en la mayoría de las ocasiones mediante microbuses y furgonetas, que facilitan el transporte en determinadas circunstancias a dichas personas.

Sistemas de información

Por regla general, los sistemas de información sobre medidas facilitadoras de la accesibilidad son escasos o nulos en España.

Como excepciones pueden citarse el ya mencionado folleto "Pasajeros con movilidad reducida" editado por IBERIA y los folletos publicados por los Ferrocarriles Vascos tanto para su línea de autobuses entre Getxo y Cruces como en su "Tren Topo" San Sebastián-Endaia en los que, además de señalar las características principales de accesibilidad, se incluye consejos para la utilización del servicio en el caso de los autobuses.

Tanto IBERIA como los Ferrocarriles Vascos, RENFE, el Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía, la Federación ECOM y la Federación Española de Municipios y Provincias han producido y difundido

videos relativos a la accesibilidad del medio físico con referencias más o menos extensas, según los casos, a la problemática del transporte.

Una serie de ciudades españolas han editado guías de accesibilidad en las que se incluyen informaciones sobre el nivel de accesibilidad de cines, museos, teatros, hoteles y también de los sistemas de transporte disponibles y su grado de accesibilidad. Pueden citarse, entre otras, las de Barcelona, Granada y Sevilla.

Recientemente, en 1992, ha sido editada una guía práctica titulada "Viajes para minusválidos" (ver bibliografía), en la que se incluyen datos sobre alojamientos, guías y agencias, transportes y adaptación urbanística entre otros con un ámbito no sólo ceñido a España, sino que se extiende a toda Europa.

El 15 de febrero de 1991 tuvo lugar el acto de presentación del Acuerdo para la implantación de un sistema de telefonía para sordos mediante terminales de videotex, suscrito por el Ministerio de Asuntos Sociales, a través del INSERSO, la Confederación Nacional de Sordos de España y la Federación Española de Asociaciones de Padres y Amigos de los Sordos (FIAPAS).

El terminal de videotex, dotado de una pantalla y de un teclado que se conecta directamente a la línea telefónica puede ir incorporado a un teléfono, por lo que ambos elementos pueden coexistir, pudiendo utilizarse uno u otro en función del tipo de llamada que se efectue o reciba. Según este acuerdo entre los centros donde se instalarán terminales del videotex se encuentran los aeropuertos, estaciones de RENFE y de autobuses, lo que permitirá a las personas con grandes deficiencias auditivas la comunicación con y desde estos lugares.

Francia

Organización: entidades responsables y de coordinación

En los últimos años se ha establecido una fluida línea de colaboración en materia de transporte accesible entre el Ministerio de Transportes y de la Mar y el Secretario de Estado encargado de las personas con discapacidad y accidentadas, del Ministerio de la Solidaridad, de la Salud y de la Protección Social. La responsabilidad compartida, tanto del Ministerio de Transportes como de la Secretaría de Estado citada ha dado un nuevo impulso político en este área.

Destaca también la responsabilidad de las empresas de transporte tales como la SNCF, Air France y la RATP que en sus respectivos ámbitos de competencia han impulsado medidas favorecedoras de la accesibilidad de sus correspondientes modos de transporte.

Pero es el Comité de Enlace para el Transporte de las Personas con Discapacidad, dependiente del Consejo Nacional de Transportes, el organismo clave en relación con el impulso y la promoción de la accesibilidad en el transporte a nivel francés.

En efecto, dentro del Consejo Nacional de Transportes, instituido en el año 1976, se creó el COLITRAH, Comité de Enlace para el Transporte de las Personas Discapacitadas (Comité de Liaison pour le Transport des personnes Handicapées), organismo que tiene como objetivos principales:

.velar por la accesibilidad de las personas con movilidad reducida y, en consecuencia, de todos los usuarios de los sistemas de transporte público y del entorno urbano, tomando la accesibilidad como un elemento fundamental de la calidad del servicio;

.permitir una verdadera concertación a partir del nivel de anteproyecto entre todas las partes interesadas para asegurar la accesibilidad de los nuevos medios de transporte;

promover una mejor información de los usuarios y del personal de las empresas de transporte en lo que concierne a las necesidades de las personas con movilidad reducida y a las posibilidades de transporte ofrecidas.

La ampliación de las misiones encomendadas al COLITRAH ha aconsejado crear en su seno un cierto número de grupos de trabajo que estudian y proponen medidas a llevar a cabo para mejorar la accesibilidad de los transportes. Se analizan todos los tipos de transporte: aéreo, marítimo, ferroviario, metros, tranvías, autobús, taxis. Las nuevas infraestructuras y los acondicionamientos urbanos forman parte también de los temas de reflexión del Comité de Enlace así como la problemática particular que plantea la Región Ile-de-France.

Se han puesto a punto consultorías desde el Comité en lo relativo a los nuevos proyectos de infraestructura tanto de la región parisina de la SNCF como de la RATP. Se plantea el problema de cómo hacer operativos sistemas informativos en lo que se refiere a las nuevas infraestructuras locales de transporte.

A nivel internacional se han experimentado ciertos progresos en los últimos años y el COLITRAH ha participado de forma destacada en el marco de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, en el Grupo de trabajo HELIOS sobre movilidad y transporte de la Comunidad Europea y en la preparación de reuniones de normalización ISO.

También destaca la labor desarrollada por organismos de estudio y de investigación como el INRETS y el CETUR.

Políticas en marcha

Como antecedente cabe citar la *Segunda Ley del Plan Nacional de diciembre de 1983* que establece un programa prioritario de aplicación número 10: Vivir mejor en la ciudad; y un sub-programa número 3: Mejorar los desplazamientos urbanos en donde se precisa que "para la puesta en marcha del derecho al transporte, deberá otorgarse una prioridad a los barrios más desfavorecidos

y habrán de tomarse medidas particulares en favor de las personas con movilidad reducida".

El Consejo de Ministros adoptó, el 9 de febrero de 1983, veinte medidas tendentes a mejorar los desplazamientos de las personas con movilidad reducida.

El Gobierno francés ha marcado claramente su voluntad para que las personas con discapacidad puedan vivir cada día con la mayor autonomía posible. Una muestra de ello es la organización y el impulso dado al Coloquio Internacional "Transportar sin excluir" celebrado en Dunkerque a finales de 1989 y en el que estuvieron presentes representantes de 22 países y en cuyo transcurso los delegados de Francia pusieron en evidencia una voluntad política real de mejorar en el objetivo de un transporte público accesible a todos.

Tomando como referencia la evolución histórica reciente en la materia, habría que distinguir una serie de etapas o jalones de importancia decisiva en lo que atañe al impulso político, de plasmación en textos legales y de repercusión en las realizaciones en el ámbito de estudio y que a continuación se enumeran de forma sintética:

- La primera referencia sería la *Ley de Orientación de 30 de junio de 1975*, de la que se tratará en detalle en el apartado dedicado a normativa; a subrayar que desde ese año se constituyó un Grupo Interministerial para analizar los problemas planteados por los transportes y su accesibilidad, grupo al que sucedió el COLITRAH, Comité que define, tras la consulta con las Asociaciones de personas con discapacidad, los criterios de accesibilidad de los diferentes modos de transporte, que propone todas las medidas destinadas a la mejora de su accesibilidad, que investiga soluciones adecuadas a los problemas planteados por las personas en silla de ruedas, que facilita la utilización de los vehículos individuales por las personas con discapacidad y que asegura una coordinación con los organismos consultivos habilitados para tratar los problemas de accesibilidad en los distintos niveles y con las colectividades territoriales.

-Se reafirma la voluntad política iniciada en 1975 en la *Ley de Orientación de los Transportes Interiores de 1982*, tras cuya aprobación el Primer Ministro encargó un informe sobre "las adaptaciones posibles de los transportes públicos a las condiciones de vida de los discapacitados físicos", informe realizado por la señora Fraysse-Cazalis, a la vista del cual el Consejo de Ministros adoptó en febrero de 1983 veinte medidas tendentes a mejorar los desplazamientos de las personas con discapacidad y con movilidad reducida.

-El nuevo Plan Nacional toma de nuevo en consideración la cuestión de la accesibilidad de los transportes de modo que la ley que aprueba el Décimo Plan (1989-1992) lo especifica de forma clara y tajante haciendo hincapié en lograr la accesibilidad de los lugares públicos y los transportes urbanos.

-En septiembre de 1988 el Ministro de Transportes y de la Mar establece tres orientaciones principales en materia de accesibilidad del transporte, a saber:

- .reforzar la vigilancia en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias en la materia;
- .encargar un estudio sobre las condiciones de mejora del transporte de personas con discapacidad en la región parisina, y
- .organizar un coloquio europeo sobre transporte accesible.

-El 21 de febrero de 1989 el Ministro de Transportes y de la Mar, así como el Secretario de Estado encargado de los discapacitados y accidentados celebraron una conferencia de prensa conjunta sobre el tema "transporte e inserción". Esta conferencia tenía como objetivo anunciar un cierto número de medidas de aplicación programadas en el tiempo y evaluadas económicamente, teniendo todas ellas como propósito mejorar la accesibilidad de los transportes concurriendo a tal fin las empresas públicas de transporte y los distintos agentes sociales interesados en el tema de forma, que la libertad de desplazamiento se convirtiese en una realidad para todos. Las medidas hacían referencia tanto al transporte por ferrocarril, transporte aéreo, metros, servicios especializados, taxis, vehículos individuales, autobuses y tranvías.

Este ambicioso programa que incluía más de sesenta medidas de aplicación, estaba programado para llevarse a término entre los años 1989 y 1993. En la actualidad está en curso de realización, resaltándose el hecho de su operatividad puesto que muchas de las medidas ya anunciadas han sido llevadas a cabo.

-El ya señalado Coloquio Internacional, organizado en Dunkerque a finales de 1989 sobre "Transporte sin exclusión", supuso un punto de encuentro y de reflexión en el que se dieron cita responsables y especialistas de todas las partes interesadas: administraciones públicas, empresas de transportes, fabricantes de vehículos, personas con movilidad reducida, entidades locales, gestores, etc.

Los objetivos fundamentales del Coloquio fueron los siguientes:

- favorecer la investigación tendente al logro de la accesibilidad de los transportes a todos de forma totalmente autónoma o con un mínimo de ayuda;
- proponer líneas de investigaciones de orientación;
- sugerir la experimentación de nuevas soluciones y prototipos.

Esta voluntad política se ha venido traduciendo mediante un marco normativo y reglamentario cuyo objetivo es hacer accesible los sistemas de transporte y del que se da cuenta de forma pormenorizada a continuación.

Principales normas vigentes

El marco normativo francés en materia de accesibilidad a los transportes públicos es amplio y bien desarrollado, por lo que convendrá referirse al mismo con cierto detenimiento.

Ha de partirse de la *Ley de Orientación en favor de los minusválidos de 30 de junio de 1975 (DO de 1/7/75)*, que regula el transporte para estas personas en sus artículos 49 y 52.

El art.52 de esta ley establece lo siguiente:

"Con objeto de facilitar los desplazamientos de los minusválidos, se adoptarán disposiciones por vía reglamentaria para adaptar los servicios de transporte colectivo o para adecuar progresivamente las normas de construcción de los vehículos y las condiciones de acceso a éstos, o para facilitar la creación y el funcionamiento de servicios de transporte especializados para minusválidos o, en su defecto, para la utilización de vehículos individuales".

El artículo 49, de ámbito más general, establece lo siguiente:

"La disposición arquitectónica y los servicios de los locales destinados a vivienda y abiertos al público, en particular los centros escolares, universitarios y de formación, deberán tener unas características que permitan el acceso de los minusválidos a los mismos".

Por su parte, la *Ley nº 82-1153 de 30/12/82 de Orientación de los transportes interiores (DO de 31/12/82)* indica, en su art.2, que,

"la aplicación progresiva del derecho al transporte permitirá que los usuarios se desplacen en condiciones razonables de acceso, de calidad, de precio y de coste para la colectividad, en particular mediante el empleo de un medio de transporte a disposición del público en general. A tal fin, podrán adoptarse medidas especiales destinadas a personas con movilidad reducida".

También establece que:

"El derecho al transporte incluye el derecho de los usuarios a tener información sobre los medios con que cuentan y sobre las modalidades de su utilización."

En tanto se adopte, en su caso, una nueva reglamentación, el transporte de minusválidos se rige por los Decretos de 1978 y los textos que se indican más adelante.

El nuevo Plan Nacional tiene también en cuenta la preocupación por el acceso de las personas con discapacidad al transporte. De esta forma, la ley por la que se aprueba el X Plan (1989-1992) precisa que

"la integración de los minusválidos y de las víctimas de accidentes en nuestras ciudades, en el tejido social y cultural y en el mundo del trabajo, es tanto una medida de solidaridad como una necesidad económica. Para ello es necesario facilitar la vida de los minusválidos, en particular mediante la adopción de medidas que faciliten su acceso a los lugares públicos y a los transportes públicos".

La *Carta de los derechos y libertades de la persona de edad avanzada dependiente*, que fue diseñada de forma conjunta por la Fundación Nacional de Gerontología y por la Secretaría de Estado responsable de la Seguridad Social, indica en su artículo 5:

"Los lugares públicos y los transportes deberán ser acondicionados de forma que puedan acceder a ellos las personas de edad avanzada y que su participación en la vida social y cultural resulte más fácil".

A continuación consideraremos las diferentes normas en relación con el transporte público y su accesibilidad, organizándolas en base a los cuatro bloques siguientes:

- I.- Régimen de accesibilidad de las infraestructuras de transporte.
- II.- Ordenación de los servicios de transporte colectivo.
- III.- Participación de los empresarios en la financiación de los transportes públicos.
- IV.- Asunción de los gastos de transporte de los escolares y estudiantes minusválidos.

Para el desarrollo de esta parte del documento se ha seguido fielmente la estructura y contenido del Informe del COLITRAH sobre legislación y reglamentación en materia de transporte para personas con discapacidad, publicado en diciembre de 1991.

I.- REGIMEN DE ACCESIBILIDAD DE LAS INSTALACIONES DE TRANSPORTE (ESTACIONES FERROVIARIAS, AERODROMOS, ESTACIONES MARITIMAS Y ESTACIONES DE CARRETERA) Y DE LAS VIAS PUBLICAS-

Decreto nº 78-109 de 1 de febrero de 1978, por el que se establecen las medidas destinadas a hacer más accesibles para los minusválidos con movilidad reducida las instalaciones nuevas abiertas al público (DO de 2/2/78)

Este texto, adoptado en aplicación del artículo 49 de la ley de orientación se refiere a las instalaciones abiertas al público, es decir en general a todos los espacios públicos o privados acondicionados para su utilización por el público.

Con arreglo al Decreto, se considera accesible para los minusválidos con movilidad reducida toda instalación que ofrezca a éstos, en particular a los que se vean obligados a utilizar silla de ruedas, la posibilidad de entrar en la instalación, de circular por ella, de salir de ella en condiciones normales de funcionamiento y de beneficiarse de todas las prestaciones ofrecidas al público para las que haya sido proyectada y que no sean claramente incompatibles con la minusvalía en sí.

Las instalaciones abiertas al público destinadas a los servicios de transporte colectivo (estaciones, aeródromos, estaciones marítimas o de carretera) están sujetas al artículo 49 de la ley y, por consiguiente, al Decreto de 1 de febrero de 1978, mientras que el acceso a los vehículos propiamente dicho está sujeto a lo dispuesto en el artículo 52 de la Ley de orientación, por la que se prevé una adaptación de los servicios de transporte colectivo o una adecuación progresiva de las normas de

construcción de los vehículos de transporte colectivo, así como de las condiciones de acceso a ellos.

En aplicación del Decreto de 1 de febrero de 1978, se han adoptado dos ordenes relativas a las normas técnicas que deben respetarse y a la creación de una comisión departamental para la accesibilidad, respectivamente. Por otra parte, en una circular se comentan el conjunto de los textos reglamentarios adoptadas.

Orden de 25 de enero de 1979 para la aplicación del artículo 5 del Decreto de 1 de febrero de 1978 (DO de 27 de marzo de 1979)

Esta orden establece las disposiciones técnicas relativas a los accesos que pueden utilizar los minusválidos con movilidad reducida (pendientes, rellanos, desniveles, perfiles transversales, puertas) para llegar a los ascensores, a los aparcamientos de automóviles, a los aseos, a los teléfonos, a la altura de las mesas o repisas y a las manillas de las puertas, etc.

Orden de 26 de enero de 1979 para la aplicación del artículo 6 del Decreto de 1 de febrero de 1978 (DO de 27 de marzo de 1979)

Este texto, por el que se crea una Comisión interdepartamental para la accesibilidad, fue derogado por el Decreto nº 85-988 de 16 de septiembre de 1985 sobre el régimen de Comisión Consultiva Departamental de protección civil, de seguridad y de accesibilidad y de las comisiones departamentales de seguridad de París, Hauts-de-Seine, Seine-Saint Denis y Val-de Marne.

Circular nº AS 2 de 29 de enero de 1979 sobre la accesibilidad de los minusválidos a las instalaciones.

En esta circular se recoge el conjunto de textos reglamentarios (Decreto de 1 de febrero de 1978 y Ordenes de 25 y 26 de enero de 1979). Los comenta y los contempla con recomendaciones destinadas fundamentalmente a los constructores.

Decreto nº 78-1167 de 9 de diciembre de 1978 por el que se establecen las medidas destinadas a facilitar el acceso de los minusválidos con movilidad reducida a las instalaciones abiertas al público existentes que pertenezcan a determinados organismos públicos y a adaptar los servicios de transporte público para facilitar los desplazamientos de los minusválidos (DO 16/12/78).

El texto contempla las instalaciones existentes abiertas al público.

El Título I define el ámbito de aplicación del Decreto. Adopta la misma definición de accesibilidad que el decreto sobre las instalaciones nuevas.

El Título II se refiere a las instalaciones abiertas al público pertenecientes al Estado, a las entidades locales y a sus agrupaciones, así como a los establecimientos públicos de carácter administrativo, científico y cultural. Trata sobre la ordenación de las vías públicas y prevé procedimientos diferentes según se trata de municipios de más o de menos de 5000 habitantes.

El Título III contiene las disposiciones aplicables a las instalaciones y a los servicios de transporte colectivo, ya se trate de transporte colectivo de viajeros, o de las instalaciones abiertas al público de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril.

Los programas de ordenación de estos servicios e instalaciones deberían establecerse en un plazo de tres años a partir de la publicación del Decreto de 9 de diciembre de 1978 (es decir, a más tardar para diciembre de 1981). Las medidas adoptadas podían referirse tanto a la ordenación y equipamiento de las instalaciones de acceso a los vehículos, o de los vehículos mismos, como a la puesta en servicio de vehículos adaptados, o a la creación y desarrollo de servicios especialmente acondicionados. Los programas deberían elaborarse previa consulta a los transportistas interesados:

-por las entidades o agrupaciones locales responsables de su organización, en el caso de los transportes efectuados dentro de las áreas urbanas;

-por el Ministro responsable de los transportes o, por delegación, por los prefectos, en el caso de los demás transportes públicos regulares y para las instalaciones de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril abiertas al público.

La SNCF (Sociedad Nacional de Ferrocarriles) realizó un programa de ordenación que fue debatido en la sesión plenaria del COLITRAH de 8 de octubre de 1982. La RATP., también elaboró un libro blanco sobre la situación actual en que se formulaban 21 propuestas de ordenación.

Los artículos 16,17, 18 y 19 del decreto prevén que las condiciones de elaboración y de publicación de los programas se establecerán por orden ministerial (Sanidad y Familia, Interior, Presupuesto, Transportes) y las autoridades que hayan elaborado los programas deberán hacer un seguimiento de su realización en las condiciones establecidas por orden del Ministro de Transportes.

Orden de 18 de abril de 1980 sobre el seguimiento de la realización de los programas adoptados para la aplicación del artículo 19 del Decreto de 9 de diciembre de 1978 (DO de 2 de mayo de 1980).

En aplicación de esta disposición, las autoridades responsables de la elaboración de los programas de ordenación de los servicios y de las instalaciones de transporte deberán remitir al Presidente del COLITRAH, antes del 1 de marzo de cada año, un informe relativo a la ejecución de dichos programas. Este documento deberá presentar para cada medida que figure en el programa del año pertinente la fecha de realización prevista en el calendario y hará referencia al estado de realización a 31 de diciembre del ejercicio.

En relación con los trabajos no efectuados o inacabados, el informe deberá precisar las causas del retraso, así como la fecha de finalización prevista o los motivos de abandono del proyecto.

Por último, con arreglo al deseo formulado por el COLITRAH, la Orden del 18 de abril no sólo es aplicable a los transportes terrestres, sino también a

los transportes aéreos y marítimos, siempre que estos últimos se vean afectados por la ejecución de programas de ordenación de servicios y de instalaciones de transportes.

Ordenes de 19 de diciembre de 1990 para la aplicación de los artículos 16, 17 y 18 del Decreto de 9 de diciembre de 1978 (DO de 26 de diciembre de 1980).

Estas tres órdenes definen las modalidades de elaboración y de publicación de los programas de ordenación y se refieren:

-la primera, a los transportes terrestres interurbanos, es decir los servicios interurbanos por carretera, los servicios por carretera de la SNCF y los servicios ferroviarios de ferrocarriles secundarios de interés general;

-la segunda, a los servicios ferroviarios de la SNCF;

-la tercera, a los transportes colectivos dentro de las áreas de transportes urbanos, excepto a los servicios ferroviarios de la SNCF.

Cabe señalar que ninguna de estas tres disposiciones contempla los teleféricos y que, por consiguiente, existe una laguna al respecto. Los transportes marítimos o aéreos también quedan fuera de su ámbito de aplicación.

Estos programas de ordenación deben comprender un censo, un inventario y un calendario.

Se trata de normas procedimentales en las que no se pueden incluir cláusulas sobre las obligaciones financieras de las partes interesadas. Las cuestiones relativas a la financiación pertinentes, que preocupan a los transportistas y a las asociaciones de minusválidos, deberían haberse regulado en el mes de diciembre de 1981. Lamentablemente, están todavía pendientes.

Por otra parte, al no haberse previsto sanción alguna para la inaplicación de estas ordenes, su alcance es limitado, razón por la cual hasta ahora pocos servicios de transporte, aparte de la S.N.C.F. y la R.A.T.P., han presentado sus programas.

Ley nº 85-729 de 18 de julio de 1985 sobre definición y aplicación de principios de ordenación

Esta Ley, y en particular su artículo 30-1, faculta para someter a examen las normas sobre accesibilidad de los minusválidos a los establecimientos abiertos al público. Prevé asimismo la aplicación de sanciones penales ya vigentes para las infracciones de las normas generales de construcción de los edificios destinados a viviendas.

Circular de 13 de marzo de 1979 sobre las medidas que deben adoptarse para facilitar el acceso de los minusválidos a los lugares públicos, a las vías públicas y a los transportes.

Mediante esta circular, el Primer Ministro pide a los miembros del Gobierno que velen personalmente por que el programa de obras destinadas a facilitar el acceso de los servicios que se hallen bajo su competencia sea elaborado de tal forma que las adaptaciones más sencillas puedan realizarse lo antes posible y estén debidamente señalizadas para los usuarios.

Ley nº 91-663 de 13 de julio de 1991 por la que se adoptan diversas medidas destinadas a facilitar el acceso de los minusválidos a los locales destinados a vivienda, a los centros de trabajo y a las instalaciones donde acuda público.

La norma de referencia modifica en particular el Código de la construcción y de la vivienda, introduciendo correcciones en algunos artículos o completándolos.

Accesibilidad

De este modo, el artículo L111-7 de dicho código establece que,

"la disposición arquitectónica y los servicios...de los centros e instalaciones abiertos al público..., deberán permitir el acceso de los minusválidos. Las normas de desarrollo de lo previsto en este artículo se establecerán mediante decreto adoptado en Consejo de Estado."

Licencia de obra

En el párrafo segundo del artículo L421-3, se añade un párrafo adicional:

"Para los centros abiertos al público, la licencia de obra únicamente podrá ser expedida si las construcciones o los trabajos proyectados se ajustan a lo dispuesto en el artículo L111-7 del Código de la construcción y de la vivienda."

El artículo L111-8 se completa como sigue:

"Art.L111-8-1- Las obras destinadas a la creación, acondicionamiento o modificación de un centro abierto al público sólo podrán ejecutarse previa autorización de la autoridad administrativa, la cual deberá comprobar que se ajustan a lo dispuesto en el artículo L 111-7."

"Las normas de desarrollo de lo dispuesto en el presente artículo se establecen mediante decreto adoptado en Consejo de Estado."

"Art.L111-8-2- Con arreglo a lo dispuesto en el artículo L421-1 del Código de urbanismo, la licencia de obra equivaldrá a la autorización exigida en las disposiciones sobre accesibilidad de los centros abiertos al público, y deberá ir precedida del acuerdo de la autoridad competente para expedir esta autorización."

"Art.L111-8-3- La apertura de un centro abierto al público estará subordinada a una autorización expedida por la autoridad administrativa, previa comprobación de que se cumple lo dispuesto en el artículo L 111-7."

Ascensores

El artículo L125-2, en el cual se establece que los ascensores deberán disponer de reja de seguridad y de doble puerta, se completa como sigue:

"Las modificaciones introducidas deberán preservar la posibilidad de que una persona que circule en silla de ruedas acceda a la cabina."

Esta ley completa asimismo lo previsto en el código de procedimiento penal.

Recursos

El artículo 2-8 del código de procedimiento penal se completa como sigue:

"Toda asociación regularmente declarada al menos con cinco años de antelación a los hechos y cuyos estatutos determinen que su finalidad es defender o ayudar a los minusválidos también podrá ejercer los derechos reconocidos a la parte civil en relación con las infracciones del artículo L111-7 del Código de la construcción y de la vivienda, previstas y prohibidas en el artículo L152-4 del mismo Código".

Norma AFNOR P 91-201 de julio de 1978.

Esta norma define las condiciones generales de accesibilidad a las viviendas y otros edificios, así como a sus instalaciones, por parte de los minusválidos físicos.

Fascículo de documentación AFNOR P 91-202 de enero de 1981.

Agrupar las normas mínimas y esenciales relativas a la superficie y a las instalaciones, destinadas a permitir que los minusválidos físicos puedan llegar a los transportes públicos y entrar en ellos, excluyendo las características de los vehículos en sí.

Decreto nº 78-1296 de 21 de diciembre de 1978 por el que se modifica el artículo R 123-3 del Código de la construcción y de la vivienda

relativo a la protección contra los riesgos de incendio y de pánico en los centros abiertos al público (DO de 4/1/79)

Establece que las medidas de prevención y de salvaguardia adoptadas deberán tener en cuenta la eventual presencia de minusválidos en los locales.

Decreto nº 85-988 de 16 de septiembre de 1985, relativo a la Comisión consultiva departamental de protección civil, seguridad y accesibilidad, y a las Comisiones departamentales de seguridad de París, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis y Val-de-Marne.

Como el título del apartado indica, a diferencia de los restantes departamentos del territorio, en París, y en los departamentos de Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis y del Val-de-Marne la comisión se denomina únicamente de seguridad.

Esta comisión tiene competencia específica para emitir dictámenes sobre las solicitudes de dispensa de las medidas destinadas a facilitar a los minusválidos con movilidad reducida el acceso a las instalaciones nuevas abiertas al público, a los edificios destinados a vivienda y a éstas, así como a las instalaciones existentes abiertas al público y a las vías públicas. Tiene asimismo competencia consultiva general en las cuestiones de circulación de los minusválidos y de accesibilidad a todo tipo de edificios.

II- ORDENACION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO

Las entidades locales y las empresas de transporte público deben elaborar programas de ordenación de los servicios y de las instalaciones de transporte colectivo.

Estos programas deberán mejorar la accesibilidad de los servicios regulares de transporte público y poner a disposición de los minusválidos un sistema de transporte que se ajuste a sus necesidades.

Las medidas previstas podrán contemplar la ordenación y el equipamiento de las instalaciones de acceso a los vehículos, la ordenación de los vehículos

existentes o la puesta en funcionamiento de vehículos especialmente adaptados. Además del programa, debe establecerse su coste y sus modalidades de ejecución.

Las autoridades que hayan elaborado los programas han de presentar anualmente un informe de sus realizaciones al COLITRAH.

Orden de 2 de julio de 1982 (DO de 5 de septiembre de 1982) relativa a los transportes colectivos de personas (vehículos automóviles)

Normas relativas a la ordenación

Artículo 53

"Los vehículos de transporte colectivo de personas con mayor o menor capacidad que puedan ser acondicionados, de forma permanente o temporal, para el transporte -exclusivo o no- de minusválidos en silla de ruedas estarán sujetos a lo dispuesto en el Anexo 5 de la presente Orden".

El Anexo 5 recoge lo indicado en la *Circular del Ministro de Transportes de 18 de marzo de 1981 sobre las normas de ordenación aplicables para la accesibilidad y al anclaje*, es decir al mismo tiempo los problemas técnicos y de explotación.

Transportes de minusválidos en silla de ruedas

Artículo 78: Acompañantes

"Será obligatoria la presencia de, al menos, un acompañante del conductor cuando el vehículo transporte un número de minusválidos en silla de ruedas superior a ocho e inferior a quince.

Será obligatoria la presencia de, al menos, dos acompañantes cuando el vehículo transporte a más de quince minusválidos en silla de ruedas.

Queda prohibido el transporte en un vehiculo de más de veinticinco minusválidos en silla de ruedas."

Artículo 79: Señalización

"Al detenerse el vehiculo para que los viajeros minusválidos suban o bajen, deberán encenderse las luces de emergencia."

Artículo 80: Sujeción de pasajeros minusválidos

"En previsión de los incidentes de circulación normales (frenado brusco, por ejemplo), los pasajeros minusválidos deberán estar debidamente sujetos a sus asientos mediante un cinturón fijados a éstos o un sistema equivalente."

Artículo 95: Acta de aprobación de los vehiculos

"Las actas de aprobación de los vehiculos destinados al transporte de minusválidos en silla de ruedas deberán incluir la mención del uso al que están destinados, con expresión del número máximo de sillas de ruedas y, en su caso, la presencia obligatoria de acompañantes, además del conductor. Esta mención deberá figurar en la tarjeta morada, con arreglo al esquema previsto en la casilla correspondiente."

Artículo 103: Vehiculos sujetos

"Lo dispuesto en los artículos 4 a 53 de la presente Orden será aplicable a todos los vehiculos de transporte colectivo de personas cuya aprobación se solicite por primera vez a partir del 1 de octubre de 1983, así como a todos los vehiculos de este tipo que se matriculen por primera vez a partir del 1 de octubre de 1986.

Los vehiculos de transporte colectivo de personas que hayan sido aprobados o matriculados, respectivamente, antes de las fechas anteriormente citadas estarán sujetos a las normas aplicables en el momento de su aprobación o matriculación."

Artículo 109: Vehículos especialmente acondicionados para el transporte de minusválidos en silla de ruedas

"Los vehículos de transporte colectivo de personas acondicionados para el transporte de minusválidos en silla de ruedas que se hayan puesto en circulación antes del mes de junio de 1981 y que hayan recibido la tarjeta morada con carácter experimental podrán recibirla con carácter definitivo sin modificación de su interior, salvo que se hubieran producido incidentes durante la explotación y éstos justificaran mejoras determinadas, las cuales deberán efectuarse con arreglo a lo establecido en el Anexo 5 de la presente Orden. En tal caso, la Dirección interdepartamental de Industria realizará una aprobación complementaria."

Prioridad para los minusválidos en los transportes colectivos (autobuses y autocares)

No existe una norma general en este ámbito; es preciso diferenciar la región Ile-de-France de las redes de provincia, así como el tipo y la intensidad de minusvalía.

1.- Región de París

Orden del Prefecto de Policía de 21/6/1919 modificada por las Ordenes de 6/4/1922 y 15/10/1951

Determinadas categorías de personas:

- mutilados de guerra o militares,
- invidentes civiles,
- inválidos laborales,
- inválidos civiles,
- titulares de cartillas de prioridad,
- mujeres embarazadas,
- personas acompañadas de niños menores de 4 años,

tienen prioridad para acceder a ciertas plazas numeradas.

2.- Redes de provincia

En las redes de provincia, será necesaria una Orden del Prefecto para reservar prioritariamente plazas a determinadas categorías de usuarios.

3.- En todo el territorio francés

El artículo 322 del *Código de pensiones militares* establece que,

"los inválidos de guerra cuya cartilla denominada 'de invalidez' lleve en el reverso la mención 'permanencia de pie penosa', realizada por las oficinas departamentales de excombatientes y víctimas de guerra, y legalizada con el sello de la oficina departamental y la firma del Prefecto o de su delegado, tendrán prioridad para acceder a las oficinas y las ventanillas de las administraciones y servicios públicos, a los transportes públicos y a las tiendas comerciales".

III- PARTICIPACION DE LOS EMPRESARIOS EN LA FINANCIACION DE LOS TRANSPORTES PUBLICOS

La Ley nº 82-684 de 4 de agosto de 1982 relativa a la participación de los empresarios en la financiación de los transportes públicos urbanos (DO de 5 de agosto de 1982) prevé que, en la región de París, el empresario deberá reembolsar el 50% del importe de la carta naranja a los trabajadores que cumplan las condiciones establecidas en los textos aplicables.

Dichas condiciones se refieren a:

-los desplazamientos efectuados: trayectos entre la residencia habitual y el lugar del trabajo,

-la utilización de los transportes públicos de pasajeros dentro del límite de la zona de competencia de la autoridad responsable de la organización de los transportes de París,

-el título de abono de 2ª clase.

Es preciso además que no exista ningún otro organismo que se haga cargo de los desplazamientos de dicho trabajador.

En el marco de tales disposiciones, en aplicación del *Decreto nº 83-588 de 1/7/83*, los funcionarios minusválidos cuya residencia administrativa se halle dentro de la zona de competencia de la autoridad responsable de la organización de los transportes de París recibirán una cantidad equivalente al 50% del coste de la carta naranja de 2ª clase, sea cual fuere la modalidad de transporte utilizada.

Una Orden de 23 de octubre de 1984 amplía dicha medida a determinados miembros del personal de los centros contemplados en el artículo 2-792 del Código de la Salud Pública.

IV- ASUNCION DE LOS GASTOS DE TRANSPORTE DE LOS ESCOLARES Y ESTUDIANTES MINUSVALIDOS

La legislación prevé el reembolso de los gastos de transporte de los jóvenes minusválidos que asistan a un centro escolar o universitario o a un centro médico educativo que, por razón de la gravedad de su minusvalía, determinada médicamente, no puedan utilizar los medios de transporte colectivo para desplazarse desde su domicilio al centro en el que se hallen matriculados, con independencia de que éste sea público o privado sujeto a contrato.

Los textos relativos a la asunción de los gastos de transporte de los escolares y estudiantes minusválidos se recogen en el anexo de normativa.

V- VIAS PUBLICAS Y DESPLAZAMIENTO

La *Norma experimental AFNOR S 32-002 de octubre de 1983* tiene por objeto establecer las características acústicas y las características de empleo de los dispositivos sonoros unidos a los semáforos. Estos dispositivos van dirigidos a los peatones invidentes o con problemas de visión, a fin de informarles de que pueden cruzar la calzada.

El *Fascículo de documentación AFNOR P 98-350 de febrero de 1988 sobre la integración de los minusválidos y los desplazamientos* establece las condiciones generales que deben respetarse al diseñar y ordenar los pasos de peatones, con el fin de que los minusválidos puedan circular por ellos lo más cómodamente posible habida cuenta de sus aptitudes.

Este objetivo debe perseguirse tanto al crear lugares nuevos como al adaptar (rehabilitación, mejora) los ya existentes.

La *Norma NFP 98-351 de febrero de 1989* establece las características que deben tener y las pruebas a las que han de someterse los dispositivos del suelo destinados a alertar a las personas invidentes o con problemas de visión durante sus desplazamientos.

La *Ley nº 91-663 de 13 de julio de 1991 por la que se establecen diversas medidas destinadas a favorecer la accesibilidad de los minusválidos a los locales destinados a vivienda, a los lugares públicos y a las instalaciones abiertas al público*, establece en su artículo 2 que,

"las vías públicas o privadas abiertas a la circulación pública deberán acondicionarse de forma que permita el acceso de los minusválidos con arreglo a las normas técnicas establecidas mediante decreto, de conformidad con los artículos L131-2 y L141-7 de las vías públicas."

Por último, y en relación con la organización de servicios privados de transporte no urbano de personas, cabe citarse el *Decreto nº 87-242 de 7 de abril de 1987 sobre la definición y condiciones de ejecución de los servicios privados de transporte no urbano de personas por carretera (DO de 8/4/1987)*.

Principales realizaciones

En Francia son numerosas las realizaciones en materia de transporte público accesible. De hecho, en el transcurso de los últimos años han entrado en servicio sistemas de transportes públicos modélicos no sólo desde la perspectiva de la accesibilidad sino de ese concepto más amplio conocido

como diseño universal y que incluye la armonía de los aspectos funcionales, estéticos, de relación con el entorno y de accesibilidad.

A modo de síntesis citaremos los siguientes ejemplos, organizados según los diferentes modos de transporte:

Transporte por ferrocarril

En relación con la Red de Ferrocarriles Franceses, en adelante SNCF, se viene adoptando medidas para la mejora de su accesibilidad en el transcurso de los últimos años y muy especialmente a partir del programa anunciado por el Gobierno francés el 21 de febrero de 1989 y que, como ya se ha indicado anteriormente, comportaba la realización de 60 medidas específicas para la mejora del transporte público en Francia.

Las actuaciones de la SNCF en materia de facilitación de la accesibilidad y la movilidad en sus instalaciones se refieren tanto a proporcionar información útil para la preparación y realización del viaje, a facilitar el acceso y uso tanto de las estaciones como de los trenes, sin olvidar las medidas de carácter tarifario.

Infraestructura

En el anexo correspondiente a este documento se incluyen en forma de tablas, dentro del apartado de realizaciones francesas el programa de medidas previstas tanto a corto plazo (a desarrollar dentro del año 1989) como a medio plazo (a realizar en el período 1990-1993).

Entre las medidas ya realizadas a 1 de enero de 1991 destacan las siguientes:

-en la Región Ile-de-France se han instalado franjas de alerta en el borde de andén en el conjunto de estaciones de la SNCF de la línea B del RER;

-en 50 estaciones se han incorporado bucles magnéticos para personas sordas;

-está en marcha la accesibilidad total de 60 estaciones a realizar en un período de 8 años;

-estaciones en las líneas de largo recorrido: se encuentra en curso de realización la accesibilidad total en las veinte de mayor entidad y ha entrado en servicio 100 nuevos dispositivos para facilitar el embarque y desembarque;

-material móvil: en las unidades del TGV Atlántico se han incluido medidas de alta accesibilidad mientras que en el coche número 1 del TGV Sudeste se han incorporado aseos accesibles y puertas correderas;

-a nivel tarifario se ha extendido al conjunto de los acompañantes de las PMCRs, según los casos, una reducción de la tarifa del 50% o bien la gratuidad, con acceso a primera clase (en periodo blanco);

-a nivel de información y formación se está llevando a cabo la sensibilización del personal de acogida de PUSRs y de aquellas con discapacidad sensorial y mental.

Entre las medidas a realizar a medio plazo destacan las siguientes:

-en la Región Ile-de-France se instalarán franjas de alerta en el pavimento en el borde del andén en las líneas A, B y C del RER; continuación del programa de equipamiento de las estaciones con bucles magnéticos a un ritmo de 60 estaciones por año; programa de acondicionamiento y accesibilidad de aseos;

-estaciones de la red de largo recorrido: mejora de accesibilidad de las estaciones servidas por el TGV Atlántico y el TGV Norte (incluye un total de 35 estaciones y se encuentra en curso de realización); creación de un servicio de acompañamiento de las PMRs desde sus domicilios; mejora de la accesibilidad total de 40 estaciones de

elevado tráfico (en curso de realización); continuación del programa del recrecimiento de los andenes.

Material móvil

Entre las medidas propuestas caben destacarse las siguientes:

- estudio y sistematización de la accesibilidad no sólo de los vehículos sino de los aseos de los trenes Corail existentes;
- definición de un cuaderno de cargas para la construcción de los nuevos vehículos;
- puesta en servicio en los TGV Norte y Transmanche de asientos y aseos accesibles.

Transporte en autobús

En la actualidad, ni los autobuses de la RATP ni las redes de transporte público de las restantes provincias son accesibles a personas con discapacidad severa. Las especificaciones generales para la construcción de autobuses nuevos aplicables a partir del 1 de enero de 1980 preveían alturas de plataforma tales que posibilitasen una mejor accesibilidad.

El autobús R312

Este tipo de autobús, cuyas primeras unidades acaban de entrar en servicio regular en algunas ciudades de Francia, es la concreción del proyecto "autobús futuro" fruto del trabajo conjunto de la administración, de las compañías explotadoras de los transportes públicos y de los fabricantes y empresas de equipamiento.

Un comité técnico ha definido un cuaderno de cargas para este autobús de los años 90 que además de las cuestiones de mantenimiento y ergonomía del puesto del conductor tenía en cuenta la accesibilidad de los usuarios.

Entre las principales mejoras incorporadas pueden citarse:

- plataforma baja en toda la superficie a continuación de los escalones de acceso en las tres entradas;
- áreas de circulación de amplio dimensionamiento;
- barras y puntos de apoyo en posiciones estudiadas;
- accesos que sólo incluyen dos peldaños debido a la plataforma baja del autobús.

Sin embargo, el proyecto de lograr un sistema de arrodillamiento en la parada ha sido abandonado y el primer peldaño está situado a 35 cm. del suelo. En consecuencia, el autobús R312 facilita un mayor confort pero no supone avances decisivos en su accesibilidad, en especial para personas con una severa reducción en su movilidad.

Los nuevos autobuses adquiridos por la RATP en París incluyen tres peldaños en sustitución de los dos anteriores al objeto de facilitar el acceso de los viajeros, así como una serie de dispositivos de seguridad tales como bordes de puertas y peldaños sensibles. A nivel de funcionamiento, se admite el descenso de las personas con discapacidad por la puerta delantera y se permiten los perros-guía para personas ciegas.

Un grupo numeroso de ciudades francesas ha incorporado algún tipo de facilidad para la utilización de su red de autobuses urbanos por parte de las personas con necesidades especiales. Por ejemplo, en Besançon se ha editado una guía de autobuses en braille al igual que en Burdeos; en la ciudad de Caen se lleva a cabo una experiencia que permite el uso de los autobuses por personas ciegas. Pueden citarse también los casos de Dinard, Epinal, Frejus, Gap, Lorient y Rouen.

En Limoges, los nuevos trolebuses, que entraron en servicio a comienzos de 1983, están dotados de un sistema sonoro que avisa a los invidentes y a las personas con visión limitada de que su solicitud de parada ha sido registrada. Se ha creado un código de colores y las paradas de los trolebuses han sido equipadas con planos en braille.

La red Biplus de Annecy

Este sistema de autobuses se sitúa entre la filosofía de un servicio regular y la de un servicio especializado. La red consta de seis líneas regulares, servidas por minibuses acondicionados para el acceso de PMCRs.

Las líneas sirven áreas donde la demanda de esta población es elevada (hospitales, centros de atención sanitaria, servicios públicos, etc.). Además, los itinerarios son flexibles en el sentido de que las PUSRs pueden obtener un desplazamiento de minibus hasta la puerta de su domicilio tras aviso telefónico.

Los vehículos disponen de puntos de apoyo, una rampa de acceso y una plataforma elevadora cuyo accionamiento es realizado por el conductor.

Aunque las condiciones de funcionamiento disminuyen la velocidad media del trayecto, este servicio puede ser considerado como regular y totalmente accesible gracias a un modo de organización flexible.

La tarifa aplicable es la misma que para la red de autobús clásica. Dado el interés de esta red de transporte urbano y el carácter innovador que comporta, el Estado ha financiado el coste de los vehículos a razón del 60% de la diferencia entre un microbús normal y el vehículo de gran accesibilidad. Además, ha de registrarse una participación excepcional del Ministerio de Transportes del orden de 100 mil FF que ha ayudado al lanzamiento de la operación.

Según datos disponibles correspondientes a 1988 la red "Biplus" ha transportado 129.130 viajeros de los que en torno al 4% tenían movilidad reducida.

Transporte público por carretera

Autocares interurbanos

Tras el acuerdo que tuvo lugar en febrero de 1989 entre los Ministerios de Transportes, la Secretaría de Estado para las personas con discapacidad y nueve constructores europeos de autobuses, automóviles y tranvías, decidieron que antes de finales de 1989 todos los vehículos que entrasen en servicio incluyeran un acondicionamiento y los hicieran accesibles para las personas usuarias de sillas de ruedas. Se llegó también al acuerdo de que en el plazo de 5 años se lograra una accesibilidad total de estos vehículos.

Transporte en metro y tranvía

El metro ligero VAL de Lille

Este metro ligero, automático, de pequeño gálibo, circula según los tramos en trazado aéreo o subterráneo.

Desde el origen del proyecto la concepción del sistema, tanto en su infraestructura como en su material móvil, resulta totalmente accesible. Sus características principales son las siguientes:

-las estaciones de metro están cerradas mediante un paramento de vidrio, dotado de puertas, de apertura automática y simultánea a la del material móvil;

-se reduce al mínimo el desnivel vertical y la separación horizontal entre coche y andén con valores inferiores a los tres centímetros;

-la comunicación entre el acceso de la estación y los andenes se facilita mediante escaleras fijas, escaleras mecánicas y ascensores dimensionados de forma que permiten su utilización por PUSRs (no hay ninguna restricción para el acceso a los ascensores);

-las estaciones de metro que disponen de aparcamiento para automóviles cuentan con plazas reservadas para personas con movilidad reducida;

-señalización de encaminamiento reforzada mediante la utilización del símbolo internacional de accesibilidad;

-distribuidores de billetes y candeladores de los mismos a una altura y separación adecuada.

El Metro de Lyon

La red de metro de Lyon en la actualidad es parcialmente accesible, con un excelente nivel de accesibilidad en su nueva línea D.

La accesibilidad se logra mediante un conjunto de medidas, desde la adecuada iluminación y señalización hasta la instalación de ascensores. Un 50% de las estaciones de la red cuentan en la actualidad con ascensores, que funcionan en régimen abierto.

En el proyecto y construcción de la línea D del metro de Lyon se ha considerado la accesibilidad de forma global: accesibilidad de la estación, accesibilidad del entorno exterior y accesibilidad a y del material móvil.

Destaca una muy buena signaléctica e iluminación y el sistema de acceso y validación de títulos de viaje es abierto.

En la actualidad se encuentra en fase muy avanzada de ejecución un prototipo de plataforma móvil incorporada en determinadas puertas de los coches de metro y que permiten salvar el desnivel vertical y la holgura horizontal entre coche y andén.

El metro de París

El Metro de París no es accesible a personas en silla de ruedas. Sin embargo, se viene realizando esfuerzos importantes tendentes a aliviar la dificultad de los desplazamientos en el interior de las estaciones. Así, en septiembre de 1989, 187 estaciones venían equipadas con escaleras mecánicas,

de las que 74 se hallaban totalmente mecanizadas entre calle y andén; además 11 estaciones disponían de ascensores.

Tanto el metro de París como el RER, en relación con la SNCF y las asociaciones de personas ciegas han creado un producto de reconocimiento de la proximidad del borde de andén, con características especiales de textura, rugosidad y color, de aviso y señalización del borde de la plataforma, sea de metro, sea de ferrocarril.

Además, la RATP ha multiplicado la instalación de pasamanos y asientos en las proximidades de las taquillas. En el conjunto de instalaciones de la RATP, los agentes de acogida están a disposición de los viajeros para orientarles e informarles. La asociación Valentin Haüy edita un plano del metro en braille. A todo ello hay que añadir que la RATP ha puesto en práctica un servicio de "viaje acompañado" para las personas minusválidas tanto en el metro, el RER y la red de autobuses; este servicio consiste en conducir en todo el trayecto de la RATP a las personas con dificultades de movilidad y comunicación, funciona todos los días entre las 8 de la mañana y las 8 de la tarde. Los acompañantes, puestos a disposición de las PMCRs son jóvenes que efectúan los Trabajos de Utilidad Colectiva y se les denomina "RATP-Juniors"

Entre las medidas emprendidas a corto plazo cabe señalar las siguientes realizadas total o parcialmente el 1 de enero de 1991:

-reforzamiento y extensión del servicio "viaje acompañado" para asegurar el servicio ocasional y el servicio cotidiano;

-instalación de franjas de alerta en borde de andén en la línea B del metro de París, RATP (equipamiento realizado en 1989);

-incorporación de las cien primeras taquillas con bucles magnéticos (en noviembre de 1990 cincuenta taquillas estaban equipadas);

-edición en braille de la guía "personas con discapacidad y desplazamientos en Ile-de-France";

-mejora de accesibilidad en el conjunto de la red RER: con un programa de tres años se prevé la accesibilidad total de las estaciones transformando los montacargas existentes en ascensores (a instalar en 30 estaciones).

Transporte aéreo

Aeropuertos

Los grandes aeropuertos son totalmente accesibles a las personas discapacitadas. El aeropuerto de París ha editado para Orly y Roissy un folleto destinado a las personas con discapacidad al objeto de facilitarles la utilización de sus instalaciones.

En los aparcamientos se han reservado plazas para PMCRs con teléfonos en sus proximidades; también se han instalado aseos accesibles.

Los aeropuertos de Roissy, Orly y Niza cuentan con vehículos adaptados para el transporte de las personas con discapacidad entre la terminal y el avión.

A título de ejemplo, en 1978 Air France transportó a 42.000 pasajeros con necesidades especiales, mientras que en el mismo año el servicio de la UTA ha llevado a cabo el transporte de 3.298 personas con discapacidad de las que 1042 eran usuarias de silla de ruedas.

En el anexo correspondiente a las realizaciones en materia de transporte accesible en Francia se incluye una tabla donde se indican las facilidades ofrecidas a las personas con movilidad reducida en los aeropuertos provinciales.

Aeronaves

Para garantizar la seguridad del pasaje, Air France y UTA, compañías internacionales, tienen que aplicar la reglamentación internacional vigente no pudiendo admitir por aparato más que un número determinado de pasajeros con discapacidad motórica sin posibilidad alguna de movilidad autónoma. Por

ejemplo, para un Airbus se admite un número máximo de 4 pasajeros de estas características, para un Boeing 732 de tres y para un Boeing 727 de dos.

Desde 1986 los Boeing 747 y los Airbus 300 están dotados de sillas de ruedas de transferencia a bordo que permiten a la persona con discapacidad desplazarse en el interior del avión y acceder a los aseos.

Todos los aparatos de la flota Air France tienen reposabrazos abatibles y en los de mayor capacidad los aseos han mejorado su accesibilidad.

El grupo Air France ha puesto en marcha medidas para los viajeros que tengan necesidad de oxígeno durante el viaje.

Medidas Tarifarias

Las Compañías Air France y Air Inter se comprometieron a aplicar desde 1989 un nuevo sistema de tarificación para las personas acompañantes de aquellos pasajeros de movilidad reducida titulares de la ventaja tercera persona. Ello supone una reducción en la tarifa por persona entre un 25 y un 44% según las líneas.

Transporte marítimo y fluvial

Aparte de las iniciativas que se vienen llevando a cabo tanto por la Organización de Naciones Unidas como por la Organización Internacional Marítima y a las que se hace referencia de forma específica en otro capítulo de este documento, en Francia el transporte de pasajeros por vía marítima ha conocido una muy importante recesión en los últimos años. Ello también afecta a la demanda de este tipo de transporte por personas con discapacidad en el conjunto de las rutas marítimas; como ejemplo, citaremos las 50 personas/año para la línea Continente/Córcega con salida desde Niza.

La Sociedad Nacional Marítima Corso-Mediterránea (SNCM) dispone de una serie de buques accesibles: así, los paquebotes-transbordadores "Cyrnos", "Estérel", "Liberté", "Corse" y "Danielle Casanova" están provistos de un

ascensor, de dos o tres cabinas y de un aseo que permite el acceso de silla de ruedas; los locales comunes son accesibles.

Todos los navios de la rama naval de SNCF y de la Compañía Bretona Inglaterra-Irlanda (DAI) que efectúan la travesía Francia-Inglaterra y Francia-Inglaterra-Irlanda son totalmente accesibles a personas en silla de ruedas que pueden desplazarse a bordo sin dificultades.

En lo que respecta al transporte fluvial, para los cruceros sobre la Charente, el barco Mélusine 1160, acondicionado para 4 personas en silla de ruedas acompañadas, entró en servicio en junio de 1989; sus puertas son correderas, la ducha puede incorporar un asiento especial y se accede al barco mediante un elevador. Las asociaciones de personas con discapacidad se benefician de un descuento del 15%.

También los cruceros sobre el Oise, sobre las riberas del Loira y en el Nièvre pueden realizarse mediante barcos especialmente diseñados para acoger a personas con movilidad reducida.

Taxi

En Francia la reglamentación de los taxis es competencia de las corporaciones locales; sin embargo, ha de subrayarse que la reglamentación de los taxis de París a menudo sirve de referencia para la organización de éstos en las restantes provincias.

Las personas de movilidad reducida se benefician de una prioridad de acceso a los taxis en caso de filas de espera a la salida de estaciones y aeropuertos.

En París, una ordenanza del Prefecto de Policía de 8 de abril de 1980 concerniente al Estatuto de los taxis parisinos indica la prohibición a los conductores de éstos de rechazar a un pasajero con discapacidad aunque este precise ayuda para instalarse en el interior del vehículo.

Numerosas ciudades francesas disponen de taxis adaptados que permiten el acceso a los mismos de personas en sillas de ruedas; en general, estos acondicionamientos son de tipo artesanal.

También en algunas ciudades funciona el sistema de bonos o cheques para taxi; por ejemplo en Lyon este procedimiento está en vigor desde el año 1981.

En París un taxista equipó en 1985 su vehículo, un Renault Espace, de forma que permitiese el fácil acceso de una persona en silla de ruedas; el techo del taxi ha sido sobreelevado y el vehículo dispone de una plataforma elevadora.

En la ciudad de Tours están en servicio dos taxis accesibles Renault Espace.

La Sociedad TGVH explota un minibús Ford muy confortable especialmente acondicionado para personas con discapacidad; dicho servicio incluye el transporte gratuito de acompañante y una toma permite recargar las baterías de una silla de ruedas durante el recorrido.

Servicios de transporte especial

Numerosas poblaciones francesas disponen en la actualidad de servicios de transporte especial a la demanda cuyo objeto es proporcionar posibilidad de desplazamiento puerta a puerta de aquellas personas con más graves dificultades de movilidad.

Dado que no es objeto de este Documento, dedicado a los transportes públicos, una pormenorización de los transportes especiales, esta referencia se limitará a dar cuenta con carácter genérico de la profusión de estos sistemas en Francia, incluyendo algunos datos de carácter general.

En relación con los organismos que explotan este tipo de servicios, el rasgo común es la diversidad de los mismos; en efecto, puede tratarse de una asociación de personas con discapacidad, el municipio o la propia red de transporte urbano. Sin embargo, la iniciativa de la creación de servicios a

la demanda procede generalmente o de las propias personas con discapacidad o de las autoridades locales.

También son variables los requisitos para poder acceder a estos servicios de transporte que puede consistir en la presentación de la tarjeta de invalidez, a menudo exigida, o un certificado médico acreditativo. En muchas ciudades se ha creado una comisión de admisión formada por representantes de colectividades locales de la red de transporte público, de las asociaciones, de los servicios médicos, etc; este procedimiento racionaliza la utilización de los sistemas y permite un mejor conocimiento de la población interesada.

Una encuesta realizada en 1983 en 29 municipios mostraba que el tipo de servicio especializado más extendido consistía en un transporte a la demanda con reserva previa efectuada con 48 o 24 horas de antelación. Los circuitos fijados para los itinerarios responden a ciertas actividades, principalmente las de carácter profesional y de estudios. El conductor desempeña, en general, además el papel de acompañante, convirtiéndole en pieza clave para el buen funcionamiento del sistema, siendo esencial una adecuada formación del mismo. Habitualmente el parque de vehículos está formado por minubuses provistos de rampas que permiten el acceso de las personas en silla de ruedas.

La gratuidad total del servicio es infrecuente; lo habitual es la aplicación de una tarifa especial, única o por zona, con diferencia según se realice un transporte a la demanda o que se corresponda en el marco de un circuito programado. Algunos servicios aplican la tarifa de la red normal urbana; la persona acompañante se beneficia a menudo de la gratuidad o puede acogerse al mismo precio que ha de pagar la persona a la que acompaña.

Los costes de explotación por kilómetro oscilan entre los 4,7 FF y los 35 FF, con un valor medio de 12,8 FF. La longitud media de un trayecto de servicio especial es de 6,77 Km. y el número medio de viajes por año y por personas discapacitada es de 39.

El presupuesto anual de funcionamiento de un servicio especial de transporte para PMCRs se eleva rápidamente con el tamaño de la aglomeración urbana a la

que da servicio, con valores que oscilan entre 357.000 FF y 7.000.000 FF. La baja tasa de cobertura y la vocación social de estos servicios explican la multiplicidad de organismos llamados a enjugar el déficit: el Estado, las Administraciones Locales, el Consejo General, la Caja de Seguros de Enfermedad, el Ministerio de Educación, la Dirección Interdepartamental del Empleo, etc.

Ninguna de las 29 aglomeraciones estudiadas en la encuesta de referencia de la UTP había, en el momento de realizarse ésta, comenzado a adaptar su red urbana de transporte a las personas con movilidad reducida; en consecuencia, el servicio de transporte especial era la única solución retenida, con una excepción, el Metro de Lille.

A título de ejemplo citaremos que en el mes de julio de 1985 la RATP, el Consejo Regional del Val de Marne y el GIHP firmaron un convenio para la puesta en marcha de un servicio de transporte especializado que incluía tanto una línea regular para desplazamientos repetitivos como un servicio a la demanda para los desplazamientos ocasionales. Para su funcionamiento el Estado acordó conceder una subvención; el Consejo General es el ente organizador y de financiación en lo que concierne a las inversiones, aportando el 50% del coste de adquisición de los vehículos así como a la explotación; la RATP dirige las obras y controla la ejecución del servicio así como la gestión financiera y otras prestaciones técnicas; el STP (Sindicato de Transportes Parisinos) asegura una participación a título de carga de funcionamiento; el GIHP (Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapés Physiques) asegura la explotación; el servicio (Serval) se realiza mediante siete minubuses del tipo Renault Master cuya carrocería está especialmente diseñada para el transporte de personas usuarias de silla de ruedas.

Sistemas de información

En el apartado de información tanto de sistemas accesibles a PMCRs como de sensibilización del público en general, se viene realizando un esfuerzo muy importante en especial a partir del año 1989. A título de ejemplo cabe citar las guías difundidas por las empresas de transporte SNCF, RAPT, Aeropuertos

de París, o del Ministerio de Transportes que ha editado la "Guía de los transportes accesibles a personas con movilidad reducida" y la "Guía conducir y discapacidad".


Destacar también la labor de difusión de información llevada a cabo por el COLITRAH y la campaña de sensibilización realizada en diversas ciudades sobre el tema del adecuado estacionamiento de los vehículos y de la libre circulación, que tuvo como lema "para desplazarse bien, aparcar bien".

El Coloquio Internacional "transportar sin excluir" celebrado en Dunkerque el 30 de noviembre y el 1 de diciembre de 1989 tenía entre otros objetivos el de la información y sensibilización a diferentes niveles.


Información para la planificación del viaje

Existen servicios especializados de asesoramiento a disposición de las personas con discapacidad cuando planean un viaje o desean realizar las correspondientes reservas; estos servicios son prestados por una persona designada a tal fin, perteneciente a cada Dirección Departamental de Equipamiento, que es la División de cada departamento francés responsable de la infraestructura. Estas personas se encargan de los problemas específicos del transporte de personas con movilidad reducida. El servicio cubre todos los modos de transporte considerados en su conjunto y de forma integrada y está organizado a nivel regional (por departamentos). Una relación de los contactos más importantes es suministrada en las guías de transporte para personas con discapacidad.

La información a personas con discapacidad puede ser dada por las oficinas de reservas y por los mostradores de recepción de los operadores individuales de transporte, respecto a reserva y acceso a cualquier viaje particular. Como ejemplos de organización informativa pueden destacarse los de los ferrocarriles franceses, SNCF, de la red de metro y autobuses de París, RATP y de Air France, publicando guías de transporte accesibles, tanto a nivel intermodal como para cada modo determinado de transporte.



Guide des transports à l'usage des personnes à mobilité réduite



Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer
Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées

En lo relativo a los trámites de formalización de reserva de títulos de viaje, con carácter general se solicita que las personas con movilidad reducida notifiquen su limitación de movilidad al realizar su reserva.

A nivel de la RATP existe un servicio de "viaje acompañado" que ha de solicitarse por teléfono al menos con un día de adelanto.

Información durante el viaje

a) En la estación/terminal/parada de autobús

Tanto el metro de París como la SNCF están incorporando sistemas de mejora de la comunicación con las personas sordas mediante la instalación de bucles de inducción magnética en sus recintos y taquillas.

En los aeropuertos, la información relativa a llegadas y salidas de vuelos es transmitida por megafonía y paneles visuales electrónicos.

Por otra parte, diversas empresas de transporte tienen personal especialmente destinado a atender las necesidades de las personas con movilidad y comunicación reducidas, como la SNCF o la RATP, que han introducido un servicio de "viaje acompañado" para personas con discapacidad en el metro de París, siendo operativo tanto en el metro propiamente dicho como en el RER, metro rápido de cercanías, prestándose dicho servicio de forma gratuita.

Tanto la SNCF, como el Metro de París y Air France proporcionan especial formación a sus empleados destinados a mejorar la comunicación con los clientes con necesidades especiales.

b) En los vehículos

Desde el 1 de julio de 1988, los aparatos Airbus y Boeing 747 cuentan con tarjetas en braille conteniendo información general y de seguridad en el vuelo, que son facilitadas por la tripulación.

Grecia

Organización: entidades responsables y de coordinación

No consta la existencia de ninguna entidad específica responsable en materia de accesibilidad al transporte público.

El Ministerio de Transportes es el competente con carácter general en el tema.

Políticas en marcha

Cabe citar una serie de disposiciones particulares que recogen medidas de protección que han sido adoptadas al objeto de favorecer la movilidad de aquellas personas con discapacidad que presentan un grado de incapacidad mayor o igual al 50% y tendentes a responder a sus necesidades específicas:

a) gratuidad de los transportes en común en el interior de su región de residencia, gratuidad que también se hace extensiva a las personas acompañantes de quienes tienen ceguera;

b) reducción del 50% de las tarifas de los autobuses interurbanos, de los ferrocarriles y de los aviones de la Compañía Olympic Airways (para los vuelos interiores);

c) reducción de un 50% en el transporte en barco de vehículos pertenecientes a personas paraplégicas;

d) Exención de las tasas a la importación de artículos destinados a personas con discapacidad, tales como vehículos, etc.;

e) el precio de la gasolina está exento de tasas para los vehículos de personas paraplégicas, hasta una cantidad máxima de 136 litros mensuales.

No está prevista ninguna intervención financiera destinada a la mejora de accesibilidad de los transportes públicos de Grecia.

Principales Normas vigentes

Legislación estatal

El *Reglamento general sobre la construcción número 1577 de 1985* (G.O.K.). Dicha norma prevé medidas para la adaptación de los edificios públicos en relación con la accesibilidad a los mismos por parte de personas con movilidad reducida.

Legislación regional

Grecia no dispone de legislación regional sobre la materia.

Principales realizaciones

Transporte por ferrocarril

Infraestructura

La Compañía de Ferrocarriles Griegos está sometida al *Reglamento 1577* antes citado

Material móvil

No se han adoptado medidas especiales en esta materia.

Autobús, metro y tranvía

No se han adoptado medidas especiales hasta la fecha.

A nivel tarifario, las personas con discapacidad viajan gratuitamente en los autobuses públicos regulares de Atenas.

Transporte marítimo y aéreo

No se han adoptado medidas hasta la fecha.

Autocares y taxis

No se han adoptado medidas hasta la fecha.

Irlanda

Organización: entidades responsables y de coordinación

La autoridad responsable de mejorar el acceso al transporte público en Irlanda es el Ministerio de Transportes.

Los avances en este área se vienen realizando a través del Comité Interdepartamental establecido por el Ministerio de Transportes y creado en abril de 1988; dicho Comité lo preside un alto cargo de este Ministerio y forman parte del mismo representantes de los Ferrocarriles Irlandeses, de las compañías de autobuses de Dublín y autobuses del Eire (transporte por carretera urbano y rural, respectivamente), el Departamento de Salud y el National Rehabilitation Board (en adelante NRB). El Comité trabaja de forma consultiva y en estrecha cooperación con las compañías de transporte marítimo y aéreo así como con las asociaciones de personas con discapacidad.

El Comité Interdepartamental desempeña un papel fundamental y permanente en la formulación, asesoramiento y puesta en práctica de políticas relativas a la accesibilidad al transporte para personas con movilidad reducida.

Se ha acordado un programa de acción para mejorar el acceso a personas con discapacidad a todos los modos de transporte público y está siendo aplicado a medida que los recursos financieros lo permiten.

Políticas en marcha

Los servicios a personas con discapacidad son facilitados por el Estado a través de los Centros de Salud y el National Rehabilitation Board; también existe un número importante de organizaciones de voluntariado que proporcionan servicios con el soporte en grado variable por parte de fundaciones públicas.

El Ministerio de Educación facilita transporte gratuito a los niños de enseñanza primaria. También se proporciona asistencia financiera a organizaciones de voluntariado así como ayudas individuales a los padres

para llevar a cabo un transporte alternativo para niños con discapacidad que no pueden utilizar los servicios de transporte convencional.

Múltiples organizaciones de voluntarios proporcionan transporte a niños discapacitados de mayor edad y a adultos, para permitirles su desplazamiento a escuelas especiales, centros de rehabilitación, centros de día, entre otros.

El National Rehabilitation Board, institución ejecutiva adjunta al Departamento de Salud, tiene un papel de pivote, fundamental, en la promoción de la movilidad para las personas con discapacidad. Consta de un Comité de accesibilidad compuesto por expertos destacados en esta materia que continuamente asisten y asesoran, promueven la accesibilidad, incluyendo la relativa a los transportes; está en relación y coordinación con todas las instituciones importantes a nivel nacional e internacional.

Como ya se ha indicado el Ministerio de Transportes juega un papel relevante y activo en la promoción del acceso por parte de personas con discapacidad al transporte público y de ello es responsable.

En cuanto a aspectos financieros, en virtud de una orden general recogida en la *Ley de Salud* que asiste en el mantenimiento de personas enfermas y que viven en su domicilio, los responsables de salud pagan una ayuda a la movilidad (360 libras irlandesas por año) para personas con una grave discapacidad al objeto de permitirles sufragar un posible viaje ocasional.

El reembolso de las tasas mencionado anteriormente puede ser reclamado cada dos años. También ese reembolso y ese descuento aplica a vehículos que han sido construidos o adaptados para el uso de una persona discapacitada como pasajero, siempre y cuando el coste de la adaptación suponga al menos el 30% del valor del vehículo, excluidas las tasas, antes de la adaptación del mismo.

Las autoridades responsables de salud pueden también otorgar un subsidio de hasta 1500 libras, dependiendo de los medios, a las personas con discapacidad para la compra de un vehículo a motor. La principal condición de esta ayuda es que ello permita a la persona obtener o mantener un empleo.

La compañía aérea irlandesa Air Lingus ofrece un descuento de tarifas de un 25% para aquellas personas que acompañan a los pasajeros con discapacidad.

Toda persona que tiene acreditada su condición de minusvalía automáticamente tiene posibilidad -cumpliendo una serie de requisitos- de viajar gratuitamente en todos los modos de transporte público. La persona que acompaña a una persona con discapacidad también tiene derecho a transporte gratuito.

Principales normas vigentes

No hay legislación en Irlanda relativa al acceso al transporte público para personas con discapacidad. Sin embargo ha de señalarse lo siguiente al respecto:

- a) Las empresas de transportes tienen en cuenta y conocen los términos de la Propuesta de Directiva Comunitaria sobre transporte de trabajadores con movilidad reducida.
- b) Desde 1989 todos los vehículos nuevos comprados por la Compañía Dublín Bus deben, al menos, cumplir los estándares DipTac.
- c) El Ferrocarril de Irlanda ha contribuido a la elaboración y ha aprobado las recomendaciones contenidas en el Documento de la UIC/CEMT (Conferencia Europea de Ministros de Transportes) sobre acceso a trenes por personas con discapacidad y todo el nuevo material móvil adquirido debe ser conforme a las especificaciones acordadas en el Documento de referencia.
- d) El WRB y el Departamento de Transporte están representados en el Grupo Ad Hoc de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes sobre transporte para personas con discapacidad y en consecuencia están totalmente informados de los progresos que tienen lugar en Europa estando en la mejor disposición para poder asesorar a las compañías de transporte de los avances registrados en este campo.

e) En los casos donde ha sido posible se han llevado a cabo modificaciones en los vehículos existentes en orden a mejorar su accesibilidad. En la mayoría de las ocasiones estas modificaciones han beneficiado de forma directa a las personas con discapacidad sensorial y a quienes tienen una discapacidad ambulatoria. Es difícil, y a veces muy complejo, volver a configurar los vehículos para acomodar usuarios en silla de ruedas, pero donde esto es posible, como es el caso de los accesos a los ferrocarriles, estas modificaciones están en curso de aplicación.

La única legislación específica se refiere a facilidades en la utilización de vehículos particulares; se trata de la sección 92 de la *Ley de Financiación de 1989*, que indica que las personas con una discapacidad permanente y severa, que conducen vehículos a motor, especialmente contruidos y adaptados para su uso, están capacitadas para que se les restituyan las tasas de valor añadido y de lujo en la compra de un nuevo vehículo, así como a que se les devuelva también el importe del impuesto extraordinario en la gasolina, y tendrán una exención en las tasas de carretera. Esta disposición refuerza y matiza previsiones que ya se introdujeron en el Ordenamiento Jurídico en el año 1968.

Principales realizaciones

Transporte por ferrocarril

El ferrocarril irlandés consta de un servicio interurbano y de otro suburbano, así como un sistema DART que corresponde al área de Dublín.

Infraestructura

El conjunto de sistemas de ferrocarriles irlandeses consta de 120 estaciones de las que 82 son totalmente accesibles para personas con discapacidad; del orden de otras 10 más han sido seleccionadas por el Comité Interdepartamental como prioritarias para lograr su accesibilidad total, lo que se llevará a efecto en función de las disponibilidades económicas.

El DART o Ferrocarril Suburbano puede considerarse altamente accesible; no obstante, puede ser requerida algún tipo de asistencia puntual en algunas Estaciones para facilitar el embarque y desembarque de aquellas personas con un alto grado de discapacidad salvando el desnivel entre la plataforma y el tren.

El sistema DART utiliza trenes eléctricos y cubre un área de 10 millas hacia el norte de Dublín y 12 millas hacia el sur. Las plataformas y los vehículos pueden ser utilizados por personas en sillas de ruedas y 15 de sus 45 estaciones son totalmente accesibles, de las cuales 8 tienen acceso a una sola de las plataformas.

Material móvil

La línea principal de ferrocarril es accesible en cuanto al material móvil mediante una rampa móvil, pero necesariamente la persona con discapacidad debe avisar con antelación de su deseo de utilizar este servicio.

Además, los coches comedor en los trenes de la línea principal se encuentran en un proceso de adaptación para facilitar espacio que permita acomodar a una persona usuaria de silla de ruedas en cada tren.

Medidas tarifarias

Toda persona con más de 66 años cumplidos se beneficia de reducciones en las tarifas de los ferrocarriles. También son beneficiarios de una ayuda financiera las personas con discapacidad, las que tienen una pensión de invalidez o una pensión de ceguera. Los ciegos de más de 18 años así como los jóvenes ciegos entre 16 y 18 años que frecuentan un taller o una escuela de formación especial tienen derecho a la gratuidad de los transportes. Los súbditos de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte titulares de una pensión de invalidez una vez cumplido un año, al menos, de residencia en la República de Irlanda se benefician igualmente de tarifas reducidas. No hay limitación al número de desplazamientos gratuitos, pero se aplican ciertas restricciones en los períodos de gran afluencia. Los cónyuges que no tienen ellos mismos el derecho a la gratuidad de los transportes pueden igualmente

viajar de forma gratuita en caso de que acompañen a su cónyuge con discapacidad.

Transporte en autobús

La flota actual de autobuses de Dublín y de autobús del Eire tiene una accesibilidad limitada; sin embargo, los 63 nuevos autobuses de doble piso que adquirirá Bus Atha Cliath en el inmediato futuro tendrán significativas mejoras en su acceso para personas con movilidad reducida y servirán como modelo para la renovación de autobuses en la flota de autobuses del Eire.

Un servicio integrado de autobús accesible a PUSRs estará en operación en el norte de Dublín al final de la primavera de 1992. Este servicio será incorporado como un caso piloto durante dos años y está financiado por el Programa Comunitario Horizon. Se tratará del primer servicio de su tipo en Irlanda y enlazará con el DART, el ferrocarril suburbano, dando servicio a organizaciones voluntarias, hospitales, la Universidad de Dublín y centros de empleo y actividades de ocio.

Como dato adicional conviene destacar que el Ayuntamiento de Dublín lleva a cabo una política especialmente activa en cuanto a la construcción de rebajamientos de acera para facilitar la circulación de personas en silla de ruedas.

Medidas tarifarias

En los transportes por carretera son de aplicación reducciones tarifarias en los mismos términos que se han indicado para transporte por ferrocarril.

Transporte aéreo

Aeropuerto

El aeropuerto de Dublín es totalmente accesible. Los aeropuertos de Cork y Shannon están mejorando de forma progresiva su accesibilidad.

Medidas tarifarias y de organización

La Compañía aérea del Estado Air Lingus acepta pasajeros con discapacidad sin exigirles que cumplimenten con antelación un formulario médico.

Los perro-guía y los aparatos portátiles de diálisis viajan gratuitamente en la cabina de los aviones de Air Lingus.

Transporte marítimo

Infraestructura

La terminal de ferry de Rosslare, puerta de entrada en Irlanda desde el resto de Europa es totalmente accesible.

Otras terminales marítimas son accesibles si bien es preciso contar con la asistencia facilitada por el personal que presta sus servicios en cada una de estas estaciones.

Buques marítimos

La línea de navegación B+I con puerto de atraque en Dublín ofrece cabinas para personas que se desplazan en silla de ruedas; en concreto, se han acondicionado tres cabinas a las necesidades de estos usuarios y que se comunican mediante un pasillo privado. En esta zona se encuentra también un aseo accesible.

Medidas tarifarias

Los vehículos de conductores con discapacidad, socios del Club de Automóvil de las Personas con Discapacidad, son desplazados de forma gratuita en los buques de la B+I, de la Sealink y de la Irish Continental Lines.

La persona acompañante de un pasajero ciego es transportada gratuitamente. Esta medida adoptada por Sealink es aplicable también a las travesías de o desde los puertos de Euro Continental servidos por dicha compañía.

Para los ferrys que dan servicio a la isla de Aran y ciertos servicios privados afiliados al sistema toda persona con más de 66 años cumplidos se beneficia de reducciones en la tarifa. También son beneficiarios de una ayuda financiera las personas con discapacidad, las que tienen una pensión de invalidez o una pensión de ceguera. Los ciegos de más de 18 años que frecuentan un taller o una escuela de formación especial tienen derecho a la gratuidad de los transportes. Los súbditos de Gran Bretaña y de Irlanda del Norte titulares de una pensión de invalidez una vez cumplido un año de residencia en la República de Irlanda se benefician igualmente de tarifas reducidas.

Taxi

En general, en Irlanda los taxis no son accesibles para personas en silla de ruedas; no obstante, en el área del gran Dublín se ha puesto en marcha un servicio especial que utiliza taxis accesibles tipo Londres.

Italia

Organización: entidades responsables y de coordinación

La responsabilidad en materia de transporte público y de la mejora de su accesibilidad se reparte en Italia en función de las competencias atribuidas en este ámbito a nivel del Estado, tanto del Ministerio de Transportes y de Obras Públicas como de las distintas empresas estatales de transporte público como por ejemplo los ferrocarriles italianos, a nivel de las distintas regiones y de las administraciones locales.

Para el logro de una correlación directa entre desarrollo económico, ordenación territorial y organización de los transportes en el marco de una visión integrada de los diferentes modos de transporte y de las infraestructuras correspondientes, las regiones, dentro del ámbito de sus competencias:

- Definen la política regional de transportes de acuerdo con los objetivos del Plan General Nacional de Transportes y sus articulaciones sectoriales.

- Preparan Planes Regionales de Transporte en conexión con las previsiones de ordenación territorial, del desarrollo económico y también con el fin de realizar la integración y la coordinación con los servicios ferroviarios y evitar aspectos concurrenciales con estos.

- Adoptan programas de intervención plurianuales o anuales, ya sea para inversión o bien para el funcionamiento de los transportes públicos locales.

Es importante resaltar la responsabilidad de los distintos poderes públicos en materia de transportes públicos locales. Se entiende por tales los servicios destinados normalmente al transporte colectivo de personas y cosas efectuados de modo continuo o periódico con itinerarios, horarios,

frecuencias y tarifas preestablecidos y oferta indiferenciada, excluidos los que sean competencia del Estado.

Los principios fundamentales a los que deben atenerse las regiones con Estatuto ordinario en el ejercicio de las potestades legislativas y de programación sobre transportes públicos locales vienen establecidos de forma clara y precisa en la *Ley de 10 de abril de 1981, nº 151 la Ley Marco*.

Corresponden también a la competencia regional las funciones administrativas transferidas por el *Decreto del Presidente de la República de 14 de enero de 1972, nº 5* y el *Decreto del Presidente de la República de 24 de julio de 1977, nº 616*, en materia de transportes públicos.

Las regiones delegan, de oficio, en los organismos locales y sus consorcios el ejercicio de las funciones administrativas a las que se refiere el párrafo anterior.

Debe señalarse la existencia de la Comisión Nacional sobre Accesibilidad Arquitectónica, CNAA, órgano que estudia e impulsa las cuestiones relativas a la mejora del entorno físico construido.

Políticas en marcha

En este país se genera una temprana sensibilidad en torno a la aprobación de medidas que posibiliten o faciliten la movilidad de personas con discapacidad.

En lo referente a transportes públicos durante los últimos años se han realizado ciertos avances dignos de mención, si bien se trata más de experiencias concretas de aplicación que de la puesta en práctica de políticas globales en la materia. Tal vez la excepción a lo anterior venga marcada por las mejoras que paulatinamente incorpora en accesibilidad la Compañía de Ferrocarriles del Estado.

La distribución y el reparto competencial en que se articula Italia en sus diferentes regiones está suponiendo avances significativos, por encima de la media, en alguna de ellas, como es el caso de la Lombardía.

Debe citarse el importante esfuerzo que se lleva a cabo en materia de formación de expertos en accesibilidad al medio físico. Entre otros cursos de postgrado, desde hace años la Facultad de Arquitectura del Politécnico de Milán imparte cursos destinados a arquitectos y técnicos responsables en diseño ambiental.

Destaca también, en línea con lo apuntado en el párrafo anterior, la celebración en Italia de dos Seminarios europeos de arquitectos y expertos en el sector de las barreras arquitectónicas siendo el objeto de ambos encuentros la formulación de propuestas para el establecimiento de un proyecto común en materia de formación en accesibilidad al medio físico. El primero de estos Seminarios tuvo lugar en septiembre del año 1987, mientras que el segundo se celebró en noviembre de 1990. En ambos casos se contó con el patrocinio de la Comisión Europea y en concreto de la División de Acción en favor de las personas con discapacidad, siendo organizadores de los Seminarios la A.I.A.S (Associazione Italiana Assistenza Spastici) y la CO.FA.CE (Confederación de las Organizaciones Familiares de la Comunidad Europea).

Principales normas vigentes

El marco normativo italiano relativo a la accesibilidad al medio físico, y en concreto al transporte público sin barreras, es amplio y la primera disposición arranca de comienzos del año 1971 en forma de Real Decreto que, al cabo de dos meses, se eleva a rango de Ley:

Ley de 30 de marzo de 1971, nº 118 sobre Conversión en Ley del Decreto-Ley de 30 de enero de 1971, nº 5, y nuevas formas en favor de los mutilados y de los minúvulos civiles.

(Publicada en la Gaceta Oficial nº 82, de 2 de abril de 1971)

Se reproduce a continuación parte del contenido del artículo 27, de interés a nuestros efectos,

Art.27.- Barreras arquitectónicas y transportes públicos

".. los servicios de transporte público, y en especial los tranvías y el metro, deberán ser accesibles a los minusválidos con movilidad reducida; no podrá impedirse la entrada a los minusválidos en ningún lugar público o abierto al público;....."

completándose la redacción de este artículo con la cláusula siguiente mediante la que se fija el compromiso de plazo para la aprobación de la normativa de desarrollo:

"Las normas para el cumplimiento de las disposiciones del presente artículo se dictarán por Decreto del Presidente de la República a propuesta de los Ministros competentes, en el plazo de un año de la entrada en vigor de la presente ley".

Pasados siete años desde la aprobación de la Ley de marzo de 1971, se promulga el Decreto de aplicación del artículo 27 anteriormente citado:

Decreto de la Presidencia de la República, de 27 de abril de 1978, nº 384. Reglamento para la aplicación del artículo 27 de la ley de 30 de marzo de 1971, nº 118 en favor de los mutilados y minusválidos civiles, en materia de barreras arquitectónicas y transportes públicos.

(Publicado en la Gaceta Oficial nº 204, de 22 de julio de 1978)

En su Título I se establecen los objetivos y ámbito de aplicación del Decreto, indicándose lo siguiente en su artículo 1:

"Las disposiciones del presente Reglamento tienen por objeto eliminar los impedimentos físicos comúnmente definidos como "barreras arquitectónicas", que constituyen obstáculos para la vida de relación de los minusválidos.

Las presentes disposiciones se refieren a las estructuras públicas y en particular a las de carácter colectivo-social.

Estas disposiciones se refieren además a las nuevas construcciones, así como a las ya existentes que sean objeto de remodelación.

En los edificios ya existentes deberán llevarse a cabo las modificaciones posibles y conformes con estas normas, aunque no sean objeto de remodelación.

Se consideran edificios públicos de carácter colectivo y social todos los de interés administrativo, cultural, judicial, económico, sanitario y cualesquiera otros en los que se desarrollen actividades comunitarias o se presten servicios de interés general".

El Artículo 2 hace mención a la presencia del símbolo de accesibilidad:

"Los edificios, los medios de transporte y las estructuras construidas, modificadas o adaptadas para la aplicación de las normas sobre eliminación de las barreras arquitectónicas deberán ostentar, en lugar fácilmente visible, el símbolo de accesibilidad según modelo que figura en el Anexo A de este Reglamento."

El Título II versa sobre las estructuras exteriores relacionadas con los edificios (aceras, aparcamientos, paradas y circulación de los vehículos que transporten minusválidos, etc.). Así, dentro del Artículo 5 se señala que "en los aparcamientos vigilados se reservarán a los mencionados minusválidos dos plazas gratuitas por cada cien plazas disponibles."

El Título III trata de la estructura general de los edificios (accesos, distribuidores, escaleras, rampas, corredores y pasillos, puertas, pavimentos, servicios, ascensores, etc.) dando las especificaciones dimensionales correspondientes para una adecuada accesibilidad.

Pero es el Título V el que se refiere de forma detallada a los transportes públicos. Se recogen a continuación los principales pasajes de este Título:

TITULO V.- Servicios especiales de utilidad pública

Art.19.- Tranvías, trolebuses, autobuses, metros

"En los transportes en tranvía, trolebús y automóvil, deberán reservarse por lo menos tres asientos próximos a la puerta de salida para los minusválidos con movilidad reducida. Para evitar que éstos tengan que atravesar todo el vehículo, deberá permitírseles el acceso a la puerta de salida.

Por lo menos en las estaciones principales, los ferrocarriles metropolitanos deberán facilitar el acceso o el estacionamiento en sillas de ruedas en el interior de los vagones, instalando también ascensores y rampas idóneos teniendo en cuenta los desniveles, para que las personas con movilidad reducida puedan acceder con su propia silla de ruedas al plano de circulación del vagón.

Las puertas de los vagones deberán ser lo suficientemente anchas para permitir el paso de las sillas de ruedas; en el interior de, por lo menos, un vagón, deberá reservarse una plataforma con espacio suficiente para el estacionamiento de una silla de ruedas sin impedir el paso. Ese espacio reservado estará dotado de los oportunos anclajes, para permitir el bloqueo de la silla de ruedas."

Art.20.- Trenes, estaciones, ferrocarriles

"Las principales estaciones ferroviarias estarán dotadas de pasarelas, rampas móviles u otros medios adecuados de elevación, para facilitar el acceso al tren de las personas con movilidad reducida.

Para que los minusválidos que usen sillas de ruedas puedan estacionarse en el interior de los vagones ferroviarios, deberán hacerse las oportunas modificaciones y preverse el equipamiento necesario en un determinado número de vagones, que formarán parte de la composición de algunos trenes de las líneas principales.

En cualquier caso, se reservará un número adecuado de asientos para las personas con movilidad reducida o nula, y se permitirá el transporte gratuito de la silla de ruedas.

El Ministerio de Transportes determinará las modalidades y criterios de ejecución de las normas contenidas en el presente artículo."

Los Artículos 21 y 22 tratan de los servicios de navegación marítima nacional y de navegación interior respectivamente.

Art.23.- Aeropuertos

"Todos los aeropuertos deberán estar dotados de los sistemas adecuados para permitir el recorrido continuo y sin obstáculos al interior del avión, y viceversa...."

A su vez, tanto las estructuras exteriores como las interiores de las instalaciones aeroportuarias de uso público habrán de cumplir con los requisitos de los correspondientes artículos de esta norma.

Art.24.- Servicios para los viajeros en tránsito en las estaciones ferroviarias, aeropuertos y estaciones de metro

"En todas las estaciones ferroviarias, aeropuertos y estaciones de metro deberán ser accesibles a los minusválidos todas las instalaciones (restaurantes, bares, servicios) para los viajeros en tránsito."

De notable importancia es la ley marco de abril de 1981 sobre potenciación de los transportes públicos locales, y en la que las cuestiones de la accesibilidad del servicio prestado son tenidas en consideración como a continuación se verá:

Ley de 10 de abril de 1981, nº 151.- Ley marco para la ordenación, reestructuración y potenciación de los transportes públicos locales. Creación del Fondo nacional para la nivelación de las pérdidas de explotación y para las inversiones en el sector.

Los artículos 1 y 2 establecen los principios fundamentales por los que se habrán de regir las regiones en materia de transporte público local. De especial interés es el contenido del artículo 8 en cuyo texto se regulan las aportaciones para inversiones a repartir por la región a las administraciones locales, precisando en su párrafo segundo lo siguiente:

"....Las inversiones mencionadas deberán utilizarse también para contribuir a la eliminación de las barreras arquitectónicas en las instalaciones de transportes, así como a hacer que sean accesibles para los minusválidos que no puedan desplazarse, por lo menos una parte de los servicios de transporte público...."

En junio de 1984 se aprueba el Plan General de Transportes incluyendo en su articulado el acceso a la movilidad para aquellas personas que tienen limitaciones a la misma:

Decreto del Presidente del Consejo de Ministros, de 10 de abril de 1986.- Aprobación del Plan General de Transportes, de acuerdo con la ley de 15 de junio de 1984, nº 245.

*Art.59.- Acceso a la movilidad en el caso
de las personas con movilidad reducida*

Dicho artículo es especialmente crítico y realista con la situación precaria de la accesibilidad al transporte público. Si bien en el anexo de este documento se reproduce de forma íntegra el contenido del artículo 59 de referencia, conviene resaltar aquí lo más sobresaliente de su contenido: tras constatar que las personas con movilidad reducida encuentran en el actual sistema de transporte un impulso de exasperación por su marginación, corrobora a continuación que la normativa sobre eliminación de barreras con mucha frecuencia o no se cumple o si se hace es de forma parcial; es por ello por lo que se apunta la necesidad de efectuar controles respecto de la aplicación de las normas sobre la materia. Por último insiste en la conveniencia de afrontar el problema considerando las necesidades reales del transporte y encuadrando la cuestión en términos de accesibilidad y de confort.

Decreto del Ministerio de Transportes, de 18 de julio de 1986.- Características funcionales y unificación de los autobuses urbanos y suburbanos subvencionables con aportaciones estatales, con posterioridad al 1 de enero de 1987.

Dentro de las especificaciones contenidas en este Decreto el artículo 13 relativo a asientos para pasajeros indica que "solamente los asientos previstos para el transporte de personas con movilidad reducida podrán ser almohadillados, con revestimiento de tejido sintético o bien plastificado".

A su vez, el artículo 29 se refiere al transporte de personas con movilidad reducida y en concreto a la instalación de pasamanos longitudinales en el interior del vehículo.

Circular del Ministerio de Obras Públicas, de 8 de agosto de 1986, nº 2575.- Disciplina de la circulación viaria en las zonas urbanas de fuerte congestión. Planes urbanos de tráfico.

En relación con el tratamiento de una mayor eficiencia del servicio de transporte colectivo, esta circular indica:

"Se observa, además, que los medios de transporte colectivo (autobús, tranvía, metropolitano, etc.) se revelan, de hecho, como inutilizables por parte de las personas con movilidad reducida o nula, temporal o permanente (tercera edad, minusválidos, etc.) Es, por lo tanto, necesario que las administraciones públicas y los organismos que las forman preparen cuantas mejoras sean posibles de acuerdo con la legislación vigente en la materia, con objeto de facilitar el acceso y la utilización de los sistemas de transporte colectivo también a estas personas. También parece oportuno que para las categorías menos favorecidas de usuarios (personas en sillas de ruedas, etc.) se preparen por las citadas administraciones adecuados sistemas de transporte público alternativo (minibús a petición, etc.), además de poner en marcha cualquier sistema posible para facilitar el uso de los vehículos privados al servicio de minusválidos en posesión del correspondiente "distintivo especial".

Decreto del Ministerio de Transportes, de 2 de octubre de 1987.- Características funcionales y para la aprobación de los tipos unificados de "autobuses y minibuses destinados al transporte de personas de movilidad reducida e incluso sin movilidad" y "autobuses, minibuses y autobuses articulados con plazas especialmente equipadas para personas de movilidad reducida".

(Publicado en la Gaceta Oficial nº 257, de 3 de noviembre de 1987)

En la exposición de motivos de este Decreto se considera la necesidad de aplicar la ley de 10 de abril de 1981, nº 151, en lo que se refiere al Fondo para Inversiones en el sector de los transportes públicos locales, y a facilitar, dentro del respeto a las exigencias de la producción, la preparación de los planes de suministro de los autobuses, minibuses y autobuses articulados idóneos para el transporte público de personas de movilidad reducida o que no pueden moverse.

En el anejo A se definen los "autobuses y minibuses destinados al transporte de personas de movilidad reducida o que no pueden moverse", indicando las características que deben reunir y la distribución de las plazas reservadas. El anejo B define los "autobuses minibuses, y autobuses articulados con plazas especialmente equipadas para personas de movilidad reducida".

El texto de los artículos 11 y 12 de la ley número 151/1981 para la ordenación, la reestructuración y la potenciación de los transportes públicos locales, a la que ya nos hemos referido anteriormente, y en estrecha correspondencia con el contenido del Decreto de referencia, reviste singular interés señalando entre otras cuestiones las siguientes:

"Artículo 11.- Se constituye, en el Ministerio de Transportes, por cuatro años, hasta 1984, un Fondo para las inversiones en el sector de los transportes locales.

Este Fondo tendrá una dotación total de 2 billones.

Para el año 1981 se destina, con el objeto al que se refiere el presente artículo 450.000 millones de liras".

En el artículo 12 se establece que las regiones, tras cuantificar el presupuesto de inversiones, presentarán al Ministerio de Transportes las correspondientes peticiones de financiación. El Ministerio de Transportes efectuará el reparto del Fondo a las regiones, de acuerdo con la Comisión Consultiva Interegional a que se refiere el artículo 13 de la ley de 16 de mayo de 1979, nº 281, teniendo en cuenta la densidad de población y de las corrientes de tráfico, así como los programas de desarrollo y de ordenación territorial. En todo caso, las regiones podrán aumentar las cuotas del Fondo que le sean asignadas destinando fondos adicionales procedentes de sus propios recursos económicos.

Ha de citarse también el reciente *Decreto del Ministerio de Transporte de 18 de julio de 1991*.

Indicar por último, y en relación con la utilización de vehículos privados la *Circular del Ministerio de Obras Públicas de 7 de marzo de 1980, nº 310.- Facilidades para la circulación y parada de los vehículos de minusválidos*.

A nivel regional destaca la normativa aprobada por la Región de Lombardía, en concreto la *Ley Regional de 20 de febrero de 1989, nº 6* y en cuyos artículos 25, 26, 27., 28, 29, 30 y 31 se refiere a la cuestión de la accesibilidad en el transporte público.

Principales realizaciones

Transporte por ferrocarril

El Decreto del Presidente de la República de 30 de marzo de 1971 estableció normas para la construcción o la modernización de los edificios públicos y de transportes al objeto de reducir las dificultades de deambulación de las personas con discapacidad.

Infraestructura

Al objeto de mejorar su accesibilidad, 85 estaciones de los ferrocarriles italianos -que han sido marcadas con el símbolo internacional de la

accesibilidad- se han equipado cada una de ellas con dos sillas de ruedas que pueden ser utilizadas de forma gratuita por personas discapacitadas desde la estación de partida a la de llegada. En el transcurso del viaje estas sillas de ruedas se pliegan y se sitúan, si es posible, en el furgón de equipajes.

Los ferrocarriles italianos han adoptado medidas para la eliminación de las barreras arquitectónicas en las estaciones que se aplicarán de forma sistemática a las de nueva construcción y se aprovecharán las renovaciones en las existentes.

Material móvil

En lo relativo al acondicionamiento de los vehículos, ha sido preciso estudiar soluciones diferentes según se trate de servicios a corta distancia, a media o a larga distancia. Para los de corta distancia se ha previsto el acondicionamiento de los coches ferroviarios semipiloto con plataforma rebajada de modo que permita el estacionamiento en el compartimento central de dos personas en silla de ruedas. El acceso al vehículo es asegurado mediante una pequeña rampa móvil que una vez el tren se pone en marcha se pliega en el mismo vehículo.

Para los trayectos de media y larga distancia los Ferrocarriles Italianos (FS) han construido, en cooperación con las asociaciones de personas con discapacidad, un coche accesible a los viajeros en silla de ruedas equipado de un aseo accesible. Para el embarque y desembarque se utiliza un elevador incorporado en el vehículo.

En la actualidad 80 coches de segunda clase, tipo UIC-Z1, accesibles han sido puestos en circulación. Estas composiciones aseguran un servicio diario en las relaciones siguientes: Milán-Nápoles, Milán-Bari, Roma-Verona-Bolzano, Roma-Venecia, Roma-Barun, Roma-Turín, Roma-Reggio Calabria, Turín-Milán-Trieste.

Pero en contra de las indicaciones formuladas por las asociaciones de personas discapacitadas los FS han escogido la solución de un elevador situado sobre el andén en lugar de incorporado en el coche.

Aquellos trenes y estaciones que han sido adaptados para personas con discapacidad son indicados con el símbolo internacional correspondiente en las guías y paneles horarios de ferrocarril.

Medidas tarifarias

Las personas discapacitadas tienen derecho a una reducción de tarifa del 50%.

La silla de ruedas es transportada de forma gratuita si se factura en el mismo tren en el que viaja la persona usuaria de la misma.

En principio no hay facilidades tarifarias para la persona acompañante de quien utilice silla de ruedas; sin embargo existen algunas excepciones.

Para las personas ciegas, mutilados e inválidos de guerra (utilicen o no silla de ruedas en sus desplazamientos) las "Concessioni speciali delle F.S." prevén las facilidades siguientes:

- . las personas ciegas tienen derecho a que, caso de viajar con acompañante, éste viaje gratuitamente; por su parte, la persona ciega pagará la tarifa completa;
- . los mutilados e inválidos de guerra o por accidente laboral también pueden viajar con un acompañante que viajará gratuitamente.

Transporte en autobús

En relación con el transporte mediante autobús en la actualidad el relativo a transporte público urbano como al interurbano no resultan accesibles a personas con movilidad reducida planteando problemas técnicos y de explotación de difícil solución hasta la fecha. Sin embargo, la renovación de los vehículos está incorporando autobuses en los que se ha rebajado la altura de su plataforma logrando disminuir el número y la altura de los peldaños de acceso.

La legislación vigente prevé que en cada autobús dos asientos estén especialmente concebidos y reservados a personas con discapacidad.

Transporte en metro y tranvía

Metro de Milán

La nueva línea 3 del metro milanés es accesible; las estaciones cuentan con ascensores y franjas guía para encaminamiento de personas ciegas; todas las estaciones de la línea 3 están equipadas con al menos un aseo automatizado accesible a cualquier persona con movilidad reducida. Destacar el equilibrio estético-funcional de esta línea, manifestado en aspectos tales como los cuidados revestimientos, la muy cálida iluminación y la utilización sistemática del color amarillo característico de la línea. Todas estas características dan como resultante un elevado nivel de confort y calidad, y -por tanto- de accesibilidad.

Para aviso de la zona de borde de andén se han construido franjas de pavimento señalizador especial y diferenciado que incluyen luces embebidas que se activan a la llegada de las composiciones a la estación. Debe indicarse que si bien las estaciones de esta nueva línea disponen de ascensores, no están por el momento en operación.

La red antigua de metro no es accesible por el momento pero se están estudiando medidas de mejora que se incorporarán en las líneas 1 y 2.

Desde el año 1973 existen proyectos de tranvías de plataforma baja (Nápoles) o accesibles desde paradas elevadas (Milán y Turín). En la actualidad están en servicio tranvías de plataforma rebajada totalmente accesibles en Roma y Turín.

El tranvía de Roma dispone de una plataforma baja en toda la zona central en la que están situadas las puertas de acceso; de esta forma la subida y bajada de personas con movilidad reducida es facilitada en alto grado. El acceso de personas en silla de ruedas es posible gracias a un estribo móvil especialmente concebido.

En Milán se ha concebido un tranvía automotriz eléctrico experimental de plataforma totalmente rebajada (a 350 mm. del carril), monodireccional y con el mismo grado de accesibilidad que el tranvía de Roma; en concreto una de las puertas está equipada con estribo móvil.

Transporte aéreo

Los principales aeropuertos están equipados con vehículos adaptados para el transporte entre la terminal del aeropuerto y el avión para las personas con discapacidad. Las compañías aéreas ponen a disposición de dichos viajeros sillas de ruedas proporcionando una determinada asistencia.

En los aeropuertos se han incorporado aseos accesibles a PUSRs y los nuevos edificios de las terminales disponen de rampas y ascensores.

En el aeropuerto de Verona-Villafranca una escalera de embarque ha sido equipada con una plataforma montaescaleras abatible. El nuevo aeropuerto intercontinental de Malpensa, cerca de Milán, es totalmente accesible.

Transporte marítimo y fluvial

En Venecia casi la mitad de los edificios públicos son ya accesibles mediante los vaporetos que, a diferencia de las góndolas y de los motoscafos, constituyen un medio de transporte totalmente accesible a PUSRs pero que no pueden circular por los pequeños canales estrechos ni pasar bajo los pequeños puentes.

En el marco del proyecto "Venecia para todos" y al objeto de aplicar la *Ley Regional sobre Supresión de Barreras Arquitectónicas* se han puesto a punto proyectos de pasarelas para flanquear los pequeños canales y poder así acceder a los lugares no servidos por los vaporetos. Este sistema funcionará con la ayuda de una tarjeta magnética expedida por el ayuntamiento de la ciudad a los venecianos y visitantes con discapacidad. Se ha editado una guía de accesibilidad de Venecia, de sus transportes y de los establecimientos hoteleros.

Taxi

En Milán el municipio tiene firmado un convenio con las cooperativas de radio-taxis para facilitar el servicio a las personas con discapacidad motórica. Para beneficiarse del mismo los interesados se dirigen al Departamento de Asistencia y Seguridad Social del Ayuntamiento y tras la valoración efectuada por un médico de reconocimiento de la administración municipal, caso de adoptar una decisión favorable, la persona con discapacidad recibe, en función de sus necesidades, bonos gratuitos por un valor unitario de 3000 liras. A condición de que sea plegable, la silla de ruedas es transportada en el taxi sin suplemento de precio.

En Roma existe un servicio de taxis urbanos utilizados por unas 660 personas que tienen dificultades para desplazarse en transporte público y con ingresos anuales inferiores a 24 millones de liras. Este servicio está organizado por una cooperativa de radio-taxis y puede ser utilizado por los titulares de una tarjeta especial. Los trayectos incluyen motivo laboral, de formación, atención médica y de carácter recreativo.

Servicios de transporte especial

En Milán existe un servicio especial de transporte mediante autobuses acondicionados y que es utilizado por los alumnos de escuelas especializadas y por todos aquellos que han de desplazarse a causa del trabajo o para recibir asistencia médica. Estos autobuses o minubuses están provistos de asientos especiales con respaldo elevado y cinturón de seguridad. Disponen de una plataforma elevadora para sillas de ruedas. Este servicio es prestado por la ATM, Sociedad de Transporte Municipal, que emplea autobuses y por la CTA, Cooperativa de Transporte Alternativo, que utiliza minubús.

El número de desplazamientos realizado por la CTA es del orden de 15.000 cada mes proporcionando un servicio puerta a puerta.

En 1985, la administración municipal de Roma puso en circulación cuatro vehículos especiales que circulan diariamente siguiendo dos itinerarios paralelos a los trayectos metropolitanos que las personas con discapacidad

no pueden utilizar. El mismo tipo de vehículos entró en servicio también en Bolzano.

La Región del Lacio, conforme a sus Leyes Regionales nº73 de 18 de septiembre de 1979 y nº 21 de 22 de febrero de 1985, asegura servicios especiales experimentales mediante vehículos equipados para transportar personas con discapacidad y crea un fondo especial de transportes urbanos e interurbanos.

A su vez, la Región de Emilia Romania, en base a su Ley Regional nº26 de 7 de junio de 1982, ha financiado la compra de vehículos especiales destinados al transporte público experimental de personas discapacitadas en silla de ruedas o de movilidad reducida en general. En total, el número de vehículos accesibles en servicio es de siete. A partir de julio de 1985, se asegura un servicio puerta a puerta todos los días laborables entre las 7 de la mañana y las 7 de la tarde, debiéndose efectuar la solicitud la víspera de realizar el trayecto.

Luxemburgo

Organización: entidades responsables y de coordinación

El Ministerio de Transportes es responsable de la mejora de la accesibilidad del transporte público.

Políticas en marcha

No se dispone de información sobre políticas específicas en materia de transporte público accesible. Sin embargo, el Ministerio de la Familia, de la Solidaridad Social y de la Vivienda Social interviene principalmente en lo que concierne a la ayuda e integración familiar y social.

Se han propuesto normas de construcción para permitir el acceso de las personas con discapacidad física a los edificios públicos y de forma especial a las escuelas.

En lo relativo a políticas y medidas de carácter tarifario en el transporte de viajeros por ferrocarril, ha de diferenciarse entre el servicio interior y el servicio internacional.

Servicio interior

Para las personas con discapacidad física o mental son de aplicación las siguientes reducciones tarifarias:

- . los titulares de la tarjeta de invalidez A se benefician de una reducción del 50 % sobre los billetes ordinarios de 1ª o 2ª clase;
- . los titulares de la tarjeta de invalidez B o C se benefician de una reducción del 100 % sobre los billetes ordinarios de 1ª o 2ª clase;
- . las personas acompañantes del titular de una tarjeta de invalidez C tienen derecho a la misma reducción del 100 %.

Todas aquellas personas titulares de las tarjetas de invalidez B o C así como ciertos titulares de una tarjeta de invalidez A, provistos a este

efecto de una acreditación de identidad especial, llamada "tarjeta de prioridad-estancia de pie penosa" tienen derecho a una plaza sentada en cualquier circunstancia.

Para las personas ciegas las reducciones tarifarias son las siguientes:

- . quienes viajen solas se benefician de una reducción del 50% sobre los billetes ordinarios de 1ª y 2ª clase;
- . acompañadas de una persona: el ciego y su acompañante se benefician ambas de una reducción del 50% sobre los billetes ordinarios de 1ª y 2ª clase;
- . acompañadas de un perro-guía: la persona ciega tiene derecho a una reducción del 50% sobre los billetes ordinarios de 1ª y 2ª clase mientras que el perro se beneficia de una reducción del 100 %.

Servicio internacional

El 1 de noviembre de 1985 entró en vigor un acuerdo multilateral relativo a la emisión de billetes internacionales para las personas ciegas y sus acompañantes. En virtud del mismo, el acompañante (persona o perro-guía) tiene derecho a transporte gratuito, mientras la persona ciega ha de pagar la tarifa completa. Las redes de ferrocarril firmantes de este acuerdo son las siguientes: BR, CFL, CIE, CH, DB, DSB, FS, NIR, NS, OeBB, RTM, SBB/BLS, SNCB, SNCF, Sealink BR y Sealing SNCF.

Un acuerdo a nivel del BENELUX, NS, SNCB y CFL, relativo a la emisión de billetes internacionales para las personas con discapacidad y sus acompañantes ha entrado en vigor el 1 de enero de 1988. Tras el mismo, el acompañante tiene derecho a la gratuidad del transporte mientras que la persona con discapacidad ha de pagar el importe del billete completo.

En lo relativo a las personas mayores, a los poseedores de una tarjeta emitida por el Fondo Nacional de Solidaridad (FNS):

- . de edad inferior a 65 años, se aplica una reducción del 50% sobre los billetes ordinarios de segunda clase;

. de edad superior a los 65 años, la reducción acordada es del 100% sobre los billetes ordinarios de segunda clase.

A partir de la edad de 60 años, los titulares de una tarjeta de reducción para personas mayores obtienen un descuento del 50% en los billetes ordinarios de primera y segunda clase de la red de los ferrocarriles de Luxemburgo, CFL.

A los titulares de una tarjeta internacional "Rail Europ Senior" (RES), esta misma reducción es también acordada en un gran número de redes ferroviarias europeas.

Con carácter general, todas las personas de edad superior a 65 años obtienen en el tráfico nacional, con la simple presentación de su carnet de identidad o de su pasaporte, una reducción del 50% en los billetes ordinarios de primera o segunda clase.

Principales Normas vigentes

No existe normativa en Luxemburgo en relación con la accesibilidad de los sistemas de transporte.

Principales realizaciones

El mejor ejemplo de transporte público accesible es el "Rollibus" de la ciudad de Luxemburgo.

Paises Bajos

Organización: entidades responsables y de coordinación

El Ministerio responsable en la materia es el de Transportes.

De conformidad a la decisión del Consejo de Ministros de septiembre de 1979 se creó el Organismo Central de Coordinación para la accesibilidad de las personas con discapacidad (en adelante CCPT). Este Organismo tiene como misión coordinar la política en materia de readaptación y, en tanto que Comisión permanente del Comité Director Interministerial sobre la política en favor de las personas con discapacidad (ISG), forman parte del mismo representantes de los Ministerios y de los Miembros con voz consultiva provenientes de las autoridades provinciales y locales y de la Federación Nacional de las Asociaciones de personas con discapacidad. Los Ministerios concernidos son los de Vivienda, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente; de Transportes y Obras Públicas; de Bienestar, de la Salud y de Asuntos Culturales; de Empleo y de la Seguridad Social, de Educación Nacional y de las Ciencias.

El CCPT tiene como tarea elaborar informes sobre todas las medidas, incluyendo su coordinación, destinadas a mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidad. Trabaja sobre la base de un programa anual que comprende un conjunto de proyectos y de actividades a realizar. Emite dictámenes e informes, bien a la demanda o por propia iniciativa, a todas las autoridades gubernamentales, provinciales y locales y a todas las organizaciones y asociaciones que se ocupan de promover la accesibilidad en su más amplio sentido, bien se trate de edificios públicos, de viviendas, de medios de transporte, de la circulación, de los medios de comunicación, de la moneda (que comporta una marca especial), de los equipamientos de ocio y vacaciones, de las iglesias, etc.

El CCPT está instalado en el Ministerio de Bienestar, de la Salud y de Asuntos Culturales y cuenta con personal propio. La idea de crear un centro de coordinación se remonta a las recomendaciones formuladas en 1975 por un

grupo de trabajo que publicó un informe titulado "Una mejor accesibilidad para las personas con discapacidad" en el ámbito de los Países Bajos.

Políticas en marcha

La política llevada a cabo en los Países Bajos en relación con las personas con discapacidad incluye a la vez las medidas y actividades dirigidas a este grupo de personas y a su entorno así como aquellas otras destinadas a la sociedad en su conjunto.

En 1981 y 1982 las bases y las orientaciones de tal política fueron precisadas por el Gobierno en sendas notas dirigidas al Parlamento Holandés, habiendo sido acordadas por dicho órgano pero no siendo plasmadas en forma de ley.

Aunque en los Países Bajos no existe ninguna ley específica sobre readaptación y tratamiento de personas con discapacidad si se cuenta con otras normas de menor rango que se aplican principalmente a dichas personas.

El objetivo de la política para las personas discapacitadas es el de lograr que éstas desempeñen un papel lo más activo posible en todos los contextos y ámbitos de la vida según su edad y su entorno social y cultural.

Uno de los principios básicos debe consistir en que las personas con discapacidad formen parte integrante de la colectividad que ha de estar estructurada de forma tal que puedan vivir y desenvolverse siendo aceptadas y reconocidas como miembros de pleno derecho.

Otro objetivo importante es la preservación de la libertad y del poder de decisión de la persona con discapacidad.

En tanto que miembros de la sociedad las personas discapacitadas deberán poder utilizar y acceder a las instalaciones y equipamientos públicos abiertos a todos.

La coordinación de la política en relación con la discapacidad recae en el Ministro de Sanidad Pública y de Higiene; los diversos Ministros son asistidos por el Comité Director Interparlamental sobre la Política para los Discapacitados, creado en el año 1968.

Principales normas vigentes

La Ley que hace referencia a la accesibilidad de los Transportes Públicos es la "Interwheet op the speciaal onderwijs en het voortgezet speciaal onderwijs" (*Ley interina sobre la enseñanza especial y la enseñanza media especial*. BOE 1984, según última modificación por la ley del 23 de diciembre de 1987. BOE 613.). Destacan los artículos 69 y 70 así como los 156 a 158. Hasta la fecha el Ministro de Transportes de los Países Bajos no ha hecho uso de las prerrogativas que le otorgan los artículos 69 WP y 158 BP.

A continuación y por su interés se reproduce el contenido del artículo 69 de la Norma antes referida:

"Mediante disposiciones con fuerza de ley, podrán establecerse normas en materia de transporte público, transporte privado en autobús y transporte en taxi en relación con:

- a) la instalación y equipamiento de los trenes, metros, tranvías, autobuses y automóviles;
- b) la inspección de autobuses y automóviles;
- c) la imposición de requisitos a los conductores del tren, metro, autobús, tranvía y automóvil;
- d) el servicio a prestar;
- e) la adquisición de autobuses por parte de un municipio o de una empresa de transportes a la que el Ministro competente haya concedido ayuda financiera para la explotación del transporte público.

Las Normas sobre instalación y equipamiento podrán referirse, por ejemplo, a:

- .los requisitos de los equipos utilizados en el transporte público en cuanto a accesibilidad e indicación de destino;
- .el requisito de que el taxi disponga de taxímetro y de tarifa.

La normativa sobre instalación y equipamiento podrá referirse en particular a las ayudas técnicas para personas discapacitadas. Estas normas habrán de cumplir lo establecido sobre seguridad de los equipos en el Código de la Circulación y en la Ley de Ferrocarriles.

Es además deseable que se regulen genéricamente ciertas formas de prestación de servicios. Determinadas posibilidades de uso del transporte público pueden ser consideradas de interés público y adquirir importancia si son ofrecidas de forma general. En concreto, es lo que sucede con el acceso a los diferentes medios del transporte público, de las bicicletas plegables y cochecitos de niños."

En base a la ley sobre transportes de pasajeros, las empresas operadoras de los transportes públicos al adquirir los nuevos autobuses tendrán que incluir en las especificaciones, entre otras, un cartel visible del destino del autobús así, como el número de la línea, señalizando de forma clara tanto los peldaños como las puertas. También se establecen muchas otras características de diseño que facilitan la accesibilidad a personas con discapacidad.

Principales realizaciones

Transporte por ferrocarril

Los ferrocarriles holandeses han adaptado la mayor parte de sus instalaciones para el fácil acceso de las personas con movilidad y comunicación reducidas.

Infraestructura

En 250 de las 350 estaciones de los ferrocarriles holandeses las personas en silla de ruedas que pueden utilizar sus brazos con normalidad pueden acceder a las mismas sin necesidad de ayuda.

De las 43 estaciones interurbanas sólo son totalmente accesibles 19: 6 están equipadas con ascensores y las 13 restantes son accesibles mediante rampas o están situadas a nivel.

Está previsto mejorar la accesibilidad de las 24 estaciones interurbanas no accesibles para lo cual habrán de construirse 48 accesos con una inversión total del orden de 12 millones de florines.

Del orden de 40 estaciones disponen de aseos accesibles.

Contando con la colaboración de la Asociación Holandesa de Personas con Discapacidad, la Compañía de Ferrocarriles NS ha equipado un centenar de estaciones con plataformas elevadoras para sillas de ruedas utilizadas para el embarque de aquellas personas que no se pueden desplazar por sus propios medios. Con anterioridad a la adopción de esta medida se necesitaban dos personas para situar a una PURS en el interior del vehículo ferroviario. El elevador está equipado de una plataforma móvil en la que se fija la silla de ruedas. Cada año utilizan el sistema cerca de 10 mil personas. Para poder beneficiarse de este servicio se recomienda solicitarlo con antelación.

A título experimental, una serie de medidas especialmente destinadas a las personas ciegas y deficientes visuales han sido incorporadas en la estación de Naarden-Bussum.

En caso de ser necesario puede facilitarse una ayuda personalizada a quienes lo soliciten. En el transcurso de 1983 unas 10 mil personas se beneficiaron de esta ayuda, siendo el 80% de ellas tributarias de silla de ruedas.

Material móvil

La práctica totalidad de los vehículos es accesible.

En los nuevos coches, un compartimento está equipado con un asiento especial para los usuarios en silla de ruedas.

Medidas tarifarias

El primero de enero de 1988 un Reglamento único, relativo a las personas con discapacidad que viajan en tren, fue aprobado para los países del Benelux. Dicho Reglamento prevé que a la presentación de una tarjeta de identificación especial el viajero con discapacidad pueda ser acompañado de forma gratuita por una persona, tanto en la red nacional como internacional; se establece igualmente que el viajero discapacitado pague el importe de la tarifa completa.

Transporte en autobús, metro y tranvía

Los Metros de Amsterdam y Rotterdam son accesibles en alto grado, incluso a personas usuarias de silla de ruedas y sus estaciones disponen de ascensores que permiten una fácil comunicación entre el nivel de calle y el de las plataformas de acceso al metro.

A partir de diciembre de 1983 las ciudades de Utrecht y Nieuwegein se enlazaron mediante una línea de tranvía accesible a personas discapacitadas en silla de ruedas.

En la Haya, la creación de plataformas sobreelevadas en las paradas de los tranvías ha facilitado de forma notable el acceso a dichos vehículos a las personas con movilidad reducida acelerando al mismo tiempo la operación de embarque y desembarque a todos los viajeros.

Medidas tarifarias

En los autobuses y tranvías aquellas personas discapacitadas que no puedan viajar solas tienen derecho a la gratuidad de su acompañante a condición de disponer de la tarjeta especial, válida igualmente para los ferrocarriles.

Los viajeros discapacitados se benefician de amplias posibilidades de gratuidad, salvo en La Haya y en Rotterdam; en ésta última ciudad se facilitan billetes especiales a las personas ciegas por parte de la Oficina de Servicios Sociales

Transporte aéreo

El acceso y las instalaciones fijas de los aeropuertos internacionales holandeses son accesibles. Sin embargo, no todos los aeródromos regionales presentan una accesibilidad total.

La Compañía aérea KLM ha editado un desplegable destinado a los pasajeros discapacitados.

Taxi

En los Países Bajos 82 compañías de taxis ponen sus servicios a disposición de las personas con discapacidad, siendo los vehículos utilizados del tipo minibus.

Servicios de transporte especial

En los Países Bajos existen del orden de 35 servicios de transporte especializado.

Así por ejemplo, en Grónigen se ha creado un servicio de transporte para niños con discapacidad física. En el año 1988 estaban en funcionamiento 33 minubuses. El transporte era subvencionado al 80% por el Ministerio de Educación y al 20% restante por las autoridades locales.

Sistemas de información

Información para la planificación del viaje

Existen dos servicios de consulta:

. el ANWB (Royal Dutch Touring Club) que tiene un Departamento especial en el que se facilita información del viaje a personas con discapacidad, y

. el "Vacaciones y Discapacidad" (Stichting vakantie en handicap) que sólo facilita viajes individuales para personas discapacitadas con todos los servicios precisos incluyendo acompañantes voluntarios. Esta facilidad es proporcionada sólo a personas con discapacidad física.

Los Ferrocarriles Holandeses (NS) tienen un servicio de consulta-información que puede ser utilizado por personas con discapacidad cuando planeen un viaje por ferrocarril. El folleto informativo contiene un listado de los taxis accesibles.

La Compañía de Ferrocarriles NS también dispone del horario en relieve de la mayor parte de los servicios. Otras empresas de transporte público de autobuses también cuentan con horarios en relieve o impresos en grandes caracteres.

La Empresa de Transporte Público de La Haya, HTM, organiza periódicamente jornadas informativas para personas mayores y con discapacidad. Además los conductores de la HTM reciben formación sobre lenguaje gestual; en la oficina del consumidor cualquier persona puede utilizar este lenguaje.

El aeropuerto Schiphol correspondiente a la ciudad de Amsterdam cuenta con un servicio de consulta y un folleto informativo.

En relación con la reserva de los billetes de ferrocarril, cuando una persona desea viajar en este modo de transporte y precisa ayuda para entrar en el vehículo debe avisar telefónicamente con 24 horas de antelación.

Información durante el viaje

a) En la estación/terminal/parada de autobús

Los Ferrocarriles Holandeses publican cada año una guía que da las referencias sobre las instalaciones especialmente destinadas a las personas discapacitadas; en esta publicación se precisa el grado de accesibilidad de las diferentes estaciones y si es posible o no obtener una ayuda. Proporciona asimismo una lista de direcciones a las que dirigirse para obtener un medio de transporte especializado. Existe una edición de esta guía en braille.

Las oficinas de viaje de la Compañía de Ferrocarriles NS tienen mostradores a baja altura.

Se han realizado algunas experiencias con indicaciones táctiles en el suelo de las estaciones, tanto en las de la NS como en las estaciones del metro de Amsterdam. Sin embargo, para la NS los resultados no fueron satisfactorios dado que se instalaron pavimentos que resultaron ser deslizantes.

b) En los vehículos

El metro de Amsterdam incluye información sobre otras líneas mediante letras en relieve situadas en los pasamanos.

Portugal

Organización: entidades responsables y de coordinación

En Portugal los servicios de transporte especiales para personas con discapacidad dependen por una parte del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y en concreto del Secretariado Nacional de Rehabilitación, siendo también entidades responsables en la materia las correspondientes empresas facilitadoras de estos transportes en régimen de servicios públicos.

El Secretariado Nacional de Rehabilitación se creó mediante *Decreto-Ley nº 346/77*, habiendo sido reformulada su estructura orgánica a través del *Decreto-Ley nº 355/82, de 6 de septiembre de 1982*.

El Secretariado tiene por objetivo ser el instrumento del Gobierno al objeto de desempeñar una política nacional de integración y rehabilitación de las personas discapacitadas. A tal fin, tiene entre otras, encomendadas las atribuciones siguientes:

- . definir la política nacional sobre readaptación;
- . sensibilizar a la sociedad en relación con la problemática de las personas con discapacidad, al objeto de lograr su plena integración;
- . estudio de la realidad nacional;
- . planificación y propuesta de acciones;
- . promover la legislación necesaria para llevar a cabo la política de readaptación;
- . coordinación de los servicios e instituciones oficiales;
- . investigación;
- . ayuda a las iniciativas de las instituciones privadas de y para las personas con discapacidad;
- . cooperación internacional;

En todas las capitales de distrito el transporte de personas con discapacidad, no público, es asegurado por los Centros Regionales de Seguridad Social del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

En Portugal existen una serie de transportes especiales que funcionan en varias ciudades del país facilitados en régimen de servicio público mediante minibuses puerta a puerta.

Las empresas responsables de la prestación de dicho servicio y las ciudades en donde lo llevan a efecto se relacionan a continuación:

Lisboa.- Empresa Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Oporto.- Empresa Serviço de Transportes Colectivos do Porto

Coimbra.- Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra

Braga.- Transportes Urbanos de Braga

Con independencia de lo anterior, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones es el responsable en materia de transporte colectivo.

Políticas en marcha

Las autoridades portuguesas llevan a cabo un esfuerzo en cuanto a la difusión de información sobre transportes a disposición de las personas con minusvalía habiendo publicado una guía de transportes, también disponible en castellano, a tal fin y que se actualiza periódicamente.

En estrecha relación con la movilidad también se viene trabajando en el ámbito del turismo accesible habiéndose publicado una "Euro-guía turística".

Principales normas vigentes

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de Portugal aprobó en julio de 1990 y en junio de 1991 sendos despachos mediante los cuales se concedían ayudas financieras destinadas a la renovación y modernización de los vehículos de las empresas de servicio de transporte colectivo de pasajeros englobando los vehículos adaptados a las personas con discapacidad. La referencia detallada de ambos despachos se incluye a continuación:

Despacho MOPTC nº 41/90 del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones por el que se regula la concesión de ayudas financieras destinadas a la renovación y modernización de las flotas de las empresas de servicio de transporte colectivo de pasajeros, englobando en estas ayudas a los vehículos adaptados a las personas con discapacidad (Modificado por DESP.MOPTC nº 54/90 de 13 de septiembre de 1990).

Entre los criterios que definen la concesión de estas ayudas se encuentra la adecuación y adaptación de los vehículos a las personas discapacitadas; así, en el punto 9 se determina el orden de prioridades en la asignación de aquellas, viniendo en primer lugar especificada "la adquisición de vehículos adaptados a deficientes para transporte público colectivo urbano de pasajeros".

Despacho MOPTC nº 55/91 del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones por el que se regula la concesión de subvenciones para cooperaciones en el reintegro, teniendo en cuenta la renovación y modernización de las flotas de las empresas de servicio de transporte colectivo de pasajeros, englobando en estas ayudas a los vehículos adaptados a las personas con discapacidad (Modificado por DESP.MOPTC nº 74/91 de 18 de julio de 1991)

En octubre del año 1981 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones adoptó una disposición mediante la que definió los paneles identificativos de los vehículos destinados al servicio de personas con deficiencia motórica:

Orden nº 878/81 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la que se definen los paneles de identificación para los vehículos destinados al servicio de deficientes motores.

A los efectos de la disposición anterior la Presidencia del Consejo de Ministros y el Ministerio de Asuntos Sociales definió de forma oficial en enero de 1982 la persona con deficiencia motórica:

Orden nº 24/82 de la Presidencia del Consejo de Ministros y Ministerio de Asuntos Sociales en la que se define deficiente motor a efectos de aplicación de la Pt.nº 878/81 de 1 de octubre de 1981.

En lo relativo a la señalización de los lugares reservados en los transportes públicos a las personas con discapacidad y a otras cuestiones relativas a la movilidad el Ministerio de Vivienda, Obras Públicas y Transportes aprobó en mayo de 1982 una disposición en la que se regulaban estas cuestiones incorporándolas al Reglamento del Código de la Carretera:

Orden nº 464/82 del Ministerio de la Vivienda, Obras Públicas y Transportes por la que se introducen modificaciones en el Reglamento del Código de la carretera tales como la señalización de los lugares destinados a deficientes y otras cuestiones que condicionan su movilidad en los transportes públicos.

Las disposiciones tendentes a facilitar la utilización de los transportes públicos por personas ciegas acompañadas de perro-guía fueron aprobadas en el transcurso del año 1982 y se concretan en las normas referidas a continuación:

Orden nº 83/82 del Ministerio de Vivienda, Obras Públicas y Transportes en la que añade un número 7 al artículo 17 de la Tarifa General de Transportes parte I "pasajeros y equipajes" de los CFP aprobada por la Pt.nº 403/75 y sucesivamente modificada por las Pt.nº 170/78 y Pt.526/79 (se refiere a la admisión de perros guía).

Decreto Reg.nº 18/82 del Ministerio de Vivienda, Obras Públicas y Transportes por el que se alteran algunos artículos del Reglamento de Transportes de vehículos, permitiendo que los ciegos viajen en los transportes públicos acompañados de perros-guía.

En Portugal existe un amplio marco normativo en todo lo referente al establecimiento de medidas de régimen fiscal y de otro tipo y que facilitan la adquisición de vehículos automóviles por determinados grupos de personas con discapacidad. Si bien el objeto de esta publicación es el de centrarse

en todo lo relativo a los transportes colectivos se estima de interés incluir las referencias normativas en relación con la problemática del transporte en vehículos automóviles privados por parte de las personas con discapacidad vigentes en Portugal y que se relacionan a continuación:

Orden nº 24/82 de 12 de enero de 1982 que permite la reserva de plazas de estacionamiento en la vía pública para automóviles al servicio de personas con discapacidad física.

Decreto Ley nº 45331 del Ministerio de las Comunicaciones por el que establece el sistema de licencias para la circulación de vehículos automóviles. Entre otras disposiciones crea el impuesto de Compensación.

Este Decreto Ley fue modificado por el DL nº 255-A/82 de 30 de junio de 1982 que concede exención a los deficientes con un grado de incapacidad mayor o igual al 60% y que fue reglamentado por el DL nº 354-A/82 de 4 de septiembre de 1982, norma que a su vez fue modificada por los DL nº 110/88, DL nº 154/89 y DL 209/90.

Decreto Ley nº 143/78 del Ministerio de Finanzas por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre vehículos estableciendo determinadas exenciones a las personas con discapacidad con un grado de incapacidad igual o mayor al 60% (modificado por los DL nº 142/86, DL nº 154/89, DL nº 209/90).

Decreto Ley nº 255-A/82 de los Ministerios de Finanzas y de Vivienda, Obras Públicas y Transportes por el que se formula una nueva redacción a los artículos 22 y 23 del DL nº 45331 (Impuesto de Compensación), concediendo exenciones a las personas con discapacidad con grado de incapacidad igual o mayor al 60%. (Reglamentado por el DL nº 354-A/82)

Decreto Ley nº 354-A/82 del Ministerio de Finanzas que reglamenta el DL nº 255-A/82 que da nueva redacción a algunos artículos del DL nº 45331 de 28 de octubre de 1963. (Modificado por los DL nº 145/83, DL nº 110/88, DL nº 154/89 y DL nº 209/90).

Decreto Ley nº 145/83 del Ministerio de Finanzas y de Asuntos Sociales que deroga el artículo segundo del DL nº 255-A/82 (Impuesto de Compensación) y el artículo sexto del DL 354-A/82 sobre plazos de registro de las IPSS.

Decreto Ley nº 280/86 del Ministerio de Finanzas por el que se introducen modificaciones en el artículo 130 del DL nº 394-B/84 (Código del IVA) exonerando del impuesto de importación de automóviles destinados a personas con discapacidad con grado de invalidez superior al 60%.

Decreto Ley nº 404/87 del Ministerio de Finanzas por el que se introducen modificaciones al DL nº 394-B/84 (Código del IVA) exonerando del impuesto a las importaciones de automóviles ligeros de pasajeros destinados a personas con discapacidad para su uso propio y que se encuentran en las condiciones previstas para la exención del impuesto sobre la venta de vehículos automóviles en los términos de la legislación respectiva.

Decreto Ley nº 110/88 del Ministerio de Finanzas por el que se introducen modificaciones al reglamento del impuesto de compensación incidiendo principalmente sobre las personas con discapacidad con un grado de incapacidad igual o mayor al 60%.

Decreto Ley nº 154/89 del Ministerio de Finanzas por el que se modifica el DL nº 354-A/82 (Impuesto de Compensación) y el DL nº 143/78 (Impuesto sobre vehículos).

Decreto Ley nº 103-A/90 del Ministerio de Finanzas por el que se reformula el régimen de beneficios fiscales aplicables a la adquisición de vehículos automóviles y sillas de ruedas para personas con discapacidad. Deroga el DL nº 235-D/83.

Decreto Ley nº 209/90 del Ministerio de Finanzas por el que se introducen modificaciones en los DL nº 143/78 (Impuesto sobre vehículos) y DL nº 354-A/82 (Impuesto de compensación).

Decreto Ley nº 117/90 del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones por el que se establece el nuevo régimen jurídico aplicable a los ciclomotores, motocicletas y velocípedos contemplando algunas disposiciones específicas para personas con discapacidad.

Despacho conjunto nº A-103/87-X de los Ministerios de Defensa Nacional y de las Finanzas por el que se autoriza el suministro gratuito de triciclos motorizados a las personas con discapacidad de las Fuerzas Armadas.

Decreto-Ley nº 43/76 de 20 de enero que permite a las personas discapacitadas de las Fuerzas Armadas, con grado de invalidez igual o mayor al 60 %, beneficiarse tanto de la adquisición de un automóvil como de descuentos en la adquisición de billetes de ferrocarril y en los transportes aéreos portugueses, siempre que se trate de vuelos interiores.

Cabe citar que en los meses mayo y junio de 1990 el Secretario de Estado Adjunto del Ministro de Salud aprobó sendos despachos mediante los cuales creó las Juntas Médicas ARS encargadas de emitir las declaraciones de incapacidad a los efectos de adquisición de vehículos automóviles y de sillas de ruedas:

Despacho nº 9/90 del Secretario de Estado Adjunto del Ministro de Salud por el que se establece la subdelegación en los presidentes de las Comisiones Instaladoras de las ARS, de la competencia para la nominación de las Juntas médicas previstas en el apartado a) del número 1 del artículo tercero del DL nº 103-A/90. (Adquisición de vehículos automóviles y sillas de ruedas por personas con discapacidad).

Despacho nº 14/90 del Secretario de Estado Adjunto del Ministro de Salud por el que se crea las ARS, Juntas médicas, para los efectos de declaración de incapacidad en los términos previstos en el DL nº 103-A/90. (Adquisición de vehículos automóviles y sillas de ruedas por personas con discapacidad).

Principales realizaciones

Transporte por ferrocarril

Infraestructura

Se han construido rampas en las estaciones de la línea Lisboa-Cascais, así como en los edificios de otras líneas importantes. En toda esta línea el acceso a los vehículos se realiza en el mismo nivel que la plataforma.

En ciertas estaciones particularmente frecuentadas, los aseos están especialmente acondicionados a las necesidades de las personas con movilidad reducida.

Las personas con discapacidad, siempre que lo soliciten con la debida antelación, tienen derecho a asistencia por los agentes de los ferrocarriles portugueses.

Las estaciones de Santa Apolonia, en Lisboa, y de Campanhã, en Oporto disponen de sillas de ruedas standard.

Recientemente se han puesto en servicio en la estación lisboeta de Santa Apolonia dos rampas móviles para facilitar el acceso de las personas con discapacidad a los vehículos.

Material móvil

Las personas usuarias de silla de ruedas pueden viajar en cualquier coche destinado al público, disponiendo de asientos numerados que les son reservados.

Un modelo de silla de ruedas plegable llamado "Transfert" está a disposición para el acceso a los coches y para el desplazamiento en el interior del vehículo ferroviario por parte de las personas con discapacidad.

Medidas tarifarias

Las personas con discapacidad usuarias de silla de ruedas pueden adquirir el billete en el interior del tren sin necesidad de pagar una tasa suplementaria, teniendo derecho al transporte gratuito de la silla de ruedas. También es gratuito el transporte de perros-guía acompañando a las personas ciegas.

Transporte en autobús

Destaca por su accesibilidad el servicio prestado en Lisboa por la Compañía Carris de Ferro de Lisboa en lo que respecta a transportes para personas con discapacidad en minibuses puerta a puerta y cuyo ámbito espacial de actuación se cife a la capital portuguesa.

Los minibuses ofrecen siete asientos y cuatro emplazamientos para personas usuarias de sillas de ruedas.

Las PUSRs no han de presentar documento alguno para poder utilizar este servicio; las restantes personas han de proveerse con antelación de una tarjeta de Carris que les es entregada tras un reconocimiento médico y después de presentar un certificado sobre su estado de salud. Estas personas han de hacer uso de dispositivos de seguridad en el minibus (fijación de las sillas de ruedas, cinturones de seguridad, etc.). Las personas discapacitadas y sus acompañantes pagan la tarifa del servicio normal. Los minibuses circulan todos los días, incluso domingos y festivos, entre las 7 y las 24 horas.

Sistemas de información

Además de la publicación de los folletos informativos indicados anteriormente, en todas las estaciones importantes se anuncian mediante letreros las facilidades a disposición de las personas discapacitadas, en especial las de tipo tarifario.

Además, existen folletos informativos sobre ciertas medidas facilitadoras para el acceso al transporte por ferrocarril, disponibles en francés, inglés y portugués.

Reino Unido

Organización: entidades responsables y de coordinación

La mayor responsabilidad en cuanto al desarrollo de políticas, promoción legislativa, y otras iniciativas relativas al acceso al transporte público corresponde al Departamento de Transporte, que es respaldado en este área por un comité legal, el Comité Consultivo para el Transporte de las Personas con Discapacidad (Disabled Persons Transport Advisory Committee, DPTAC).

En el año 1980, con ocasión de la preparación del Año Internacional de las Personas con Discapacidad, el Departamento de Transporte del Reino Unido creó la Unidad de Discapacidad cuya tarea desde entonces ha sido la de proporcionar un enfoque claro y completo de las necesidades de las personas con discapacidad en relación con el transporte y la movilidad, estando al servicio no sólo del Departamento de Transportes al que pertenece sino de las autoridades municipales y de las industrias del transporte, facilitándoles información y apoyo.

La Unidad de Discapacidad está constituida por dos áreas: la establecida en Londres se concentra en el desarrollo de políticas así como en facilitar un servicio de información sobre todas las formas de transporte y movilidad para personas con discapacidad, proporcionando también servicios de apoyo al Comité Consultivo para el Transporte de las Personas con Discapacidad que, como ya se ha indicado, es un organismo creado por la *Ley de Transportes de 1985* para el asesoramiento del Secretario de Estado de Transportes en todo lo relacionado con los intereses de las personas con discapacidad. Por su parte, el otro área de la Unidad de Discapacidad está instalada en el Laboratorio de Investigación del Transporte y la Carretera en Crowthorne (Berkshire), denominándose Servicio de Información sobre Vehículos y Movilidad (MAVIS) siendo su función facilitar asesoramiento personal sobre la elección de automóviles y cuestiones de tráfico a las personas discapacitadas; este centro fue abierto a finales de 1985.

En todas sus actividades la Unidad de Discapacidad trabaja en estrecha relación con las asociaciones de personas con discapacidad colaborando también de forma intensa con la División de Vehículos y Medio Ambiente del Laboratorio de Investigación del Transporte y la Carretera.

En un determinado número de áreas el poder y la toma de decisiones recae en la administración local que cuenta con la colaboración y el asesoramiento del Departamento de Transporte y su Comité Consultivo Legal (Statutory Advisory Committee).

Políticas en marcha

Una de las líneas de trabajo emprendidas desde hace años por el Departamento de Transporte, y en concreto por la Unidad de Discapacidad, ha consistido en analizar los beneficios que para las compañías explotadoras de transporte puede representar ofrecer un transporte accesible; ésta es un área clave en la que la Unidad de Discapacidad viene trabajando al objeto de proporcionar evidencias que persuadan a las empresas encargadas del transporte público de la conveniencia de incorporar en sus vehículos elementos que los hagan más accesibles y más fácilmente utilizables por cualquier persona usuaria; en un sistema sin regulación como es el de los autobuses en el Reino Unido, los argumentos de carácter comercial resultan muy importantes.

En relación con lo anterior, la Unidad de Discapacidad del Departamento de Transporte ha realizado investigaciones de las que se desprende que, por ejemplo, la inclusión de una serie de medidas sencillas y de bajo coste - tales como peldaños más bajos, mejores pasamanos, utilización de colores contrastados, etc. - son susceptibles de elevar el número de usuarios del autobús al menos en un 2%, de modo que las empresas de transporte pueden recuperar sobradamente la inversión realizada en estas medidas mediante el aumento en el número de usuarios. Estos trabajos han contribuido de forma muy positiva a que las empresas explotadoras del transporte adopten medidas facilitadoras de la accesibilidad.

En el transcurso de 1992 el Departamento de Transporte llevará a cabo experiencias con autobuses de plataforma rebajada, siendo uno de los

principales objetivos analizar la relación entre la mejor accesibilidad de estos vehículos y el número de pasajeros transportados. De entrada, se considera que en este caso la mayor utilización se deberá más que al incremento de usuarios con discapacidad al aumento global en el número de viajeros que encontrarán este servicio de mayor calidad, más cómodo y rápido.

También se investiga en un aspecto de mayor alcance como es el de los "beneficios en sectores cruzados", consistente en analizar las ventajas indirectas que un transporte público más accesible puede reportar a otros ámbitos al reducir la dependencia de las personas con discapacidad de los servicios sociales o de atención médica a causa de su mayor posibilidad de utilizar los transportes públicos ampliando su autonomía personal. Este tipo de estudios llevados a cabo por la Unidad de Discapacidad del Departamento de Transporte serán de utilidad para las Autoridades municipales, y también para el Gobierno Central, al objeto de comprobar la necesidad de realizar inversiones en transporte accesible incluso en el caso de que los beneficios no reviertan directamente a la entidad inversora.

La adecuada formación de profesionales -arquitectos, ingenieros- en accesibilidad al medio físico, es un asunto prioritario en la política de la Unidad de Discapacidad del Departamento de Transporte del Reino Unido que viene trabajando en estrecha relación con las diversas instituciones responsables de la formación de estos profesionales, tratando de llevarles al convencimiento de incorporar estas materias en la formación básica y en los currículae académicos. Este es un proceso lento, pero hasta la fecha se ha tenido éxito al lograr incluir temas en relación con la discapacidad en el temario de los exámenes de calificación del Instituto Oficial de Transporte (Chartered Institute of Transport) teniéndose la expectativa de que otros institutos oficiales hagan lo propio en un próximo futuro.

En lo relativo a información relativa a transporte público accesible, destaca la labor desarrollada por la Unidad de Discapacidad del Ministerio de Transportes, que publica un Informe Anual de las actividades realizadas y los principales avances registrados en la materia. Como ejemplo de la activa campaña llevada a cabo en el campo de información puede citarse la edición

del folleto "Puerta a puerta" ("Door-to-door") del que se han publicado más de 2.5 millones de ejemplares. La Unidad también difunde información a través de seminarios, revistas, diarios, programas de radio y de televisión, exhibiciones y videos.

La Unidad Nacional Consultiva (National Advisory Unit), subvencionada en parte por el Departamento de Transporte, proporciona asesoramiento y asistencia técnica en profundidad en relación con la puesta en marcha y explotación de sistemas de transporte accesibles.

La Unidad de Discapacidad desarrolla anualmente un programa de investigación; así en 1991 dicho trabajo se ha centrado en el desarrollo de autobuses de plataforma rebajada accesibles para sillas de ruedas, llevando a cabo demostraciones y estudios de viabilidad. El programa de investigación incluye también el diseño de superficies táctiles para ciegos y personas con visión limitada.

En la actualidad, y continuando la tarea realizada en años pasados, las líneas de actuación tendentes a propiciar una mejor accesibilidad de los transportes públicos se han concentrado en todo lo relativo a autobuses, taxis, ferrocarriles, transporte aéreo, metros ligeros y sistemas de transporte especial.

Desde el año 1985 la Unidad de Discapacidad dirige el Grupo de Trabajo sobre Transporte para personas con discapacidad de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte.

Principales normas vigentes

Las principales leyes del Parlamento vigentes en la materia son la *Ley del Transporte Regional de Londres (London Regional Transport Act) del año 1984* y la *Ley de Transporte (Transport Act) de 1985*.

El punto (7) del artículo 2 de la *Ley del Transporte Regional de Londres* hace mención expresa a las personas con discapacidad y a la especial consideración de sus necesidades particulares.

En el artículo 93 de la Ley de Transportes de 1985 relativo a "Proyectos de concesión de viajes", el punto (7) especifica cuales son las personas susceptibles de recibir concesiones de viajes para cualquier trayecto y que se relacionan a continuación:

- a) hombres mayores de sesenta y cinco años y mujeres mayores de sesenta años;
- b) personas cuya edad no sobrepasa los dieciseis años;
- c) personas mayores de dieciseis años pero menores de dieciocho años y que se encuentran en periodo escolar;
- d) personas invidentes, es decir, personas cuya ceguera no les permite realizar cualquier tarea para la que sea esencial la vista;
- e) personas que padecen cualquier discapacidad o lesión que, de acuerdo con la opinión de la autoridad o de cualquiera de las autoridades responsables de la administración del proyecto, trabe su capacidad para andar y
- f) aquellas otras categorías de personas que el Secretario de Estado especifique por decreto.

En el artículo 105 de la Ley de Transportes de 1985 relativo a "Concesiones de viaje en servicios provistos por autoridades locales" se indica lo siguiente:

"(1) Si el Consejo de un Condado o Distrito de Inglaterra y Gales o cualquier Región o área de islas de Escocia estuviera dirigiendo un servicio público de transportes, tendrá el poder de proporcionar concesiones de viaje para personas que viajen en ese servicio y sean susceptibles de ser elegidas de acuerdo con la sección 93(7) de esta Ley para recibir concesiones de viaje bajo un proyecto establecido por dicha sección."

En el artículo 106 de la ley de referencia se regulan las subvenciones para servicios de transporte, haciendo especial mención al caso de equipamiento y mejora de vehículos que permitan su utilización por personas con discapacidad. A su vez, el artículo 107 de la Ley de referencia relativo a

"Subvenciones en servicios para personas discapacitadas en Londres" señala que:

"(1) El Transporte Regional Londinense podrá conceder, en aquellos casos y según los términos y condiciones que considere oportuno, subvenciones a cualquier organización voluntaria con el propósito de sufragar (totalmente o en parte) cualquier gasto, contraído o a contraer por dicha organización en la prestación de servicios de transporte, exclusivamente destinado a satisfacer las necesidades de los miembros discapacitados de la población de Londres.

(2) En la arriba indicada subsección (1), "organización voluntaria" significa un conjunto de actividades que son llevadas a cabo sin propósito de lucro, pero no incluye cualquier autoridad pública o local."

En el artículo 125 de la Ley de Transportes de 1985 se crea el Comité Consultivo para Transporte de Personas con Discapacidad (Disabled Persons Transport Advisory Committee), precisando su composición y funciones. El Comité, cuyo Presidente y restantes miembros serán nombrados por el Secretario de Estado, tiene como obligación,

"la consideración de cualquier asunto, relacionado con las necesidades de las personas con discapacidad en relación con el transporte público de pasajeros, que les sea remitido por el Secretario de Estado o que ellos consideren apropiado considerar sin mediar dicha remisión y proporcionar asesoramiento al Secretario de Estado sobre cualquier asunto que hayan considerado como apropiado".

Asimismo, el punto (6) del artículo 125 establece que el Comité elaborará un informe anual para el Secretario de Estado.

Ha de citarse también la *Ley del Túnel del Canal de 1987* que, al regular la operación del sistema por los Concesionarios, establece en su artículo 19 punto (4) que:

"Los Concesionarios no transportarán ningún pasajero en los trenes lanzadera hasta que no esté en vigor un certificado aprobado por la Comisión Intergubernamental en que se establezca:

a) que la Comisión está de acuerdo con un código de buena práctica relativo al transporte en trenes lanzadera de personas con discapacidad adoptado por los Concesionarios; y

b) que el código de buena práctica ha sido publicado en forma aprobada por la Comisión.

Dicho Código de buena práctica ha de contener, tal como especifica el punto (5) del mismo artículo, la descripción de aquellas personas que no podrán ser transportadas y justificando las razones para ello, detalles de las previsiones que garanticen la seguridad de las personas con discapacidad en el túnel, especialmente en caso de emergencia, e informaciones relativas a otros asuntos que afecten al transporte mediante trenes lanzadera de personas con discapacidad.

Por otra parte, existen también disposiciones que exigen que todos los taxis de Londres fabricados a partir de febrero de 1989 sean accesibles a personas en silla de ruedas.

Principales realizaciones

Transporte por ferrocarril

Infraestructura

Las estaciones principales de los Ferrocarriles Británicos, BR, están equipadas con aseos accesibles y la Institución RADAR (Royal Association for Disability and Rehabilitation) ha publicado una guía de las estaciones accesibles existentes en el conjunto de la red de los BR.

En los aparcamientos de las estaciones se reserva un determinado número de plazas para PMCRs en las proximidades de los accesos. En las grandes

estaciones hay sillas de ruedas a disposición de los usuarios que lo necesiten.

Material móvil

Todos los itinerarios de los trenes Intercity de los Ferrocarriles Británicos, British Rail, disponen de plazas para personas usuarias de sillas de ruedas y todo el nuevo material móvil de ferrocarril de pasajeros incorpora un aseo accesible para personas en sillas de ruedas.

Los vehículos de los trenes MARK III de los ferrocarriles británicos cuentan con puertas anchas especialmente concebidas para facilitar el acceso a las PUSRs. Además, en cada coche de primera clase MARK III un emplazamiento con asiento amovible está previsto para las PUSRs.

En otros coches de viajeros también es posible abatir un asiento permitiendo de esta forma a la persona con discapacidad permanecer en su silla de ruedas.

Debe señalarse que el acceso desde el andén hasta los vehículos se efectúa mediante dos escalones que, en consecuencia, pueden superarse mediante una rampa sencilla que facilita el acceso de una PUSR.

Se tiene también como objetivo mejorar el acceso a los trenes de cercanías; así los vehículos más recientes disponen de puertas correderas y los viajeros en silla de ruedas pueden pasar y desplazarse por el pasillo de entrada.

Medidas tarifarias

Para determinados trayectos (trabajo, hospital, centro educativo, etc.) las personas ciegas están autorizadas a viajar en tren con una reducción de tarifa del 50% pudiendo viajar gratuitamente la persona acompañante; estas tarifas, con una reducción del 50%, también han sido acordadas para las PUSRs. Las sillas son transportadas de forma gratuita en el furgón.

A título experimental, ciertas categorías de personas con discapacidad pueden adquirir una tarjeta ("Rail-Card") que les permite beneficiarse de tarifas reducidas en sus trayectos ferroviarios.

A finales del año 1990 la Tarjeta de Ferrocarril para personas con discapacidad de los ferrocarriles británicos se hizo extensiva a las personas con epilepsia.

Túnel del Canal de la Mancha

Desde las primeras fases de proyecto la Unidad de Discapacidad se ha involucrado en el desarrollo del mismo al objeto de asegurar la accesibilidad tanto de los edificios terminales como del material móvil. En este área se trabaja en estrecha relación con las autoridades francesas competentes en la materia, estando previsto continuar las tareas hasta la terminación del proyecto del túnel del Canal de la Mancha.

Transporte en autobús

En la actualidad prestan servicio una serie de líneas de autobus que son accesibles en silla de ruedas, como es el caso del airbus, autobus que enlaza el aeropuerto de Heathrow con el centro de Londres, cuyas unidades disponen desde hace años de plataformas elevadoras.

Estimaciones recientes indican que del orden del 90% de los nuevos autobuses de transporte público en el Reino Unido incluyen al menos algunas medidas que mejoran su accesibilidad, lo que se ha logrado sin necesidad de un marco normativo que regulase la cuestión.

La compañía de transporte que opera las visitas turísticas de la ciudad de Londres ha decidido acondicionar dos de sus vehículos a fin de que las personas en silla de ruedas puedan acceder a los mismos. Estos coches han sido equipados de una plataforma elevadora así como de cuatro emplazamientos con puntos de anclaje donde fijar la silla de ruedas.

En la ciudad de Leicester funcionan desde octubre de 1982 tres vehículos equipados de plataformas elevadoras realizando una vez por semana un recorrido en cada uno de los once itinerarios previamente escogidos conduciendo al centro de la ciudad; sobre una media de 360 pasajeros por semana, 180 utilizan la plataforma elevadora de los cuales 72 son usuarios de silla de ruedas.

También en la ciudad de Coventry se puso en explotación un servicio de autobús adaptado entre dos barrios y el centro de la ciudad; sin embargo, la experiencia no resultó satisfactoria tal como se desprende de una encuesta efectuada entre las personas con movilidad reducida que se decantan por la utilización del autobús convencional.

Una experiencia interesante que está en curso de realización en West Yorkshire consiste en identificar las diferentes líneas de autobús mediante signos táctiles situados en las paradas y a la entrada de los vehículos.

Medidas tarifarias

En los autobuses londinenses las personas con discapacidad viajan gratuitamente de 9,30 h. a 15,59 h. y de 19 h. hasta medianoche, de lunes a viernes, y de 5,30 h. a medianoche, los festivos y fines de semana.

En la zona del SELNEC los viajeros con discapacidad se benefician de reducciones tarifarias: viajan gratuitamente en Leicester y Reading y a mitad de tarifa en Leeds.

En Glasgow sólo las personas ciegas pueden viajar gratuitamente. Salvo en la zona del SELNEC y en Leicester, estas ventajas tarifarias no son válidas más que fuera de las horas punta.

Transporte en metro

Como ejemplos relevantes de sistemas de transporte público accesibles a personas con movilidad reducida pueden citarse el Metro Regional de Tyne and Wear, en Newcastle, así como el Metro Ligerero de Docklands en Londres.

Tyne and Wear, Newcastle

El Metro Regional "Tyne and Wear" es totalmente accesible a personas en silla de ruedas acompañadas. Las instalaciones disponen de ascensores, rampas de acceso y pasamanos; además, los andenes y los vehículos se encuentran al mismo nivel.

Este metro está muy bien equipado para personas con insuficiencia auditiva o visual: colores bien contrastados, paneles de información y señalización fáciles de descifrar así como anuncios y avisos muy audibles. A nivel tarifario, las personas discapacitadas usuarias de este metro disponen de una tarifa reducida.

Londres

El metro de Londres, aunque no es accesible, sí ha ido incorporando una serie de facilidades que permiten su utilización a un amplio número de personas con movilidad y comunicación reducidas; así, destaca la publicación de una guía de las estaciones de metro accesibles a personas con discapacidad; su versión más reciente trata de conducir paso a paso al viajero describiendo el trayecto desde el acceso exterior hasta el andén, pasando por el vestíbulo de venta de billetes y los restantes itinerarios posibles. Se ha prestado especial atención a las correspondencias entre líneas de metro y de éste con el ferrocarril.

En determinadas líneas y tramos del metro de Londres no está permitido el acceso a personas en silla de ruedas. En el resto de la red, estas personas no son vetadas totalmente pero sí se ven penalizadas mediante una serie de requisitos que han de satisfacer, tales como: han de viajar en horas no punta, no antes de las 10 de la mañana y no entre las 16 y las 19 horas; además han de solicitar autorización por escrito a la compañía, y ésta debe concederle permiso, y debe estar acompañada en todo el trayecto por una persona con plena movilidad.

Para las personas con discapacidad ligera se han incorporado algunas medidas que faciliten la accesibilidad, tales como aumento en el número de asientos

en vestíbulos y andenes, mejora de los pasamanos, iluminación reforzada y uso de colores, texturas y señalización adecuada para personas con visión deficiente. Para las personas sordas se han incluido anuncios ópticos y bucles de inducción magnética en las taquillas.

Medidas tarifarias

A solicitud de los servicios sociales municipales, las personas con discapacidad que viven en el Gran Londres pueden obtener una tarjeta que les permite desplazarse, la mayor parte de la jornada, a precio reducido en el metro y gratuitamente en los autobuses. Las personas discapacitadas que vivan fuera del Gran Londres habrán de solicitar ante las autoridades locales la posibilidad de beneficiarse facilidades especiales de viaje.

Además, una serie de nuevos sistemas de metro actualmente en fase de proyecto y construcción serán totalmente accesibles, como los sistemas de Manchester y West Midlands.

Transporte aéreo

Aeropuertos

El Comité de Acceso al Cielo (Acces to the Skies Committee) promueve el desarrollo de mejores servicios y facilidades para las personas con discapacidad en el transporte aéreo. Destacan los proyectos de rehabilitación en los aeropuertos de Stansted, Manchester, terminales 1 y 4 del aeropuerto de Heathrow, y terminales Norte y Sur del aeropuerto de Gatwick.

Aeronaves

Existen reglamentaciones especiales para grupos; en vuelos regulares se admite un máximo de 15 pasajeros con discapacidad.

El Comité de Acceso al Cielo del Reino Unido, que agrupa a representantes de los usuarios de los transportes aéreos, de las compañías, y de las

industrias aeronáuticas, de la Autoridad de Aviación Civil y de los servicios gubernamentales, ha dedicado una atención particular a cuestiones tales como el diseño y concepción de los aparatos en función de las personas discapacitadas y la manipulación de las sillas de ruedas pertenecientes a sus usuarios.

La Compañía British Airways dispone de sillas de ruedas a bordo que pueden ser utilizadas por personas con discapacidad y ha instalado reposabrazos abatibles junto al pasillo en todos los aparatos de largo recorrido. También se han equipado aseos adaptados con puertas plegables que permiten aumentar su superficie interior.

Transporte marítimo

La mayor parte de los nuevos navios que aseguran el servicio para cruzar el Canal de la Mancha se han concebido para permitir su uso accesible por cualquier posible persona usuaria, incluida la tributaria de silla de ruedas.

Los vehículos de las personas discapacitadas son transportados gratuitamente si estas personas son socios del Automóvil Club de las Personas Discapacitadas. La Compañía Sealink transporta gratuitamente al acompañante de un pasajero ciego.

Existe un folleto informativo sobre la accesibilidad de los barcos y los puertos a ambos lados del Canal.

Taxi

Desde el año 1980 se viene trabajando en la puesta a punto de taxis accesibles a sillas de ruedas. En la actualidad todos los taxis que se fabrican son totalmente accesibles. A comienzos del año 1991 circulaban en Londres del orden de 4.000 taxis accesibles a sillas de ruedas; el 1 de enero del año 2000 es la fecha límite para que todos los taxis londinenses sean totalmente accesibles.

Actualmente del orden de 60 corporaciones locales exigen la condición de ser accesibles a sillas de ruedas para otorgar la licencia de taxi.

A partir del 1 de febrero de 1989, todos los taxis de nueva construcción que soliciten una licencia para conducir en Londres deben ser accesibles a personas en silla de ruedas.

Hoy por hoy existen en Londres dos tipos de taxis accesibles: el "Metro-cab" y el "Fairway", pertenecientes a dos compañías diferentes. Estos vehículos son también utilizados en otras grandes ciudades tales como Glasgow o Manchester.

El servicio de taxis "Dial-a-Cab", patrocinado por la Edinburgh Cripple Aid Society, y financiado por sus asociados no recibe subvención alguna por parte de los poderes públicos. Los usuarios deben estar inscritos en la Sociedad como personas incapaces de utilizar los transportes públicos. En el año 1982 este servicio ha asegurado 11.500 desplazamientos en taxi a una tarifa bruta media de 3,60 libras. Los pasajeros no abonan más que 1,25 libras si son beneficiarios de un subsidio de discapacidad motórica, y 85 peniques en caso contrario. Los clientes que no pueden abandonar su silla de ruedas son transportados en alguno de los vehículos especiales de la Sociedad.

Servicios de transporte especial

En torno a 70 servicios a la demanda están en operación en todo el Reino Unido impulsados por las corporaciones locales y un número superior está en vías de puesta en marcha.

Se estiman en 4000 los minibuses en servicio por las corporaciones locales y entre 4000 y 6000 más dependientes de organizaciones de benevolencia para las personas con movilidad reducida.

Londres cuenta con servicios a la demanda telefónica en cada una de las 29 Circunscripciones, asegurando el transporte puerta a puerta siete días por

semana y 16 horas al día, con la ayuda de dos o tres minibuses equipados de plataforma elevadora.

En Birmingham funciona el servicio "Ring a Ride", también a la demanda telefónica. Pueden destacarse además los casos de Reading y de Coventry.

Sistemas de información

Si bien no existe una legislación específica al respecto, la Ley de Transporte de 1985 (y, para Londres, la Ley Regional de Transporte de 1984) obliga a las compañías explotadoras de transporte a "prestar la atención debida a las necesidades de los pasajeros con discapacidad" lo cual podría ser interpretado como un requerimiento a las compañías explotadoras de transporte para facilitar tales servicios de índole informativa.

Información para la planificación del viaje

El único servicio de consulta especializado a disposición de las personas con discapacidad a la hora de planear un viaje es "Tripscope", organización caritativa financiada por una serie de entidades; el mismo servicio puede ser utilizado por cualquier persona con movilidad reducida, sea esta de carácter temporal o permanente, y ofrece información gratuita sobre todos los modos de transporte para cualquier propósito, siendo su ámbito internacional. El Tripscope recoge su información por cualquier sistema posible, por ejemplo a través de las empresas de transporte, los medios de comunicación, a través de contactos personales, etc. A las personas con discapacidad usuarias de este servicio se les solicita por parte de Tripscope un "feedback" o retroalimentación respecto de los datos facilitados una vez que han realizado sus viajes; Tripscope no realiza reserva para sus clientes pero puede comprobar la disponibilidad de plazas.

Otra organización caritativa denominada "Holiday Care Service" (Servicio de Atención en Vacaciones) ofrece información gratuita y consejo en un ámbito muy amplio relacionado con las vacaciones, incluyendo aspectos como el transporte, alojamiento, recorridos turísticos, paquetes de viaje mediante autocar/ferrocarril/avión, etc.

DIAL UK, también una organización benéfica, cuenta con una serie de sucursales que ofrecen consejo e información gratuita tanto a las asociaciones como a las personas individuales en todos los aspectos de la vida incluyendo el transporte.

La Unidad de Discapacidad del Departamento de Transporte puede también proporcionar información a aquellas personas discapacitadas que traten de organizar y planear viajes pero tampoco efectúa reservas.

Los servicios facilitados por los ferrocarriles británicos, British Rail, a este respecto son gratuitos e incluyen todo tipo de viaje y de situación de discapacidad.

El Transporte Regional de Londres, London Regional Transport, financia la Unidad para pasajeros con discapacidad la cual, además de coordinar iniciativas destinadas a lograr que el transporte público de Londres sea más accesible, proporciona un servicio de información para las personas con discapacidad, ofreciendo consejo e información en relación con todas las líneas de autobuses y de metro en el área de Londres; el servicio es gratuito y se facilita para todo tipo de viajes y de situaciones de discapacidad.

A su vez, las dos empresas más importantes de transporte público de Londres, además de los Ferrocarriles Británicos, la London Buses Limited y la London Underground Limited, proporcionan financiación para el servicio de información del LRT, London Regional Transport. Este servicio informativo permite proporcionar datos completos sobre servicios de "enlace", tales como los autobuses del aeropuerto de Heathrow, Airbus, accesibles a personas usuarias de sillas de ruedas y también el servicio Carelink accesible también a PUSRs y que funciona entre las estaciones de Londres, puesto que estas líneas adicionales de enlace forman parte integrante de la red de transporte regional de Londres.

Otras compañías de transporte público, por ejemplo líneas aéreas, compañías operadoras de ferrys y empresas de ámbito local, a menudo cuentan con números de teléfono de información y consulta, si bien la amplitud y detalle

Disability Unit Annual Report



THE DEPARTMENT OF TRANSPORT



BRITISH RAIL AND DISABLED TRAVELLERS

FROM 1 APRIL 1989 - 13 MAY 1990



con que tienen en cuenta la situación de personas con movilidad reducida, obviamente, varía de unas a otras.

La Unidad de Discapacidad del Departamento de Transporte edita una guía "Door to Door" (Puerta a Puerta) y que incluye todo el ámbito del transporte. Su tercera edición, publicada en marzo de 1989, está disponible en letra impresa y en cinta de cassette. Los ferrocarriles británicos "BR", publican dos folletos informativos para los pasajeros con discapacidad titulados "British Rail and Disabled Travellers" ("BR y Pasajeros con Discapacidad") y "Disabled Person's Railcard" ("La Tarjeta de Ferrocarril para Personas con Discapacidad"). Además de estos materiales, la Asociación Real para la Discapacidad y la Rehabilitación (RADAR) publica una guía "Viajando con los Ferrocarriles Británicos, Una Guía para las Personas con Discapacidad". No existen versiones ni en braille ni en grandes caracteres de estos folletos y guías pero la información contenida en los de la BR está a disposición en la Biblioteca Nacional Grabada para los Ciegos.

El Transporte Regional de Londres edita una serie de mapas y folletos para propósito general; además, la Unidad para Pasajeros con Discapacidad publica un conjunto de folletos especiales, mapas de impresión en grandes caracteres y cintas cassette para los viajeros con necesidades especiales. Buena parte de estos materiales están también imprimidos en braille.

RADAR también prepara una guía para acceder a los puertos del Canal de la Mancha y, junto con "Access to the Skies UK", edita un directorio de facilidades para el transporte aéreo de personas discapacitadas.

A efectos de reservas, no se imponen condiciones de viaje o directrices establecidas por la legislación vigente de aplicación a las personas con movilidad reducida. Con todo, muchas empresas de transporte solicitan a estos pasajeros una comunicación por adelantado de su intención de efectuar un viaje determinado. Por ejemplo, los ferrocarriles británicos aconsejan a los pasajeros con discapacidad que precisen auxilio lo comuniquen a la compañía al menos con 48 horas de antelación a la del viaje.

El Transporte Regional de Londres no requiere aviso previo para la utilización de los servicios convencionales o de los autobuses accesibles a sillas de ruedas; sin embargo, las PUSRs que quieran utilizar los tramos permitidos del metro de Londres tendrán que ir acompañados por un pasajero con plena movilidad y habrán además de informar bien a la Unidad de Pasajeros Discapacitados bien al London Underground Limited de su viaje con 24 horas de antelación. Ha de recordarse que determinados tramos profundos del metro de Londres no son accesibles a PUSRs, estando prohibido su uso debido a problemas de evacuación en caso de emergencia.

Información durante el viaje

a) En la estación/terminal/parada de autobús

Las situaciones varían según el modo de transporte de que se trate y de la empresa que presta el servicio.

La London Underground Limited se plantea instalar bucles de inducción magnética para personas sordas en todas las ventanillas de venta de billetes. Cuadernos para transmisión de notas escritas "Helping Hand" están a disposición para usar en los autobuses por personas con comunicación reducida. Se llevan a cabo varios experimentos para suplementar de forma automática información visual con información oral, mediante -por ejemplo- anuncios en sonido digital.

Los ferrocarriles británicos han instalado también bucles de inducción magnética en las taquillas de muchas de sus estaciones. Además se cuentan con anuncios, pantallas de TV y letreros electrónicos para informar a los pasajeros. Muchos de los aeropuertos y puertos marítimos disponen de sistemas similares.

La mayor parte de las compañías prestadoras de servicios de transporte colectivo no cuentan con personal preparado de forma específica para atender con profesionalidad a los pasajeros con movilidad reducida. A su vez, tampoco cuentan con instalaciones especialmente adaptadas a los pasajeros

con necesidades especiales, si bien algunos aeropuertos tienen pupitres de reserva de vuelo a una altura idónea para PUSRs.

No obstante, una formación especializada del personal en relación con las necesidades de los pasajeros con movilidad y comunicación reducidas se viene generalizando en los últimos tiempos de modo creciente en los distintos modos de transporte; la forma en que este adiestramiento es proporcionado varía según los casos, pero suele recurrirse al uso de folletos y videos.

b) En los vehículos

Ninguna compañía de transporte tiene especiales facilidades de comunicación durante el viaje con pasajeros con discapacidad mental, aunque si se avisa con antelación el personal hará todo lo posible por prestar ayuda.

Se está considerando la posibilidad de instalar pantallas con matriz de puntos en los ferrocarriles, incluso en el metro de Londres, y los anuncios orales son habituales en muchos trenes así como en aviones y barcos.

Es posible que algunos autobuses estén dotados con sistemas de intercomunicación y con pantallas visuales que permitan a una persona con problemas de audición saber que el vehículo va a efectuar una parada determinada.

Los coches de los ferrocarriles británicos con aseo accesible a PUSRs tienen un botón de "petición de ayuda" que puede ser utilizado para solicitar asistencia.

En general, los pasajeros con movilidad reducida tienen sólo los mismos modos de comunicación con el conductor o con el resto del personal que los demás usuarios, es decir la comunicación directa.

INICIATIVAS EN EL MARCO DE LAS
COMUNIDADES EUROPEAS:
POLITICAS DESARROLLADAS EN EL
MARCO DEL PROGRAMA HELIOS

Iniciativas en el marco de las Comunidades Europeas: Políticas desarrolladas en el marco del Programa HELIOS

En el seno del Programa Comunitario HELIOS son diversas las actividades y líneas de trabajo que se han venido desarrollando en los últimos años.

En primer lugar habría que destacar lo emprendido en materia de promoción legislativa, cuyo máximo exponente sin duda viene constituido por el impulso dado a la elaboración de la propuesta de Directiva relativa a las disposiciones mínimas destinadas a mejorar la movilidad y el transporte en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida en el trayecto del trabajo.

A resaltar también la difusión y reconocimiento público de realizaciones concretas en el ámbito de la vida autónoma y la accesibilidad a través de la concesión anual de los Premios HELIOS en sus distintas modalidades.

Por último, son muy importantes las labores desempeñadas por las redes HELIOS, y en concreto por la Red de Integración Social formada por las Actividades Modelo Local III, y que culminaron en el Seminario de Stuttgart relativo a "Movilidad, accesibilidad y transporte/acceso a los servicios de atención públicos".

A continuación nos referiremos de forma sintética a cada uno de estos ámbitos, si bien nos detendremos de forma más pormenorizada al considerar la propuesta de Directiva sobre movilidad y transporte.

Premios HELIOS sobre "vida autónoma"

Desde el año 1989 se viene celebrando el Concurso HELIOS "Vida autónoma", que tiene por objeto premiar aquellos proyectos que favorecen la vida autónoma de las personas con discapacidad.

Los proyectos candidatos han de satisfacer los esfuerzos innovadores en uno de los tres ámbitos o categorías siguientes: "Movilidad y transporte", "Accesibilidad de los edificios públicos y su entorno" y "Vivienda y servicios de apoyo".

Ninguno de los proyectos puede ser concebido de forma aislada; así, por ejemplo, el ámbito del transporte depende de otros muchos sectores de actividad, tales como la ingeniería, la gestión del tráfico, el urbanismo, las comunicaciones, etc. Toda innovación ha de ser considerada en un sistema global apto para integrarla.

Comenzada en 1989, la iniciativa del concurso "Vida autónoma" de la Comisión Europea constituye un buen medio para estimular a los autores de proyectos innovadores, así como para fomentar la realización de los mismos, mediante una valorización con respecto a los profesionales y la sociedad en su conjunto.

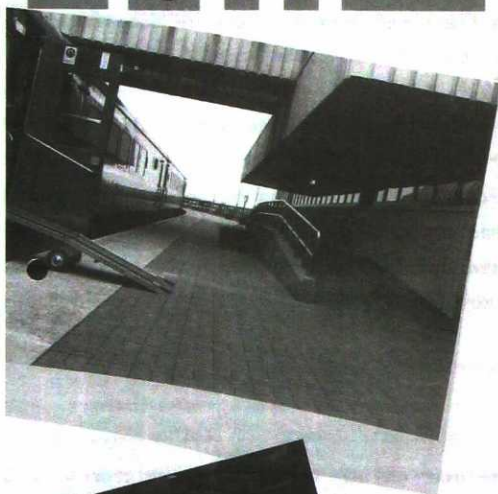
El Jurado responsable de la propuesta de adjudicación de los Premios HELIOS, presidido por el Sr. Wycliffe Noble, tiene en cuenta básicamente tres criterios a la hora de valorar los diferentes proyectos presentados:

- Funcionamiento: ¿ corresponde el proyecto a las normas técnicas y a las necesidades del usuario implicado?
- Calidad: ¿ significa el proyecto algo más con respecto a los proyectos similares de un mismo Estado miembro?
- Carácter innovador: ¿ corresponde el proyecto a los objetivos del programa HELIOS en lo que se refiere a la promoción de iniciativas modelo?

Seminario de la Red de Integración social celebrado en Stuttgart

En el mes de junio de 1991 se celebró en la ciudad alemana de Stuttgart un importante seminario correspondiente a la red de integración social (AML

heli s



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS
PROGRAMA PARA LAS PERSONAS MINUVALIDAS

ESP

Nº 8 - 3º año 1991

Bureau de dépôt : Bruxelles X
TRIMESTRIEL : MAI

III) y en el que uno de los dos temas principales tratados fue precisamente el de "movilidad, accesibilidad y transporte".

El seminario reunió a 34 coordinadores procedentes de todos los Estados miembros y en él se examinaron las distintas iniciativas emprendidas por cada Estado y tendentes a superar las barreras técnicas del entorno físico, incluyendo tanto la adaptación del entorno peatonal como la accesibilidad de los edificios públicos y los sistemas de transporte accesibles.

Los trabajos se llevaron a cabo tomando como punto de partida los resultados emanados de un cuestionario sobre la situación general de la movilidad y el transporte de las personas con discapacidad en los países de la Comunidad Europea. El cuestionario, dirigido a todas las Actividades Modelo Locales de la Red HELIOS / Integración social ha permitido obtener indicaciones sobre las medidas que favorecen la movilidad y el transporte de las personas discapacitadas.

Grupos de trabajo

Los grupos de trabajo constituidos en el seminario permitieron a los participantes centrarse en los problemas cotidianos que han de afrontar los diferentes grupos de personas con movilidad y comunicación reducidas. A continuación se recoge en síntesis lo más sobresaliente de las discusiones de cada uno de los grupos de trabajo:

1º grupo de trabajo: transporte

-Es prioritario lograr un transporte público accesible que suprima todas las barreras existentes y que examine las necesidades de los diferentes tipos de minusvalía (si esto se realiza desde un primer momento, los gastos adicionales serán mínimos).

-Junto con los servicios de transporte público, debería funcionar un transporte puerta a puerta a disposición de todas aquellas personas que no puedan utilizar el transporte público adaptado, incluidas las personas invidentes o con discapacidad mental, servicio especial que proporcionase

una oferta flexible, sin restricciones de horarios y destinos y con tiempos de espera más cortos que los actuales.

2º grupo de trabajo: movilidad y transporte de las personas afectadas de discapacidad mental.

El grupo de trabajo hizo hincapié en el aprendizaje de la movilidad. El transporte público accesible no ofrece ninguna ayuda a alguien que no sabe cómo utilizarlo. Lamentablemente, muchas personas con discapacidad mental se encuentran en esta situación. Los resultados de una experiencia llevada a cabo en Bélgica pone de manifiesto que la aplicación de técnicas innovadoras, tales como las actuaciones teatrales y las simulaciones en lugares públicos, pueden proporcionar soporte y ayuda considerable, tanto en el aprendizaje de la persona con discapacidad mental como en una mayor toma de conciencia por parte del conjunto de usuarios.

Sin embargo, es preciso tener en cuenta los siguientes aspectos:

-Es fundamental la comunicación con las compañías de transporte al objeto de que estas sean conscientes de los problemas que deben afrontar las personas con discapacidad mental (por ejemplo: horarios demasiado complicados).

-Para que un número más elevado de personas con discapacidad mental severa puedan realizar dicho aprendizaje resulta absolutamente necesario el cumplimiento de una condición: que sea sencillo e individualizado.

3º grupo de trabajo: movilidad y accesibilidad para las personas con discapacidad física y sensorial.

-Las barreras psicológicas y sociales son tan importantes como las arquitectónicas.

-Debe conferirse a la accesibilidad un perfil más preciso especialmente en la formación de arquitectos, ingenieros civiles, diseñadores, etc.

-Aunque HELIOS I finaliza, se ha de continuar trabajando teniendo en cuenta el gran número de experiencias, información y datos técnicos que ofrecen las AML.

Ambitos considerados y propuestas de las AML

En el seminario se abordaron tres ámbitos fundamentales: el entorno peatonal (calles, aceras, cruces, vías de acceso, etc.), la adaptación de los medios de transporte públicos y privados y la infraestructura de los servicios de transporte (estaciones, aeropuertos, etc.).

Las principales intervenciones y propuestas formaladas por las AML en cada uno de estos entornos se recogen a continuación:

I.- Entorno Peatonal

-Tomar medidas para adaptar el entorno peatonal.

-Realizar cursos específicos sobre la supresión de barreras arquitectónicas y los problemas de movilidad destinados a arquitectos, ingenieros, etc.

-Considerar, igualmente, las barreras psicológicas y sociológicas.

-Formación de las personas con discapacidad en lo relativo a la movilidad y a la utilización de los transportes.

-Información y sensibilización permanente de la opinión pública, los ayuntamientos, el personal técnico, etc.

-Participación en los "comités de accesibilidad" para ofrecer asesoramiento sobre los proyectos de construcción y conceder sus permisos correspondientes.

-Vigencia de un sistema de sanciones en caso de no respetar la normativa sobre accesibilidad.

-Relación entre las leyes sobre supresión de barreras arquitectónicas en el entorno peatonal y las leyes sobre accesibilidad de edificios públicos y privados.

-Creación de comités que aseguren la aplicación práctica de la ley y los diferentes reglamentos.

-Participación de representantes de asociaciones de personas con discapacidad en el seno de las organizaciones que funcionan a nivel local.

II.- Adaptación de los medios de transporte

II.1.- Transporte público

-Tener en cuenta todos los tipos de discapacidad (física, sensorial o mental).

-Información de las compañías de transporte sobre las diferentes ventajas y las posibilidades que ofrece la tecnología para la accesibilidad.

-Participación de las compañías de transporte locales en los grupos de trabajo.

-Aprobación de leyes a nivel nacional para la financiación de vehículos de transporte público adaptados.

-Elaboración de recomendaciones de orden técnico aceptadas por las organizaciones locales de transporte público.

-Conveniencia de adoptar un sistema único de transporte público accesible a todas las personas. Las soluciones técnicas existen, pero la falta de medios financieros y la voluntad política frenan su realización.

-Entre tanto, es preciso asegurar la coordinación entre todas las disposiciones relacionadas con los medios de transporte, al objeto de optimizar las posibilidades de movilidad. Tanto las personas discapacitadas como los responsables políticos deben actuar de forma coordinada para acelerar dicho proceso.

II.2.- Transporte complementario

-Cooperar con las autoridades locales, las compañías de transporte y los comités técnicos para el establecimiento de servicios de transporte puerta a puerta.

-La organización responsable del funcionamiento del servicio de transporte complementario puede ser una asociación de personas con discapacidad o un prestatario de servicios de transporte; éstos últimos son reconocidos como expertos en este ámbito y están mejor equipados, pero la calidad de su servicio depende de su voluntad de estar atentos a la demanda de los usuarios.

-El coste de los servicios debe ser aproximadamente igual al de las tarifas del autobús local. Dicho servicio no debe ser gratuito, pero debería concederse una ayuda financiera a las personas con ingresos bajos.

-El servicio debe funcionar las mismas horas que el de la compañía local de transporte público, flexibilizar sus criterios de elección, aumentar su contingente máximo de viajes y diversificar sus destinos (no sólo la escuela y el lugar de trabajo), sino también almacenes, salidas de ocio y culturales, etc.).

II.3.- Vehículos particulares

-Para las personas que no disponen de medios para adquirir un vehículo, debe concedérseles una ayuda financiera en función de sus necesidades individuales, en forma de préstamo de un vehículo, crédito gratuito, subvención, etc.

-Con carácter general, los poderes públicos deben sufragar tanto los gastos de adaptación de un vehículo a las necesidades específicas del usuario con discapacidad como los costes de aprendizaje y del examen del permiso de conducir.

-Todos los vehículos particulares propiedad de personas con discapacidad deben estar exentos de IVA, derechos de aduana, impuesto de circulación, etc.

-Si una persona no puede conducir (a causa de una discapacidad motriz severa, sensorial o mental) debe concedérsele una ayuda financiera para que otra persona pueda conducir el vehículo (padres, asistente social, etc.).

III.- Infraestructura de los servicios de transporte

-Véase el apartado I.

Propuesta de Directiva del Consejo relativa a las disposiciones mínimas destinadas a mejorar la movilidad y el transporte en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida en el trayecto del trabajo.

El 11 de febrero de 1991 la Comisión Europea presentó esta propuesta de Directiva que, en lo sucesivo, denominaremos simplíicadamente Directiva sobre movilidad y transporte.

La propuesta inicialmente presentada por la Comisión fue examinada tanto por el Comité Económico y Social (en adelante CES) como por el Parlamento Europeo en el transcurso del año 1991, de modo que en base a los Dictámenes emitido tanto por el CES como por el Parlamento y, en aplicación del apartado 3 del artículo 149 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, la Comisión decidió, con fecha 19 de diciembre de 1991, modificar su propuesta de Directiva al Consejo. Dicha propuesta modificada se recibió en la Secretaría General del Consejo el 10 de enero de 1992, momento desde el cual el texto está pendiente de aprobación definitiva por parte del Consejo.

A continuación pasaremos revista al contenido de la propuesta de Directiva sobre Movilidad y transporte, tomando como base el texto finalmente aprobado por la Comisión, pero haciendo también referencia a los Dictámenes tanto del CES como del Parlamento Europeo.

Contenido de la propuesta modificada de Directiva del Consejo, de 19 de diciembre de 1991

El texto se basa y fundamenta en el art.118 A del Tratado de Roma, en el cual se prevé que el Consejo adoptará las disposiciones mínimas tendentes a promover la mejora del medio de trabajo, para proteger la seguridad y la salud de los trabajadores.

La propuesta de Directiva toma en consideración la Carta Comunitaria de los Derechos Sociales Fundamentales de los Trabajadores, así como la Resolución

del Parlamento Europeo de 16 de septiembre de 1987 sobre el transporte de minusválidos y ancianos.

La propuesta de Directiva consta de nueve artículos y un anexo. El objeto de la misma es "facilitar el desplazamiento en condiciones seguras de las personas de movilidad reducida hacia su lugar de trabajo y desde éste".

La Directiva define como "trabajador de movilidad reducida" a toda persona que tenga dificultades específicas para desplazarse en los medios de transporte público para sus actividades profesionales debido a una minusvalía grave resultante de un trastorno físico o mental.

La Directiva considera "medios de transporte" a los transportes públicos, los transportes de la empresa y los servicios de transporte especializados para minusválidos.

El art.3 de la Directiva prescribe que a fin de realizar los objetivos previstos en el art.1, los Estados Miembros adoptarán:

- a) las medidas necesarias para asegurar la disponibilidad y accesibilidad de los medios de transporte, teniendo en cuenta la posibilidad de utilizarlos indistintamente, o
- b) cualquier medida que favorezca el desplazamiento de los trabajadores de movilidad reducida, siempre que tengan un alcance equivalente a las medidas contempladas en la letra a).

Además, los medios de transporte habrán de ajustarse a las disposiciones mínimas contenidas en el Anexo de esta Directiva.

En el art.4 de la Directiva señala que los Estados Miembros adoptarán medidas que garanticen el aprendizaje gratuito de la movilidad por parte de los trabajadores de movilidad reducida (en adelante, TMRs), la formación del personal de las compañías de transporte público y las funciones de información y asesoramiento tanto de la opinión pública como de los TMRs.

La Directiva establece en su art.5 que los Estados Miembros velarán porque las posibles ayudas que precisen los TMRs (acompañantes, perros guías, etc.) no les representen cargas financieras adicionales.

La norma establece también que la Comisión elaborará cada dos años un Informe relativo a la aplicación de esta Directiva por cada Estado Miembro.

En el art.8 se fija el calendario para el cumplimiento del contenido de la Directiva:

-Adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias a más tardar el 31 de Diciembre de 1992.

-Aplicación de las medidas previstas en el art.5 (evitación de cargas financieras adicionales de transporte) a más tardar el 31 de Diciembre de 1993.

-Aplicación de las medidas contempladas en los art.3 y 4 (las que aseguran la disponibilidad y accesibilidad de los medios de transporte y las relativas a aprendizaje, formación, información y asesoramiento) a más tardar el 31 de Diciembre de 1999.

Los destinatarios de la Directiva de referencia sobre movilidad y transporte son los Estados Miembros.

El texto completo de la propuesta Directiva se adjunta como Anexo del presente Documento.

Dictamen de la Sección de Asuntos Sociales, Familia, Educación y Cultura del Comité Económico y Social sobre la "Propuesta de Directiva del Consejo relativa a las disposiciones mínimas destinadas a mejorar la movilidad y el transporte en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida en el trayecto del trabajo".

El Comité Económico y Social (an adelante CES) aprobó su Dictamen sobre la propuesta de Directiva de referencia el 13 de mayo de 1991 siendo ponente la Sra. Cassina.

El Dictamen del CES acoge con satisfacción la propuesta, estima justificada la elección del art.118 A como fundamento jurídico y en sus observaciones, tanto generales como específicas, propone mejoras al texto de la propuesta de Directiva de la Comisión en base a tres líneas fundamentales:

-Ampliar el ámbito de la norma que sería extensiva no sólo a los trabajadores de movilidad reducida sino también a los desempleados, estudiantes en formación, pensionistas, empleados en establecimientos protegidos y trabajadores autónomos.

-Potenciar los esfuerzos dirigidos a generalizar la accesibilidad de los medios de transporte y de sus infraestructuras siguiendo un proceso escalonado en el tiempo.

-El CES considera que los plazos de aplicación de la Directiva son demasiado largos y desea que se reduzcan proponiendo el siguiente calendario: el 31 de diciembre de 1993 en lo que se refiere a la letra b) y el 31 de diciembre de 1995 para la a) del art.8. Por otra parte estima adecuado el plazo de 31 de diciembre de 1992 en cuanto a la entrada en vigor de las disposiciones legislativas y administrativas.

A lo anterior debe añadirse que el Dictamen del CES propone que los Estados Miembros lleven a cabo campañas culturales e informativas sobre la materia, que la Directiva prevea explícitamente la gratuidad obligatoria del

transporte para el acompañante y entiende que entre los medios de transporte públicos citados en el art.2 se incluyen los aéreos, acuáticos y subterráneos.

Dictamen del Parlamento Europeo sobre la propuesta de la Comisión al Consejo de una Directiva relativa a las disposiciones mínimas destinadas a mejorar la movilidad y el transporte en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida en el trayecto del trabajo

Se aprueba mediante Resolución Legislativa A3-293/91 (D.O.C.E. numº C 326/88 de 16.12.91), e incorpora 28 enmiendas al texto de la propuesta de la Comisión al Consejo. Los rasgos más sobresalientes del dictamen del Parlamento Europeo son los siguientes:

A nivel de Considerandos, suprime el 12º, modifica los 6º, 7º, 8º y 15º, e incorpora cuatro nuevos, entre los que cabe destacar el 5º bis, cuyo texto es el siguiente:

"Considerando que todos los medios de Transporte(terrestres, marítimos, subterráneos y aéreos) que se encarguen después de la presente Directiva deberán cumplir por lo menos las disposiciones mínimas a las que se refiere el Anexo;"

En el Artículo 1 sustituye la expresión "a fin de favorecer su acceso al lugar de trabajo" por "desde y hacia el lugar de trabajo".

En el artículo 2, al definir trabajador de movilidad reducida introduce una serie de modificaciones de matiz, mejorando la precisión de la redacción inicial; así, por ejemplo, sustituye la expresión "debido a una minusvalía grave resultante de un trastorno físico o mental" por "debido a una disminución de sus capacidades físicas, psíquicas, sensoriales o mentales".

En el artículo 3, introduce una serie de precisiones que completan el texto de la propuesta inicial, mientras que en el artículo 4 explicita que el

aprendizaje por parte de los trabajadores de movilidad reducida será gratuito. Asimismo, las letras b) y c) de dicho artículo 4 se completan y amplían.

Se incorpora un nuevo artículo 5 bis relativo a la facilitación de aparcamientos reservados en las proximidades del lugar de trabajo.

En el importante artículo 8 referente a plazos de aplicación de las medidas incluidas en la propuesta de Directiva, adelanta el de puesta en vigor del artículo 4 al 31 de diciembre de 1994 (en la propuesta: 31 diciembre 1999) así como el de vigencia de las medidas del artículo 5 en un año, pasando del 31.12.1994 al 31.12.1993.

Por último, en línea con el tenor global del Dictamen, el Anexo es ampliado y mejorado, en especial en lo relativo a señalización e información.

Tanto el contenido del Dictamen del CES como el del Parlamento Europeo vienen incluidos en el Anexo de este Documento. Como se desprende de la lectura de ambos textos y de la propuesta modificada de la Comisión, ésta tan sólo ha retenido parte de lo establecido en los Dictámenes.

Síntesis de las medidas contenidas en la Propuesta de Directiva

Son las siguientes:

Contenidas en el Artículo 3

Estas medidas vienen desarrolladas y detalladas en el Anexo de la propuesta Directiva.

1.- Disponibilidad y Accesibilidad de los medios de transporte.

Disposiciones mínimas:

I.- Acceso al transporte:

- . Adecuación del mismo
- . Número y frecuencia suficientes
- . Apropriados horarios de circulación

II.- Accesibilidad de los medios de transporte:

- . Accesibilidad y seguridad en embarque/desembarque
- . Al menos una entrada/salida accesible
- . Compatibilidad entre el medio de transporte y su correspondiente infraestructura: ambas accesibles.

III.- Características y condiciones de seguridad de los medios de transporte:

- . Adecuación interior:
 - plazas reservadas suficientes
 - pasillos
 - servicios higiénicos
 - señales destinadas a anunciar las paradas

IV.- Señalización:

- . Armonizada, adecuada y accesible tanto en el material móvil como en su infraestructura.
- . Habrá de respetar las necesidades específicas de cada tipo de minusvalías

Contenidas en el Artículo 4

2.- Aprendizaje gratuito de la movilidad en condiciones seguras durante el desplazamiento.

3.- Formación del personal de las compañías de transporte público.

4.- Información y asesoramiento a los usuarios.

Contenidas en el Artículo 5

5.- Sistemas de explotación que faciliten la ayuda precisa, sea mediante acompañante u otra, sin que supongan cargas financieras adicionales.

Contenidas en el Artículo 6

6.- Elaboración, cada dos años, de un Informe de situación y aplicación de las medidas sobre accesibilidad del transporte público.

OTRAS INICIATIVAS EUROPEAS

Otras iniciativas europeas

Conferencia Europea de Ministros de Transporte

La Conferencia Europea de Ministros de Transporte, CEMT, es una organización intergubernamental creada por un Protocolo firmado en Bruselas el 17 de octubre de 1953. Agrupa los Ministerios de Transportes de 19 países europeos (Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza, Turquía y Yugoslavia); son países asociados Australia, Canadá, Estados Unidos y Japón, estando en calidad de observadores Hungría, Marruecos y Polonia.

De la relación de los países que constituyen y forman parte de la CEMT se deduce que todos los que integran la Comunidad Europea pertenecen también de la Conferencia de Ministros de Transportes, de ahí la estrecha cooperación establecida entre los responsables de la CEMT y las Comunidades Europeas en su conjunto.

Los trabajos del Consejo de Ministros son preparados por un Comité de suplentes. Entre las cuestiones que estudia y los objetivos de la CEMT está referido de forma específica el de la accesibilidad de los transportes a las personas de movilidad reducida.

La CEMT organiza mesas redondas y simposios. El Secretariado de la CEMT está administrativamente vinculado al Secretariado de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE).

A partir del año 1985 la CEMT ha publicado numerosos informes sobre medidas puestas en aplicación en los diferentes países miembros y asociados de la Conferencia para responder al transporte de personas de movilidad reducida. Hasta el momento han sido adoptadas cuatro resoluciones por el CEMT en esta materia. Hay también que señalar el trabajo que viene realizando el Grupo Ad Hoc sobre transporte de personas de movilidad reducida de la CEMT.

Se trataría a continuación de describir los progresos registrados, definir los objetivos a perseguir en el futuro así como los medios para lograrlos.

La Conferencia ha venido recibiendo el pleno apoyo de todos los Ministros de los países miembros participantes.

Tras las sesiones ministeriales tenidas en Lyon en 1985 y en Madrid en 1987, en Edimburgo en 1989 y en París en 1990, los Ministros han dado su apoyo a las conclusiones de los informes elaborados en el seno del Grupo de Trabajo sobre Transporte de Personas con Movilidad Reducida y a las resoluciones y recomendaciones que les han sido sometidas y han dado garantías de que sus gobiernos apoyarán las propuestas de los trabajos emprendidos en este ámbito.

En este aspecto la CEMT se constituye en un factor de progreso y de desarrollo a nivel local, nacional e internacional, prestando atención especial a las características de aquellas personas que tienen problemas de movilidad así como a las soluciones que permitan responder a sus necesidades y aporten una relación coste/eficacia razonable.

Compromisos adoptados a nivel europeo

A continuación se resume el contenido de las diversas recomendaciones que han sido sometidas a los Ministros y las resoluciones que han sido adoptadas en el seno de la CEMT.

Los textos oficiales vienen reflejados en los informes de la CEMT citados en la Bibliografía; las correspondientes conclusiones y recomendaciones conducen a la vez a las diferentes prácticas a adoptar en materia de transporte, los marcos normativos y reglamentarios así como la determinación de bases que faciliten la colaboración internacional.

Aspectos generales de organización de los transportes

Los Ministros de Transportes han asumido que, para facilitar una mejor utilización de todos los medios de transporte público por parte de las

personas con movilidad reducida, cada país miembro de la CEMT debe hacer todos los esfuerzos necesarios para lograr a largo plazo la accesibilidad a las PMCRs de los modos de transporte y los servicios asociados, tales como aseos, restaurantes y teléfonos, en el bien entendido de que todos los sistemas nuevos, sean sistemáticamente concebidos de forma que se garantice su utilización en condiciones cómodas y seguras por las PMCRs.

Se admite que, en general, es mucho más costoso y a menudo menos eficaz acondicionar las infraestructuras y los vehículos existentes que construir las infraestructuras y los vehículos nuevos utilizables por personas que tengan limitada su movilidad.

Sin embargo, con frecuencia es posible adoptar medidas que faciliten la accesibilidad a los sistemas de transporte a la mayor parte de las PMCRs salvo a quienes tienen necesidad de dispositivos elevadores o rampas de acceso. Así, la instalación a posteriori de ascensores o rampas no siempre puede llevarse a cabo, por falta de espacio.

En las primeras etapas de las iniciativas del Grupo de trabajo los Ministros han admitido la necesidad de establecer directivas, reconocidas internacionalmente, para la admisión de PMCRs en los vehículos y los sistemas de transporte, sobre la base de las normas correspondientes aprobadas por la ISO. Estas directivas habrían de precisar las normas mínimas aceptables tanto para el acondicionamiento de los vehículos como de las infraestructuras de transporte; o indicarían los niveles de accesibilidad a tener en cuenta según las exigencias y las condiciones locales.

La existencia de estas especificaciones y normas así como sus características varían de forma notable de un país a otro; por regla general suele hacerse más énfasis en los aspectos físicos de las construcciones y los vehículos que en la necesidad de que el servicio sea accesible en su conjunto y al establecimiento de transportes especiales que permitan el acceso a otros servicios sociales, como por ejemplo los de carácter sanitario.

Los Ministros han recomendado a los países miembros de la CEMT la conveniencia de establecer cauces de intercambio mutuo de información sobre las medidas que vienen adoptando en el tema así como promover una aproximación común; además, también se alienta a adoptar este tipo de medidas en materia de transporte accesible a aquellos Estados miembros que todavía no se han dotado con estas normas.

Transportes locales

Autobús

El autobús es el medio de transporte más utilizado por las personas para su desplazamiento local y para acceder a sus labores cotidianas y de trabajo.

La CEMT ha prestado una atención particular a los transportes en autobús en el marco de sus deliberaciones regulares así como en el curso de su seminario técnico de 1989.

En 1985 los Ministros aceptaron que los autobuses locales deben ser lo más accesibles posibles para las PMCRs, aún cuando no siempre puedan serlo a personas en silla de ruedas. En 1990 aprobaron las conclusiones del seminario de 1989 que señalaba la necesidad de continuar los progresos en esta línea de trabajo.

Los Ministros igualmente recomendaron en 1990 reforzar la reglamentación internacional y su puesta en práctica. Existe un gran número de acondicionamientos que pueden ser llevados a cabo sin demora, de forma inmediata: así, la instalación de rampas, el empleo de colores contrastados, que pueden ser útiles a un gran número de personas. Por su parte, las compañías de transporte deberían utilizar autobuses de plataforma rebajada y con el menor número posible de escalones, estudiando los medios de suprimir todo desnivel en las paradas.

A más largo plazo las nuevas reglamentaciones deberían tener en cuenta la construcción de autobuses de plataforma rebajada, directamente accesibles

y sin desnivel. Se acuerda promover e incentivar la construcción de este tipo de autobuses, dado que constituyen un medio de transporte que tiene una buena relación coste-eficacia y que no presentan dificultades para personas en sillas de ruedas. En todo caso habrán de proseguir las investigaciones en materia de seguridad de los dispositivos de anclaje de las sillas de ruedas a bordo del autobús.

Los fabricantes deben mostrarse innovadores y anticiparse, siempre que sea posible, a la legislación mientras que las compañías explotadoras de transporte han de ser conscientes de todo el potencial del mercado. Los usuarios, y muy especialmente aquellos con necesidades especiales, tienen un importante papel a desempeñar trabajando en colaboración y de forma concertada con las compañías de transportes, con los fabricantes así como con los legisladores al objeto de garantizar que sus requerimientos son tenidos en cuenta.

Pero la accesibilidad al autobús no resuelve por sí sola los problemas de movilidad; ha de mejorarse además el servicio de transporte en su conjunto. Los autobuses constituyen un eslabón importante en la cadena de la movilidad urbana, que comprende las aceras, las paradas, los sistemas de información y de comunicación y el entorno construido en su conjunto. En todos estos campos deben ponerse a punto acciones paralelas.

Los servicios a la demanda por teléfono

Los Ministros han reconocido la necesidad de poner a disposición de las personas usuarias otros servicios de transporte ya que en la actualidad los transportes públicos no son totalmente accesibles en su conjunto. Conviene referirse a los taxis accesibles, a los servicios a la demanda o cualquier otro servicio especial ofertado a tarifas razonables. Las conclusiones y recomendaciones del Seminario técnico de 1986 de la CEMT sobre los servicios a la demanda fueron enviadas a los Ministros de Transportes. Debe reconocerse el hecho de que estos servicios no constituyen más que una de las soluciones a los problemas de movilidad, siendo necesario mejorar la comunicación con los transportes normalizados

accesibles. La potenciación de sistemas intermedios puede resultar eficaz en relación tanto con los costes del servicio como de la calidad del mismo.

Metros y metros ligeros

Los Ministros han dado validez a las resoluciones demandando que los nuevos trenes, estaciones de metro convencional y metros ligeros sean accesibles a las PMCRs.

Si bien es menos eficiente adaptar los trenes y los equipamientos existentes, principalmente a los usuarios en sillas de ruedas, convendrá identificar las medidas eficaces en relación a los costos y llevarlas a la práctica.

Transportes de larga distancia

Los Ministros han adoptado las recomendaciones conforme a las conclusiones del seminario técnico organizado por la CEMT sobre las redes de autocar de larga distancia y los trenes.

El objetivo a conseguir es que estos medios de transporte sean accesibles a todas las PMCRs, incluyendo a las que se desplazan en silla de ruedas.

La solución más práctica para los autocares parece ser la de equiparlos con plataformas elevadoras; de ahí la necesidad de definir normas comunes.

En cuanto a la accesibilidad al tren puede ser asegurada de diferentes formas. La CEMT con el soporte de los Ministros ha invitado a las Comisión Europea y a la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas a que lleve a cabo la elaboración de textos que aseguren que en el futuro los nuevos modelos de autocar sean enteramente accesibles y que los fabricantes comiencen a concebir vehículos adaptados. Será necesario informar a los clientes potenciales de las posibilidades y alternativas que les serán ofrecidas. Hay que continuar, por otra parte, las investigaciones sobre los problemas técnicos y de seguridad que plantea el transporte de personas de silla de ruedas y la fijación de las sillas.

Las compañías ferroviarias y las autoridades competentes igualmente han sido invitadas a poner a punto tecnologías y normas comunes para los dispositivos de seguridad y de funcionamiento a fin de asegurar la accesibilidad de los trenes. Un grupo de trabajo entre la UIC, Unión Internacional de Ferrocarriles, y la CEMT se ha constituido a este fin.

Tanto en el caso de los ferrocarriles como de los autobuses habría de adoptarse una estrategia de conjunto a fin de integrar la accesibilidad a las paradas y a las estaciones, los sistemas de explotación, la formación del personal y la información.

Colaboración internacional, coordinación y homologación

Es admitido como muy deseable asegurar la coordinación, normalización y reconocimiento recíproco de las medidas adoptadas en los países miembros tendientes a facilitar el acceso al transporte por parte de las PMCRs, su desplazamiento entre unos países y otros así como el reforzamiento de la coordinación de las diferentes acciones tomadas en este sentido en cada uno de los Estados.

Los países miembro vienen acordando facilidades recíprocas de estacionamiento para las personas discapacitadas y deben esforzarse por dar a conocer mejor estas medidas a las PMCRs. Esta noción de reconocimiento recíproco de las ventajas acordadas podría extenderse a todos los ámbitos, como, por ejemplo, el de alcanzar la homologación de las reducciones tarifarias acordadas por los ferrocarriles.

La normalización podría también igualmente ser interesante en ciertos aspectos, como la standarización de los dispositivos para el anclaje de sillas de ruedas. Conviene efectuar un seguimiento pormenorizado de todos los cambios que tienen lugar en el dominio del transporte al objeto de asegurar que la PMCR no sufre alteraciones o modificaciones desventajosas o discriminatorias en los aspectos fiscales, en nuevos sistemas de pago de títulos de viaje, en medidas encaminadas a combatir el vandalismo, etc.

Habrá que continuar los esfuerzos realizados hasta la fecha para coordinar trabajos de investigaci3n y asegurar la difusi3n de informaciones sobre las medidas destinadas a resolver los problemas de las PMCRs, sin olvidar la cooperaci3n internacional necesaria en los campos de investigaci3n mediante el intercambio de visitas y el desarrollo de proyectos comunes.

Si no se cuenta con datos lo más completos posible sobre el número y características de las personas de movilidad y comunicaci3n reducidas es difícil proceder a comparaciones realistas entre los distintos países; en consecuencia, habrá que tratar de equiparar los datos existentes y completarlos all  d3nde se produzcan lagunas para poder establecer así definiciones coherentes para cada país y entre ellos; esto facilitará el contraste de datos evitando una toma de datos duplicada. También las definiciones elaboradas deberán atender básicamente a las características de las discapacidades que afectan a la movilidad, más que a sus causas.

Servicios de informaci3n

La informaci3n sobre los diferentes medios de transporte que dan respuesta a las necesidades de las personas de movilidad reducida debe ser ampliamente difundida, tanto a las personas directamente interesadas como al conjunto de la sociedad.

El seminario que con caracter técnico organiz3 la CEMT en enero de 1991 sobre informaci3n y comunicaci3n lleg3 a las siguientes conclusiones:

-La disponibilidad de informaci3n es una necesidad universal y las mejoras que se logren en este ámbito serán útiles a todos.

-Los servicios ordinarios de informaci3n deberán igualmente responder a las necesidades del conjunto de personas con movilidad y comunicaci3n reducidas.

-Las informaciones disponibles deben referirse al conjunto del viaje, es decir, a todos los elementos integrantes de la cadena de transporte;

además, debe ser dispensada de forma adaptada a las necesidades de los viajeros y también normalizada, simple, precisa y lo más completa posible.

-Las empresas de transporte deben tomar conciencia del hecho de que la información es un elemento esencial de sus estrategias comerciales. Los poderes públicos juegan un papel determinante para coordinar la información sobre todos los servicios de transporte disponibles.

-Los fabricantes de nuevos materiales de información así como los de equipamientos de telecomunicación en sus diversas formas deben tener en cuenta las necesidades de las personas discapacitadas en el desarrollo de sus sistemas.

-Tampoco hay que debilitar la importancia y el papel que desempeña el elemento humano, no solamente al objeto de poder facilitar las informaciones necesarias para la organización del viaje sino también para facilitar a los viajeros en el curso de su desplazamiento la ayuda y el aseguramiento de sus necesidades; la formación por tanto del personal en todos los niveles constituye un aspecto esencial en este ámbito.

-También las asociaciones de personas con discapacidad y las agencias de viajes deben disponer y facilitar informaciones sobre los grandes medios de transporte y las facilidades de alojamientos accesibles promoviendo las mejores soluciones prácticas existentes.

Los participantes en el seminario han concluido igualmente que los Gobiernos deben asegurar un intercambio coordinado de información y de datos, de experiencias sobre los nuevos desarrollos en el área de los sistemas de información; examinar las medidas financieras, legislativas u otras que podría ser necesario adoptar para permitir a las compañías de transporte y a las autoridades locales mejorar la difusión eficaz de la información.

Consulta de las personas de movilidad reducida

Es necesario permitir y facilitar a las asociaciones de personas de movilidad reducida jugar un importante papel en la planificación y el estudio de los principales proyectos de transporte; la experiencia ha demostrado que es fácil cometer errores de concepto o de construcción, que constituyen obstáculos a la accesibilidad de los nuevos equipamientos de infraestructura y de los nuevos vehículos. Es por tanto deseable verificar la accesibilidad de los proyectos a nivel de concepción con la ayuda de un listado de criterios. Es importante igualmente comprobar la accesibilidad tanto de las infraestructuras como de los vehículos en las etapas preliminares del proceso, invitando a las personas con diferentes problemas de movilidad y comunicación a visitar las instalaciones y vehículos.

Ventajas intersectoriales

Los Ministros han reconocido que la adaptación de los transportes a las necesidades de las personas de movilidad reducida supone en el seno de las administraciones públicas una serie de ventajas económicas intersectoriales que sería útil identificar.

En este sentido, al tiempo de valorar muy positivamente los trabajos hasta ahora emprendidos por la CEMT, sobre todo a quienes trabajan en este área, les solicita tener en cuenta esta faceta de las ventajas entre sectores como elemento para la planificación de los servicios de transporte y la adecuada valoración de las inversiones directas correspondientes.

Seminario sobre acceso a los taxis

En abril de 1992 ha tenido lugar en Sevilla un Seminario internacional de la CEMT sobre el acceso a los taxis; en su transcurso se tuvo ocasión de comparar las iniciativas llevadas a cabo en la materia en los distintos países, examinando las políticas europeas adoptadas a nivel general o técnico. No ha de olvidarse el papel esencial que juegan los taxis en el transporte de PMCRs, constituyendo el servicio puerta a puerta más

universalmente disponible. Este Seminario es el sexto de los organizados por la CEMT hasta la fecha; sus Conclusiones se someten a los Ministros de Transportes y desembocan en la adopción de recomendaciones específicas que han servido de guía y orientación básica.

Prioridades futuras

La puesta en marcha de todos los cambios que han sido recomendados no es una tarea menor; el conjunto de las modificaciones propuestas deberá ser aplicado en una serie de años teniendo en cuenta que la renovación de flotas irá unida al perfeccionamiento y generalización de vehículos más accesibles; en ciertos casos la innovación tecnológica no puede dar sus frutos hasta que se supera una fase de maduración de los trabajos de investigación que tienen un requerimiento de tiempo.

Entre tanto, conviene no perder ninguna ocasión para aportar medidas, incluir soluciones facilitadoras de la accesibilidad en cada uno de los sistemas de transporte, en particular, mejoras o transformaciones en curso, siendo el objetivo final lograr cadenas de transporte totalmente accesible para todos los tipos de desplazamientos.

La CEMT ha estimulado la coordinación e intensificación de investigaciones técnicas, mediante la organización en 1990 de seminarios sobre temas monográficos, tales como diseño y planificación de trenes, líneas principales, líneas de cercanías, sistemas ligeros, autobuses y autocares de turismo, insistiendo de modo especial en la cuestión de su accesibilidad para personas en sillas de ruedas.

En un plano más general resulta evidente que han de reforzarse los estudios relativos a cuestiones tales como sistemas de información, de estadísticas sobre personas con movilidad reducida, así como estudios que analicen sus necesidades.

Se puede concluir que las investigaciones hasta ahora realizadas en la materia son poco coherentes; por tanto la difusión de la información necesaria podría contribuir de una forma notable a proporcionar al numeroso

grupo de PMCRs la confianza necesaria que les permita utilizar los sistemas de transporte en unas mejores condiciones y con un conocimiento completo de las posibilidades y facilidades puestas a su disposición.

También convendría intensificar los estudios relacionados con las cadenas de transporte, tanto en los planos teórico como práctico; sería fundamental llevar a la convicción de las compañías de transporte y de los planificadores la importancia capital de la organización coordinada del desplazamiento como un todo, teniendo en cuenta todos los modos de transporte y la relación intermodal.

También es deseo de la CEMT mantener y reforzar sus lazos con las otras organizaciones internacionales que trabajan en el mismo ámbito, y muy especialmente con las Comunidades Europeas, para permitir aprovechar a todos el trabajo de cada uno, evitando duplicidades.

Consejo de Europa

Desde su fundación en 1949, el Consejo de Europa ha desarrollado una intensa actividad en materia de integración de las personas con discapacidad, destacando la Resolución AP(84) 3 adoptada por el Consejo de Ministros el 13 de Septiembre de 1984.

En lo que respecta al dominio de la accesibilidad de los transportes, la Resolución antes citada dedica su Título VIII a la Rehabilitación social y la integración, indicando que:

"La adaptación del entorno urbano y el urbanismo, el acceso a los edificios y a las viviendas, al transporte, a las comunicaciones, a las actividades de ocio y a las vacaciones son factores que deberían todos ellos tener un apoyo entre los objetivos de la rehabilitación"

Dentro del Título VIII de la Resolución AP(84), el apartado 2.2 se refiere a la Accesibilidad y, en concreto el epígrafe 2.2.2 es el consagrado al Transporte, analizando tanto el transporte público como los medios de transporte especial.

Así, señala que las empresas de transporte público deberían ser invitadas:

a que hiciesen posible el transporte de viajeros con discapacidad al objeto de promover su integración económica y social;

que en sus planes se proyectasen y adaptasen los modos de transporte público incluyendo sus infraestructuras, de modo que tanto los vehículos como las instalaciones fijas fuesen accesibles, tomando en consideración las dificultades experimentadas por las personas con discapacidad (PCDs);

asegurar la cooperación entre los Departamentos administrativos competentes en la materia y las asociaciones representativas de PCDs.

Otros Organismos internacionales

Otra Organizaciones no estrictamente europeas sino de ámbito internacional como la Organización de las Naciones Unidas, la Unión Internacional de Transportes Públicos o incluso la Organización Internacional de Trabajo se han pronunciado a través de Programas, Resoluciones o declaraciones de diverso tipo a favor de una progresiva accesibilidad de los transportes públicos, a menudo dentro de un contexto más amplio como es el de la autonomía personal, la accesibilidad del entorno físico y la vida independiente.

A modo de ejemplo cabe citar el Programa de Acción Mundial de Naciones Unidas, aprobado por la Asamblea General por Resolución de 3 de diciembre de 1982, y en el que de forma reiterada se hace hincapié en la trascendente importancia de la accesibilidad del entorno al objeto de lograr la plena integración social y la equiparación de oportunidades. Así, en el Párrafo 114 puede leerse:

"Se alienta a los Estados Miembros a que adopten una política que garantice a las personas con discapacidad el acceso a todos los edificios e instalaciones públicos nuevos, viviendas y sistemas de transporte públicos. Además, siempre que sea posible, se han de adoptar medidas que promuevan la accesibilidad a los edificios, instalaciones,

viviendas y transportes públicos ya existentes, especialmente aprovechando las renovaciones".

Por su parte, la Comisión Internacional de Economía del Transporte de la Unión Internacional de Transportes Públicos aprobó el 8 de mayo de 1980 una Resolución sobre "Transporte de las personas con discapacidad en los transportes públicos" y, con anterioridad, en octubre de 1978, el Comité Internacional de Metros de la UITP adoptó una Resolución sobre "Utilización de los Metros por los viajeros con discapacidad". En ambas Resoluciones la UITP plantea sus reservas a la utilización de determinados modos de transporte, y en concreto el Metro, por parte de personas con discapacidad severa, como es el caso de las personas usuarias de sillas de ruedas. Sin embargo, se manifiesta partidaria de mejorar los sistemas de transporte al objeto de mejorar su confort y accesibilidad a todos aquellos que tengan problemas de movilidad ligeros. Con todo, en los últimos años se ha evidenciado un giro en estos planteamientos de la UITP, y así en importantes Congresos internacionales los representantes de la UITP se han manifestado públicamente partidarios de facilitar la accesibilidad a todos en los transportes públicos en su conjunto, si bien ello no se ha plasmado hasta la fecha en un Documento o Resolución que lo avale.

INDICE DE ANEXOS

Anexo I.- Extracto de Normativa

- .Alemania
- .Bélgica
- .España: extracto de la LISMI
- .España: Extracto del Decreto 100/84 de la Generalitat de Catalunya
- .España: Ley 20/1991 de promoción de la accesibilidad de la Generalitat de Catalunya
- .Francia
- .Italia
- .Países Bajos
- .Reino Unido
- .Decisión del Consejo por la que se adopta el Programa HELIOS
- .Propuesta de Directiva del Consejo sobre movilidad y transporte
- .Dictamen del CES sobre la propuesta de Directiva relativa a movilidad y transporte
- .Propuesta de Directiva sobre movilidad y transporte: cuadro comparativo
- .Dictamen del Parlamento Europeo sobre la propuesta de Directiva relativa a movilidad y transporte

Anexo II.- Realizaciones

- .España: RENFE
- .Francia: Plan de accesibilidad de la SNCF
- .Francia: Programa de accesibilidad de la RATP
- .Francia: Facilidades ofrecidas en los aeropuertos provinciales

ANEXO I

A L E M A N I A

Ley
sobre ampliación del transporte gratuito de grandes minusválidos
en el transporte público de viajeros

de 18 de julio de 1985

El Parlamento Federal, con la aprobación del Consejo Federal, ha adoptado la siguiente Ley:

Artículo 1

Modificación de la Ley de grandes minusválidos

La Ley de grandes minusválidos, en su redacción de 8 de octubre de 1979 (BGBl. I pág. 1649), modificada últimamente por el artículo 20 de la Ley de 20 de diciembre de 1983 (BGBl. I pág. 1532), se modifica en la forma siguiente:

1. El artículo 57, apartado 1 se modifica en la forma siguiente:

a) El párrafo 1 queda redactado del modo siguiente:

"Los grandes minusválidos que, como consecuencia de su minusvalía, tengan graves dificultades en su capacidad de movimiento en el tráfico urbano o estén desvalidos o sean sordos, serán transportados gratuitamente en el transporte de cercanías, tal como se define éste en el artículo 59, apartado 1, por las empresas concesionarias de los servicios de transporte público de viajeros, contra presentación del documento según el artículo 3, apartado 5; el derecho a transporte gratuito no exime del pago de un suplemento de la tarifa si se utilizan trenes expresos en que esté establecido un suplemento."

b) El párrafo 3 queda redactado del modo siguiente:

"Se entregará previo pago de una tasa de 120 marcos alemanes por un año o de 60 marcos alemanes por medio año. Si se devuelve antes de expirar su plazo de validez, a solicitud del beneficiario se le reintegrará la cantidad de 60 marcos alemanes por cada mes natural completo de validez a partir de la fecha de devolución, sin que el importe a devolver exceda de 30 marcos alemanes."

c) El actual párrafo 4 se modifica en la forma siguiente:

aa) Las palabras "(se concederá) previa solicitud" se sustituirán por las palabras "previa solicitud se (concederá) un vale válido por un año".

bb) El número 2 se redacta en la forma siguiente:

"2. reciban el subsidio de paro o las prestaciones corrientes para subsistencia según la Ley Federal de auxilio social,

la Ley de Asistencia a la Juventud, o los artículo 27a y 27d de la Ley Federal de Pensiones, o"

- d) En el actual párrafo 7, las palabras "3 y 4" se sustituyen por las palabras "3 a 5".
2. El artículo 59 se modifica en la forma siguiente:
- a) El párrafo 1 se modifica en la forma siguiente:
- aa) En el número 1, se suprimen las palabras "así como con medios de transporte que en el mismo trayecto estén autorizados en parte como ferrocarril y en parte como tranvía".
- bb) A continuación del número 3 se agregan los números siguientes:
- "4. Ferrocarriles, en 2ª clase, en trayectos y tramos comprendidos en una red de líneas interdependientes formada por varias empresas, con los medios de transporte citados en los números 1, 2 ó 7, con retribuciones del transporte unitarias o combinadas,
5. Los Ferrocarriles Federales Alemanes, en 2ª clase, en trenes de cercanías o en trenes rápidos y expresos en un radio de 50 km desde la vivienda o residencia habitual del grandes minusválidos,
6. Otros ferrocarriles de servicio público tal como se definen en los artículos 1 y 2 de la Ley General de Ferrocarriles, en 2ª clase, en trayectos en que la mayoría de los servicios no exceda de una distancia de 50 km."
- b) En el apartado 3, después del número "2" se incluyen una coma y el número "6".
3. En el artículo 60, apartado 4, párrafo 2, número 1, al final, la coma se sustituye por un punto y coma y se agrega la frase siguiente:
El importe que se abonará por los vales cuya validez sea de medio año será la mitad; los vales devueltos se pagarán a razón de un doceavo por cada mes completo anterior a la devolución,".
4. El artículo 62 se modifica en la forma siguiente:
- a) A continuación del apartado 2a se agrega el apartado siguiente:
- "(2b) Las empresas dedicadas al transporte de viajeros de cercanías en el sentido del artículo 59, apartado 1, párrafo 1, números 4 a 6 que lo soliciten percibirán, los días 15 de febrero, 15 de julio y 15 de noviembre del año natural 1986-pagos anticipados en cuantía, cada uno,

del 20 por ciento del último importe de compensación fijado para un año según la legislación sobre el transporte gratuito en el tráfico de cercanías vigente hasta el 31 de marzo de 1984."

- b) En el apartado 5, el punto se sustituye por un punto y coma y se agrega la frase siguiente:

"para el tráfico de cercanías de los Ferrocarriles Federales Alemanes, de acuerdo con el artículo 59, apartado 1, párrafo 1, número 5, esta parte se determinará por la proporción del kilometraje recorrido por los trenes de cercanías de los Ferrocarriles Federales Alemanes en trayectos situados en el Land correspondiente."

5. Al artículo 63, apartado 2, se le agrega el párrafo siguiente:

"El importe que se abonará por los vales cuya validez sea de medio año será la mitad; los vales devueltos se pagarán a razón de un doceavo por cada mes completo anterior a la devolución."

6. En el artículo 64, párrafo 1, número 2, a continuación de la palabra "vales" se agregará una coma y las palabras "subdivididos según el plazo de validez correspondiente".

Artículo 2

Modificación del Reglamento sobre documentos de la Ley de grandes minusválidos

- (1) El Reglamento sobre documentos de la Ley de grandes minusválidos, en su redacción de 3 de abril de 1984 (BGBl. I pág. 509), se modifica en la forma siguiente:

1. El artículo 3 se modifica en la forma siguiente:

- a) El apartado 2 se modifica en la forma siguiente:

aa) En el párrafo 1, las palabras "vales por los que hay que abonar un importe de 120 marcos alemanes" se sustituyen por las palabras "vales a título oneroso".

- bb) El párrafo 2 se redactará en la forma siguiente:

"En los vales se anotarán el año y el mes a partir de los cuales es válido el vale, así como el año y el mes en que caduca su validez."

- b) A continuación del apartado 4 se agrega el apartado siguiente:
- "(5) Mantienen su validez los suplementos y vales expedidos hasta el 30 de septiembre de 1985."
2. El artículo 7 se modifica en la forma siguiente:
- a) El texto actual pasa a ser el apartado 1
- b) A continuación del apartado 1 se agrega el apartado siguiente:
- "(2) Junto con el documento con superficie con impresión en color naranja, los Ferrocarriles Federales Alemanes expedirán una relación, según el modelo 6 reproducido en el Anexo, de los trayectos autorizados para el lugar en que tenga la vivienda o lugar de residencia habitual del beneficiario; esta relación se establecerá basándose en el artículo 2 de la Ley de Transporte de Mercancías y normas publicadas para su aplicación. La relación de trayectos irá provista por un solo lado de una impresión de superficie de color naranja para impedir su falsificación. Mantienen su validez las listas de trayectos expedidas hasta el 31 de diciembre de 1983."
3. Los modelos 2, 3 y 4 tendrán la redacción impresa en el Anexo a esta Ley. Después del modelo 5 se agregará el modelo 6 impreso en el Anexo a esta Ley.
- (2) La parte del Reglamento sobre documentos de la Ley de grandes minusválidos que se basa en el apartado 1 podrá modificarse, en combinación con este apartado, mediante reglamento jurídico basándose en las normas específicas de delegación de competencias de la Ley de grandes minusválidos.

Artículo 3

Cláusula sobre Berlín

Según lo dispuesto en el artículo 13, apartado 1 de la Tercera ley Transitoria, esta Ley tendrá también vigencia en el Land de Berlín. Los Reglamentos jurídicos que se promulguen en virtud de esta Ley tendrán también aplicación en el Land de Berlín en virtud del artículo 14 de la Tercera Ley de Transición.

Artículo 4

Entrada en vigor

Esta Ley entrará en vigor el primer día del tercer mes natural posterior a su promulgación.

Páginas 209 a 216

(Ley de grandes minusválidos)

Capítulo Undécimo

Transporte gratuito de grandes minusválidos en el transporte público de viajeros

Artículo 59¹⁾

Obligación de transporte gratuito, derecho a la compensación de la no percepción del importe de los viajes

(1) Los grandes minusválidos que, como consecuencia de su minusvalía, tengan grandes dificultades en su movimiento en el tráfico urbano, serán transportados gratuitamente por las empresas concesionarias de los servicios de transporte público de personas contra presentación del documento de identificación correspondiente, según el artículo 4, apartado 5, en el tráfico de cercanías, tal como se define éste en el artículo 61, apartado 1; el derecho a transporte gratuito no exime del pago de un suplemento de la tarifa si se utilizan trenes expresos en que esté establecido este suplemento. Se exigirá como condición que el documento esté provisto de un vale válido. Este vale se entregará previo pago de una tasa de 120 marcos alemanes por un año o de 60 marcos alemanes por medio año. Si se devuelve antes de expirar su plazo de validez, podrá solicitarse el reintegro de 10 marcos alemanes por cada mes natural completo de validez a partir de la fecha de devolución, sin que la cantidad reintegrada exceda de 30 marcos alemanes. Se entregará un vale por un año, sin necesidad de abonar el importe indicado en el párrafo 3, a los grandes minusválidos que lo soliciten y

1. sean ciegos de acuerdo con el artículo 24, apartado 1 de la Ley Federal de Asistencia Social o normas correspondientes, o estén desvalidos de acuerdo con

¹ En el territorio de la antigua RDA, el artículo 59 se aplicará con las normas siguientes:

1. Los vales se entregarán hasta el 31 de marzo de 1991 previo pago de 30 marcos alemanes para un año o de 15 marcos alemanes para medio año; en caso de devolución, se reintegrará una cantidad de 2,50 marcos alemanes por mes, siempre que el importe total reintegrado no exceda de 7,50 marcos alemanes. hasta el 31 de diciembre de 1992 previo pago de 60 marcos alemanes para un año y de 30 marcos alemanes para medio año; en caso de devolución, se reintegrará una cantidad de 5 marcos alemanes por mes, siempre que el importe total reintegrado no exceda de 15 marcos alemanes.
2. El artículo 59, apartados 1 y 2, en combinación con el artículo 61, apartado 1, n° 5 será de aplicación para la Deutsche Reichsbahn (Ferrocarriles de la antigua RDA) con efectos a partir de 1 de julio de 1991.

el artículo 33b de la Ley de Impuesto sobre la Renta o disposiciones correspondientes, o

2. perciban el subsidio de paro o las prestaciones corrientes de subsistencia según la Ley Federal de Asistencia Social, la Ley de Asistencia a la Juventud o los artículos 27a y 27d de la Ley Federal de Pensiones, o
3. el 1 de octubre de 1979 cumplan las condiciones del artículo 2, apartado 1, números 1 a 4 y apartado 3 de la Ley sobre transporte gratuito en el transporte de cercanías de mutilados de guerra o en servicio de armas, así como de otros minusválidos, de 25 de agosto de 1965 (BGBl. I pág. 978), modificada últimamente por el artículo 41 de la Ley de armonización de competencias de 18 de marzo de 1975 (BGBl. I pág. 705, siempre que esté comprobado que el grado de incapacidad laboral a causa de la minusvalía reconocida sea, como mínimo, del 70 por ciento o al 50 por ciento como mínimo si, como consecuencia de la minusvalía está gravemente impedido para andar; lo mismo se aplicará a los grandes minusválidos que no cumplieren estas condiciones el 1 de octubre de 1979 sólo porque su vivienda o su residencia habitual en ese momento estuviese situada en la zona citada en el artículo 3 del Tratado de unificación.

No se expedirán en tanto el documento lleve una anotación válida sobre los derechos a reducción de impuestos sobre el automóvil. La expedición de los vales corresponderá, previa solicitud, a las autoridades competentes según el artículo 4, apartado 5. El Gobierno del Land o la oficina por él designada podrá delegar, total o parcialmente, las tareas de los párrafos 3 a 5 en otras autoridades. Se faculta al Gobierno Federal para promulgar, en los reglamentos jurídicos basados en el artículo 4, apartado 5, párrafo 5, normas más detalladas sobre la configuración de los vales, su relación con el documento y anotaciones sobre su plazo de validez. En caso de litigio relacionados con la expedición de los vales, se aplicará lo previsto en el artículo 4, apartado 6.

(2) Lo mismo se aplicará en el transporte de cercanías y a larga distancia, tal como se definen en el artículo 61, sin que tenga que cumplirse la condición del apartado 1, párrafo 2, para el transporte

1. de una persona acompañante de un gran minusválido tal como se define en el apartado 1, siempre que sea necesario el acompañamiento permanente y así se haga constar en el documento del gran minusválido, y
 2. del equipaje de mano, de una silla de ruedas, siempre que lo permitan las características del medio de transporte, de otras ayudas ortopédicas y de un perro guía.
- (3) Los importes no percibidos por el transporte gratuito según los apartados 1 y 2 se compensarán según lo dispuesto en los artículos 62 a 64.

Artículo 60

Condiciones personales

(1) Se considera que tiene graves dificultades en su capacidad de movimiento en el tráfico urbano quien, como consecuencia de una deficiencia en su aparato locomotor, incluso debido a dolencias internas, o como consecuencia de afecciones o perturbaciones en su capacidad de orientación, no pueda recorrer trayectos, que normalmente puedan realizarse incluso a pie, sin graves dificultades o sin peligro para él o para otras personas. La acreditación de este estado podrá hacerse, en los grandes minusválidos cuyo grado de minusvalía sea, como mínimo, del 80 por ciento, por medio de un documento con una sobreimpresión de media página en color naranja y una marca de una "G", cuya validez comenzará el 1 de abril de 1984 o en que se haya anotado la correspondiente modificación.

(2) Se requerirá el acompañamiento constante de los grandes minusválidos que necesiten normalmente ayuda ajena para la utilización de los medios de transporte público como consecuencia de su incapacidad para evitar peligros para ellos o para otras personas.

Artículo 61

Tráfico de cercanías y a larga distancia

(1) Tráfico de cercanías en el sentido de esta ley es el transporte público de viajeros mediante:

1. Tranvías y autobuses según se definen en la Ley de Transporte de Viajeros,
2. Automóviles de servicio regular según se definen en los artículos 42 y 43 de la ley de Transporte de Viajeros cuando la mayoría de los servicios no supere un trayecto de 50 km, a no ser que en las modalidades previstas en el artículo 43 citado, la autoridad facultada para aprobar haya renunciado total o parcialmente a la aplicación de las normas sobre retribución de transporte según el artículo 45, apartado 4 de la Ley de Transporte de Viajeros,
3. Ferrocarriles urbanos, en 2ª Clase,
4. Ferrocarriles, en 2ª Clase, en trayectos y tramos comprendidos en una red de líneas interdependientes formada por varias empresas con los medios de transporte citados en los números 1, 2 ó 7, con retribuciones del transporte unitarias o combinadas,
5. Los Ferrocarriles Federales Alemanes, en 2ª Clase, en trenes de cercanías, rápidos o expresos en un radio de 50 km desde la vivienda o residencia habitual del gran minusválido,

6. Otros ferrocarriles de transporte público, tal como se definen en los artículos 1 y 2 de la Ley General de Ferrocarriles, en trayectos en que la mayoría de los servicios no exceda de una distancia de 50 km,
 7. Vehículos acuáticos en servicios regulares, de desplazamiento y de transbordo, si sirven para el transporte de viajeros en zonas locales o de cercanías y si los puntos de partida y de llegada se encuentran dentro de esa zona: zona de cercanías es la comprendida entre localidades próximas que, sin ser limítrofes entre sí, estén unidas de forma económica y regular por un tráfico constante, realizado varias veces al día;
- (2) Tráfico a larga distancia en el sentido de esta Ley es el transporte público de viajeros mediante:
1. Automóviles de servicio regular según el artículo 42 de la Ley de Transporte de Viajeros,
 2. Ferrocarriles, con la excepción de los trenes especiales,
 3. Vehículos acuáticos en servicios de desplazamiento y transbordo, siempre que no arriben a puertos situados fuera del ámbito de aplicación de esta Ley,

siempre que el tráfico no deba considerarse de cercanías de acuerdo con el apartado 1.

(3) Los empresarios que se dediquen al transporte público de viajeros, deberán indicar en el horario de los servicios que presten de acuerdo con el apartado 1, números 2, 6 y 7, en qué medida no están afectados por la obligatoriedad del transporte gratuito según el artículo 57.

Artículo 62

Compensación de los importes no percibidos en el transporte de cercanías

- (1) Los importes no percibidos en el tráfico de cercanías se compensarán por medio de un porcentaje de los ingresos por venta de billetes acreditados por la empresa.
- (2) Los ingresos por venta de billetes comprenden los importes de la venta de billetes, más las cantidades percibidas por el transporte de equipajes de mano, de sillas de enfermos y de otras ayudas ortopédicas o animales, así como las retribuciones del transporte incrementadas.
- (3) Si en una red de líneas interdependientes formada por varias empresas con retribuciones del transporte unitarias o combinadas, los ingresos por venta de billetes se distribuyen proporcionalmente entre las distintas empresas con arreglo a unos porcentajes convenidos, la parte asignada a cada empresa se considerará a los efectos de lo previsto en el apartado 2.

(4) El porcentaje del apartado 1 será fijado cada dos años, mediante reglamento jurídico, para cada Land por el Gobierno del Land o por la autoridad regional superior por él designada. Se partirá para ello de las siguientes cifras correspondientes al año anterior al comienzo del período de dos años:

1. el número de vales válidos expedidos en el Land durante el año natural correspondiente, aumentado en el 20 por ciento, y el número de documentos válidos, en el sentido del artículo 59, apartado 1, párrafo 1, en curso en el Land al terminar el año para los grandes minusválidos que hayan cumplido su 6º año de vida y en los que se haya anotado la necesidad de acompañante permanente; los vales cuya validez sea de medio año se computarán por la mitad y los vales devueltos se contarán por un doceavo por cada mes natural completo anterior a la devolución,
2. la población que figure en las publicaciones anuales de la Oficina Federal de Estadística a final del año, deduciendo los niños que no hayan cumplido los seis años y el número de documentos determinado según el número 1.

El porcentaje se calculará por la fórmula siguiente:

$$\frac{\text{Cifra calculada según el número 1}}{\text{Cifra calculada según el número 2}} \times 100$$

Cifra calculada según el número 2

Para la fijación del porcentaje, las cifras decimales iguales o superiores a 0,005 se redondearán a la centésima por exceso; las demás se redondearán por defecto.

(5) Si una empresa demuestra, por medio del cómputo del transporte, que la proporción entre los viajeros transportados gratuitamente según esta Ley y el resto de los viajeros supera en un 33 1/3, como mínimo, el porcentaje establecido según el apartado 4, podrá solicitar que se efectúe el cálculo del importe de la compensación basándose en el porcentaje acreditado.

Artículo 63

Compensación de los importes no percibidos en el transporte a larga distancia

(1) Los importes no percibidos en el tráfico a larga distancia se compensarán por medio de un porcentaje de los ingresos por venta de billetes acreditados por la empresa.

(2) El porcentaje básico será fijado cada dos años, mediante reglamento jurídico, por el Ministerio Federal de Trabajo y Asuntos Sociales, de acuerdo con el Ministerio Federal de Hacienda y con el Ministerio Federal de Tráfico, sin necesidad de refrendo

del Consejo Federal. Se partirá para ello de las siguientes cifras correspondientes al año anterior al comienzo del período de dos años:

1. El número de documentos válidos, según el artículo 59 apartado 1, que se encuentren en curso en el ámbito de aplicación de la Ley, en los que se haya anotado la necesidad de acompañante constante, deduciendo un 25 por ciento,
2. la población que figure en las publicaciones anuales de la Oficina Federal de Estadística a final del año, deduciendo los niños que no hayan cumplido los cuatro años y el número de documentos determinado según el número 1.

El porcentaje se calculará por la fórmula siguiente:

$$\frac{\text{Cifra calculada según el número 1}}{\text{Cifra calculada según el número 2}} \times 100$$

Cifra calculada según el número 2

Se aplicará lo previsto en el artículo 62, apartado 4, último párrafo.

Artículo 64¹

Procedimiento de compensación

(1) Los importes no percibidos se compensarán a solicitud de la empresa. Si se trata de una red de líneas interdependientes formada por varias empresas con indemnizaciones de transporte unitarias o combinadas, las solicitudes podrá presentarlas también un órgano común para todos sus miembros. La solicitud se presentará antes del 31 de diciembre de cada año respecto del año natural anterior, ante la Oficina de Administración Federal para el tráfico de cercanías del artículo 65, apartado 1, párrafo 1, número 1 y para el tráfico a larga distancia, y ante las autoridades determinadas en el apartado 4 para el resto del tráfico de cercanías.

(2) Las empresas podrán percibir, previa solicitud, pagos anticipados para el año natural en curso en cuantía total del 80 por ciento del último importe de la compensación anual. Los pagos anticipados se abonarán por mitades el 15 de julio y el 15 de noviembre. La solicitud de pago anticipado se considerará, al mismo tiempo, como solicitud en el sentido del apartado 1. Los pagos anticipados deberán reintegrarse si los documentos necesarios para el cálculo de la compensación no han sido presentados antes del 31 de diciembre del año natural siguiente al pago anticipado.

¹ El artículo 64 se aplicará en la antigua RDA con las normas siguientes:
La obligación de pago anticipado surgirá por primera vez cuando se haya establecido la compensación de los importes no percibidos por año.

(3) Las empresas dedicadas al transporte de cercanías de acuerdo con el artículo 61, apartado 1, párrafo 2, n° 4 a 6, percibirán, previa solicitud, en el año natural de 1986, con fechas 15 de febrero, 15 de julio y 15 de noviembre, pagos anticipados en cuantía de un 20 por ciento del último importe de compensación para un año por el transporte gratuito en tráfico de cercanías establecido según la legislación vigente hasta el 31 de marzo de 1984.

(4) El Gobierno del Land o el organismo por él designado determinará las autoridades que deban decidir sobre las solicitudes de compensación y pago anticipado y sobre las cantidades que corresponden al Estado Federal y a los Länder. Se aplicará lo previsto en el artículo 11, apartados 2 a 4 de la Ley de Transporte de Viajeros.

(5) Si el tráfico de cercanías abarca el territorio de varios Länder, las autoridades regionales competentes decidirán qué parte de los ingresos por el transporte de viajeros corresponde a su territorio respectivo.

(6) Las empresas previstas en el artículo 65, apartado 1, párrafo 1, número 1, basarán sus solicitudes ante la Oficina Federal de Administración en los ingresos por venta de billetes en el tráfico de cercanías que correspondan al territorio del Land pertinente; para el tráfico de cercanías de los Ferrocarriles Federales Alemanes, según el artículo 61, apartado 1, número 5, esta parte se determinará según la proporción de kilómetros recorridos por los trenes de cercanías de los Ferrocarriles Federales Alemanes en los Länder correspondientes.

(7) En cuanto a las compensaciones del artículo 62 para el tráfico de cercanías del artículo 65, apartado 1, párrafo 1, número 1 y del artículo 63, así como para los pagos anticipados del apartado 2, esta ley será aplicada por el Estado Federal. Los trabajos administrativos del Estado Federal serán realizados por la Oficina Federal de Administración siguiendo las directrices técnicas del Ministro Federal de Trabajo y Asuntos Sociales dentro de su propia competencia.

(8) En caso de litigio sobre las compensaciones y pagos anticipados, se seguirá la vía administrativa. Una vez ultimada, procederá la vía contencioso-administrativa. Para la admisión y resolución se aplicará el artículo 131 del Reglamento contencioso-administrativo.

Artículo 65¹

Asunción de los gastos

- (1) El Estado Federal asumirá los gastos del transporte gratuito:
 1. en el tráfico de cercanías, siempre que las empresas que se encuentren mayoritariamente en manos del Estado Federal o de una empresa que pertenezca mayoritariamente al Estado Federal (incluso en tráfico combinado) sean empresas con derecho a compensación,
 2. en el resto del tráfico de cercanías, en lo que respecta a:
 - a) los grandes minusválidos en el sentido del artículo 59, apartado 1, que por su minusvalía de un 50 por ciento como mínimo tengan derecho a pensión según la Ley Federal de Pensiones o según otras Leyes Federales dictadas para la aplicación de ésta, o que hayan recibido indemnización según el artículo 28 de la Ley Federal de Indemnizaciones,
 - b) la persona acompañante en el sentido del artículo 59, apartado 2, número 1,
 - c) los objetos previstos en el artículo 59, apartado 2, número 2, así como
 3. en el tráfico a larga distancia, en lo que respecta a la persona acompañante y a los objetos previstos en el artículo 59, apartado 2.

Los Länder asumirán los gastos del transporte gratuito del resto de los grupos de personas y objetos en el tráfico de cercanías.

(2) Los gastos del transporte gratuito de cercanías que, según el apartado 1, párrafo 1, número 2 correspondan al Estado Federal y según el apartado 1, párrafo 2, correspondan a los distintos Länder se calcularán a partir de la parte de vales expedidos durante el año natural correspondiente y los documentos válidos que se encuentren en curso al finalizar el año, en el sentido del artículo 59, apartado 1, párrafo 1, correspondientes a grandes minusválidos que hayan cumplido su 6º año de vida y en cuyo documento se haya anotado la necesidad de un acompañante permanente, que corresponda al grupo de personas citado en el apartado 1. Se computará la mitad de los vales cuya validez sea de medio año y los vales devueltos se computarán por un doceavo por cada mes completo anterior a la fecha de devolución.

¹

El artículo 65 se aplicará con las normas siguientes en el territorio de la antigua RDA:
El artículo 65, apartado 1, párrafo 1, no regirá para los gastos para el transporte gratuito de viajeros por carretera, siempre que el Instituto Fiduciario sea empresario con derecho a compensación. Estos gastos serán asumidos por las Regiones citadas en el artículo 1, apartado 1 del Contrato y para el territorio de Berlín en la parte en que la Ley Fundamental no ha regido hasta ahora.

(3) Los gastos que correspondan al Gobierno Federal en concepto de transporte gratuito en el transporte de cercanías se imputarán a las cuentas del Estado Federal. Los ingresos inherentes se descontarán del Estado Federal. No se compensarán los gastos administrativos de personal y materiales.

(4) En relación con los gastos imputados a las cuentas del Estado Federal y los ingresos con ellos relacionados no se aplicará el artículo 4, apartado 2 de la Primera Ley Transitoria en la redacción publicada en la Gaceta Oficial del Gobierno Federal Alemán (Bundesgesetzblatt = BGBl), III Parte, número de clasificación 603-3, modificada últimamente por Ley de 8 de junio de 1977 (BGBl. I, pág. 801).

Artículo 66

Ingresos procedentes de los vales

De los ingresos anuales obtenidos por la expedición de vales se transferirán al Estado Federal:

1. los ingresos procedentes de la expedición de vales a los grandes minusválidos en el sentido del artículo 65, apartado 1, párrafo 1, n° 2,
2. una parte unificada del resto de los ingresos, que publicará anualmente el Ministro Federal de Trabajo y Asuntos Sociales, de acuerdo con el Ministro Federal de Hacienda y con el Ministro Federal de Tráfico. Se calculará por los gastos que deba soportar el Gobierno Federal según el artículo 65, apartado 1, párrafo 1, n° 1 en el total de gastos del Gobierno Federal y de las Regiones para el transporte gratuito en el tráfico de cercanías, con deducción de los gastos para el transporte gratuito de los grupos de personas citados en el artículo 65, apartado 1, párrafo 1, n° 2.

Los ingresos obtenidos por la expedición de vales a grandes minusválidos en el sentido del artículo 65, apartado 1, párrafo 1, n° 2 se transferirán al Estado Federal los días 15 de julio y 15 de noviembre. De los restantes ingresos se transferirán al Estado Federal, con fechas 15 de julio y 15 de noviembre, los pagos que correspondan según el porcentaje fijado para el año anterior según el párrafo 1, n° 2. Los ingresos que correspondan al Estado Federal se descontarán para cada año económico.

Artículo 67

Registro de los documentos

Las autoridades competentes, según el artículo 4, apartado 5, para la expedición de los documentos registrarán:

1. los documentos válidos que se encuentren en curso al terminar el año anterior al comienzo del período de dos años, clasificándolos por

- a) tipo,
 - b) anotaciones especiales y
 - c) pertenencia a uno de los grupos citados en el artículo 65, apartado 1, párrafo 1,
2. los vales expedidos en el año natural, clasificados por su plazo de vigencia, y por los ingresos obtenidos por ellos, separados por su pertenencia a uno de los grupos citados en el artículo 65, apartado 1, párrafo 1

como base para calcular el número de documentos previsto en el artículo 62, apartado 4, número 1 y en el artículo 65, apartado 2, número 1, así como la cuantía de los gastos prevista en el artículo 63, apartado 2. Las autoridades regionales superiores competentes comunicarán al Ministerio Federal de Trabajo y Asuntos Sociales el resultado del registro establecido en el párrafo 1, como máximo el 31 de marzo del año en que se hayan de fijar los porcentajes correspondientes.

B E L G I C A

9 de mayo de 1977.- Real orden en desarrollo de la ley del 17 de julio de 1975, relativa al acceso de los minusválidos a los edificios accesibles al público.

Artículo 1º. Son consideradas, para la aplicación de la ley del 17 de julio de 1975, relativa al acceso de los minusválidos a los edificios accesibles al público, las minusvalías que impiden gravemente la libertad de movimientos de las personas afectadas.

Art. 2. Los edificios apuntados en el artículo 1º de la ley del 17 de julio de 1975 relativa al acceso de los minusválidos a los edificios accesibles al público son:

.....

7. Los aparcamientos de más de 100 plazas no construidos en la planta baja, sino en sótanos o pisos.

.....

13. Los edificios de los aeropuertos;

14. Las estaciones, atendidas permanentemente por el personal de la S.N.C.B.

15. Los edificios para el transporte público urbano.

Art. 3

.....

62. En lo concerniente a los edificios mencionados en los puntos 9 a 13 del artículo 2, el permiso de construcción o el permiso para ejecutar importantes trabajos de transformación no será concedido si al menos 10 p.c. de la superficie abierta al público, así como sus vías de acceso responden a las normas fijadas por los artículos 4 y 5. Además, los minusválidos deben poder participar de todas las funciones para las que está destinado el edificio.

63. En lo concerniente a los edificios mencionados en los puntos 14 y 15 del artículo 2, el permiso de construcción o el permiso para ejecutar importantes trabajos de transformación no será concedido si la superficie accesible al público no responde a las normas fijadas por el artículo 6.

Art. 4. Las normas relativas al acceso son fijadas como sigue:

61. En cuanto a los aparcamientos, las normas siguientes son de aplicación: al menos una plaza de aparcamiento entre 25 ; estará

reservada para vehículos utilizados por los minusválidos; estas plazas tendrán una anchura mínima de 3m. y estarán situadas preferentemente en los ángulos; en caso de compartimentos, la anchura mínima será de 3,30 m.

Art. 6. §1º En cuanto a las estaciones, atendidas permanentemente por el personal de la S.N.B.C., son de aplicación:

1. Las normas relativas al acceso contempladas en el artículo 4;

§2. En cuanto a los edificios de transporte público urbano son de aplicación:

1. Las normas relativas al acceso contempladas en el artículo 4, exceptuando el §2.

Art. 7. §1º El símbolo internacional de la accesibilidad se colocará en los edificios y sus dependencias, así como en los equipamientos, de acuerdo a las condiciones fijadas por la presente orden.

§2. El símbolo de la accesibilidad contemplado en el artículo 4 de la ley del 17 de julio de 1975 citada anteriormente, consiste en una placa en la que figura en blanco sobre fondo azulado, la silueta de una persona sentada en una silla de ruedas.

§3. La placa se colocará en un lugar visible, a la derecha de la entrada, así como en los lugares interiores y exteriores.

Art. 8. Los Ministros o Secretarios de Estado que tienen entre sus atribuciones el acondicionamiento del territorio y del urbanismo pueden, cada uno según sus competencias, acordar las derogaciones oportunas de las lista de edificios que figura en el artículo 2, de las normas relativas al acceso previstas en el artículo 4, de las normas relativas a la circulación interna y de los equipamientos estipulados en el artículo 5, y de las normas relativas a los edificios de transporte común estipuladas en el artículo 6, cuando por circunstancias locales o necesidades específicas de orden técnico exijan un arreglo concreto.

17 de julio de 1975.- LEY relativa al acceso de los minusválidos a los edificios accesibles al público.

Art. 1º. En lo concerniente a los edificios accesibles al público, el permiso de construcción sólo será concedido por la autoridad competente si responden a las normas fijadas por el Rey con el fin de hacerlos accesibles a los minusválidos.

2. El artículo 1º de la presente ley se aplica igualmente a los edificios que han de sufrir transformaciones importantes. Por transformaciones importantes han de entenderse aquellas obras que modifiquen la disposición del edificio.

3. El Rey fija la lista de los edificios apuntados en el artículo 1º, las normas relativas a su concepción, construcción y transformación, con el fin de hacerlos accesibles a los minusválidos, así como las minusvalías a tener en cuenta para la aplicación de la presente ley.

4. Los edificios accesibles al público que son utilizados por los minusválidos sin ayuda de terceras personas, deben estar señalizados por una placa con el símbolo internacional de la accesibilidad.

Las características complementarias y las modalidades de instalación de esta placa son fijadas por el Rey.

E S P A Ñ A

Extracto de los Artículos relativos a barreras arquitectónicas y urbanísticas de la Ley 13/1982, de 7 de abril,
de Integración social de los minusválidos

TITULO IX

Otros aspectos de la atención a los minusválidos

SECCION PRIMERA

Movilidad y barreras arquitectónicas

Artículo cincuenta y cuatro.

Una. La construcción, ampliación y reforma de los edificios de propiedad pública o privada, destinados a un uso que implique la concurrencia de público, así como la planificación y urbanización de las vías públicas, parques y jardines de iguales características, se efectuará de forma tal que resulten accesibles y utilizables a los minusválidos.

Dos. Quedan únicamente excluidas de la obligación anterior las reparaciones que exijan la higiene, el ornato y la normal conservación de los inmuebles existentes, así como las obras de reconstrucción o conservación de los monumentos de interés histórico o artístico.

Tres. A tal fin, las Administraciones Públicas competentes aprobarán las normas urbanísticas y arquitectónicas básicas conteniendo las condiciones a que deberán ajustarse los proyectos, el catálogo de edificios a los que serán de aplicación las mismas y el procedimiento de autorización, fiscalización y, en su caso, sanción.

Artículo cincuenta y cinco.

Uno. Las instalaciones, edificios, calles, parques y jardines existentes y cuya vida útil sea aún considerable, serán adaptados gradualmente, de acuerdo con el orden de prioridades que reglamentariamente se determine, a las reglas y condiciones previstas en las normas urbanísticas y arquitectónicas básicas a que se refiere el artículo anterior.

Dos. A tal fin, los Entes públicos habilitarán en sus presupuestos las consignaciones necesarias para la financiación de esas adaptaciones en los inmuebles que de ellos dependan.

Tres. Al mismo tiempo, fomentarán la adaptación de los inmuebles de titularidad privada, mediante el establecimiento de ayudas, exenciones y subvenciones.

Cuatro. Además, las Administraciones urbanísticas deberán considerar, y en su caso incluir, la necesidad de esas adaptaciones anticipadas, en los planes municipales de ordenación urbana que formulen o aprueben.

Artículo cincuenta y seis.

Los Ayuntamientos deberán prever planes municipales de actuación, al objeto de adaptar las vías públicas, parques y jardines, a las normas aprobadas con carácter general, viniendo obligados a destinar un porcentaje de su presupuesto a los fines previstos en este artículo.

Artículo cincuenta y siete.

Uno. En los proyectos de viviendas de protección oficial y viviendas sociales, se programará un mínimo del tres por ciento con las características constructivas suficientes para facilitar el acceso de los minusválidos, así como el desenvolvimiento normal de sus actividades motrices y su integración en el núcleo en que habiten.

Dos. La obligación establecida en el párrafo anterior alcanzará, igualmente, a los proyectos de viviendas de cualquier otro carácter que se construyan, promuevan o subvencionen por las Administraciones Públicas y demás Entidades dependientes o vinculadas al sector público. Por las Administraciones Públicas competentes se dictarán las disposiciones reglamentarias para garantizar la instalación de ascensores con capacidad para transportar simultáneamente una silla de ruedas de tipo normalizado y una persona no minusválida.

Tres. Por las Administraciones Públicas se dictarán las normas técnicas básicas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en los dos apartados anteriores.

Cuatro. Cuando el proyecto se refiera a un conjunto de edificios e instalaciones que constituyan un complejo arquitectónico, éste se proyectará y construirá en condiciones que permitan, en todo caso, la accesibilidad de los disminuidos a los diferentes inmuebles e instalaciones complementarias.

Artículo cincuenta y ocho.

Uno. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores, las normas técnicas básicas sobre edificación incluirán previsiones relativas a las condiciones mínimas que deberán reunir los edificios de cualquier tipo para permitir la accesibilidad de los minusválidos.

Dos. Todas estas normas deberán ser recogidas en la fase de redacción de los proyectos básicos y de ejecución, denegándose los visados oficiales correspondientes, bien de Colegios Profesionales o de Oficinas de Supervisión de los distintos Departamentos ministeriales, a aquellos que no las cumplan.

Artículo cincuenta y nueve.

Al objeto de facilitar la movilidad de los minusválidos, en el plazo de un año se adoptarán medidas técnicas en orden a la adaptación progresiva de los transportes públicos colectivos.

Artículo sesenta.

Por los Ayuntamientos se adoptarán las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de los vehículos automóviles pertenecientes a los minusválidos con problemas graves de movilidad.

Artículo sesenta y uno.

Se considerará rehabilitación de la vivienda, a efectos de la obtención de subvenciones y préstamos con subvención de intereses, las reformas que los minusválidos, por causa de su minusvalía, tengan que realizar en su vivienda habitual y permanente.

DECRET 100/1984 - GENERALITAT DE CATALUNYA

CAPÍTULO III

Barreras Arquitectónicas en los Transportes (BAT)

Artículo 27. — Los transportes públicos de pasajeros, tanto de superficie como subterráneos, sin perjuicio de su adaptación progresiva a las medidas técnicas resultantes de los avances tecnológicos acreditados por su eficacia, observarán las prescripciones establecidas en el presente capítulo, teniendo en cuenta además los criterios fijados en los parámetros de referencia del Anexo III.

Artículo 28. — 1. Las estaciones de metro y de ferrocarriles de la Generalidad contarán con un equipo de megafonía, mediante el cual pueda informarse a los viajeros de las llegadas o salidas, así como de cualesquiera otras incidencias o noticias.

2. Igual servicio deberá existir en las estaciones de autobuses interurbanos, siempre que las mismas tengan un tráfico superior al que reglamentariamente se determine.

Artículo 29. — 1. Los proyectos de nueva construcción o reestructuración de las estaciones de metro y ferrocarriles de la Generalidad y material móvil deberán ajustarse a los siguientes requisitos:

a) Las escaleras y elementos adosados a vestíbulos, pasillos y andenes observarán las prescripciones establecidas en los artículos 10 y 15 del presente Decreto.

b) Las zonas del borde de los andenes de las estaciones se señalarán con una franja de textura distinta a la del pavimento existente, al objeto de que los invidentes puedan detectar a tiempo el cambio de nivel existente entre el andén y las vías.

c) En los espacios de recorrido interno en que hayan de sortearse torhiquetes u otros mecanismos, se dispondrá de un paso alternativo que permita el paso de una persona con movilidad reducida.

d) Al menos una de las puertas de entrada y salida de acceso hasta los andenes tendrá una anchura que permita el paso de una persona en silla de ruedas.

e) En acceso, andenes e interior de coches se suprimirá el efecto cortina, evitando además reflejos y deslumbramientos mediante una adecuada iluminación.

Artículo 30. — En autobuses urbanos e interurbanos, metro y ferrocarriles de la Generalidad, deberá reservarse a personas disminuidas, al menos, dos asientos por coche, próximos a las puertas de entrada y adecuadamente señalizados. En dicho lugar se dispondrá, al menos, de un timbre de aviso de parada en lugar fácilmente accesible.

2. Cada uno de los vehículos subterráneos contará con equipo de mega-

fona que permita informar a los viajeros, con suficiente antelación, a llegada a parada o estación.

3. El piso de todos y cada uno de los vehículos de transporte será antideslizante.

4. En autobuses urbanos e interurbanos, y con el fin de evitar que las personas afectadas atraviesen todo el vehículo, éstas podrán desembarcar por la puerta de entrada si se encuentra más próxima a la taquilla de control.

5. El cambio de velocidades deberá reunir los mecanismos técnicos necesarios para la eliminación de las variaciones bruscas de aceleración que pueda comportar su manejo.

Artículo 31. — En aquellas poblaciones en que reglamentariamente se determine, deberá existir, al menos, un vehículo especial o taxi acondicionado que cubra las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida.

Artículo 32. — En todos los medios de transporte público se permitirá, en todo caso, la entrada y utilización por personas disminuidas, a la vez que se facilitará el espacio físico necesario para la ubicación de cuantos utensilios o ayudas —tales como bastones, muletas, silla de ruedas, perro-guía y cualesquiera otros aparatos o mecanismos con que vengan provistas las personas afectadas.

Artículo 33. — 1. Al objeto de que los disminuidos puedan estacionar su vehículo sin verse obligados a efectuar largos desplazamientos, los Ayuntamientos deberán:

a) Permitir a las personas con dificultades de movilidad aparcar sus vehículos mas tiempo que el autorizado en los lugares de tiempo limitado.

b) Reservar, en los lugares donde se compruebe que es necesario, plazas de aparcamiento por medio de señales de tráfico complementarias por un disco adicional que reproduzca el símbolo internacional de accesibilidad, según el Anexo III.

c) Permitir a los vehículos ocupados por personas disminuidas estacionar en cualquier lugar de la vía pública, durante el tiempo imprescindible y siempre que no se entorpezca la circulación de vehículos o peatones.

d) Proveer a las personas que puedan beneficiarse de las facilidades expuestas en los apartados anteriores una tarjeta que contenga, al menos, el símbolo de accesibilidad y el nombre del titular.

2. Para lograr la necesaria uniformidad en todo el territorio catalán, por el Departament de Governació se dictarán las normas precisas sobre modelo y características de la Tarjeta de aparcamiento para disminuidos físicos.

DISPOSICIONES

PARLAMENTO DE CATALUNYA

RESOLUCION

de 7 de noviembre de 1991, relativa a la Memoria de actividades y Cuenta general de la Sindicatura de Cuentas de Catalunya, correspondiente al ejercicio de 1990.

El Parlamento de Catalunya aprueba la Memoria de actividades y la Cuenta general de la Sindicatura de Cuentas de Catalunya correspondientes al ejercicio del año 1990, elaboradas por la Sindicatura de Cuentas.

Palacio del Parlamento, 7 de noviembre de 1991

RAIMON ESCUDE I PLADELLORENS
Presidente de la Comision

JOSEP M. COLL I MAJÓ
Secretario

(91.332.088)



PRESIDENCIA DE LA GENERALITAT

LEY

20/1991, de 23 de noviembre, de promoción de la accesibilidad y de supresión de barreras arquitectónicas.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Catalunya ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatuto de autonomía, promulgo la siguiente

LEY

La mejora de la calidad de vida de toda la población, y específicamente de las personas con movilidad reducida o cualquier otra limitación, ha sido uno de los objetivos prioritarios de la actuación pública en los últimos años, en cumplimiento del mandato constitucional del principio de igualdad desarrollado por cuanto se refiere a las personas con movilidad reducida o cualquier otra limitación por la Ley 13/1982, de Integración Social de los Minusválidos, aprobada por las Cortes el 23 de marzo de 1982.

Este mismo principio de igualdad viene recogido en el artículo 8 del Estatuto de Autonomía de Catalunya, cuando establece que la actuación de la Generalitat de Catalunya deberá estar orientada a promover y hacer efectivo el principio de igualdad, removiendo los obstáculos que impidan su consecución.

De acuerdo con todo esto, todas las administraciones públicas emprendieron a principios de la pasada década un proceso de mejora de las condiciones de accesibilidad para las personas con movilidad reducida en el entorno urbano, en la vivienda y en los medios de transporte, que culminó en la publicación del Decreto 100/1984, de 10 de abril, de Supresión de Barreras Arquitectónicas.

Dicho Decreto tenía como objetivo ser el punto de partida normativo en el ámbito de la supresión de barreras arquitectónicas, que por un lado enmarcaba su desarrollo posterior y por otro actuaba como instrumento para la unificación de los criterios y las medidas técnicas a aplicar.

Por otro lado, la Ley 26/1985, de 27 de diciembre, de Servicios Sociales, incluye entre las áreas de actuación la promoción y la atención de las personas con limitaciones físicas, psíquicas o sensoriales, así como la promoción de su integración social para conseguir su desarrollo personal y la mejora de su calidad de vida.

Nuestra sociedad, en el marco general de la mejora de la calidad de vida, esta experimentando una decidida evolución hacia la integración de las personas con movilidad reducida, que ha tenido su más clara expresión en una creciente voluntad de presencia y participación de este colectivo en la vida social, que los poderes públicos deben fomentar energicamente, con una actitud decidida que facilite su integración social.

El creciente envejecimiento de la población de Catalunya esta convirtiendo la accesibilidad del entorno en una necesidad sentida cada vez

mas por un mayor numero de personas. Esta accesibilidad, debe potenciarse mediante la supresion de las barreras arquitectonicas y de las barreras en la comunicacion y mediante la utilizacion de medidas tecnicas adecuadas.

Tanto la situacion del envejecimiento de la poblacion como la situacion de personas con limitaciones son aspectos de suficiente entidad como para que el Parlamento de Catalunya, el Gobierno de la Generalitat de Catalunya y las administraciones locales den un mayor impulso a su esfuerzo social y economico, de forma que se adecuen los instrumentos necesarios para hacer efectivo un entorno para todos como una expresion mas del principio de igualdad, mediante la creacion de los mecanismos de promocion y control especificos en el ambito de la supresion de las citadas barreras, que impulsen la voluntad manifestada de integracion social de toda la poblacion, sin ningun tipo de restriccion.

En ultimo lugar cabe destacar la inclusion a lo largo de la presente Ley del concepto de ayudas tecnicas como medio de acceso al entorno con un caracter mucho mas amplio que el clasico de supresion de barreras arquitectonicas, que es consecuencia de la aplicacion cada vez mas efectiva que los avances tecnologicos tienen en el campo de la autonomia individual de las personas con limitaciones.

La trascendencia de estos objetivos, y sus efectos sobre derechos constitucionales afectados por la reserva material de ley que la Constitucion establece, especialmente en cuanto se refiere al derecho de la propiedad, justifican la existencia de la presente Ley, que completa el proceso normativo en el ambito de la supresion de barreras arquitectonicas iniciado con el Decreto 100/1984, de 10 de abril, a la vez que se fundamenta juridicamente no solo en las competencias exclusivas de la Generalitat, sino tambien en la necesidad de establecer un regimen sancionador, que por su naturaleza debe ser regulado por ley y ampliar las de fomento, dado que la experiencia conseguida desde la aprobacion del Decreto 100/1984 lo considera imprescindible para conseguir que en la utilizacion de los bienes y servicios comunitarios se materialice el principio de igualdad consagrado constitucionalmente.

TITULO PRELIMINAR

Articulo 1

Objeto

La presente Ley tiene por objeto garantizar a las personas con movilidad reducida o cualquier otra limitacion la accesibilidad y la utilizacion de los bienes y servicios de la sociedad asi como promover la utilizacion de ayudas tecnicas adecuadas que permitan mejorar la calidad de vida de dichas personas, mediante el establecimiento de las medidas de fomento y de control en el cumplimiento de la normativa dirigida a suprimir y evitar cualquier tipo de barrera u obstaculo fisico o sensorial.

Articulo 2

Ambito de aplicacion

Están sometidas a la presente Ley todas las actuaciones en materia de urbanismo, edificación, transporte y comunicación que sean realizadas en Catalunya por cualquier entidad pu-

blica o privada, así como por personas individuales.

Artículo 3

Definiciones

—1 A los efectos de la presente Ley se entiende por accesibilidad la característica del urbanismo, la edificación, el transporte o los medios de comunicación que permite a cualquier persona su utilización.

—2 A los efectos de la presente Ley, se entiende por barreras arquitectónicas todos aquellos impedimentos, trabas u obstáculos físicos que limitan o impiden la libertad de movimiento de las personas.

Las barreras arquitectónicas se clasifican en: a) Barreras Arquitectónicas Urbanísticas (BAU). Son aquellas que existen en las vías y los espacios libres de uso público.

b) Barreras Arquitectónicas en la Edificación pública o privada (BAE). Son aquellas que existen en el interior de los edificios.

c) Barreras Arquitectónicas en los Transportes (BAT). Son las que existen en los medios de transporte.

—3 Se entenderá por Barreras en la Comunicación (BC) todo aquel impedimento para la expresión y la recepción de mensajes a través de los medios de comunicación, sean o no de masas.

—4 Se entiende por persona con limitaciones aquella que temporal o permanentemente tiene limitada la capacidad de utilizar el medio o relacionarse con él.

—5 Se entiende por persona con movilidad reducida aquella que tiene limitada temporal o permanentemente la posibilidad de desplazarse.

—6 Se entiende por ayuda técnica cualquier medio que, actuando como intermediario entre la persona con movilidad reducida o cualquier otra limitación y el entorno, posibilite la eliminación de todo lo que por su existencia, características o carencia dificulta su autonomía individual y, por tanto, el acceso al nivel general de calidad de vida.

TÍTULO I

Disposiciones generales sobre accesibilidad

CAPÍTULO I

Disposiciones sobre Barreras Arquitectónicas Urbanísticas (BAU)

Artículo 4

Accesibilidad de los espacios de uso público

—1 La planificación y la urbanización de las vías públicas, de los parques y de los demás espacios de uso público se efectuarán de forma que resulten accesibles para las personas con movilidad reducida. A estos efectos los planes generales de ordenación urbana, las normas subsidiarias y demás instrumentos de planeamiento y ejecución que los desarrollen, así como los proyectos de urbanización y de obras ordinarias, garantizarán la accesibilidad y la utilización con carácter general de los espacios de uso público, y no serán aprobados si no se observan las determinaciones y los criterios básicos establecidos en la presente Ley y en los reglamentos correspondientes.

—2 Las vías públicas, los parques y los demás espacios de uso público existentes, así como las respectivas instalaciones de servicios y mobiliario urbano, serán adaptados gradualmente, y de acuerdo con un orden de prioridades que tendrá en cuenta la mayor eficiencia y concu-

rrenza de personas, a reglas y condiciones previstas reglamentariamente. Los entes locales deberán elaborar planes especiales de actuación, para adaptar las vías públicas, los parques y los demás espacios de uso público a las normas de accesibilidad; con esta finalidad, los proyectos de presupuestos de los entes públicos deberán contener en cada ejercicio económico las consignaciones necesarias para la financiación de dichas adaptaciones.

CAPÍTULO II

Disposiciones sobre Barreras Arquitectónicas en la Edificación (BAE)

Artículo 5

Accesibilidad de los edificios: clases

A los efectos de la supresión de Barreras Arquitectónicas en la Edificación se consideran tres tipos de espacios, instalaciones o servicios accesibles a personas con limitaciones: los adaptados, los practicables y los convertibles.

a) Un espacio, una instalación o un servicio se considera adaptado si se ajusta a los requerimientos funcionales y dimensionales que garantizan su utilización autónoma y con comodidad por las personas con movilidad reducida o cualquier otra limitación.

b) Un espacio, una instalación o un servicio se considera practicable cuando, sin ajustarse a todos los requerimientos antes citados, ello no impide su utilización, de forma autónoma, por las personas con movilidad reducida o cualquier otra limitación.

c) Un espacio, una instalación o un servicio es convertible cuando mediante modificaciones de escasa entidad y bajo coste que no afecten a su configuración esencial puede transformarse, como mínimo, en practicable.

Artículo 6

Accesibilidad de los edificios de uso público

—1 La construcción, ampliación y reforma de los edificios de titularidad pública o privada destinados a un uso público se efectuarán de forma que resulten adaptados para personas con limitaciones.

Los elementos existentes de los edificios a ampliar o reformar cuya adaptación requiera medios técnicos o económicos desproporcionados serán, como mínimo, practicables.

—2 Con esta finalidad, se aprobarán reglamentariamente las normas arquitectónicas básicas que contendrán las condiciones a que deberán ajustarse los proyectos, y las tipologías de edificios a los cuales se aplicarán estas, así como el procedimiento de control y ejecución.

Artículo 7

Control de las condiciones de accesibilidad

Si las obras realizadas no se ajustasen al proyecto autorizado y se comprobara que no se han cumplido las condiciones de accesibilidad, se instruirá el procedimiento establecido por la legislación urbanística vigente, con audiencia del interesado, y, si no son legalizables por no poderse adaptar a la normativa sobre supresión de Barreras Arquitectónicas, se ordenará el derribo de los elementos no conformes, en los términos que prevén los artículos 255 y concordantes del Decreto Legislativo 1/1990, de 12 de julio, por el que se aprueba el Refundimiento de los Textos Legales Vigentes en Catalunya en Materia Urbanística.

Artículo 8

Accesibilidad de los edificios de uso privado

—1 Los edificios de uso privado de nueva construcción en los que sea obligatoria la instalación de ascensor deberán reunir los siguientes requisitos mínimos de accesibilidad:

a) Dispondrán de un itinerario practicable que una las entidades o las viviendas con el exterior y con las dependencias de uso comunitario que estén a su servicio.

b) Dispondrán de un itinerario practicable que una la edificación con la vía pública, con edificaciones o servicios anejos de uso comunitario y con edificios vecinos.

—2 Cuando estos edificios de nueva construcción tengan una altura superior a planta baja y piso, a excepción de las viviendas unifamiliares, y no estén obligados a la instalación de ascensor, se dispondrán las especificaciones técnicas y de diseño que faciliten la posible instalación de un ascensor practicable; el resto de los elementos comunes de estos edificios deberán reunir los requisitos de practicabilidad.

Artículo 9

Reserva de viviendas para personas con movilidad reducida

—1 A fin y efecto de garantizar a las personas con movilidad reducida el acceso a una vivienda, en las programaciones anuales de los de promoción pública se reservará un porcentaje no inferior al 3% del volumen total para destinario a satisfacer la demanda de vivienda por estos colectivos, de la forma que reglamentariamente se establezca.

—2 Los promotores privados de viviendas de protección oficial deberán reservar, en los proyectos que presenten para su aprobación, la proporción mínima que se establezca para personas con movilidad reducida.

—3 Los edificios en que existan viviendas reservadas para personas con limitaciones deberán tener adaptados los interiores de las ciudades viviendas.

Artículo 10

Garantía de la realización de las adaptaciones interiores de las viviendas reservadas

Los promotores privados de viviendas de protección oficial podrán sustituir las adaptaciones interiores de las viviendas reservadas para personas con movilidad reducida por la firma, al solicitarse la calificación definitiva, de un aval de una entidad financiera legalmente reconocida que garantice la realización de las obras necesarias para las adaptaciones correspondientes. Estas viviendas podrán ser adquiridas en primer lugar por personas con movilidad reducida y en segundo lugar por entidades públicas o privadas con personalidad jurídica propia y sin finalidad de lucro en el plazo que ya prevé la legislación vigente, para dedicarlos a minorrentidencias, pisos compartidos o cualquier tipo de vivienda destinados a personas con limitaciones.

Artículo 11

Accesibilidad de los elementos comunes

Los propietarios o usuarios de viviendas pueden llevar a cabo las obras de adaptación necesarias para que sus interiores o elementos y los servicios comunes de los edificios de vivienda puedan ser utilizados por personas con movilidad reducida que habiten o deban habitar en ellos, siempre que dispongan respectiva-

mente, y en su caso, de la autorización de la comunidad o del propietario.

CAPÍTULO III

Disposiciones sobre Barreras Arquitectónicas en el Transporte (BAT)

Artículo 12

Accesibilidad de los transportes públicos

—1 Los transportes públicos de viajeros que sean competencia de las administraciones catalanas observarán lo dispuesto en la presente Ley, sin perjuicio de su adaptación progresiva a las medidas dictadas y a las resultantes de los avances tecnológicos acreditados por su eficacia.

—2 Las administraciones públicas competentes en el ámbito del transporte público elaborarán y mantendrán permanentemente actualizado un plan de supresión de barreras y de utilización y adaptación progresiva de los transportes públicos colectivos.

—3 En cualquier caso, el material de nueva adquisición deberá estar adaptado a las medidas técnicas que se establezcan.

—4 En las poblaciones en que reglamentariamente se determine existirá al menos un vehículo especial o taxi acondicionado, que cubra las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida.

CAPÍTULO IV

Disposiciones sobre Barreras en la Comunicación (BC)

Artículo 13

Accesibilidad de los sistemas de comunicación y señalización

—1 El Gobierno de la Generalitat promoverá la supresión de las barreras en la comunicación y el establecimiento de los mecanismos y alternativas técnicas que hagan accesibles los sistemas de comunicación y señalización a toda la población, garantizando así el derecho a la información, la comunicación, la cultura, la enseñanza y el ocio.

—2 El Gobierno de la Generalitat impulsará la formación de profesionales intérpretes de signos mímicos y guías de sordos-cegos, a fin de facilitar cualquier tipo de comunicación directa al disminuido auditivo, e instará a las distintas administraciones públicas catalanas a dotarse de este personal especializado.

—3 Los medios audiovisuales dependientes de las administraciones públicas elaborarán un plan de medidas técnicas que de forma gradual permita, mediante el uso del lenguaje mímico o de subtítulos, garantizar el derecho a la información.

TÍTULO II

Medidas de fomento

Artículo 14

Fondo para la supresión de barreras arquitectónicas

—1 El Consejo Ejecutivo, a propuesta del Consejero competente, creará un fondo destinado a subvencionar la supresión de barreras arquitectónicas, y para la dotación de ayudas técnicas.

—2 La mitad del fondo citado en el apartado anterior irá destinado a subvencionar los programas específicos que elaboren los entes locales para la supresión de barreras arquitectónicas en

el espacio urbano, los edificios de uso público y el transporte de su término municipal.

Estos programas específicos de actuación estarán integrados, como mínimo, por un inventario de los espacios, edificios, locales y medios de transporte que deban ser objeto de adaptación, el orden de prioridades en que se llevarán a cabo y las fases de ejecución del plan.

—3 Tendrán prioridad para gozar de la citada financiación aquellos entes locales que se comprometan, mediante convenio, a asignar para la supresión de barreras arquitectónicas el mismo porcentaje de reserva presupuestaria a que hace referencia la Disposición Adicional Segunda.

—4 La otra mitad del fondo irá destinada a subvencionar a entidades privadas y a los particulares para la supresión de barreras, de la forma que se establezca reglamentariamente.

TÍTULO III

Medidas de control

Artículo 15

Licencias y autorizaciones municipales

El cumplimiento de los preceptos de la presente Ley será exigible para la concesión de las preceptivas licencias y autorizaciones municipales.

Artículo 16

Visado de los proyectos técnicos

Los colegios profesionales que tengan atribuida la competencia en el visado de los proyectos técnicos necesarios para la obtención de las licencias a que se refiere el artículo 24^o del Decreto Legislativo 1/1990, de 12 de julio, denegarán los visados si los proyectos contienen alguna infracción de las normas sobre supresión de barreras arquitectónicas.

Artículo 17

Contratos administrativos

Los pliegos de condiciones de los contratos administrativos contendrán cláusulas de adecuación a lo dispuesto en la presente Ley.

TÍTULO IV

Regimen sancionador

Artículo 18

Infracciones y sanciones

—1 Las acciones u omisiones que contravengan las normas sobre supresión de barreras constituyen infracción y serán sancionadas de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley.

—2 Las infracciones se clasifican en graves y leves.

—3 Tienen el carácter de graves las infracciones que incumplan las normas sobre supresión de barreras arquitectónicas urbanísticas, en las obras de urbanización y su mobiliario de nueva construcción, ampliación y reforma de espacios destinados al uso público, y serán sancionadas con multas de 1.000.001 a 50.000.000 de pesetas.

—4 Asimismo, tienen carácter de graves las infracciones en el ámbito de la supresión de barreras arquitectónicas en la edificación, construcción, ampliación o reforma de edificios de propiedad pública o privada destinados a servicios públicos o a un uso que implique la concurrencia de público. Estas infracciones serán sancionadas con multas de 1.000.001 a 50.000.000 de pesetas.

—5 El incumplimiento de la reserva establecida en el artículo 9.2 de la presente Ley por lo que se refiere a la reserva de viviendas de protección oficial de promoción privada tiene también el carácter de infracción grave y será sancionada con multas de 1.000.001 a 50.000.000 de pesetas.

—6 El incumplimiento de las condiciones de accesibilidad en los edificios de nueva construcción o rehabilitados totalmente que deban ser destinados a la vivienda constituirá una infracción grave y, por tanto, sancionada con multa de 1.000.001 a 50.000.000 de pesetas.

—7 Son faltas leves las acciones u omisiones que contravengan a las normas sobre supresión de barreras arquitectónicas, pero que no impidan la utilización del espacio, el equipamiento, la vivienda o el medio de transporte por personas con movilidad reducida.

—8 Las infracciones leves serán sancionadas con multas de 50.000 a 1.000.000 de pesetas.

—9 Para graduar el importe de las multas se tendrá en cuenta la gravedad de la infracción, el coste económico derivado de las obras de adaptación necesarias, por el perjuicio directo o indirectamente causado, la reiteración del responsable y el grado de culpa de cada uno de los infractores.

—10 En las obras que se ejecutasen con inobservancia de las cláusulas de la licencia serán sancionados con multas en cuantía determinada en la presente Ley el promotor, el empresario de las obras y el técnico director de las mismas.

—11 En las obras amparadas en una licencia municipal cuyo contenido sea manifiestamente constitutivo de una infracción grave serán igualmente sancionados con multa el facultativo que hubiera informado favorablemente el proyecto y los miembros de la corporación que hubieran votado a favor del otorgamiento de la licencia sin el informe técnico previo, cuando este o el informe previo del secretario fuesen desfavorables por razón de aquella infracción.

—12 Las multas que se impongan a los diferentes sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente.

Artículo 19

Procedimiento sancionador

—1 Las infracciones de las normas reguladoras de la supresión de barreras arquitectónicas cometidas por particulares serán sancionadas de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 133 y siguientes de la Ley de Procedimiento Administrativo.

—2 Si un ente local fuese advertido por la Administración de la Generalitat de un hecho constitutivo de cualquiera de las infracciones determinadas en la presente Ley, y éste no iniciase el procedimiento sancionador en el plazo de un mes, la multa que se imponga como consecuencia del expediente sancionador incoado por la Generalitat será percibida por ésta.

Artículo 20

Órganos competentes

Las autoridades competentes para imponer sanciones, y los límites máximos de las mismas, son los siguientes:

a) Los alcaldes: en los municipios que no excedan de 10.000 habitantes, hasta un máximo de 100.000 pesetas; en los municipios que no excedan de 50.000 habitantes, hasta un máximo de 500.000 pesetas; en los municipios de hasta 100.000 habitantes, multas de hasta 1.000.000

de pesetas, en los municipios que no excedan de 500.000 habitantes, multas de hasta un máximo de 5.000.000 de pesetas, y en los municipios de más de 500.000 habitantes, multas de hasta un máximo de 10.000.000 de pesetas.

b) La Dirección General del Departamento correspondiente por razón de la materia, hasta 25 millones de pesetas, con independencia del número de habitantes del municipio.

c) El Consejero competente por razón de la materia, hasta 50 millones de pesetas, con independencia del número de habitantes del municipio.

Artículo 21

Destino de las sanciones

Los ingresos derivados de la imposición de las sanciones previstas en la presente Ley serán destinados, por las administraciones públicas actuantes, a la supresión de barreras arquitectónicas en el ámbito de su competencia.

Artículo 22

Prescripción

Las infracciones graves prescriben a los cuatro años.

Las infracciones leves prescriben al año.

El plazo de prescripción empezará a computarse desde el día en que se hubiera cometido la infracción o, en su caso, desde que la administración competente hubiera tenido conocimiento de la misma.

TÍTULO V

Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de Barreras Arquitectónicas

Artículo 23

Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de Barreras Arquitectónicas

—1 Se crea el Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y la Supresión de Barreras Arquitectónicas como órgano de participación externa y consulta, que se adscribe al Departamento de Bienestar Social.

—2 El Consejo estará integrado por representantes de las administraciones públicas, de las entidades que agrupan a los diferentes colectivos de personas con disminución y de expertos en aquel ámbito.

—3 El Consejo tiene funciones de asesoramiento, información, propuesta de criterios de actuación y fomento de lo dispuesto en la presente Ley, así como aquellas otras que se le atribuyen reglamentariamente.

—4 El Consejo deberá coordinarse con la Comisión Interdepartamental para la Supresión de Barreras Arquitectónicas de la forma que establezca el Gobierno.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera

El Gobierno de la Generalitat deberá aprobar el Código de Accesibilidad, que refundirá todas las normas dictadas en la materia.

El Código de Accesibilidad deberá contener también las condiciones técnicas de accesibilidad de todos aquellos usos urbanísticos, actividades, transportes y edificación contenidos en los anexos 1 y 2 del Decreto 100/1984, de 10 de abril.

Segunda

El Gobierno de la Generalitat de Catalunya determinará anualmente un porcentaje de sus

partidas presupuestarias de inversión directa en los edificios de uso público de su titularidad o sobre los cuales disponga, por cualquier título, del derecho de uso, para la supresión de las barreras existentes.

Tercera

Los planes de adaptación y supresión de barreras arquitectónicas dispuestos en la presente Ley serán elaborados por las correspondientes administraciones públicas en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente Ley. Estos planes serán revisados cada cinco años y realizados en un plazo máximo de quince años.

Cuarta

El Gobierno de la Generalitat promoverá campañas informativas y educativas dirigidas a la población en general para sensibilizarla en el tema de las personas con limitaciones a fin de fomentar su integración real en nuestra sociedad.

Quinta

Todas las leyes sectoriales que afecten a esta materia contendrán previsiones sobre la supresión de barreras arquitectónicas.

Sexta

El Gobierno de la Generalitat establecerá en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente Ley un plan de control sobre la supresión de barreras arquitectónicas.

Séptima

Lo dispuesto en el artículo 6 de la presente Ley no será de aplicación en aquellos edificios o inmuebles declarados bienes de interés cultural o incluidos en los catálogos municipales de edificios de valor histórico-artístico, cuando las modificaciones necesarias conllevan un incumplimiento de la normativa específica reguladora de estos bienes histórico-artísticos.

Octava

Para facilitar la integración laboral de las personas con limitaciones, el Gobierno de la Generalitat instará a aquellas empresas que dispongan de transporte propio a garantizar su accesibilidad a los trabajadores con movilidad reducida o cualquier otra limitación que trabajen en ellas.

DISPOSICIONES FINALES

Primera

Se faculta al Gobierno y a los Consejeros competentes por razón de la materia para dictar las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo, la aplicación y el cumplimiento de la presente Ley.

Segunda

La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen en su cumplimiento y que los tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalitat, 25 de noviembre de 1991

JORDI PUJOL

Presidente de la Generalitat de Catalunya

ALBERT VILALTA I GONZALEZ
Conseller de Benestar Social
(91.331.155)

LEY

21/1991, de 25 de noviembre, de creación del Instituto Catalán de Seguridad Vial.

EL PRESIDENTE

DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Catalunya ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 33.2 del Estatuto de autonomía, promulgo la siguiente

LEY

Preámbulo

Durante los últimos años se ha producido un fuerte desarrollo del tráfico por las calles y las carreteras de Catalunya como resultado directo de un gran incremento del parque de vehículos de motor, especialmente de los turismos y las motocicletas, lo que ha supuesto, desgraciadamente, un incremento importante del número de accidentes.

Actualmente, va han sido traspasados al Gobierno de Catalunya una gran parte de los aspectos relacionados con la seguridad vial. Por otro lado, quedan abiertas distintas áreas en las que la actuación es siempre posible y necesaria, especialmente en todo cuanto sea preciso realizar para iniciar y mantener un cambio de las actitudes individuales y conseguir una convivencia serena, responsable y, sobre todo, libremente asumida, clave de bóveda de un descenso efectivo del número de accidentes.

Con el objetivo institucional, primero, de frenar y, después, de hacer disminuir las cifras de accidentes, de heridos y de muertos en las calles y las carreteras de su ámbito territorial, el Gobierno de la Generalitat crea la Gerencia y la Comisión Catalana de Seguridad Vial.

Para seguir avanzando con decisión en la misma dirección e incrementar los medios y los recursos que contribuyan a hacer disminuir los accidentes de tráfico y sus víctimas, se crea ahora un órgano gestor, en forma de organismo autónomo de carácter administrativo, que proporcionará las condiciones de agilidad y eficacia necesarias para el cumplimiento de un objetivo tan importante y prioritario para Catalunya.

TÍTULO I

Instituto Catalán de Seguridad Vial

CAPÍTULO I

Naturaleza y objetivos

Artículo 1

—1 Se crea, en el ámbito de la Generalitat de Catalunya, el Instituto Catalán de Seguridad Vial, organismo autónomo de carácter administrativo adscrito al Departamento de Gobernación.

F R A N C I A

**ASUNCION DE LOS GASTOS DE TRANSPORTE DE LOS ESCOLARES Y ESTUDIANTES
MINUSVALIDOS-**

La legislación prevé el reembolso de los gastos de transporte de los jóvenes minusválidos que asistan a un centro escolar o universitario o a un centro médico-educativo que, por razón de la gravedad de su minusvalía determinada médicamente, no puedan utilizar los medios de transporte colectivo para desplazarse desde su domicilio al centro en el que se hallen matriculados, con independencia de que éste sea público o privado sujeto a contrato.

Los textos relativos a la asunción de los gastos de transporte de los escolares y estudiantes minusválidos son los siguientes:

- *Decreto n° 77-540 de 27 de mayo de 1977 (DO de 29/5/1977)* relativo a la asunción de los gastos de transporte colectivo de niños y adolescentes minusválidos a los externados médico-educativos;
- *Decreto n° 77-864 de 22 de julio de 1977 (DO de 29/7/1977)* relativo a la asunción de los gastos de desplazamiento de los escolares y estudiantes minusválidos que no puedan utilizar los medios de transporte colectivo;
- *Circular n° 77.U.070 de 3 de agosto de 1977 (DO-E.N.32 de 15/9/1977)* relativa a la asunción por el Estado de los gastos de desplazamiento a los centros universitarios de los estudiantes minusválidos que no puedan utilizar los medios de transporte colectivo;
- *Circular n° 83-056 de 31 de enero de 1983 (DO-E.N. 6 de 10/2/1983)* sobre el reembolso de los gastos de transporte de los estudiantes minusválidos;
- *Circular n° 83-144 de 28 de marzo de 1983 (DO.E.N. de 7/4/1983)* relativa a la asunción por el Estado de los gastos de transporte de los alumnos minusválidos;
- *Decreto n° 84-478 de 19 de junio de 1984 (DO de 22/6/1984)* por el que se establecen las condiciones de aplicación del artículo 29 de la Ley n° 83-663 de 22 de julio de 1983 para el transporte de alumnos y estudiante con minusvalía grave;
- *Circular de 5 de julio de 1984 (DO de 7/8/1984)* sobre la asunción de los gastos de transporte de los alumnos y estudiantes con minusvalía grave;

I T A L I A

Ley de 30 de marzo de 1971, n° 118 - Conversión en ley del Decreto-ley de 30 de enero de 1971, n° 5, y nuevas formas en favor de los mutilados y de los minusválidos civiles.

(Publicada en la Gaceta Oficial n° 82, de 2 de abril de 1971)

Art. 27

Barreras arquitectónicas y transportes públicos

Con objeto de facilitar la vida de relación de los mutilados y minusválidos civiles, los edificios públicos o abierto al público, así como las instituciones de enseñanza, las preescolares o las de interés social se construirán de acuerdo con la Circular del Ministerio de Obras Públicas de 19 de junio de 1968, sobre eliminación de barreras arquitectónicas, efectuándose asimismo las modificaciones posibles y conformes en las edificaciones cuya construcción ya hubiera sido adjudicada en el momento de la entrada en vigor de esta ley o que ya estuvieran construidas; los servicios de transporte público, y en especial los tranvías y el metro, deberán ser accesibles a los minusválidos con movilidad reducida; no podrá impedirse la entrada a los minusválidos en ningún lugar público o abierto al público; en los lugares destinados a manifestaciones o espectáculos públicos que se construyan en el futuro deberá estar previsto y reservado un espacio para los minusválidos que utilicen silla de ruedas; las viviendas situadas en el piso bajo de los bloques de viviendas económicas y populares deberán adjudicarse dando preferencia a los minusválidos con movilidad reducida, siempre que lo soliciten.

Las normas para el cumplimiento de las disposiciones del presente artículo se dictarán, por Decreto del Presidente de la República a propuesta de los Ministros competentes, en el plazo de un año de la entrada en vigor de la presente ley.

Decreto de la Presidencia de la República, de 27 de abril de 1978, n° 384.-
Reglamento para la aplicación del artículo 27 de la ley de 30 de marzo de 1971, n°
118, en favor de los mutilados y minusválidos civiles, en materia de barreras
arquitectónicas y transportes públicos.

(Publicado en la Gaceta Oficial n° 204, de 22 de julio de 1978)

**REGLAMENTO PARA LA APLICACION DEL ART. 27 DE LA LEY DE 30 DE
MARZO DE 1971, EN FAVOR DE LOS MINUSVALIDOS CIVILES, EN MATERIA
DE BARRERAS ARQUITECTONICAS Y TRANSPORTES PUBLICOS**

TITULO I

Objetivos y ambito de aplicación

Art. 1

Las disposiciones del presente Reglamento tienen por objeto eliminar los impedimentos físicos comúnmente definidos como "barreras arquitectónicas", que constituyen obstáculos para la vida de relación de los minusválidos.

Las presentes disposiciones se refieren a las estructuras públicas y en particular a las de carácter colectivo-social.

Estas disposiciones se refieren además a las nuevas construcciones, así como a las ya existentes que sean objeto de remodelación.

En los edificios ya existentes deberán llevarse a cabo las modificaciones posibles y conformes con estas normas, aunque no sean objeto de remodelación.

Se consideran edificios públicos de carácter colectivo y social todos los de interés administrativo, cultural, judicial, económico, sanitario y cualesquiera otros en los que se desarrollen actividades comunitarias o se presten servicios de interés general.

Art. 2

Los edificios, los medios de transporte y las estructuras construidas, modificadas o adaptadas para la aplicación de las normas sobre eliminación de las barreras arquitectónicas deberán ostentar, en lugar fácilmente visible, el símbolo de accesibilidad según modelo que figura en el Anexo A de este Reglamento.

TITULO II
Estructuras exteriores relacionadas con los edificios

Art. 3
Aceras

Para garantizar el enlace de los accesos principales al edificio con la red viaria exterior y con las zonas de aparcamiento y facilitar el acercamiento, las aceras deberán presentar una estructura lo más sencilla posible en relación con las principales directrices de acceso.

Características - La anchura mínima de la acera deberá ser de 1,50 m. El desnivel óptimo entre el plano de la acera y el plano del terreno, o de las zonas de circulación rodada adyacentes, deberá ser de 2,5 cm; en ningún caso superará los 15 cm. En especial, cada vez que la acera se una con el nivel de la calle o se vea interrumpida por un paso de vehículos, deberán disponerse pequeñas fampas de anchura igual a la de la propia acera y con una pendiente no superior al 15 %.

La pendiente máxima de la acera no excederá del 5 %.

Esta pendiente podrá llegar al 8 % cuando se haya previsto:

- a) un rellano horizontal, de longitud mínima de 1,5 m, cada 10 metros de desarrollo lineal de la acera;
- b) una sobreelevación de 10 cm de altura a cada uno de los lados de la acera;
- c) un pasamanos colocado a una altura de 0,80 m, prolongado 0,50 m en las zonas en pendiente, a lo largo de uno de los lados de la acera.

La pavimentación de las aceras deberá ser antideslizante y, en lo posible, presentar acanaladuras que garanticen un vaciado eficiente del agua y no presenten obstáculos o molestias al movimiento.

Los bordes de las aceras, donde estén previstos, deberán realizarse con material adecuado para garantizar la inmediata percepción visual y acústica. Los materiales deberán ser de color distinto del de la pavimentación y poseerán características sonoras a la percusión con martillo de madera, distintas de las de la pavimentación.

Art. 4
Aparcamientos

Con objeto de facilitar la entrada del vehículo en las vías de aproximación de los accesos a los edificios, se preverá el aparcamiento junto a una acera que tenga comunicación ininterrumpida con los mismos accesos.

Las zonas de circulación rodada y las peatonales del aparcamiento deberán estar en el mismo plano o en planos diferentes, con un desnivel máximo de 2,5 cm.

En cualquier caso, las dos zonas deberán diferenciarse por el color.

La pendiente máxima transversal del aparcamiento no deberá ser superior al 5 %.

El aparcamiento se dispondrá en batería sencilla, con un ángulo máximo de 30°

Este esquema preverá siempre un espacio libre que permita la apertura total de la puerta anterior derecha o izquierda del vehículo hacia las zonas peatonales del aparcamiento. Cuando no sea posible construir un aparcamiento según el esquema citado, deberá preverse un porcentaje adecuado de zonas de aparcamiento, cuyas dimensiones estarán en función de las exigencias específicas de los vehículos para minusválidos. La zona de aparcamiento reservada a un vehículo para el transporte de minusválidos debe tener una anchura mínima de 3,00 m, subdividida en dos zonas de utilización: la primera, de 1,70 m de anchura, para el vehículo; la segunda, de 1,30 m, para el libre movimiento del minusválido en la salida y entrada.

La zona reservada al vehículo y la destinada al libre movimiento del minusválido, a ella unida, deberán estar situadas en un mismo plano, o en planos diferentes con un desnivel máximo de 2,5 cm.

La zona reservada al vehículo y la destinada al libre movimiento deberán diferenciarse por el color; en otro caso, esta última se distinguirá por unas bandas transversales blancas (cebra).

Las zonas peatonales del aparcamiento deberán estar siempre unidas mediante rampas a las aceras adyacentes, cuando éstos presenten un desnivel superior a 2,5 cm en relación con el plano de circulación rodada.

Art. 5

Paradas y circulación de los vehículos que transporten minusválidos

En los núcleos habitados, en caso de suspensión de la circulación por razones de seguridad pública o de interés público, o por exigencias de carácter militar, o bien allí donde hayan sido establecidas obligaciones, prohibiciones o limitaciones de carácter permanente y general, o se haya prohibido o limitado el estacionamiento, las autoridades competentes podrán permitir que los minusválidos con movilidad reducida, siempre con sujeción a lo dispuesto por el alcalde correspondiente, circulen y se estacionen con sus vehículos. En todo caso, la circulación y el estacionamiento estarán prohibidos en los carriles preferenciales reservados a los vehículos del transporte público colectivo.

En los aparcamientos vigilados se reservarán a los mencionados minusválidos dos plazas gratuitas por cada cien plazas disponibles.

Art. 6
Distintivo especial

Los minusválidos con movilidad reducida recibirán de los municipios, previa la correspondiente petición documentada (que podrá hacerse también a través de sus asociaciones legalmente reconocidas) un distintivo especial, destinado a la parte anterior del vehículo, para poder ejercitar las facultades a que se refiere el artículo anterior.

El prototipo de distintivo, en el que se reservará espacio para consignar, en tinta indeleble, los datos de filiación y el domicilio del minusválido, será preparado y aprobado por decreto del Ministro de Obras Públicas, de acuerdo con el de Transportes, dentro de los ciento ochenta días siguientes a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

El distintivo será válido para todo el territorio nacional.

TITULO III
Estructura general de los edificios

Art. 7
Accesos

Con objeto de facilitar el acceso al interior de los edificios, se preverán pasos y puertas exteriores al mismo nivel que la acera o unidos a ella mediante rampas.

Los accesos deberán tener una luz mínima de 1,50 m.

Las zonas anteriores y posteriores al acceso deberán estar en el mismo plano y al mismo nivel y tendrán una longitud mínima de 1,50 m. Cuando sea indispensable colocar un umbral, el desnivel máximo no deberá superar los 2,5 cm.

La zona anterior al acceso deberá estar protegida contra los agentes atmosféricos en una longitud mínima de 2,00 m.

En los accesos provistos de umbral, éste deberá ser redondeado y de materiales idóneos para preservar la inmediata percepción visual y acústica.

En el caso de puertas exteriores, los marcos deberán permitir la libre visión entre el interior y el exterior.

Art. 8
Zaguán de distribución

Para facilitar el desplazamiento en el interior del edificio, el paso de los recorridos principales horizontales a los recorridos principales verticales deberá hacerse mediante zaguanes de distribución (identificados por el hueco de entrada o mediante rellanos de

llegada a los diferentes niveles) que permitan acceder a los distintos ambientes a través de recorridos horizontales. La superficie mínima del zaguán de distribución será de 6,00 metros cuadrados, siendo el lado menos no inferior a 2,00 m.

Al zaguán de distribución se podrá acceder directamente desde los recorridos verticales servoasistidos (ascensores), y el hueco de la escalera estará separado por algún elemento fijo o dispuesto de manera que se impida la entrada involuntaria en él al salir de los ascensores.

Cada zaguán de distribución estará dotado de un panel de información sobre los recorridos y los ambientes a los que permite llegar.

Art. 9 Escaleras

Las escaleras serán regulares y homogéneas en todo su recorrido.

Donde esto no resulte posible, se preverán rellanos de dimensiones adecuadas, cuando se produzcan cambios en las características de la escalera. La pendiente será constante y los tramos tendrán preferiblemente la misma longitud o el mismo número de escalones.

El hueco de escalera deberá ser inmediatamente localizable desde los zaguanes de distribución.

Los escalones deberán tener:

huella mínima	30 cm
contrahuella máxima	16 cm

El perfil de los escalones, preferiblemente, presentará un diseño continuo con cantos redondeados, con el frente inclinado respecto de la parte horizontal, formando con ella un ángulo entre 75° y 80°.

En caso de diseño discontinuo, el vuelo de la parte horizontal respecto del frente estará comprendido entre un mínimo de 2 cm y un máximo de 2,5 cm.

El pavimento de las escaleras deberá ser antideslizante, a cuyo efecto utilizará materiales idóneos o estará dotado de los debidos dispositivos. Las escaleras deberán tener barandilla y pasamanos.

La barandilla que constituya la defensa contra el vacío deberá tener una altura mínima de 1,00 metro.

El pasamanos deberá ser de la sección adecuada para garantizar el agarre. El pasamanos que vaya sobre la barandilla no tendrá soluciones de continuidad al pasar de un tramo de escalera al siguiente.

Deberá colocarse a una altura de 0.90 m. Cuando el tráfico dominante sea de niños, se colocará un segundo pasamanos a una altura proporcionada a la edad mínima de los usuarios.

Los tramos de escaleras de anchura superior a 1,80 m deberán tener pasamanos a ambos lados. El pasamanos apoyado a las paredes deberá prolongarse por los menos 30 cm más allá del último y del primer escalón.

Art. 10 Rampas

La anchura mínima de una rampa debe ser de 1,50 m.

La pendiente máxima de una rampa no debe superar el 1,8 %.

Por cada 10 metros de longitud, la rampa deberá presentar un rellano de 1,50 m de longitud mínima.

El pavimento de la rampa será de material antideslizante.

Las rampas podrán estar interrumpidas por puertas siempre que cumplan los requisitos del artículo 12 y estén precedidas y seguidas de rellanos de 1,50 m de longitud mínima cada uno.

Art. 11 Corredores y pasillos

Para facilitar la circulación interior, ésta se efectuará a través de corredores y pasillos que, en la medida de lo posible, sean continuos o tengan cambios de dirección bien determinados, sin asimetrías.

No se admitirán pilastras, columnas o muebles que sobresalgan de las paredes o estén adosados a ellas. La anchura mínima de los corredores y pasillos deberá ser de 1,50 m.

Los corredores o pasillos no deberán presentar cambios de nivel. En caso contrario, éstos deberán ser salvados a ser posible mediante rampas.

El pavimento de los corredores y pasillos será antideslizante a cuyo efecto utilizará materiales idóneos o estará dotado de los debidos dispositivos.

Art. 12 Puertas

Para facilitar la utilización de las puertas, éstas deberán ser de fácil manejo incluso para las personas con minusvalía.

Las puertas, incluidas las de los servicios, deberán tener una luz neta mínima de 0,85 m, con una dimensión media óptima de 0,90 m.

En las puertas con dos o más hojas deberá haber siempre un paso de 0,85 m de luz neta mínima, a través de una sola hoja o de dos hojas con maniobra única.

En las puertas sucesivas, habrá un espacio libre intermedio de 1,50 m entre ellas, además del necesario para que puedan abrir.

Los materiales de las puertas y jambas serán resistentes a los golpes y al uso, especialmente las parte situadas hasta 0,40 cm de altura del suelo.

Las puertas hechas en su totalidad de materiales transparentes estarán dotadas de las señales necesarias para asegurar su percepción inmediata.

Deberán evitarse los cantos, adornos, molduras sobresalientes y todo aquello que pueda producir lesiones al tropezar con ello.

La apertura y cierre de las puertas se efectuarán mediante una ligera presión y, preferiblemente, a través de mecanismos que retrasen el cierre.

Las manillas deberán ser de fácil manejo y, en general, de palanca. La manilla deberá estar situada a una altura máxima de 0,90 m. En el caso, tratándose de puertas giratorias, de que se hayan instalado barras o pasamanos de apertura horizontales o verticales, serán de la sección adecuada para garantizar el agarre.

Art. 13 Pavimentos

Los pavimentos del interior podrán contribuir en caso necesario, a una individualización precisa de los recorridos y a una eventual distinción de los diversos ambientes, mediante la variación pertinente de los materiales y del color.

Los pavimentos serán antideslizantes, a cuyo efecto utilizarán materiales idóneos o dispondrán de los debidos dispositivos.

Para evitar posibles incidentes, se evitarán las variaciones de nivel, aunque sean mínimas (por ejemplo, felpudos mal encajados, guías que resalten, etc.).

En los recorridos con características de continuidad, la calidad de los materiales empleados en el pavimento será homogénea, a fin de evitar posibles obstáculos al movimiento debidos a un desigual comportamiento de aquéllos.

Se procurará que los pavimentos se mantengan perfectamente planos escogiendo materiales que no den lugar a contracciones, curvaduras, resquebrajaduras, desensamblados o grietas.

Art. 14
Servicios

Para que también las personas adultas con movilidad reducida o nula puedan utilizar los servicios de los edificios sociales, estos recintos deberán tener unas dimensiones y equipo especiales. Algunos de ellos, y como mínimo uno, deberán ser accesibles en sentido horizontal o con ayuda de rampas. La puerta de acceso deberá tener una luz neta mínima de 0,85 m y siempre deberá abrirse hacia afuera.

Las dimensiones mínimas de los servicios serán de 1,80 m por 1,80 m. El recinto estará equipado con: taza y accesorios, lavabo, espejo, pasamanos horizontales y verticales, timbre eléctrico. La taza estará situada en la pared frontal al acceso. Su posición dejará por el lado izquierdo (mirando desde la entrada) espacio para que una silla de ruedas pueda acercarse y rotar, y por el otro lado, una distancia suficiente para agarrarse fácilmente a los pasamanos colocados sobre la pared de la derecha. Por lo tanto, el eje de la taza quedará a la distancia mínima de 1,40 m de la pared lateral izquierda y a una distancia de 0,40 m de la pared lateral derecha.

La distancia entre el borde anterior de la taza y la pared frontal deberá ser de por lo menos 0,80 m.

La altura del plano superior de la taza deberá ser de 0,50 m sobre el pavimento. Los accesorios (palanca para el lavado hidráulico de la taza, portarollos) estarán colocados de forma que su utilización sea fácil e inmediata.

El lavabo estará colocado de preferencia en la pared opuesta a la que ocupe la taza, en posición lateral al acceso.

El plano superior del lavabo estará a una altura de 0,80 m sobre el pavimento. Deberá ser tipo consola, de forma que permita la debida aproximación con una silla de ruedas.

Las tuberías de conducción y descarga estarán ocultas, para evitar cualquier posible obstáculo bajo el lavabo.

Los mandos de la grifería deberán ser, de preferencia, de palanca.

El espejo estará fijado a la pared, por encima del lavabo, cubriendo una zona comprendida entre los 0,90 y 1,70 m de altura sobre el pavimento.

Los servicios estarán provistos de un pasamanos horizontal continuo, fijado a todo lo largo del perímetro (con excepción del espacio ocupado por el lavabo y la puerta), a una altura de 0,80 m sobre el pavimento y una distancia de 5 cm de la pared.

Deberá fijarse otro pasamanos a la altura de 0,80 m en la cara interior de la puerta, de forma que permita su apertura empujando hacia el exterior.

Además, se instalarán dos pasamanos verticales, fijados al pavimento y al techo y reforzados en las paredes.

Uno de los pasamanos verticales se colocará a la izquierda (mirando desde la entrada) de la taza, a una distancia de 40 cm del eje de la taza y a 15 cm de la pared posterior, de forma que quien use la taza pueda estar sólidamente aferrado con la mano derecha. El segundo pasamanos vertical se situará a la derecha de la taza, a una distancia de 30 cm del borde anterior de la taza y a 15 cm de la pared lateral derecha, de forma que quien use la taza pueda aferrarse solidamente con la mano izquierda. Los pasamanos, tanto horizontales como verticales, serán de tubo de acero de 1 pulgada, revestido o barnizado con materiales plásticos contra el desgaste.

El timbre eléctrico será de cordón, estará colocado cerca de la taza y sonará en un lugar apropiado que permita la inmediata detección de una eventual petición de asistencia.

Art. 15 Ascensores

En todos los edificios de varias plantas se instalará un ascensor que para resultar idóneo para el transporte de minusválidos en sillas de ruedas, deberá tener las características siguientes:

- la cabina será de 1,50 m de largo por 1,37 de ancho, como dimensiones mínimas;
- la puerta de la cabina tendrá una luz libre mínima de 0,90 m;
- el rellano situado ante la puerta de la cabina tendrá una luz libre de, por lo menos, 2 m;
- en cada planta habrá un sistema de autonivelación del piso de la cabina con la propia planta; a falta de tal mecanismo, se preverán, aparte del mantenimiento normal, frecuentes correcciones de los desniveles en las paradas;
- las puertas, interiores y exteriores, serán de corredera lateral automática.

El sistema de apertura de las puertas estará dotado de un mecanismo adecuado para detener e invertir el cierre (célula fotoeléctrica, nervaduras móviles, etc.), en caso de obstrucción del hueco.

Las puertas de un ascensor automático permanecerán abiertas por lo menos 8 segundos, y el tiempo de cierre no será inferior a 4 segundos.

El estacionamiento en cada planta se producirá con las puertas cerradas. El cuadro de mandos interior y exterior deberá tener el botón más alto a una altura de 1,20 m sobre el pavimento.

En el interior de la cabina, además del timbre de alarma, habrá un interfono a una altura máxima de 1,20 m sobre el suelo.

Art. 16

Aparatos eléctricos de mando y señalización

En los edificios sociales, todos los aparatos de mando, interruptores o timbres de alarma que puedan ser manejados por el público en general estarán colocados a una altura máxima de 0,90 m sobre el suelo. Además, serán fácilmente individualizados y visibles, incluso en caso de ausencia de iluminación (placas o pulsadores fluorescentes, etc.) y accionables mediante una ligera presión.

Los aparatos eléctricos de señalización óptica estarán colocados a una altura de 2,50 a 3,00 m del suelo.

Todos los aparatos eléctricos de señalización deberán estar colocados, en los distintos ambientes, en una posición que permita su inmediata percepción visual y acústica.

TITULO IV

Viviendas y lugares de trabajo

Art. 17

Viviendas

Las viviendas situadas en la planta baja de los bloques de viviendas económicas y populares deberán asignarse preferentemente a los minusválidos con movilidad reducida, siempre que los interesados lo soliciten.

En las viviendas así adjudicadas deberán realizarse las modificaciones que sean posibles para adecuarlas a las disposiciones del presente Reglamento.

Art. 18

Edificios docentes

Los edificios de las instituciones preescolares, escolares, universitarias y demás instituciones de interés social en el sector de la enseñanza estarán proyectados de forma que puedan ser utilizados incluso por estudiantes sin movilidad o con movilidad reducida.

Las estructuras interiores deberán reunir las características de los artículos 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16, y las estructuras exteriores, las del artículo 4 del presente Reglamento.

El mobiliario, las ayudas didácticas y el equipamiento necesario para el desarrollo de las actividades docentes deberán tener características particulares para cada caso de minusvalía (bancos, sillas, máquinas de escribir, material Braille, vestuarios, etc.).

En los edificios docentes de varias plantas sin ascensor, la clase a la que asista un alumno con movilidad nula deberá estar situada en la planta baja, y deberá poder llegarse a ella desde el exterior a través de un camino continuo horizontal o, como alternativa, si es una entrada con escalera, a través de rampas.

TITULO V Servicios especiales de utilidad pública

Art. 19 Tranvías, trolebuses, autobuses, metros

En los transportes en tranvía, trolebús y automóvil, deberán reservarse por lo menos tres asientos próximos a la puerta de salida para los minusválidos con movilidad reducida. Para evitar que éstos tengan que atravesar todo el vehículo, deberá permitírseles el acceso por la puerta de salida.

Por lo menos en las estaciones principales, los ferrocarriles metropolitanos deberán facilitar el acceso o el estacionamiento en sillas de ruedas en el interior de los vagones, instalando también ascensores y rampas idóneos teniendo en cuenta los desniveles, para que las personas con movilidad reducida puedan acceder con su propia silla de ruedas al plano de circulación del vagón.

Las puertas de los vagones deberán ser lo suficientemente anchas para permitir el paso de las sillas de ruedas; en el interior de, por lo menos, un vagón, deberá reservarse una plataforma con espacio suficiente para el estacionamiento de una silla de ruedas sin impedir el paso. Ese espacio reservado estará dotado de los oportunos anclajes, para permitir el bloqueo de la silla de ruedas.

Art. 20 Trenes, estaciones, ferrocarriles

Las principales estaciones ferroviarias estarán dotadas de pasarelas, rampas móviles u otros medios adecuados de elevación, para facilitar el acceso al tren de las personas con movilidad reducida.

Para que los minusválidos que usen silla de ruedas puedan estacionarse en el interior de los vagones ferroviarios, deberán hacerse las oportunas modificaciones y preverse el equipamiento necesario en un determinado número de vagones, que formarán parte de la composición de algunos trenes de las líneas principales.

En cualquier caso, se reservará un número adecuado de asientos para las personas con movilidad reducida o nula, y se permitirá el transporte gratuito de la silla de ruedas.

El Ministerio de Transportes determinará las modalidades y criterios de ejecución de las normas contenidas en el presente artículo.

Art. 21

Servicios de navegación marítima nacional

La abertura de los portales de acceso a bordo que pueden ser utilizados por minusválidos transportados en coche o en silla de ruedas tendrá las dimensiones adecuadas para permitir el paso fácil de éstos (en el caso de las sillas de ruedas, una anchura no inferior a 1,50 m), no debiendo, por lo tanto, presentar umbrales o escalones.

Las rampas o pasarelas de acceso desde tierra deberán ser de pendiente moderada, en general no superior al 8 %, salvo que se adopten medidas especiales para garantizar la integridad de las personas.

La zona de puente por la que se acceda a bordo deberá permitir el paso hasta la zona de alojamientos destinados a minusválidos, con recorrido por el propio puente, o bien hasta el ascensor o la rampa, en caso de que los alojamientos estén en otro puente. En este caso, la zona anterior al ascensor o a la rampa será de unas dimensiones que permitan el desembarco del minusválido del coche y su colocación en la silla de ruedas, así como la maniobra de ésta. El recorrido mencionado deberá estar libre de obstáculos, con eventuales desniveles de pendiente, en general no superiores al 5 %, y de anchura, en el caso de utilización de silla de ruedas, no inferior a 1,50 m. El puente correspondiente debe estar revestido con material antideslizante. Los posibles umbrales y similares no deberán ser de altura superior a 2,5 cm.

Los ascensores para sillas de ruedas deberán reunir las características señaladas en el artículo 15 del presente Reglamento. Las rampas que sustituyan a los ascensores, al no admitirse la existencia de escaleras, salvo las de emergencia, reunirán las características previstas en el artículo 10. Los ascensores y las rampas deberán desembocar, a cubierto, dentro del área de alojamiento.

El área de alojamiento, situada de preferencia en un solo puente, deberá tener: corredores, pasillos y las puertas correspondientes, de anchura no inferior a 1,50 m y libres de obstáculos; puertas, incluidas las de los servicios higiénicos, de anchura no inferior a 0,90 m, provistas de dispositivos de maniobra fácilmente manejables; pavimentos antideslizantes en las zonas de paso; aparatos de señalización para llamar al personal de servicio adscrito a los minusválidos; servicios reservados para minusválidos, que cumplan lo previsto en el artículo 14 del presente Reglamento.

Estas normas no serán de aplicación a los aerodeslizadores.

Art. 22

Servicios de navegación interior

Las pasarelas y los accesos a las naves deberán tener, por lo menos, 1 metro de anchura, ser idóneos para el paso de las sillas de ruedas y de pendiente moderada, por lo general no superior al 8 %, salvo que se adopten medidas especiales que garanticen la integridad de las personas.

En los buques, e inmediatamente junto al acceso, deberá procurarse una zona de pavimento debidamente preparada para trasladar a ella las sillas de ruedas, salvo que existan graves dificultades técnicas para ello.

Las disposiciones del presente artículo no serán de aplicación a los aerodeslizadores.

Art. 23 Aeropuertos

Todos los aeropuertos deberán estar dotados de los sistemas adecuados para permitir el recorrido continuo y sin obstáculos al interior del avión, y viceversa.

Las estructuras exteriores que tengan conexión con los edificios deberán cumplir lo previsto en los artículos 3, 4 y 5 del presente Reglamento; las estructuras interiores de los edificios abiertos al movimiento de pasajeros deberán cumplir lo dispuesto en los artículos 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16.

Art. 24 Servicios para los viajeros en tránsito en las estaciones ferroviarias, aeropuertos y estaciones de metro

En todas las estaciones ferroviarias, aeropuertos y estaciones de metro deberán ser accesibles a los minusválidos todas las instalaciones (restaurantes, bares, servicios) para los viajeros en tránsito.

Art. 25 Instalaciones telefónicas públicas

Para permitir el uso de las instalaciones telefónicas públicas a las personas con movilidad reducida o nula, se adoptan los siguientes criterios:

a) en los locutorios telefónicos públicos de las capitales de distrito, de nueva construcción o remodelados, o en los que resulte posible hacer las modificaciones correspondientes de acuerdo con el artículo 1, se instalará por lo menos un aparato en posición accesible, a una altura máxima de 0,90 m sobre el suelo y convenientemente aislado bajo el perfil acústico. Como alternativa, en los mencionados locutorios con un número de cabinas no inferior a 10, una de las cabinas estará preparada y equipada como sigue:

- el desnivel máximo entre el pavimento interior y el pavimento exterior no deberá ser superior a 2,5 cm; la puerta de acceso deberá tener una luz neta mínima de 0,85 m; el aparato telefónico estará situado a una altura máxima de 0,90 m sobre el suelo; en la pared a la que esté adosado deberá situarse un asiento abatible empotrado, con plano de apoyo a una altura de 0,45 m; la repisa para las guías telefónicas estará situada a una altura de 0,80 m.

Las demás características serán determinadas por Orden del Ministerio de Correos y Telecomunicaciones.

b) en cada municipio, en virtud de un programa de ejecución gradual a lo largo de un quinquenio, habrá a disposición de los usuarios, preferiblemente en el locutorio telefónico público, por lo menos un aparato telefónico que reúna los requisitos del apartado a) anterior;

c) el 5 % de las cabinas de nueva instalación que se pongan a disposición del público deberán reunir los requisitos del apartado a); el 5 % de los aparatos puestos a disposición del público estarán instalados a una altura no superior a 0,90 m.

Las instalaciones mencionadas se localizarán según las necesidades prioritarias indicadas por cada uno de los municipios interesados.

Art. 24

Salas y lugares para reuniones y espectáculos

Para permitir la más amplia participación de los minusválidos en la vida asociativa, recreativa y cultural, en las salas para reuniones o espectáculos que formen parte de edificios de interés social, por lo menos una zona de la sala deberá ser utilizable también por las personas con movilidad reducida o nula.

Dicha zona deberá cumplir los siguientes requisitos:

- se deberá llegar a ella de preferencia a través de un camino continuo y unido con rampas, o de un ascensor, como alternativa a un recorrido con escaleras;
- estará dotada de un número proporcionado de plazas libres de fácil acceso, en las filas de butacas y reservadas a las personas que utilicen silla de ruedas.

Las plazas libres reservadas a estas personas estarán en la proporción de una plaza por cada cuatrocientas plazas normales o fracción.

La plaza libre deberá tener las siguientes características:

- longitud 1,20-1,40 m;
- anchura 1,10 m;
- espacio libre anterior o posterior para la maniobra de salida, de anchura igual a la de la plaza y de longitud mínima de 1,00 m;
- el pavimento de estas plazas deberá ser horizontal.

Ley de 10 de abril de 1981, n° 151 - Ley marco para la ordenación, reestructuración y potenciación de los transportes públicos locales. Creación del Fondo nacional para la nivelación de las pérdidas de explotación y para las inversiones en el sector.

TITULO I Principios fundamentales

Art. 1

La presente ley establece los principios fundamentales a los que deberán atenerse las regiones con estatuto ordinario, en el ejercicio de las potestades legislativas y de programación, en materia de transportes públicos locales. Se entiende por tales los servicios destinados normalmente al transporte colectivo de personas y cosas efectuados de modo contínuo o periódico con itinerarios, horarios, frecuencias y tarifas preestablecidos y oferta indiferenciada, excluidos los que sean competencia del Estado.

Corresponden también a la competencia regional las funciones administrativas transferidas por el decreto del Presidente de la República de 14 de enero de 1972, n° 5 y el Decreto del Presidente de la República de 24 de julio de 1977, n° 616, en materia de transportes públicos.

Las regiones delegan, de oficio, en los organismos locales y sus consorcios el ejercicio de las funciones administrativas a las que se refiere el párrafo anterior.

Art. 2

Para lograr una correlación directa entre desarrollo económico, ordenación territorial y organización de los transportes en el marco de una visión integrada de los diferentes modos de transporte y de las infraestructuras correspondientes, las regiones, dentro del ámbito de sus competencias:

- a) definen la política regional de transportes de acuerdo con los objetivos del plan general nacional de transportes y de sus articulaciones sectoriales;
- b) preparan planes regionales de transportes en conexión con las previsiones de ordenación territorial del desarrollo económico, y también con el fin de realizar la integración y la coordinación con los servicios ferroviarios y evitar aspectos concurrenciales con éstos;
- c) adoptan programas de intervención plurianuales o anuales, ya sea para inversión, o bien para el funcionamiento de los transportes públicos locales.

(Omitido)

Art. 8

Las aportaciones para inversiones a que se refiere el artículo 5 son repartidas por la región a las administraciones, sobre la base de los planes regionales a que se refiere la letra b) del artículo 2 y de los planes de agrupamiento de tráfico a que se refiere el número 3) del artículo 3.

Las inversiones mencionadas deberán utilizarse también para contribuir a la eliminación de las barreras arquitectónicas en las instalaciones de transportes, así como a hacer que sean accesibles para los minusválidos que no puedan desplazarse, por lo menos una parte de los servicios de transporte público, de acuerdo con el artículo 27 de la ley de 30 de marzo de 1971, n° 118.

(Omitido)

Decreto del Presidente del Consejo de Ministros, de 10 de abril de 1986 - Aprobación del Plan general de transportes, de acuerdo con la ley de 15 de junio de 1984, n° 245.

(Omitido)

Art. 59

Acceso a la movilidad en el caso de las personas con movilidad reducida

Las personas con movilidad reducida, encuentran en el actual sistema de transporte un impulso de exasperación por su marginación.

En muchos casos, normas específicas cuyo objeto es la "eliminación de las barreras arquitectónicas" permanecen incumplidas o se cumplen tan sólo en algunas áreas, con carácter de excepcionalidad, olvidándose que, en esta perspectiva, no se garantizará jamás un verdadero servicio. Por otra parte, es oportuno recordar que el tema de que se trata implica a una pluralidad de usuarios: las personas de edad avanzada y los niños.

El primer tema es el que se refiere al transporte individual; lo que significa revisar la normativa técnica y, sobre todo, los requisitos psico-físicos y de actitud para conseguir el permiso de conducir (esta acción está ya en curso con la presentación del anteproyecto de ley sobre el permiso europeo).

El segundo tema es el referente a la necesidad de efectuar controles respecto de la aplicación de las normas sobre eliminación de barreras arquitectónicas; previendo una continua adaptación de los principios normativos en relación con la dinámica presente en las técnicas de la movilidad.

El tercer tema es el que va unido a la movilidad colectiva. La aproximación a ese tema, para entrar de nuevo en el campo de la concreción y de la funcionalidad, no puede ser tratada en profundidad solamente, tal como se teoriza actualmente, mediante soluciones que consisten en la reserva de espacio, aun cuando esté debidamente equipado, en los medios de transporte de servicio público.

Esa hipótesis, sin embargo, encuentra fácil solución en el transporte ferroviario y en el metropolitano (trenes de gran capacidad) pero tropieza con grandes deficiencias si se aplica a los medios de transporte público por carretera. Por lo tanto, es necesario afrontar el problema midiendo las necesidades reales de transporte de los minusválidos y configurando los servicios de modo que respondan a una demanda que hoy día no está aun definida de manera orgánica.

El cuarto tema consiste en dirigir los proyectos del medio público de transporte hacia una mayor consideración de las necesidades, del interés, en términos sobre todo de accesibilidad y de confort; recordando que el colectivo de usuarios evoluciona hacia edades cada vez más altas.

Decreto del Ministerio de Transportes, de 18 de julio de 1986 - Características funcionales y unificación de los autobuses urbanos y suburbanos subvencionables con aportaciones estatales, con posterioridad al 1 de enero de 1987.

(Omitido)

Art. 1

Los autobuses, minibuses y autobuses articulados a que se refieren los artículos 11 y 12 de la ley de 10 de abril de 1981, nº 151, destinados al servicio de líneas urbanas y suburbanas, construidos con posterioridad al 1 de enero de 1987, y los que fueran montados sobre chasis construidos con posterioridad a esa misma fecha deberán, además de cumplir las normas vigentes para poder circular, reunir las características funcionales indicadas en los anejos A y B del presente decreto, referentes, respectivamente, a los autobuses, los minibuses y los autobuses articulados destinados a los servicios urbanos y suburbanos.

(Omitido)

Anejo A

Características funcionales unificadas de los autobuses, minibuses y autobuses articulados de los servicios de líneas urbanas

(Omitido)

5. Dimensiones interiores y escalones

5.1. Deberán cumplirse las siguientes características dimensionales interiores:

5.1.1. altura máxima desde el suelo del plano de pisada, con el vehículo descargado: 750 mm;

5.1.2. altura mínima interior sobre el plano longitudinal mediano del vehículo (entre el plano de pisada y la superficie interior del techo y de los elementos sobresalientes, excluidos los pisamanos): 2100 mm.

5.2. Las zonas y los tipos de vehículos para los cuales se admiten excepciones respecto de los valores indicados en los párrafos 5.1.1. y 5.1.2., y las modalidades de comprobación, se dan en un cuadro de uniformidad con carácter definitivo.

5.3. En cuanto a los escalones, deberán observarse las siguientes normas:

5.3.1. correspondiendo con las puertas de servicio para los viajeros, la altura máxima desde el suelo del primer escalón con el vehículo descargado, no debe sobrepasar los 350 mm, que se elevarán a 400 mm para los vehículos de tipo corto y cortísimo; la

altura de los siguientes escalones no deberá ser superior a 20 mm entre ellos, sin superar los 300 mm.

Las modalidades de comprobación se indican en cuadros de unificación con carácter definitivo.

5.3.2. Se admiten escalones en el pasillo siempre que sean de altura comprendida entre los 150 mm y los 200 mm.

(Omitido)

13. Asientos para los pasajeros

13.1. En los vehículos de tipo articulado, largo y normal, con objeto de que la limpieza del suelo se pueda hacer con la máxima facilidad y rapidez, los asientos de una sola plaza en fila única, colocados de frente o de espaldas a la marcha, excepto aquellos en los que el espacio existente debajo de los mismos no esté libre a la altura del pasillo, y las plazas en la sección articulada de un autobús de este tipo, deberán montarse sobre un soporte fijado al costado.

13.2. Los asientos deberán carecer de brazos, con respaldo y cojín de resina sintética.

Solamente los asientos previstos para el transporte de personas con movilidad reducida podrán ser almohadillados, con revestimiento de tejido sintético o bien plastificado.

Los asientos deberán estar, de preferencia, colocados en el sentido de la marcha. Los asientos que eventualmente sean laterales a la marcha, deberán ir provistos de agarraderas y peanas.

(Omitido)

17. Ascensores interiores

17.1. Los vehículos deberán estar dotados de un sistema de sonido, con pulsadores, convenientemente distribuidos para servir al público, completado con un moderador de llamada.

(Omitido)

27. Iluminación interior

27.2. El vano de las puertas de servicio deberá estar iluminado desde lo alto con las correspondientes luces, dos por vano en el caso de puertas dobles, de forma que se pueda seguir mejor el movimiento de los pasajeros, ver los escalones e iluminar la zona inmediatamente anterior a las puertas.

(Omitido)

29. Transporte de personas de movilidad reducida

En los vehículos de tipo largo y normal, a petición del comitente, la puerta anterior y la zona de pasillo adyacente podrán ir dotadas de pasamanos longitudinales colocados en los dos lados y a una altura comprendida entre los 700 mm y los 1100 mm del plano de pisada.

Esos pasamanos deberán poder ser agarrados continuamente, a puerta abierta, entre el primer escalón de la puerta de subida y por lo menos uno de los asientos de cada uno de los lados, que caigan sobre la misma puerta.

(Omitido)

Circular del Ministerio de Obras Públicas, de 8 de agosto de 1986, n° 2575 - Disciplina de la circulación viaria en las zonas urbanas de fuerte congestión. Planes urbanos de tráfico.

Como es sabido, el vigente texto único de disciplina de la circulación viaria, aprobado por Decreto del Presidente de la República de 15 de junio de 1959, n° 393, atribuye a los señores alcaldes la adopción de medidas "en relación" con las exigencias de la circulación viaria y con arreglo a las características de las calles (artículo 4, primer apartado); o bien por exigencias de seguridad pública; o disponer la suspensión temporal de la circulación para la protección del patrimonio viario o por necesidades de carácter técnico; y también prohibir, limitar y regular el estacionamiento.

(Omitido)

Se estima que, para poder afrontar el problema de la racionalización del tráfico urbano, será necesario dividir la estrategia según los tipos de intervención posibles y realizables: en primer lugar, se pueden tomar en consideración los programas de intervención inmediata, o a corto plazo, que no supongan compromisos económicos importantes y que utilicen al máximo los recursos técnicos y estructurales disponibles, incluso para los fines de protección ambiental; posteriormente, podrán establecerse los programas de intervención estructural, que suponen modificaciones en el tejido infraestructural y urbanístico y en la gestión de los transportes.

Es evidente que los primeros -a los que se da la denominación de "Planes urbanos de tráfico"- tienen como característica peculiar la programación previsora y armónica de las intervenciones disponibles con las normas de competencia de los señores alcaldes, antes referidas, en virtud de los artículos 3 y 4 del decreto del Presidente de la República n° 393/1959.

(Omitido)

3.1.4. Organización del estacionamiento. *(Omitido)*. Respecto del estacionamiento en la vía pública, hay que recordar la oportunidad de la utilización intensiva y generalizada de las calles locales, excluyendo obviamente las destinadas al uso peatonal, preparándolas para servir en su totalidad de aparcamiento (calles de aparcamiento).

En el caso de que quedase disponibilidad de espacio en calles fundamentalmente destinadas al movimiento de vehículos (teniendo en cuenta las exigencias de visibilidad a que se refiere el apartado 3.2.4. siguiente) tal espacio restante, utilizado como aparcamiento, se situará por principio, por motivos de seguridad, lateralmente y no en el centro de la propia calle.

3.2. Criterios especiales

(Omitido)

3.2.1.2. - Tipología viaria - Como ya se ha dicho, la red viaria debe clasificarse, generalmente, en las siguientes cuatro categorías de calles, cuyo orden de enumeración resulta, entre otras cosas, representativo del grado de integración de la calle con el medio que la rodea (en grado mínimo para las calles del primer tipo y en grado máximo para las del cuarto tipo).

a) calles primarias, con funciones de entrada y salida de la ciudad y al servicio, por lo tanto, del tráfico de cambio entre el territorio urbano y extra urbano y del tráfico de tránsito respecto del área urbana. En esta categoría de calles, en la que entran especialmente -en las ciudades más grandes- las autovías urbanas, sólo se admiten las componentes de tráfico correspondientes al movimiento de vehículos de línea y no de línea (cfr. párrafo 1.2.2.), excluyendo, sin embargo, a los vehículos que no pueden marchar a velocidad superior a 50 km/h (por lo tanto, no se admiten en especial, las paradas, las paradas de los medios de transporte públicos, las bicicletas y los peatones, excepto en el caso de eventual equipamiento idóneo de las correspondientes bandas);

b) calles de distribución, cuya función es la de garantizar la fluidez de los antedichos desplazamientos de vehículos de cambio también en el interior de la red viaria de la ciudad, así como permitir un alto nivel de servicio de los desplazamientos a más larga distancia dentro del ámbito urbano.

En esta categoría se encuentran, en particular, las calles rápidas urbanas, en las que no se aplica el límite generalizado de velocidad urbana, y los itinerarios reservados a los medios públicos de superficie, formados por una serie de calles reservadas y por calles con sedes y/o travesías reservadas. En las calles de distribución, no reservadas, se admiten todas las componentes de tráfico, excepto la parada de vehículos (menos cuando esta última esté separada con barreras adecuadas no salvables);

c) calles de barrio, con funciones de unión entre barrios limítrofes (desplazamientos a menor distancia, siempre dentro de la ciudad) o, para las zonas urbanas de mayores dimensiones, entre puntos extremos de un mismo barrio. En esta categoría figuran, especialmente, las calles destinadas a servir, mediante los adecuados elementos viarios complementarios, a los centros principales urbanos y de barrio (servicios, equipamiento, etc.). Todas las componentes del tráfico son admitidas, incluso la parada de vehículos privados, siempre que se organice en áreas específicas, con el correspondiente paso para la maniobra;

d) calles locales, al servicio directo de quienes en ellas tienen su sede. En esta categoría se encuentran las calles peatonales y las calles aparcamiento; no está admitida, por lo tanto, que por ellas circulen los medios colectivos de línea.

La clasificación funcional de calles indicada, no excluye que, allí donde sea necesario, se examinen también las demás componentes del tráfico viario (cfr. párrafo 1.2.2.) y que se marque itinerarios específicamente reservados, obligatorios o preferenciales, para categorías determinadas de usuarios y de vehículos, como: bicicletas, vehículos al servicio de personas minusválidas, vehículos comerciales y vehículos de emergencia y de socorro.

(Omitido)

3.2.2. Mayor eficiencia del servicio de transporte colectivo.

(Omitido)

Se observa, además, que los medios de transporte colectivo (autobús, tranvía, metropolitano, etc.) se revelan, de hecho, como inutilizables por parte de las personas con movilidad reducida o nula, temporal o permanente (tercera edad, minusválidos, etc.). Es, por lo tanto, necesario que las administraciones públicas y los organismos que las forman preparen cuantas mejoras sean posibles de acuerdo con la legislación vigente en la materia, con objeto de facilitar el acceso y la utilización de los sistemas de transporte colectivo también a esas personas. También parece oportuno que para las categorías menos favorecidas de usuarios (personas en silla de ruedas, etc.) se preparen por las citadas administraciones adecuados sistemas de transporte público alternativo (minibús a petición, etc.), además de poner en marcha cualquier sistema posible para facilitar el uso de los vehículos privados al servicio de minusválidos en posesión del correspondiente "Distintivo especial".

(Omitido)

3.2.4. Disciplina de la ocupación de las calles - Con objeto de no limitar o de hacer insegura la movilidad de los peatones y de los vehículos, se concede especial importancia a la reglamentación de la ocupación de espacio en las calles (o de parte de ese espacio: aceras, carriles, andenes, etc.) ya sea al hacer el Plan urbano de tráfico (P.U.T.) o en su gestión posterior (con referencia respectivamente a las ocupaciones existentes o de nueva creación).

La disciplina de dichas ocupaciones se divide en dos casos, con relación al carácter temporal o permanente que presenten.

A la vista de la especial importancia del tema es necesario establecer, en la redacción del P.U.T., dos supuestos específicos que reglamenten cada uno de los tipos de ocupación antes dichos, sobre la base de los criterios específicos expuestos en los párrafos siguientes y, naturalmente, también con referencia a lo que dispone el Código de la circulación (decreto del Presidente de la República n° 393, de 15 de junio de 1959, cfr. especialmente los artículos 7 y 8), el decreto del Presidente de la República n° 384, de 27 de abril de 1978 (cfr. artículo 3) y las normas C.N.R. (Boletín Oficial n° 60/1978 y n° 90/1983 o reproducidas en anejo) *(omitido)*.

Entre los criterios que se han de adoptar, presenta notable importancia el relativo a la necesidad de coordinación de las intervenciones relacionadas con ocupaciones contemporáneas de espacios viarios dentro de la misma zona urbana o directriz viaria.

3.2.4.1. Ocupaciones permanentes de espacios viarios - A continuación se indican los criterios de base a los que atenerse en este tipo de ocupaciones:

(Omitido)

d) respetar las exigencias de una circulación peatonal fluida y segura, incluido el aspecto de la eliminación de las "fuentes de peligro" y de las barreras arquitectónicas, con referencia a las distintas situaciones posibles, incluidas las de las categorías menos favorecidas (tercera edad, minusválidos temporales, minusválidos sin capacidad de movilidad, etc.) en relación con la ocupación de las aceras, para las que hay que tener prevista una anchura mínima transitable, y de las áreas peatonales, en particular las constituidas por:

quioscos;

pabellones;

zonas verdes;

puntos de venta para el comercio ambulante;

mesas;

grandes sombrillas;

florerías;

obstáculos unidos al ejercicio de actividades relacionadas con la propia ocupación, etc.

(Omitido)

P A I S E S B A J O S

Ley interina sobre la enseñanza especial y la enseñanza media especial. B.O. 1984, modificada por la Ley de 23 de dic. 1987

Artículo 69

Mediante disposiciones con fuerza de ley, podrán establecerse normas en materia de transporte público, transporte privado en autobús y transporte en taxi en relación con:

- a) la instalación y equipamiento de los trenes, metros, tranvías, autobuses y automóviles;
- b) la inspección de autobuses y automóviles;
- c) la imposición de requisitos a los conductores del tren, metro, autobús, tranvía y automóvil;
- d) el servicio a prestar;
- e) la adquisición de autobuses por parte de un municipio o de una empresa de transportes a la que el Ministro competente haya concedido ayuda financiera para la explotación del transporte público.

- Las normas sobre instalación y equipamiento podrán referirse, por ejemplo, a:

- * los requisitos de los equipos utilizados en el transporte público en cuanto a accesibilidad e indicación de destino.
- * el requisito de que el taxi disponga de taxímetro y de tarifa.

La normativa sobre instalación y equipamiento podrá referirse en particular a los equipos para minusválidos. Estas normas complementarán lo establecido sobre seguridad de los equipos en el Código de la Circulación (* 1) y la Ley de ferrocarriles.

Es además deseable que se regulen genéricamente ciertas formas de prestación de servicios. Determinadas posibilidades de uso del transporte público pueden ser consideradas de interés público y adquirir importancia si son ofrecidas de forma general. En concreto, es lo que sucede con el acceso a los diferentes medios del transporte público de las bicicletas plegables y cochecitos de niño. (Exposición de motivos)

Artículo 70

El Ministro competente solicitará asesoramiento sobre las propuestas de ley, de disposiciones con fuerza de ley y de reglamentos ministeriales en materia de transporte público, transporte privado en autobús y transporte en taxi, como mínimo, a las organizaciones que él designe entre las siguientes:

- a) las organizaciones empresariales y sindicales del transporte público, del transporte privado en autobús y del transporte en taxi;
- b) las representaciones provinciales y municipales;
- c) las organizaciones para la protección de los intereses de los

usuarios del transporte público, del transporte en autobús y del transporte en taxi.

- Las organizaciones y representaciones mencionadas en los párrafos a), b) y c) tienen, en todo caso, un gran interés en participar en el asesoramiento. La lista no es exhaustiva, según se desprende de la frase "como mínimo". En determinados casos podrá ser conveniente consultar con expertos independientes o con organismos consultivos en aspectos de gestión que tengan elementos comunes con el transporte de personas, así como con el Consejo de Transporte propuesto. (Exposición de motivos)

Artículo 156

- 1. Los Consejos Provinciales, o el organismo público de un régimen común, si se han delegado las competencias para la concesión de licencias y para la fijación de tarifas, facilitarán al conductor que realice el transporte en taxi las listas de las tarifas establecidas.

- 2. El automóvil con el que se realice el transporte en taxi debe tener, en lugar visible para el viajero, la tarifa a la que se refiere el primer párrafo, salvo cuando por acuerdo escrito se hayan establecido tarifas para los transportes que se realicen en un período determinado.

Artículo 158

- 1. El Minsitro competente podrá dictar normas más detalladas sobre la instalación y el equipamiento de los trenes, metros, tranvías, autobuses y automóviles.

- 2. Los Consejos Regionales podrán dictar normas más detalladas sobre la instalación y equipamiento de los automóviles con los que se realicen servicios de taxi.

- Las normas a las que se refiere el artículo 158 podrán referirse a la identificación de los equipos para los pasajeros, la indicación de los destinos, la accesibilidad, las disposiciones para minusválidos, la comodidad, la disposición de lugares para fumadores y no fumadores, así como las posibilidades de guardar el equipaje de mano. Las normas sobre la seguridad de los pasajeros deben adecuarse al Código de la circulación y la Ley de ferrocarriles.

R E I N O U N I D O

LEY DE TRANSPORTES, 1985

93.- Proyectos de concesión de viajes

(1) Cualquier autoridad local, o dos o más autoridades locales cualesquiera que actúen conjuntamente, pueden establecer un proyecto de concesión de viajes para la prestación de concesiones de viaje en trayectos de servicios públicos de transporte de viajeros--

- (a) entre los distintos lugares dentro del área principal que cubre el proyecto;
- (b) entre estos lugares y aquellos que, aunque estén fuera del área, se encuentren en sus inmediaciones; o
- (c) entre aquellos lugares que se encuentren fuera de dicha área pero estén en su proximidad;

por agentes de tales servicios que participen en el proyecto.

(2) A efectos de esta sección, el área principal que un proyecto bajo esta sección cubre es--

- (a) el área de la autoridad local implicada o, en aquellos casos que atañen a dos o más autoridades, la zona que comprende el área de ambas o todas aquellas autoridades; o
- (b) si un área que forma parte de otra (que a su vez constituye el área principal según el mencionado párrafo (a)) aparece especificada en el proyecto como el área principal a la que se aplica el proyecto, el área que así se especifica.

(3) Cualquier proyecto de concesión de viajes establecido en esta sección definirá--

- (a) las concesiones de viaje que hasta entonces han de ser proporcionadas por los agentes que participan en el proyecto;
- (b) la descripción de las personas susceptibles de recibir concesiones de viaje bajo cualquier proyecto que, de acuerdo con la subsección (7) abajo indicada, han de satisfacer los

requisitos para optar a concesiones de viaje proporcionadas por el proyecto; y

- (c) las fechas de cualquier año actualmente adoptadas como fechas en las que los agentes pueden ser admitidos para participar en el proyecto bajo la sección 96 de esta ley (referidas más adelante en esta sección como las fechas de admisión estándar);

y puede incluir detalles sobre cualquier otra disposición hasta entonces adoptada por la autoridad o autoridades implicadas en el establecimiento del proyecto en relación a su funcionamiento, alcance y aplicación.

(4) Cualquier proyecto puede definir las fechas de admisión estándar especificando fechas concretas, o refiriéndose a fechas de cualquier descripción específica o separadas por intervalos de cualquier duración definida; pero independientemente de cómo se determinen, tales fechas no pueden estar separadas por intervalos de tiempo que superen el período prescrito.

(5) Las disposiciones adoptadas por la autoridad o autoridades implicadas en el establecimiento de cualquier proyecto en relación con su funcionamiento, alcance y aplicación (incluidos los puntos específicamente mencionados en los párrafos (a), (b) y (c) de la sección (3) arriba definida) pueden divergir en diferentes descripciones de concesiones o servicios a los que el proyecto se aplica.

(6) Sujeto a la sección 94 de esta Ley (según la cual, un agente que participe en cualquier proyecto, y en referencia a cualquier servicio que preste, proporciona concesiones de viaje de acuerdo con el proyecto para personas que viajan en dichos servicios), la autoridad responsable de la administración del proyecto o (en su caso) las autoridades responsables en la medida que entre ellas se haya acordado, reembolsarán al agente por proporcionar tales concesiones.

(7) Las personas susceptibles de recibir concesiones de viaje bajo cualquier proyecto son--

(a) hombres mayores de sesenta y cinco años y mujeres mayores de sesenta años;

(b) personas cuya edad no sobrepasa los dieciséis años;

(c) personas mayores de dieciséis años pero menores de dieciocho años y que se encuentran en período escolar;

(d) personas invidentes, es decir, personas cuya ceguera no les permite realizar cualquier tarea para la que sea esencial la vista;

(e) personas que padecen cualquier discapacidad o lesión que, de acuerdo con la opinión de la autoridad o de cualquiera de las autoridades responsables de la administración del proyecto, trabe su capacidad para andar; y

(f) aquellas otras categorías de personas que el Secretario de Estado especifique por decreto.

(8) En esta sección el concepto "autoridad local"--

(a) significa el consejo de un condado o distrito en Inglaterra y Gales, o un consejo regional o de islas en Escocia; y

(b) incluye también, en relación con Inglaterra y Gales, una autoridad metropolitana de transporte de pasajeros a nivel del condado.

(9) A no ser que el contexto lo requiera de otra forma, las referencias en esta sección y en las disposiciones de esta Parte del Decreto relativas a los proyectos bajo esta sección, y a la autoridad o autoridades responsables de la administración de un proyecto bajo esta sección, son referencias--

(a) con excepción de un caso al que se aplica el párrafo (b) abajo indicado, a la autoridad implicada en el establecimiento del proyecto, o cuando dos o más autoridades estén implicadas, a ambas o todas aquellas autoridades que actúan conjuntamente; o

(b) si la autoridad o una de las autoridades implicadas en el establecimiento del proyecto fuera una Autoridad en el Transporte de Pasajeros para un área de transporte de pasajeros en Inglaterra y Gales, al Ejecutivo de Transporte de Pasajeros para el área de esa Autoridad, o (si el caso así lo requiere) al Ejecutivo y la otra autoridad o autoridades implicadas que actúan conjuntamente.

(10) Si una Autoridad en el Transporte de Pasajeros estableciera un proyecto bajo esta sección, ya sea unilateral o conjuntamente con cualquier otra autoridad o autoridades, notificará al Ejecutivo de Transporte de Pasajeros de su área cualquier proposición para variar el proyecto, dando detalles de la variación propuesta.

101.- Cumplimiento de la participación en proyectos de
concesiones de viaje

(1) Si durante un período dado, un agente de cualquier servicio obligado por la sección 97 de esta Ley a proporcionar concesiones de viaje a personas que viajan en dicho servicio (de acuerdo con un proyecto bajo la sección 93 de esta Ley), incumple sistemáticamente tal obligación, será susceptible de una multa que no exceda el nivel 3 de la escala estándar.

(2) Si quedara probado que se hubiera cometido una infracción por un órgano corporativo con el consentimiento o connivencia de, o atribuible a la negligencia por parte de, cualquier director, secretario u otro funcionario del mismo orden del órgano corporativo, o alguien que pretendidamente actuaba con tal competencia, dicha persona, así como el órgano corporativo, será culpable de tal infracción, susceptible de un procedimiento jurídico en su contra y de una sanción correspondiente.

(3) En caso de que los asuntos de un órgano corporativo fueran administrados por sus miembros, la arriba indicada subsección (2) se aplicará en relación con los hechos y faltas de un miembro en cuanto a sus funciones de administración, como si de un director del órgano corporativo se tratara.

(4) Los procesamientos por infracciones de esta sección podrán ser iniciados, en Inglaterra y Gales, exclusivamente por la autoridad (o cualquiera de las autoridades) responsable de la administración del proyecto en cuestión, o por el Director del Ministerio Fiscal -o con el consentimiento del mismo- (y ninguna otra autoridad que por esta subsección no sea habilitada para iniciar dichos procesamientos, tendrá tal facultad).

**104.- Concesiones de viaje en servicios provistos
por el Ejecutivo de Transporte de Pasajeros**

(1) Un Ejecutivo de Transportes de Pasajeros no podrá, en ejercicio de sus poderes descritos en la sección 10(1)(xiii) de la Ley de 1968 (potestad del Ejecutivo para cobrar por servicios y suspender el pago, etc.), proporcionar concesiones de viaje a personas que viajen en un servicio público de transportes a cargo del Ejecutivo, y que no estén descritas en la sección 93(7) de esta Ley como susceptibles de ser elegidas para recibir concesiones de viaje bajo un proyecto de concesiones de viaje establecido por esta sección, con excepción de aquellas concesiones en las que se estipula por un acuerdo o disposición que el coste total de la prestación de tales concesiones, ha de ser satisfecho por una persona distinta del Ejecutivo o de la Autoridad en Transporte de Pasajeros para ese área.

(2) La aprobación por parte de la Autoridad en Transporte de Pasajeros para un área de transporte de pasajeros bajo la sección 15(2) de la Ley de 1968 (aprobación de la Autoridad en Transporte de Pasajeros requerida en las alteraciones del Ejecutivo en cuanto al nivel general de los cobros y la reducción o suspensión de los mismos por el Ejecutivo), no será exigida en las concesiones de viaje otorgadas por el Ejecutivo de Transporte de Pasajeros de dicha área a personas que viajan en cualquier servicio público de transporte provisto por el Ejecutivo, siempre que tales concesiones sean otorgadas--

(a) de acuerdo con cualquier proyecto establecido bajo la sección 93 de esta Ley por cualquier autoridad distinta a la Autoridad en Transporte de Pasajeros para dicha área del Ejecutivo, o (si se da el caso) por autoridades que no incluyen la Autoridad en Transporte de Pasajeros; o

(b) si dicha área del Ejecutivo se encuentra en Inglaterra y Gales, en conformidad con los acuerdos alcanzados con ese Ejecutivo por cualquier autoridad local, dentro de lo expresado por la Ley de Ayuda Nacional de 1948 y en ejercicio de sus poderes bajo la sección 29 de dicha Ley (disposiciones sociales para personas minusválidas);

o correspondan a concesiones de viaje bajo cualquier proyecto establecido en la sección 93 de esta Ley por la Autoridad en Transporte de Pasajeros para esa área del Ejecutivo, o (si se da el caso) por las autoridades que incluyan la Autoridad en Transporte de Pasajeros.

(3) A efectos de la anterior subsección (2), las concesiones de viaje otorgadas por el Ejecutivo para un área de transporte de pasajeros en cualquier servicio de este tipo se corresponden con concesiones de viaje bajo cualquier proyecto, si éstas son--

(a) del mismo valor;

(b) disponibles en los mismos términos, limitaciones y condiciones; y

(c) disponibles para personas de la misma descripción;

que las concesiones de viaje proporcionadas bajo tal proyecto.

105.- Concesiones de viaje en servicios provistos por autoridades locales

(1) Si el consejo de un condado o distrito en Inglaterra y Gales o cualquier región o área de islas en Escocia estuviera dirigiendo un servicio público de transportes, tendrá el poder de proporcionar concesiones de viaje para personas que viajen en ese

servicio y sean susceptibles de ser elegidas de acuerdo con la sección 93(7) de esta Ley para recibir concesiones de viaje bajo un proyecto de concesiones de viaje establecido por dicha sección.

(2) Con respecto a las concesiones de viaje provistas bajo esta sección, cualquier consejo podrá, si lo considera oportuno, transferir de vez en cuando al crédito de la cuenta de su empresa de transportes sumas procedentes del fondo de contribución municipal, o si el consejo es el consejo de cualquier región o área de islas en Escocia, procedentes del fondo general (dentro de lo expresado en la sección 93 de la Ley de Gobierno Local - Escocia- de 1973).

(3) Las sumas que así sean transferidas no podrán sobrepasar el coste de la prestación de las concesiones por el consejo implicado, o ser superior al coste que según se expresa en la subsección (2) arriba indicada pudiera ser satisfecho por el mencionado fondo.

107.- Subvenciones en servicios para personas discapacitadas en Londres

(1) El Transporte Regional Londinense podrá conceder, en aquellos casos y según los términos y condiciones que considere oportuno, subvenciones a cualquier organización voluntaria con el propósito de sufragar (totalmente o en parte) cualquier gasto, contraído o a contraer por dicha organización en la prestación de servicios de transporte, exclusivamente destinado a satisfacer las necesidades de los miembros discapacitados de la población de Londres.

(2) En la arriba indicada subsección (1), "organización voluntaria" significa un conjunto de actividades que son llevadas a cabo sin propósito de lucro, pero no incluye cualquier autoridad pública o local.

PROGRAMA 5

LA COMISIÓN CONSULTIVA PARA TRANSPORTE DE PERSONAS DISCAPACITADAS

Administración, etc.

1. El Secretario de Estado fijará disposiciones para la Comisión con el apoyo administrativo y las funciones que él considere oportunas.
2. El Secretario de Estado proveerá a la Comisión de fondos con los que pagar a sus miembros las ayudas de viaje y de otros tipos, y sufragará aquellos gastos en relación con sus funciones, de la forma que él determine.

Constitución y procedimiento

3.- (1) Cualquier persona nombrada miembro de la Comisión tomará posesión y abandonará su cargo de acuerdo con los términos de su nombramiento, y podrá, tras dejar de ser un miembro de la Comisión, ser reelegido para un nuevo nombramiento.

(2) Cualquier persona que de esta forma sea elegida podrá renunciar a su cargo en cualquier momento mediante notificación escrita dirigida al Secretario de Estado.

4.- (1) La Comisión se reunirá siempre que el presidente la convoque y al menos cuatro veces al año.

(2) Sin perjuicio de la discreción del presidente para convocar una reunión siempre que él lo considere oportuno, habrá de hacerlo así cuando cinco miembros cualesquiera de la comisión se lo requieran.

(3) Se recogerán actas de los debates de cada reunión de la Comisión.

(4) Sujeto a las disposiciones previas de este párrafo, la Comisión determinará su propio procedimiento (incluyendo el quorum en sus reuniones).

5.- La Comisión podrá delegar el ejercicio y cumplimiento de cualquiera de sus funciones en aquel subcomité que considere oportuno.

6.- La validez de los procedimientos de la Comisión no se verá afectada por la ausencia de cualquiera de sus miembros, ni por cualquier defecto en el nombramiento de un miembro o cualquier incumplimiento del requisito impuesto por la sección 125(3) de esta Ley.

23.- (1) A pesar de que esta Ley revoca las Leyes de Concesiones de Viaje de 1955 y 1964, la sección 138 de la Ley de 1968 y la sección 1(1) de la Ley de 1980 sobre Concesiones de Viaje para Personas Minusválidas (Escocia), queda sujeta a las siguientes disposiciones de este párrafo--

(a) las Leyes de 1955 y 1964 y la sección 1(1) de la Ley de 1980 seguirán teniendo efecto en relación con cualquier consejo de cualquier descripción recogida en la sección 66(1) de esta Ley que

(i) en el momento en el que la sección 66 entre en vigor esté prestando un servicio de transporte de pasajeros por carretera que requiera al agente un permiso "PSV"; e

(ii) inmediatamente antes de la fecha en la que la revocación entra en vigor esté otorgando concesiones de viaje a personas que utilizan un servicio dirigido por el propio consejo, bajo las disposiciones de las Leyes de 1955 y 1964, o (si se da el caso) bajo la sección 1(1) de la Ley de 1980;

siempre que el consejo mantenga sus poderes en la explotación de los autobuses y continúe prestando ese servicio; y

(b) la sección 138(2) de la Ley de 1968 seguirá teniendo vigor al efecto de autorizar a cualquier autoridad local que, inmediatamente antes de esa fecha contribuya al coste contraído por ese consejo en la subvención de las concesiones, a seguir haciéndolo.

(2) Sujeto a las siguientes provisiones de este párrafo, y siempre que en un consejo dado--

(a) unas disposiciones dadas ("las disposiciones previas") tengan efecto inmediatamente antes de la fecha en que cualquier proyecto u ordenamiento bajo la Parte IV de esta Ley (que estipula la transferencia de propiedad, derechos y obligaciones incluidos en la empresa de autobuses de ese consejo, a cualquier compañía o compañías) entre en vigor; y

(b) ese consejo mantenga sus poderes de explotación y funcionamiento sobre los autobuses durante cualquier período después de esa fecha;

el consejo podrá reembolsar los costos contraídos por cualquier compañía a la que los vehículos de servicio público (anteriormente usados, o apropiados para el uso, que la empresa de autobuses del consejo tenía destinado) son transferidos bajo un proyecto u ordenamiento sobre subvención de concesiones, de acuerdo con las disposiciones alcanzadas con esa compañía ("las disposiciones nuevas") que satisfagan los requisitos del abajo mencionado subpárrafo (3).

(3) Sujeto a las siguientes provisiones de este párrafo, las concesiones de viaje a otorgarse bajo las nuevas disposiciones--

(a) se corresponderán con las concesiones de viaje válidas bajo las disposiciones previas; y

(b) tendrán validez respecto a los viajes en aquellos vehículos de servicio público transferidos a la compañía en cuestión bajo el proyecto u ordenamiento, y utilizadas en aquellos servicios operativos y rutas a las que se aplicaban las disposiciones previas.

(4) En aquellos casos en los que el mencionado subpárrafo (2) se aplica a cualquier autoridad, que inmediatamente antes de la fecha en la que el proyecto u ordenamiento entra en vigor esté contribuyendo a los costes contraídos por el consejo en cuestión en la subvención de concesiones de viaje bajo las disposiciones previas, ésta contribuirá en cualquier coste contraído por ese consejo bajo el arriba indicado subpárrafo (2).

(5) Los subpárrafos (1) y (2) arriba indicados, en lo que se refiere a concesiones de viaje otorgadas en la fecha (o después de ésta) en la que la revocación mencionada en el subpárrafo (1) entra en vigor,--

(a) no se aplicarán en relación a ningún consejo, a no ser que en esa fecha tenga vigor un proyecto establecido bajo la sección 93 de esta Ley por ese consejo, o por autoridades que incluyen ese consejo, que cubra la totalidad del área de ese consejo; y

(b) si un proyecto vigente tal, subsiguientemente deja de operar en esa fecha, no se aplicará en relación con la subvención de concesiones de viaje, o (si se da el caso) en relación con concesiones de viaje otorgadas en cualquier momento con posterioridad a la fecha en la que el proyecto deja de operar.

(6) Las concesiones de viaje--

(a) que pueden ser provistas bajo las Leyes de 1955 y 1964, o (si se da el caso) bajo la Ley de 1980 en virtud del mencionado subpárrafo (1); y

(b) que pueden ser financiadas por cualquier consejo según el mencionado subpárrafo (2);

estarán limitadas a concesiones que corresponden a concesiones de viaje disponibles en la fecha en cuestión bajo el proyecto mencionado en el arriba indicado subpárrafo (5).

(7) A efectos del subpárrafo (3)(a), o (si se da el caso) del subpárrafo (6), las concesiones de viaje se corresponden a cualquier otra concesión de viaje en cuestión si éstas--

- (a) son del mismo valor;
- (b) son susceptibles de ser otorgadas en los mismos términos, limitaciones y condiciones; y
- (c) están disponibles para personas de las mismas descripciones;

que aquellas otras concesiones.

(8) Un consejo de cualquier descripción dentro de la sección 66(1) de esta Ley, que en el momento en el que esa sección entre en vigor esté prestando un servicio para el transporte de pasajeros por carretera que requiera un permiso 150 por parte del agente, será considerado a efectos de este párrafo retentivo de sus poderes de funcionamiento y explotación sobre los autobuses, hasta que la sección 66(1) tenga efecto respecto a ese consejo.

(9) "Autoridad local" tiene en este párrafo el mismo significado que en la sección 93 de esta Ley, y las expresiones que a cualquier efecto reciben un significado explícito en la Parte IV y Parte V de esta Ley, tienen el mismo significado.

LEY DE VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO (CONCESIONES DE VIAJE), 1955

CAPÍTULO 26

Una Ley para las disposiciones oportunas respecto a la concesión de tarifas reducidas o gratuitas en vehículos de servicio público administrados por autoridades locales, y a efectos con ello relacionados.

Sea promulgado, por su Excelentísima Majestad la Reina, con el consejo y consentimiento de Lores y Comunes reunidos en este Parlamento, y por la autoridad de los mismos, lo siguiente:

1.- Entrega por las autoridades locales de concesiones de viaje

(1) Sin perjuicio de cualquier otra promulgación o ley que indique lo contrario, será legítimo para cualquier autoridad local que dirija una empresa de vehículos de servicio público, tomar medidas para otorgar concesiones de viaje establecidas a personas que cumplan los requisitos y viajen en vehículos de servicio público administrados por la autoridad local, o en cualquiera de aquellos vehículos a los que las disposiciones hacen referencia.

(2) En esta Ley la expresión "que cumplan los requisitos" significa personas mencionadas en cualquiera de los párrafos siguientes, o cualquier descripción de dichas personas, es decir--

(a) hombres mayores de sesenta y cinco años y mujeres mayores de sesenta años;

(b) personas cuya edad no sobrepasa los dieciséis años;

(c) personas mayores de dieciséis años pero menores de dieciocho años y que se encuentran en período escolar;

(d) personas invidentes, es decir, personas cuya ceguera no les permite realizar cualquier tarea para la que sea esencial la vista;

(e) personas que padecen cualquier discapacidad o lesión que, de acuerdo con la opinión de la autoridad local, traben su capacidad para andar;

(f) miembros de la autoridad local o de la autoridad constitutiva de la autoridad local (incluyendo aquellas personas que, a efectos de la Parte VI de la Ley de Gobierno Local de 1948, han de ser tratadas como miembros de la autoridad local o autoridad constitutiva):

Considerando que las concesiones de viaje otorgadas a una persona en virtud del párrafo (c) de esta subsección estarán limitadas al trayecto entre la residencia de dicha persona y el lugar de formación, o a efectos relacionados con la educación que allí reciba, y que las concesiones de viaje otorgadas a una persona en virtud del párrafo (f) de esta subsección estarán limitadas a aquellos viajes que tengan lugar en el ejercicio de las obligaciones acreditadas, tal y como se definen en la sección ciento quince de la Ley de Gobierno Local de 1948.

(3) En esta sección, la expresión "concesión de viaje establecida", en relación a la entrega de concesiones de viaje por una autoridad local a personas de cualquier descripción, significa--

(a) una concesión de viaje otorgada por dicha autoridad a personas de esa descripción en cualquier fecha del año 1954 anterior al treinta de Noviembre, o

(b) cualquier concesión de viaje menor.

Un certificado de la autoridad en circulación de vehículos para servicio público concedido mediante solicitud por parte de la autoridad local en conformidad con el Programa de esta Ley, por el que cualquier concesión de viaje especificada en el certificado fuera otorgada por la autoridad local en cualquier fecha anteriormente mencionada a personas específicamente descritas, será prueba concluyente de los hechos certificados.

(4) El consejo de un municipio del condado, o del distrito del condado, en cuya área otra autoridad local administre vehículos de servicio público, podrá contribuir a cualquier coste contraído por dicha autoridad local en la entrega de concesiones de viaje en ese área a personas que cumplan los requisitos.

(5) Con respecto a las concesiones de viaje otorgadas por éstas a personas que cumplan los requisitos, el consejo de un municipio del condado o de un distrito del condado podrá, si lo considera oportuno, transferir de vez en cuando al crédito de la cuenta de su empresa de transportes sumas procedentes del fondo de contribución municipal, siempre que sean sumas que no excedan el coste de la prestación de las concesiones por el consejo implicado, o que no superen el coste que fuera de esta subsección no pudiera ser satisfecho por el fondo de contribución municipal.

(6) Con respecto a las concesiones de viaje otorgadas por una asamblea conjunta o un comité conjunto a personas que cumplan los requisitos, el consejo de un municipio del condado o de un distrito del condado, siendo una autoridad constitutiva de la asamblea o comité, podrá si lo considera oportuno abonar en la cuenta de la empresa de transportes de la asamblea o comité sumas procedentes del fondo de contribución municipal que no excedan la parte asignada del coste contraída por la asamblea o el comité al otorgar las concesiones, o sumas que no superen el coste que fuera de esta subsección no pudieran ser satisfechas por el fondo de contribución municipal de las autoridades constitutivas.

En esta subsección, la expresión "parte asignada" significa, en relación a una autoridad constitutiva, la proporción en que esa autoridad contribuye a los gastos de la asamblea conjunta o el comité conjunto.

(7) Las secciones primera y segunda de la Ley de Precios de Transportes de 1954 (Disposiciones Mixtas) no se aplicarán en tarifas a percibir de personas que cumplan los requisitos en

virtud de las concesiones de viaje otorgadas por las autoridades locales, y ninguna condición adjunta a una autorización de servicio de carreteras podrá vulnerar la aplicación de disposiciones para la entrega de dichas concesiones a dichas personas.

(8) Cualquier gasto de la autoridad local contraído antes de la aprobación de esta Ley que hubiera sido legítimo si esta Ley hubiera estado entonces en vigor, será considerado legítimamente contraído.

2.- Gastos de las autoridades locales bajo esta Ley

Cualquier gasto contraído por el consejo de un municipio del condado o un distrito del condado en el sufragio del coste al subvencionar (ya sea antes o después de la aprobación de esta Ley) concesiones de viaje a personas que cumplan los requisitos (ya sea por el consejo o por una asamblea conjunta o comité conjunto del que el consejo represente una autoridad constitutiva), o en las contribuciones hechas bajo la subsección (4) de la sección previa, no será tenido en cuenta, a efectos de la sección cuarta de la Ley de Gobierno Local de 1948, al computar los gastos del consejo.

3.- Interpretación

En esta Ley--

"autoridad local" significa--

- (i) el consejo de cualquier municipio del condado o distrito del condado; y
- (ii) cualquier asamblea conjunta o comité conjunto que es constituido de forma tal, que incluya entre sus miembros a representantes de un municipio del condado o distrito del condado,

y la expresión "autoridad constitutiva", en relación con cualquier asamblea conjunta o comité conjunto anteriormente citado, significa el consejo de cualquier municipio del condado o distrito del condado representado en la asamblea o comité;

"vehículo de servicio público" significa un autobús, omnibús, tranvía o trolebús, y "empresa de vehículos de servicio público" se interpretará correspondientemente;

"autobús", "omnibús", "tranvía" y "trolebús" tienen los mismos significados respectivos que en la Ley de Tráfico por Carreteras de 1930;

"personas que cumplan los requisitos" tiene el significado que la subsección (2) de la sección primera de esta Ley le asigna; y

"concesiones de viaje" significa la reducción o anulación de una tarifa o pago, ya sea en su totalidad o sujeta a términos, limitaciones o condiciones.

4.- Aplicación a Escocia

En la aplicación de esta Ley a Escocia--

(a) las referencias a una autoridad local o al consejo del municipio del condado o del distrito del condado serán sustituidas por referencias al ayuntamiento;

(b) la referencia en la sección primera de esta Ley al fondo de contribución municipal será sustituida por una referencia al "fondo del burgo" (Escocia); y

(c) la referencia en la sección dos de esta Ley a la sección cuatro de la Ley de Gobierno Local de 1948 será sustituida por una referencia a la sección quinta de la Ley de Gobierno Local de 1954 (Disposiciones Financieras) (Escocia).

5.- Título y extensión

(1) Esta Ley puede ser citada como Ley de Vehículos de Servicio Público (Concesiones de Viaje) de 1955.

(2) Esta Ley no es extensible a Irlanda del Norte.

PROGRAMA

CERTIFICACIÓN DE CONCESIONES DE VIAJE

1. Antes de al menos catorce días de la aplicación de esta Ley bajo la subsección (3) de la sección primera, una autoridad local publicará en al menos un periódico que circula en la localidad un anuncio de la aplicación propuesta.

2. Tal anuncio expondrá las concesiones de viaje (incluyendo cualquier término relevante, limitaciones y condiciones) que la autoridad alega haber otorgado, así como la descripción de las personas respecto a cuál de cada una de las concesiones se alega haber otorgado, y se declarará que cualquier persona podrá, en el plazo de catorce días desde la publicación del anuncio y mediante notificación escrita a la autoridad local y a la autoridad concesionaria de vehículos para el servicio público, impugnar la entrega del certificado solicitado, en la base de que las concesiones de viaje no fueran otorgadas por la autoridad local tal y como se alegó.

3. Antes de determinar cualquier aplicación, la autoridad concesionaria dará una oportunidad, a la autoridad local y a cualquier persona que debidamente y según lo expuesto en el párrafo anterior diera noticia de una impugnación, para que sean escuchados, y de acuerdo con sus conclusiones podrá entonces otorgar el certificado solicitado, con o sin modificaciones, o denegar dicho certificado.

LEY DE TRANSPORTES, 1968

(2) Cualquier autoridad local podrá contribuir en cualquier coste contraído por una autoridad local, dentro de lo expresado en la Ley de Vehículos de Servicio Público (Concesiones de Viaje) de 1955 en la asignación de concesiones de viaje bajo dicha Ley; y correspondientemente, las subsecciones (4) y (6) de la sección 1 de dicha Ley dejarán de tener efecto.

(3) Cualquier autoridad podrá llegar a disposiciones con cualquier persona que, no siendo un Ejecutivo en los términos previamente descritos, o una autoridad local dentro de lo expresado por la Ley de 1955, o la Asamblea de Londres, dirija una empresa de vehículos de servicio público; disposiciones por las que--

(a) sujeto a lo mencionado en la subsección (1)(a) de esta sección, dicha persona otorgue las concesiones de viaje en la forma prevista por las disposiciones a cualquier persona que se ajuste a lo mencionado en la subsección (5) de esta sección, siendo concesiones en trayectos--

- (i) entre lugares dentro del área de la autoridad local; o
- (ii) entre estos lugares y aquellos que, aunque estén fuera del área, se encuentren en sus inmediaciones; o
- (iii) entre aquellos lugares que se encuentren fuera de dicha área pero estén en su proximidad;

(b) la autoridad local reembolse los costes contraídos al otorgar dichas concesiones.

(4) Cualquier disposición concertada por una autoridad local bajo la subsección (1) o (3) de esta sección, podrá incluir estipulaciones sobre el desempeño de funciones en relación con las concesiones de viaje de la autoridad local o autoridades locales implicadas; y cualquier autoridad local contribuyente bajo la subsección (2) de esta sección, podrá concertar disposiciones con la autoridad a la que dichas contribuciones son

pagadas por el desempeño por parte de la autoridad local de las funciones relacionadas con las concesiones de viaje por las que tales contribuciones fueron pagadas.

(5) Las personas referidas en las subsecciones (1)(a) y (3)(a) de esta sección son personas mencionadas en alguno de los párrafos siguientes, o descripciones de dichas personas, es decir--

- (a) hombres mayores de sesenta y cinco años y mujeres mayores de sesenta años;
- (d) personas invidentes, es decir, personas cuya ceguera no les permite realizar cualquier tarea para la que sea esencial la vista;
- (e) personas que padecen cualquier discapacidad o lesión que, de acuerdo con la opinión de la autoridad local o de cualquiera de las autoridades locales que cubren los costes contrados al otorgar la concesión, trabe su capacidad para andar.

COMUNIDAD EUROPEA

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

CONSEJO

DECISIÓN DEL CONSEJO

de 18 de abril de 1988

por la que se adopta un segundo programa de acción de la Comunidad en favor de los minusválidos (HELIOS)

(88/231/CEE)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, sus artículos 128 y 235,

Vista la Decisión 63/266/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1963, por la que se establecen los principios generales para la elaboración de una política común sobre formación profesional (¹), y, en particular, su décimo principio,

Vista las propuestas de la Comisión (²),

Visto el dictamen del Parlamento Europeo (³),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social (⁴),

Considerando que el décimo principio adoptado en la Decisión 63/266/CEE dispone que podrán emprenderse acciones especiales para problemas específicos que afecten a sectores de actividad o personas determinadas;

Considerando que los minusválidos tienen necesidades especiales en los campos de la formación y readaptación profesional y de la integración económica y que, por consiguiente, constituyen una categoría especial de personas a efectos de la aplicación de dicho principio;

Considerando que la elevación acelerada del nivel de vida de sus ciudadanos es uno de los objetivos de la Comunidad;

Considerando que el presente programa tiene como finalidad contribuir a la realización de dicho objetivo

mediante la ejecución de cierto número de acciones específicas encaminadas a fomentar la integración social y la autonomía de los minusválidos;

Considerando que la Resolución del Consejo, de 21 de enero de 1974, relativa a un programa de acción social (⁵) prevé, entre otras medidas, la realización de un programa para la reintegración profesional y social de los minusválidos;

Considerando que la Resolución del Consejo, de 27 de junio de 1974 (⁶), establece un primer programa de acción comunitaria para la readaptación profesional de los minusválidos, que define la readaptación como «el conjunto de medidas dirigidas a establecer y a mantener relaciones lo más satisfactorias posibles entre una persona y su entorno tras la aparición de una minusvalía, de una lesión o de una enfermedad generadora de una minusvalía»;

Considerando que el Parlamento Europeo, en su Resolución de 11 de marzo de 1981 (⁷), subrayó la necesidad de fomentar a nivel comunitario la reinserción económica, social y profesional de los minusválidos;

Considerando que la Resolución del Consejo y de los Representantes de los Gobiernos de los Estados miembros, reunidos en el seno del Consejo, de 21 de diciembre de 1981 (⁸), establece un primer programa de acción para fomentar dicha inserción social de los minusválidos, que habría que prorrogar y desarrollar;

(¹) DO n° 63 de 20. 4. 1963, p. 1338/63.

(²) DO n° C 257 de 28. 9. 1987, pp. 28 y 32.

(³) DO n° C 305 de 16. 11. 1987, p. 158.

(⁴) DO n° C 347 de 22. 12. 1987, p. 12.

(⁵) DO n° C 13 de 12. 2. 1974, p. 1.

(⁶) DO n° C 80 de 9. 7. 1974, p. 30.

(⁷) DO n° C 77 de 6. 4. 1981, p. 27.

(⁸) DO n° C 347 de 31. 12. 1981, p. 1.

Considerando que la Recomendación 86/379/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1986, sobre el empleo de los minusválidos en la Comunidad (*) reconoce que los minusválidos tienen el mismo derecho que el resto de los trabajadores a la igualdad de oportunidades en materia de formación y de empleo, y que son necesarias medidas específicas a nivel comunitario y nacional para conseguirlo; que el marco de orientación de acciones positivas definidas en el Anexo de la Recomendación 86/379/CEE, subraya en el apartado 1 del la sección II que es importante « asegurar que los minusválidos vivan en un entorno que les ofrezca la posibilidad de beneficiarse de una educación y una formación permanente y aportar a la economía la contribución de la que son capaces »;

Considerando que en su Resolución, de 22 de diciembre de 1986, sobre un programa de acción para el incremento del empleo (**), el Consejo preconizó medidas de formación especiales a favor de las personas desfavorecidas y de los minusválidos;

Considerando que la segunda Resolución del Consejo, de 24 de julio de 1986, relativa a la igualdad de oportunidades para las mujeres (***), así como las conclusiones del Consejo y de los Ministros de educación reunidos en el seno del Consejo, de 14 de mayo de 1987 (****), requieren una coherencia en las acciones;

Considerando que el presente programa se encamina a completar las acciones emprendidas a escala nacional, en particular, asegurando la coordinación de dichas acciones y los intercambios de experiencias relativas a las mismas;

Considerando que la responsabilidad principal respecto de la integración social y de la vida autónoma de los minusválidos incumbe a los Estados miembros, pero que las acciones de cooperación a nivel comunitario pueden ayudar a los Estados miembros a mejorar la eficacia de las medidas que adopten en dicho ámbito;

Considerando que en los ámbitos de la minusvalía de la formación y del empleo, cualquier medida es ineficaz si no va acompañada de medidas encaminadas a garantizar la asistencia necesaria para una vida autónoma;

Considerando que algunas actividades realizadas en el marco del presente programa no dependen del Fondo Social Europeo, pero pueden completarse con posibilidades de beneficiarse de un apoyo de dicho Fondo, relativas a la rehabilitación y a la formación profesional de los minusválidos;

Considerando que el presente programa aporta a nivel comunitario una respuesta positiva a los deseos expresados por el Parlamento Europeo respecto de las iniciativas comunitarias encaminadas a satisfacer las necesidades, aspiraciones y potencialidades de más de 30 millones de

minusválidos de la Comunidad, por medio de acciones que cubren la gama de todos los servicios que requieran la plena integración y la vida autónoma;

Considerando que el presente programa permitirá tomar conciencia de la importante contribución que las nuevas tecnologías pueden aportar para mejorar la vida de los minusválidos, sobre todo, en lo que se refiere a sus oportunidades profesionales; que el presente programa contribuirá simultáneamente al desarrollo del mercado de productos apropiados que surgirán de las nuevas tecnologías, de acuerdo con el Libro Blanco de la Comisión sobre la consecución del mercado interior;

Considerando que el presente programa tiene como objetivo garantizar que la Comunidad pueda seguir contribuyendo al programa de acción mundial adoptado por las Naciones Unidas en este ámbito; que además debería dar un apoyo a los principios contenidos en la resolución AP (84) 3 del Consejo de Europa, relativa a una política coherente en materia de readaptación de los minusválidos;

Considerando que como la presente Decisión se refiere, por una parte, a principios relativos a la aplicación de una política común de formación profesional para los minusválidos y, por otra, a medidas, incluyendo las que tienden a fomentar la integración social y la vida autónoma de los minusválidos, que deben ser adoptadas a fin de realizar uno de los objetivos de la Comunidad, sin que el Tratado haya previsto ningún poder de acción al respecto, conviene invocar simultáneamente el artículo 128 y el artículo 235 del Tratado;

Considerando, no obstante, que dichos principios y medidas se refieren a la misma categoría de personas, es decir a los minusválidos, y que tienen como fin común ayudar a dichas personas a llevar una vida normal y mejorar su integración en la sociedad; que conviene concebir estos principios y medidas como formando parte de un programa único, y agruparlos en una sola Decisión,

DECIDE:

Artículo 1

Se aprueba para el período comprendido entre el 1 de enero de 1988 y el 31 de diciembre de 1991 un programa de acción comunitaria relativo al fomento de la formación y de la rehabilitación profesionales, de la integración económica y social y la vida autónoma de los minusválidos (programa HELIOS), denominado en lo sucesivo « programa ».

Artículo 2

A los efectos del programa, el término « minusválidos » comprende a todas las personas gravemente disminuidas por motivos físicos o psíquicos.

(*) DO nº L 225 de 12. 8. 1986, p. 43.
 (**) DO nº C 340 de 31. 12. 1986, p. 2.
 (***) DO nº C 203 de 12. 8. 1986, p. 2.
 (****) DO nº C 211 de 8. 8. 1987, p. 1.

Artículo 3

Los objetivos del programa serán los siguientes:

- a) desarrollar, en los ámbitos de la formación y de la rehabilitación y en el de la integración económica y social y de la autonomía de los minusválidos, un enfoque comunitario basado en las experiencias innovadoras más positivas de los Estados miembros;
- b) en los ámbitos mencionados en la letra a), desarrollar actividades de intercambio e información que no dependan del Fondo Social Europeo, pero que puedan aportar una contribución útil en dichos ámbitos;
- c) contribuir a la aplicación de la Recomendación 86/379/CEE y de la Resolución del Consejo y de los representantes de los Gobiernos de los Estados miembros, reunidos en el seno del Consejo de 21 de diciembre de 1981;
- d) proseguir y ampliar, cuando sea necesario, el apoyo de la Comunidad a la cooperación europea de las organizaciones no gubernamentales en los ámbitos previstos en la letra a);
- e) prestar la atención adecuada a:
 - las necesidades profesionales y el fomento de la integración social y de la vida autónoma de las mujeres minusválidas,
 - las personas con responsabilidades específicas por el hecho de cuidar niños o adultos minusválidos en el hogar.

Artículo 4

1. Las acciones de carácter general destinadas a realizar los objetivos previstos en el artículo 3 serán las siguientes:

- a) coordinar y realizar un determinado número de actividades destinadas a fomentar las innovaciones, a facilitar los intercambios de experiencias y a fomentar la difusión de las experiencias positivas.

Dichas actividades implicarán la participación directa de expertos oficiales, investigadores, profesionales en la materia, organizaciones de interlocutores sociales, así como de los minusválidos, sus familias y sus representantes;

- b) crear un sistema que utilice las nuevas tecnologías para la obtención, la actualización y el intercambio de información relativa a los ámbitos previstos en la letra a) del artículo 3.

Dicho sistema funcionará a nivel comunitario y se basará en los sistemas de información que se desarrollen en los Estados miembros;

- c) garantizar una estrecha coordinación con los programas comunitarios en materia de nuevas tecnologías, con vistas a apoyar los esfuerzos nacionales tendentes a promover la aplicación de las nuevas tecnologías en los ámbitos que se mencionan en la letra a) del artículo 3;

- d) garantizar una estrecha coordinación con el programa comunitario a medio plazo sobre la igualdad de oportunidades para la mujer;
- e) garantizar una estrecha coordinación con el programa de cooperación europeo en materia de integración escolar de los minusválidos;
- f) velar por una estrecha coordinación con las actividades emprendidas a nivel internacional en los ámbitos previstos en el artículo 3.

2. En el Anexo se enumeran las acciones específicas destinadas a alcanzar los objetivos contemplados en el artículo 3.

Artículo 5

La Comisión garantizará la aplicación del programa.

Artículo 6

1. La Comisión estará asistida por un comité consultivo en lo sucesivo denominado « comité », compuesto por dos representantes gubernamentales de cada Estado miembro y presidido por un representante de la Comisión.

2. El representante de la Comisión presentará al comité un proyecto de medidas a tomar. El comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto dentro de un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del tema de que se trate y procediendo a una votación, si llega el caso.

El dictamen constará en el acta. Asimismo, cualquier Estado miembro podrá pedir que su posición conste en acta.

La Comisión prestará la mayor atención al dictamen emitido por el comité. Informará al mismo de la manera en que lo haya tenido en cuenta.

3. El comité aprobará su reglamento interior.

Artículo 7

1. La Comisión, antes de consultar al comité recabará el dictamen de un grupo de enlace presidido por el representante de la Comisión contemplado en el apartado 1 del artículo 6, compuesto:

- a) por los representantes gubernamentales contemplados en el apartado 1 del artículo 6;
- b) por nueve representantes de los minusválidos o sus familias, designados por la Comisión sobre la base de las propuestas de las organizaciones, preferentemente de vocación europea, invitadas por la Comisión a presentar propuestas al respecto; la Comisión se esforzará en lograr una representación equitativa de las diferentes categorías de minusválidos y de las diferentes realidades nacionales;
- c) por un representante de las organizaciones de empresarios y uno de las organizaciones sindicales, designados por la Comisión teniendo en cuenta las propuestas de las organizaciones que representan estos intereses a escala comunitaria.

2. Se solicitará la opinión del grupo de enlace en lo que se refiere en particular a la prioridad que deberá darse a cada uno de los objetivos enumerados en el artículo 3.

Artículo 8

1. El importe estimado necesario para la aplicación del programa es de 19 millones de ECU.

2. La Comisión presentará antes del 1 de julio de 1990 un informe provisional y sucinto al Parlamento Europeo y

al Consejo sobre la aplicación y los resultados del programa.

La Comisión presentará antes del 1 de julio de 1992 un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y los resultados del presente programa.

Hecho en Luxemburgo, el 18 de abril de 1988.

Por el Consejo

El Presidente

G. STOLTENBERG

COMUNIDAD EUROPEA

II

(Actos jurídicos preparatorios)

COMISIÓN

Propuesta modificada de Directiva del Consejo relativa a las disposiciones mínimas destinadas a mejorar la movilidad y el transporte en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida en el trayecto del trabajo

(92/C 15/14)

COM(91) 539 — SYN 327

(Presentada por la Comisión en virtud del apartado 3 del artículo 149 del Tratado CEE el 20 de diciembre de 1991)

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA
de conformidad con el apartado 3 del artículo 149 CEE
(El texto se considerará como no modificado si se deja en blanco la parte correspondiente de esta columna)

Propuesta de Directiva del Consejo relativa a las disposiciones mínimas destinadas a mejorar la movilidad y el transporte en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida en el trayecto del trabajo

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 118 A,

Vista la propuesta de la Comisión, elaborada previa consulta al Comité Consultivo de seguridad, higiene y protección de la salud en el trabajo.

En cooperación con el Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que el artículo 118 A del Tratado prevé que el Consejo adoptará, mediante directivas, las disposiciones mínimas tendentes a promover la mejora del medio de trabajo, para proteger la seguridad y la salud de los trabajadores;

PROPUESTA INICIAL

Considerando que según dicho artículo, dichas Directivas evitarán establecer imitaciones administrativas, financieras y jurídicas que constituyan obstáculos a la creación y al desarrollo de pequeñas y medianas empresas;

Considerando que, de conformidad con el punto 26 del Título I de la Carta comunitaria de los derechos sociales fundamentales de los trabajadores, toda persona minusválida, independientemente del origen y de la naturaleza de su minusvalía, debe poder beneficiarse de medidas adicionales concretas destinadas a favorecer su integración profesional y social; que dichas medidas de mejora deben referirse especialmente, en función de las capacidades de los interesados, a la accesibilidad, movilidad y los medios de transporte;

Considerando que conviene completar la legislación comunitaria existente o futura sobre la protección de la salud y de la seguridad de los trabajadores de movilidad reducida en el lugar de trabajo, mediante disposiciones destinadas a favorecer su acceso al trabajo y a reducir, de este modo, los riesgos que les afecten de modo específico en el trayecto de trabajo;

Considerando que, sin duda alguna, los medios de transporte inadaptados a las necesidades de los trabajadores de movilidad reducida implican riesgos para la seguridad y la salud de dichas personas;

Considerando que los trabajadores de movilidad reducida deben poder disponer de medios de transporte entre su domicilio y su lugar de trabajo, sin correr más riesgos que los demás trabajadores; que conviene, por tanto, garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores de movilidad reducida en el medio de trabajo, mediante la adopción de las medidas necesarias para facilitar su desplazamiento en condiciones seguras en el trayecto del trabajo;

Considerando que las medidas destinadas a mejorar la movilidad y los medios de transporte afectan a todos los trabajadores de movilidad reducida, sea su minusvalía resultante de un trastorno de origen físico, incluido el sensorial, o mental;

PROPUESTA MODIFICADA

Considerando que las medidas destinadas a mejorar la movilidad y los medios de transporte afectan a todos los trabajadores de movilidad reducida, sea su minusvalía resultante de un trastorno de origen físico (sensorial inclusive) o mental (psíquico inclusive);

PROPUESTA INICIAL

Considerando que conviene dejar a los Estados miembros la posibilidad de elegir entre, por una parte, la puesta a disposición de los trabajadores de movilidad reducida de medios de transporte públicos, organizados por el empresario, o de servicios de transporte especializado y, por otra, la adopción de las medidas necesarias para favorecer su desplazamiento, siempre que estas medidas tengan un alcance equivalente;

Considerando que conviene, sin embargo prever las disposiciones mínimas oportunas para que los trabajadores de movilidad reducida dispongan de medios de transporte suficientes y adaptados a sus necesidades específicas; que estas disposiciones abarcan el acceso a los transportes, la accesibilidad de los medios de transporte, las facilidades que garantizan el desplazamiento en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida, así como la señalización pertinente para la utilización de los medios de transporte;

Considerando que, a fin de tener en cuenta los costes de transformación de los medios de transporte para hacerlos accesibles a los trabajadores de movilidad reducida, conviene prever diferentes medidas alternativas que, al tiempo que garanticen su desplazamiento en condiciones seguras, ofrezcan la flexibilidad necesaria para hallar soluciones adaptadas a cada caso;

Considerando que, para aquellos casos en que el empresario se haga cargo del transporte de los trabajadores de su empresa en el trayecto del trabajo, es conveniente prever la obligación de que tenga en cuenta las necesidades específicas de transporte de los trabajadores, aprendices y trabajadores en prácticas de movilidad reducida de su empresa;

Considerando que en la gran mayoría de los Estados miembros existen servicios de transporte especializados para minusválidos, gestionados por organismos públicos o privados, que, por razones de orden económico y dentro del respeto de la política global y coherente de la Comisión, tendente a lograr la integración económica y social de los minusválidos, conviene reservar prioritariamente estos servicios de transporte especializados a las personas con una minusvalía más grave;

PROPUESTA MODIFICADA

PROPUESTA INICIAL

Considerando que debe prestarse una atención especial al problema de la formación y a la información de los trabajadores de movilidad reducida, a fin de que puedan utilizar de modo óptimo los medios de transporte puestos a su disposición; que, en este mismo orden de ideas, conviene prever la formación apropiada del personal de los medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores de movilidad reducida, con objeto de contribuir a reducir o suprimir los riesgos inherentes a su desplazamiento;

Considerando que conviene que la puesta a disposición de medios de transporte adaptados a las necesidades específicas de los trabajadores de movilidad reducida no suponga una carga financiera de transporte suplementaria para estos trabajadores; que esto debe también aplicarse al caso de los trabajadores de movilidad reducida que, debido a su minusvalía, necesiten de un acompañante o de un perro guía para poder utilizar los transportes públicos;

Considerando que la presente Directiva contribuye también en parte a la realización de los objetivos previstos en la Resolución del Parlamento Europeo, de 16 de septiembre de 1987, sobre el transporte de minusválidos y ancianos (*), que subraya la importancia de la movilidad de dichas personas como condición fundamental para obtener y conservar un empleo apropiado;

Considerando que, a fin de responder a las necesidades específicas de los trabajadores de movilidad reducida, resulta conveniente que las acciones objeto de una intervención de los fondos estructurales comunitarios tengan en cuenta los objetivos de la presente Directiva,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva tiene por objeto facilitar el desplazamiento en condiciones seguras de las personas de movilidad reducida a fin de favorecer su acceso al lugar de trabajo.

PROPUESTA MODIFICADA

Considerando que la presente Directiva contribuye también en parte a la realización de los objetivos previstos en la Resolución del Parlamento Europeo, de 16 de septiembre de 1987, sobre el transporte de minusválidos y ancianos (*), que subraya la importancia de la movilidad de dichas personas como condición fundamental para obtener y conservar un empleo apropiado y que recomienda, en particular, transformaciones técnicas de los medios de transporte destinadas a facilitar su accesibilidad;

La presente Directiva tiene por objeto facilitar el desplazamiento en condiciones seguras de las personas de movilidad reducida hacia su lugar de trabajo y desde éste.

(*) DO nº C 281 de 19. 10. 1987, p. 85.

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

Artículo 2

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) *Trabajador de movilidad reducida*: todo trabajador que tenga dificultades específicas para desplazarse en los medios de transporte público debido a una minusvalía grave resultante de un trastorno físico o mental.

b) *Medios de transporte*:

- los transportes públicos,
- los transportes de la empresa,
- los servicios de transporte especializados para minusválidos.

Artículo 3

A fin de realizar los objetivos previstos en el artículo 1, los Estados miembros adoptarán:

a) las medidas necesarias para asegurar la disponibilidad y accesibilidad de los medios de transporte, teniendo en cuenta la posibilidad de utilizarlos indistintamente,

o

b) cualquier medida que favorezca el desplazamiento de los trabajadores de movilidad reducida, siempre que tengan un alcance equivalente a las medidas contempladas en la letra a).

Los medios de transporte que se pongan a disposición de los trabajadores de movilidad reducida deberán ajustarse a las disposiciones mínimas que figuran en el Anexo.

Artículo 4

Los Estados miembros adoptarán medidas destinadas a garantizar:

a) el aprendizaje por parte de los trabajadores de movilidad reducida de la movilidad en condiciones seguras durante el desplazamiento;

b) la formación necesaria del personal de las compañías de transporte público destinada a prestar asistencia a los trabajadores de movilidad reducida en los medios de transporte puestos a su disposición;

a) *Trabajador de movilidad reducida*: toda persona que tenga dificultades específicas para desplazarse en los medios de transporte público para sus actividades profesionales debido a una minusvalía grave resultante de un trastorno físico o mental.

a) el aprendizaje gratuito por parte de los trabajadores de movilidad reducida de la movilidad en condiciones seguras durante el desplazamiento;

b) la formación necesaria del personal de las compañías de transporte destinada a prestar asistencia a los trabajadores de movilidad reducida en los medios de transporte puestos a su disposición;

PROPUESTA INICIAL

- c) la información y el asesoramiento de los trabajadores de movilidad reducida.

Artículo 5

Cuando un trabajador de movilidad reducida necesite la ayuda de un acompañante o cualquier otra forma de ayuda para desplazarse, los Estados miembros velarán por que dicha ayuda no implique cargas financieras de transporte adicionales para dicho trabajador.

Artículo 6

La Comisión elaborará cada dos años un informe relativo a la aplicación por los Estados miembros de las medidas contempladas en los artículos 3, 4 y 5 y lo transmitirá al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social.

Artículo 7

La presente Directiva no afectará a las disposiciones nacionales y comunitarias, existentes o futuras, que sean más favorables para el desplazamiento en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida.

Artículo 8

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva:

- a) a más tardar el 31 de diciembre de 1992 en lo que respecta a las medidas contempladas en los artículos 3 y 4, y presentarán un calendario de la aplicación de dichas medidas, a más tardar el 31 de diciembre de 1999;
- b) a más tardar el 31 de diciembre de 1992 en lo que respecta a las medidas previstas en el artículo 5, a fin de permitir la aplicación de dichas medidas a más tardar el 31 de diciembre de 1994.

PROPUESTA MODIFICADA

- c) la información y el asesoramiento de la opinión pública sobre las necesidades de los trabajadores de movilidad reducida, actividades que se realizarán gratuitamente para estos últimos.

- b) a más tardar el 31 de diciembre de 1992 en lo que respecta a las medidas previstas en el artículo 5, a fin de permitir la aplicación de dichas medidas a más tardar el 31 de diciembre de 1993.

Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

PROPUESTA INICIAL

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 9

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

PROPUESTA MODIFICADA

ANEXO

Disposiciones mínimas

[letra a) del artículo 3]

Observación preliminar

Las obligaciones previstas por el presente Anexo se aplicarán siempre que las características del medio de transporte o su infraestructura así lo exijan.

I. Acceso al transporte

Deberán ponerse a disposición de los trabajadores de movilidad reducida los medios de transporte que respondan a sus necesidades específicas de transporte. Esto implicará un número y una frecuencia suficientes así como horarios de circulación apropiados.

II. Accesibilidad de los medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores de movilidad reducida

Las disposiciones mínimas siguientes conciernen a las disposiciones adoptadas en aplicación del punto I anterior.

a) La accesibilidad en condiciones seguras por parte de los trabajadores de movilidad reducida a los medios de transporte puestos a su disposición en lo que respecta a la entrada/salida debería garantizarse según las tres alternativas siguientes:

- mediante una ayuda técnica incorporada al medio de transporte, en particular un medio de transporte de plataforma baja, un elevador, etc.,
- mediante una ayuda técnica exterior al medio de transporte, en particular en el andén o parada, como rampas móviles, carretillas elevadoras, puentes basculantes, etc.,

PROPUESTA INICIAL

PROPUESTA MODIFICADA

— mediante una asistencia personal prestada sobre todo por empleados de la empresa de transporte correspondiente, con la formación específica para ello.

- b) Al menos una entrada/salida deberá estar acondicionada de tal modo que los trabajadores de movilidad reducida puedan subir y bajar del medio de transporte en condiciones totalmente seguras.
- c) La accesibilidad implica la compatibilidad entre el medio de transporte afectado y la infraestructura correspondiente de modo que se garantice el acceso en condiciones seguras del trabajador de movilidad reducida a dicho medio de transporte.

III. Características de los medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores de movilidad reducida

El interior de los medios transporte deberá tener en cuenta las necesidades específicas de los distintos tipos de minusvalía de los trabajadores de movilidad reducida. Dispondrá, en particular:

- de plazas reservadas en número suficiente y en los lugares oportunos,
- pasillos,
- servicios higiénicos.

IV. Señalización

La señalización para el uso de los medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores de movilidad reducida, así como para el acceso a sus infraestructuras, deberá respetar las necesidades específicas de los distintos tipos de trabajadores de movilidad reducida.

— mediante una asistencia personal prestada sobre todo por empleados de la empresa de transporte correspondiente, con la formación específica para ello.

- b) Al menos una entrada/salida deberá estar acondicionada de tal modo que los trabajadores de movilidad reducida puedan subir y bajar del medio de transporte en condiciones totalmente seguras.
- c) La accesibilidad implica la compatibilidad entre el medio de transporte afectado y la infraestructura correspondiente de modo que se garantice el acceso en condiciones seguras del trabajador de movilidad reducida a dicho medio de transporte.

III. Características y condiciones de seguridad de los medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores de movilidad reducida

En el interior de los medios de transporte deberán preverse para los trabajadores de movilidad reducida, en función de las necesidades específicas que impliquen los distintos tipos de minusvalía, en particular:

- plazas reservadas en número suficiente y en los lugares oportunos,
- pasillos,
- servicios higiénicos,
- señales destinadas a anunciar las paradas.

IV. Señalización

La señalización armonizada para el uso de los medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores de movilidad reducida, así como para el acceso a sus infraestructuras, deberá respetar las necesidades específicas de los distintos tipos de trabajadores de movilidad reducida y, en particular, de los distintos tipos de minusválidos.

COMUNIDADES EUROPEAS

SOC/209
"TRABAJADORES DE
MOVILIDAD REDUCIDA"

COMITE ECONOMICO Y SOCIAL

ES

Bruselas, 2 de mayo de 1991

PROYECTO DE DICTAMEN

de la Sección de Asuntos Sociales, Familia, Educación y Cultura
sobre la

**"Propuesta de Directiva del Consejo relativa a las disposiciones mínimas destinadas
a mejorar la movilidad y el transporte en condiciones seguras de los trabajadores de
movilidad reducida en el trayecto del trabajo"**

(doc. COM(90) 588 final - SYN 327)

Ponente: Sra. CASSINA

Remisión: 2 de mayo de 1991

Miembros de la Sección de Asuntos Sociales,
Familia, Educación y Cultura

N.B.: El presente documento será examinado en la reunión del 13 de mayo de 1991.

Procedimiento

El 14 de marzo de 1991, de conformidad con el artículo 118 A del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la

** Propuesta de Directiva del Consejo relativa a las disposiciones mínimas destinadas a mejorar la movilidad y el transporte en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida en el trayecto del trabajo**
(doc. COM(90) 588 final - SYN 327).

La Sección de Asuntos Sociales, Familia, Educación y Cultura, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el ... (Ponente: Sra. CASSINA).

En su ... Pleno (sesión del ...), el Comité Económico y Social ha aprobado por ... el siguiente Dictamen:

*
* *
*

1. Introducción

1.1. El Comité acoge con satisfacción esta propuesta, que se inscribe en el marco de la aplicación del programa de la Comisión para la puesta en práctica de la Carta Social y en una renovada atención de las instituciones comunitarias hacia el problema de la integración de los disminuidos físicos en la sociedad y en el trabajo. Tras la realización del primer y segundo programa HELIOS, en 1991 se deberá llegar a la definición de la tercera fase del mismo. El Consejo del 12 de junio de 1989 destacó la necesidad de promover el empleo de los disminuidos y con la decisión del 18 de diciembre de 1989 el Consejo promovió el ulterior desarrollo del sistema HANDYNET en el marco de HELIOS. El 18 de diciembre de 1990, la Comisión adoptó la iniciativa HORIZON destinada a favorecer la realización de proyectos piloto de formación profesional con el apoyo del Fondo Social Europeo.

1.2. La Directiva en cuestión se propone facilitar a los trabajadores de movilidad reducida el recorrido hacia y desde su lugar de trabajo y hacerlo más seguro, obligando a los Estados miembros a garantizar la disponibilidad, accesibilidad y seguridad de los medios de transporte, o bien, a adoptar medidas de alcance equivalente.

2. Observaciones generales

2.1. Los trabajadores con movilidad reducida representan un sector social minoritario que, según estimaciones de la Comisión, basadas en datos de la Organización Mundial de la Salud, se sitúa en torno a los 4 millones en el área comunitaria. Sin embargo, el Comité estima que la integración óptima de estas personas a la vida social y laboral, además de corresponder a un elemental derecho humano y civil, tendrá un efecto positivo general sobre la sociedad y la economía.

2.2. El Comité estima justificada la elección del artículo 118 A como fundamento jurídico. En efecto, para los trabajadores de movilidad reducida, la integración al trabajo es una oportunidad clave de integración social; las dificultades y los riesgos con que se enfrentan en el desplazamiento de casa al trabajo pueden perjudicar definitivamente sus posibilidades de empleo. En este sentido, y aún en mayor medida que para las personas que no sufren minusvalía, el trayecto hacia y desde el trabajo forma parte integrante del ambiente de trabajo.

El Comité aprecia vivamente el hecho de que dicha Directiva se enmarque en el proceso normativo que establece el artículo 118A, y que la Comisión prevea establecer disposiciones específicas relativas a los trabajadores de movilidad reducida en las propias propuestas de directiva sobre la salud y la seguridad de los trabajadores.

2.3. La definición de "trabajadores de movilidad reducida" del artículo 2 es más bien amplia. Según el Comité, dicha definición se refiere no sólo a los trabajadores activos, sino a toda persona que tenga dificultades específicas para efectuar los desplazamientos que exige su actividad profesional, a causa de una minusvalía de origen físico, psíquico o sensorial. Este concepto incluye también a los desempleados, estudiantes en formación, pensionistas, empleados en establecimientos protegidos y trabajadores autónomos.

Todo ello es, de hecho, coherente con el objetivo indicado por la Comisión que, a través de la Directiva propuesta, pretende potenciar los esfuerzos dirigidos a generalizar la accesibilidad a los medios de transporte público.

En efecto, es evidente que racionalizando los medios y las infraestructuras de transporte a fin de hacerlos accesibles a todos, se cubre un sector mucho más amplio de la sociedad, con la consiguiente disminución de los costes marginales debida al reparto entre un mayor número de beneficiarios.

2.4. Según la propuesta, no todos los medios de transporte deberán estar equipados con dispositivos (exteriores o interiores), sino sólo los destinados al transporte de trabajadores de movilidad reducida.

Si bien el Comité reconoce la necesidad de proceder a una adaptación flexible, no puede dejar de poner de relieve que la localización de los domicilios y de los lugares de trabajo de las personas interesadas puede dar lugar a que toda la red de transportes urbanos de una gran ciudad, por ejemplo, se vea afectada por las exigencias de desplazamiento de las personas de movilidad reducida.

Sería por ello deseable una adaptación general de los medios de transporte y de las infraestructuras conexas, siquiera escalonándola adecuadamente en el tiempo. Así se evitaría una duplicación y una segmentación de los sistemas de transporte. De esta manera, junto a los sistemas públicos y los que ofrezcan los empresarios, sólo podrían establecerse limitados sistemas paralelos encaminados a resolver situaciones de especial complejidad. En este sentido, el Comité comparte el planteamiento de la Comisión de dedicar una especial atención a los problemas que experimentan los trabajadores con dificultades más graves.

Por último, el Comité destaca la necesidad de hacer compatibles los diferentes criterios de estimación de las necesidades para que la articulación de las intervenciones, a partir del principio de subsidiariedad, y teniendo siempre en cuenta que una parte importante de las redes de transporte público en los Estados miembros está administrada por las autoridades locales directamente o a través de consorcios, mantenga en todo el territorio comunitario la intercambiabilidad de los sistemas de transporte.

2.5. En cuanto al acceso en condiciones de seguridad la Comisión indica tres alternativas posibles: ayuda incorporada al medio, ayuda exterior y ayuda "personalizada".

Las tres alternativas no son equivalentes ni en cuanto al aspecto técnico, ni en lo referente a las preferencias subjetivas de los trabajadores interesados, ni en cuanto a los costes. La primera, en efecto, implica costes sustanciales pero está menos expuesta a deterioro y manipulaciones inadecuadas, al tiempo que es la que mejor favorece la integración autónoma de esos trabajadores al curso de la vida laboral en condiciones semejantes a los otros trabajadores. La segunda es probablemente menos onerosa, pero es menos eficaz y ofrece menor seguridad respecto a factores y agentes externos (deterioro, factores meteorológicos, daños, obstáculos ocasionales, etc.). Y la tercera es, sin duda, la más adecuada a las exigencias concretas de los trabajadores de movilidad reducida, aunque niega su aspiración a la autonomía de movimiento, además de ser, en general, muy onerosa económicamente. El Comité considera, por consiguiente, que no se trata de alternativas, en sentido estricto, sino más bien de posibilidades cuya coexistencia en el mismo sistema no puede excluirse de antemano.

Sería deseable una profundización de la investigación tecnológico/ergonómica en la materia, aprovechando, por ejemplo, adecuadamente las posibilidades brindadas por el programa TIDE, a fin de ofrecer a los Estados miembros un apoyo óptimo a las opciones que deberán elegir en aplicación de la Directiva.

2.6. Los plazos indicados en el artículo 8 de la propuesta de Directiva prefiguran una aplicación en dos tiempos: en un plazo más próximo (antes de 1994) deberá evitarse que quien necesite una ayuda individual para el transporte se vea gravado con ulteriores cargas; y con un plazo más largo se procederá a la adaptación de los medios (antes de 1999). El Comité aprueba que se solicite a los Estados miembros que presenten simultáneamente en el momento de la entrada en vigor de las disposiciones necesarias para la entrada en vigor de la Directiva (hasta el 31 de diciembre de 1992) los calendarios de aplicación relativos a los puntos a) y b). De esta manera se pide a los Estados miembros que programen oportunamente las medidas necesarias para la adaptación de los medios de transporte con la consiguiente distribución más racional de los gastos a través del tiempo.

El Comité considera, sin embargo, que ambos plazos de aplicación son demasiado largos, y desea que se reduzcan.

Además, el Comité considera que convendría incentivar la aplicación de la directiva relacionando oportunamente la asignación de las ayudas comunitarias para las intervenciones relativas a la construcción de redes e infraestructuras de transporte relacionadas con los objetivos de la propia Directiva.

2.7. Convendría que la Directiva indicase explícitamente que los objetivos de seguridad deberán ser respetados también por los medios de transporte privados (segundo apartado del artículo 2) y que encargase a los Estados miembros que garanticen un control público de la seguridad para todo tipo de transporte. En esta óptica, además, la Directiva debería tener en cuenta el problema del transporte con medios propios (automóviles), aumentando en particular la garantía de aparcamientos reservados para los vehículos de personas de movilidad reducida, considerando la posibilidad de una ayuda financiera pública a la adquisición del medio privado adecuado.

3. Observaciones específicas

3.1. Letra a) del artículo 2

Se recuerda la observación efectuada en el primer párrafo del punto 2.3.

3.2. Letra b) del artículo 2

El Comité entiende que entre los medios de transporte público se incluyen los aéreos, acuáticos y subterráneos.

3.3. Letra b) del artículo 4

La formación deberá impartirse también al personal de las empresas privadas.

3.4. Letra c) del artículo 4

El Comité estima que la información deberá ser lo más amplia posible y que los Estados miembros tendrán que hacerse cargo del lanzamiento de campañas culturales y de información de masas para que todos los ciudadanos conozcan y comprendan la importancia del problema de la movilidad reducida, poniéndoles así en condiciones de cooperar efectiva y solidariamente a la mejor consecución de los objetivos de la Directiva. Por consiguiente, el Comité desea que se añada una letra d) al artículo 4, por la que se estimule a los Estados miembros a lanzar dicho tipo de campañas informativas y culturales.

3.5. Artículo 5

La Directiva debería prever explícitamente la gratuidad obligatoria del transporte para el acompañante.

3.6. Artículos 6 y 7

El Comité aprueba estos artículos sin reserva alguna.

3.7. Artículo 8

El Comité considera que los plazos indicados en las letras a) y b) son adecuados en cuanto a la entrada en vigor de las disposiciones legislativas y administrativas (31 de diciembre de 1992), pero que, en cuanto a los calendarios de aplicación, deberían aproximarse, respectivamente, al 31 de diciembre de 1995 para la letra a) y al 31 de diciembre de 1993 para la letra b).

3.8. Anexo

Teniendo en cuenta que el Comité desea una adaptación general de los medios de transporte, el anexo no debería hacer referencia a los "medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores de movilidad reducida", sino simplemente a los "medios de transporte".

3.8.1. Punto I

Véanse las observaciones efectuadas en el tercer párrafo del punto 2.4. y en el punto 3.7.

3.8.2. Punto II

En este punto debería hacerse referencia explícita no sólo a la accesibilidad en condiciones seguras, sino también a la permanencia sobre el medio de transporte en condiciones de seguridad lo que implica, por ejemplo, dispositivos específicos de seguridad e implica también medidas que aseguren una particular atención al mantenimiento del medio ambiente. Por otra parte, lo establecido en el punto III sobre el acondicionamiento del medio se refiere tan solo a la adaptación respecto a los diversos tipos de minusvalía, lo que no es suficiente para garantizar la seguridad durante el trayecto.

3.8.3. Punto IV

El Comité aprueba la indicación de que las señales deberán estar en relación con las exigencias concretas de las diferentes categorías de trabajadores de movilidad reducida y destaca la necesidad de profundizar en esta materia, en el marco de la formación del personal de las empresas de transporte de que trata la letra b) del artículo 4 de la Directiva.

CUADRO COMPARATIVO

Propuesta de Directiva del Consejo relativa a las disposiciones mínimas destinadas a mejorar la movilidad y el transporte en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida en el trayecto del trabajo

	<p>Texto presentado por la Comisión (11.2.91)</p>	<p>Dictámen del Comité Económico y Social (13.5.91)</p>
<p>Base jurídica</p>	<p>Art.118 A del Tratado de Roma. (El Consejo adoptará, mediante directivas, las disposiciones mínimas tendientes a promover la mejora del medio de trabajo, para proteger la seguridad y la salud de los trabajadores)</p>	<p>Estíma justificado el fundamento jurídico.</p>
<p>Antecedentes</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Carta Consultaría de los Derechos Sociales Fundamentales de los Trabajadores (punto 26). - Resolución del Parlamento Europeo de 16 de septiembre de 1987 sobre el transporte de minusválidos y ancianos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Carta Consultaría de los Derechos Sociales Fundamentales de los Trabajadores (punto 26). - 1º y 2º Programa HELIOS - Decisión de 18 de diciembre de 1989 sobre ulterior desarrollo del Sistema HANDYNET en el marco del Programa HELIOS. - Iniciativa HORIZON adoptada el 18 de diciembre de 1990 con el apoyo del Fondo Social Europeo.
<p>Observaciones generales</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Habría que entender la definición de "trabajadores con movilidad reducida" (en adelante TMRA) en un sentido amplio, incluyendo también a los desempleados, estudiantes en formación, pensionistas, empleados en establecimientos protegidos y trabajadores autónomos. - Sería deseable una adaptación general de los medios de transporte y de las infraestructuras conexas, alquiere escalonándolo en el tiempo. - Habría de dedicarse una especial atención a la problemática de los trabajadores con dificultades más graves. - Habría que incentivar la aplicación de la Directiva mediante la asignación de ayudas comunitarias para la construcción de redes e infraestructuras de transporte accesibles. - Los Estados miembros tendrían que garantizar un control público de la seguridad para todo tipo de transporte. - La Directiva habría de considerar el transporte de automóviles, aumentando la garantía de aparcamientos reservados para PMRs y contemplando ayuda financiera pública a la adquisición del medio privado adecuado.

Dictamen del Comité Económico y Social (13.5.91)

Texto presentado por la Comisión (11.2.91)

Art.1

Objeto de la Directiva:

Facilitar el desplazamiento en condiciones seguras de las personas de movilidad reducida a fin de favorecer su acceso al lugar de trabajo.

Procurar una adaptación flexible y general de los medios de transporte y de sus correspondientes infraestructuras.

Art.2

Ámbito:

a) Trabajador de movilidad reducida: todo trabajador que tenga dificultades específicas para desplazarse en los medios de transporte público debido a una minusvalía grave resultante de un trastorno físico o mental.

b) Medios de transporte

- los transportes públicos.
- los transportes de la empresa.
- los servicios de transporte especializados para minusválidos.

Adoptar la definición en el sentido más amplio posible.

Entiende que entre los medios de transporte se incluyen los aéreos, acuáticos y subterráneos.

Art.3

Medidas:

Los Estados miembros adoptarán:

- a) las medidas necesarias para asegurar la disponibilidad y accesibilidad de los medios de transporte, teniendo en cuenta la posibilidad de utilizarlos indistintamente, o
 - b) cualquier medida que favorezca el desplazamiento de los trabajadores de movilidad reducida, siempre que tengan un alcance equivalente a las medidas contempladas en la letra a).
- Se habrá de cumplir las disposiciones mínimas contenidas en el anexo.

Art.4

Otras medidas:

Para garantizar:

- a) el aprendizaje por parte de los trabajadores de movilidad reducida de la movilidad en condiciones seguras durante el desplazamiento;
- b) la formación necesaria del personal de las compañías de transporte público destinado a prestar asistencia a los

b) la formación deberá impartirse también al personal de las empresas privadas.

Dictámen del Comité Económico y Social (13.5.91)

Texto presentado por la Comisión (11.2.91)

	<p>trabajadores de movilidad reducida en los medios de transporte puestos a su disposición;</p> <p>c) la formación y el asesoramiento de los trabajadores de movilidad reducida.</p>	<p>c) la información deberá ser lo más amplia posible.</p> <p>d) propone se añada una letra por la que se estimule a los Estados miembros a lanzar campañas informativas y culturales de sensibilización.</p>
<p>Art.5</p>	<p><i>Ayudas:</i></p> <p>Cuando un trabajador de movilidad reducida necesite la ayuda de un acompañante o cualquier otra forma de ayuda para desplazarse, los Estados miembros velarán porque dicha ayuda no implique cargas financieras de transporte adicionales para dicho trabajador.</p>	<p>Debería prever explícitamente la gratuidad obligatoria del transporte para el acompañante.</p>
<p>Art.6</p>	<p><i>Informe:</i></p> <p>Cada dos años la Comisión preparará un Informe sobre aplicaciones por los Estados miembros de las medidas contenidas en esta Directiva, y lo remitirá al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social.</p>	<p>Aprobado sin reservas.</p>
<p>Art.7</p>	<p><i>Directiva de medidas mínimas:</i></p> <p>Esta Directiva no afectará a las disposiciones nacionales y comunitarias, existentes o futuras, que sean más favorables para el desplazamiento en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida.</p>	<p>Aprobado sin reservas.</p>
<p>Art.8</p>	<p><i>Calendario:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Para que cada Estado miembro adopte las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para el cumplimiento de la Directiva: 31.XII.1992. - Aplicación de medidas previstas en el artículo 5: 31.XI.1994. - Calendario de aplicación de medidas previstas en art. 3 y 4: 31.XII.1999. 	<ul style="list-style-type: none"> - Plazo adecuado. - Adelantar el plazo al 31.XII.1993. - Adelantar el plazo al 31.XII.1995.

Texto presentado por la Comisión (11.2.91)

Dictámenes del Comité Económico y Social (13.5.91)

Art.9	<p><i>Destinatarios:</i> Los destinatarios de esta Directiva serán los Estados miembros.</p>
-------	--

ANEXO: Disposiciones mínimas

I. Acceso al transporte:

Transporte adecuado, con número y frecuencia suficientes y horarios de circulación apropiados.

II. Accesibilidad de los medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores de movilidad reducida:

- a) Garantizar la entrada/salida según las tres alternativas siguientes:
 - mediante una ayuda técnica incorporada al medio de transporte.
 - mediante una ayuda técnica exterior al medio de transporte (en andén o parada).
 - mediante la prestación de asistencia personal.
- b) al menos una entrada/salida deberá estar acondicionada.
- c) la accesibilidad implica la compatibilidad entre el medio de transporte y su correspondiente infraestructura.

III. Características de los medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores de movilidad reducida:

- Su interior tendrá en cuenta las necesidades específicas de los distintos tipos de minusvalías. Contará con:
 - plazas reservadas en número suficiente y en lugares adecuados.
 - pasillos.
 - servicios higiénicos.

IV. Señalización:

La señalización, tanto de los medios de transporte, como de sus infraestructuras, habrá de respetar las necesidades específicas de los distintos tipos de trabajadores de movilidad reducida.

ANEXO:

Dado que el CES desea una adaptación general de los medios de transporte, el anexo aplicaría a todos ellos.

- Debería hacerse referencia explícita a la permanencia sobre el medio de transporte en condiciones de seguridad.
 - El CES estima que no se trata de alternativas, sino de posibilidades, cuya coexistencia en el mismo sistema no puede excluirse a priori.
- Sería deseable una profundización de la investigación tecnológica/ergonómica en la materia, por ejemplo a través del Programa TIDE.

Se refiere tan sólo a la adaptación respecto a los diversos tipos de minusvalías, lo que no es suficiente para garantizar la seguridad durante el trayecto.

Se destaca la necesidad de profundizar en esta materia, en el marco de la formación del personal de las empresas de transporte.

10. Trabajadores de movilidad reducida ** I

— Propuesta de Directiva COM(90) 588 — SYN 327

Propuesta de Directiva del Consejo relativa a las disposiciones mínimas destinadas a mejorar la movilidad y el transporte en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida en el trayecto del trabajo

Aprobada con las modificaciones siguientes:

TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (*)

MODIFICACIONES INTRODUCIDAS
POR EL PARLAMENTO EUROPEO

(Enmienda nº 1)

Considerando 5^a bis (nuevo)

Considerando que todos los medios de transporte (terrestres, marítimos, subterráneos y aéreos) que se encarguen después de la presente Directiva deberán cumplir por lo menos las disposiciones mínimas a las que se refiere el Anexo;

(Enmienda nº 2)

Considerando 6^a

Considerando que los trabajadores de movilidad reducida deben poder disponer de medios de transporte entre su domicilio y su lugar de trabajo, sin correr más riesgos que los demás trabajadores; que conviene, por tanto, garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores de movilidad reducida en el medio de trabajo, mediante la adopción de las medidas necesarias para facilitar su desplazamiento en condiciones seguras en el trayecto del trabajo;

Considerando que los trabajadores de movilidad reducida deben poder disponer de medios de transporte entre su domicilio y su lugar de trabajo, tanto públicos como privados, sin correr más riesgos que los demás trabajadores; que conviene, por tanto, garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores de movilidad reducida en el medio de trabajo, mediante la adopción de las medidas necesarias para facilitar su desplazamiento en condiciones seguras en el trayecto del trabajo;

(Enmienda nº 3)

Considerando 6^a bis (nuevo)

Considerando que la utilización de servicios de transporte especializado separa y destaca a sus usuarios, por lo que resulta inaceptable para muchas personas minusválidas que no desean que su empleador conozca su minusvalía y que, por tanto, prefieren utilizar los servicios del transporte público;

(Enmienda nº 4)

Considerando 7^a

Considerando que las medidas destinadas a mejorar la movilidad y los medios de transporte afectan a todos los trabajadores de movilidad reducida sea su minusvalía resultante de un trastorno de origen físico, incluido el sensorial, o mental;

Considerando que las medidas destinadas a mejorar la movilidad y los medios de transporte afectan a todos los trabajadores de movilidad reducida sea su minusvalía resultante de un trastorno de origen físico, incluido el sensorial, mental o psíquico;

(*) DO C 62 de 16.3.1991, p. 7

Miércoles, 20 de noviembre de 1991

TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

MODIFICACIONES INTRODUCIDAS
POR EL PARLAMENTO EUROPEO

(Enmienda nº 5)

Considerando 8

Considerando que conviene dejar a los Estados miembros la posibilidad de elegir entre, por una parte, la puesta a disposición de los trabajadores de movilidad reducida de medios de transporte públicos organizados por el empresario, o de servicios de transporte especializado y, por otra, la adopción de las medidas necesarias para favorecer su desplazamiento, siempre que estas medidas tengan un alcance equivalente;

Considerando que, si bien en un período inicial los Estados miembros deberían poder elegir entre garantizar que se proporcionan los medios de transporte para trabajadores de movilidad reducida y otras medidas de efectos equivalentes destinadas a facilitar el transporte de estos trabajadores, estas «otras medidas» son, no obstante, de importancia secundaria con respecto a la organización de un sistema de transporte público plenamente accesible;

(Enmienda nº 6)

Considerando 9 bis (nuevo)

Considerando que, posteriormente, es necesario que estas disposiciones mínimas se amplíen a todos los medios y a toda la red de transportes; que para lograr este objetivo sería deseable que se profundizara en la investigación tecnológica/ergonómica en el marco del programa comunitario TIDE;

(Enmienda nº 7)

Considerando 11 bis (nuevo)

Considerando que, en el caso de que el trabajador con capacidades motoras reducidas utilice un medio de transporte propio para dirigirse al trabajo; el empresario deberá garantizar aparcamientos destinados específicamente a estos trabajadores en las proximidades del lugar de trabajo, y que sería deseable que los Estados miembros ayudaran, incluso económicamente, a las pequeñas y medianas empresas para el cumplimiento de dicha obligación;

(Enmienda nº 8)

Considerando 12

Considerando que en la gran mayoría de los Estados miembros existen servicios de transportes especializados para minusválidos, gestionados por organismos públicos o privados; que, por razones de orden económico y dentro del respeto de la política global y coherente de la Comisión, tendente a lograr la integración económica y social de los minusválidos, conviene reservar prioritariamente estos servicios de transportes especializados a las personas con una minusvalía más grave;

Suprimido

(Enmienda nº 9)

Considerando 15

Considerando que la presente Directiva contribuye también en parte a la realización de los objetivos pre-

Considerando que la presente Directiva contribuye también en parte a la realización de los objetivos pre-

Miércoles, 20 de noviembre de 1991

TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

MODIFICACIONES INTRODUCIDAS
POR EL PARLAMENTO EUROPEO

vistos en la Resolución del Parlamento Europeo, de 16 de septiembre de 1987, sobre el transporte de minusválidos y ancianos, que subraya la importancia de la movilidad de dichas personas, condición fundamental para obtener y conservar un empleo apropiado;

vistos en la Resolución del Parlamento Europeo, de 16 de septiembre de 1987, sobre el transporte de minusválidos y ancianos, que subraya la importancia de la movilidad de dichas personas, condición fundamental para obtener y conservar un empleo apropiado y **recomienda, en particular, transformaciones técnicas en los medios de transporte destinados a facilitar el acceso;**

(Enmienda n° 10)

Artículo 1

La presente Directiva tiene por objeto facilitar el desplazamiento en condiciones seguras de las personas de movilidad reducida *a fin de favorecer su acceso al lugar de trabajo.*

La presente Directiva tiene por objeto facilitar el desplazamiento en condiciones seguras de las personas de movilidad reducida **desde y hacia el lugar de trabajo.**

(Enmienda n° 11)

Artículo 2, letra a)

a) Trabajador de movilidad reducida: *todo trabajador que tenga dificultades específicas para desplazarse en los medios de transporte público debido a una minusvalía grave resultante de un trastorno físico o mental.*

a) Trabajador de movilidad reducida: **toda persona que tenga dificultades específicas para los desplazamientos exigidos por su actividad profesional y realizados en los medios de transporte público, debido a una disminución de sus capacidades físicas, psíquicas, sensoriales o mentales.**

(Enmienda n° 12)

Artículo 2, letra b), tercer guión bis (nuevo)

— **los transportes privados que prestan servicio como transporte público.**

(Enmienda n° 13)

Artículo 3, primer párrafo, letra b)

b) Cualquier medida que favorezca el desplazamiento de los trabajadores de movilidad reducida, siempre que tengan un alcance equivalente a las medidas contempladas en la letra a).

b) Cualquier medida que favorezca el desplazamiento de los trabajadores de movilidad reducida, siempre que tengan un alcance equivalente a las medidas contempladas en la letra a). **La subvención directa a las iniciativas de los trabajadores de movilidad reducida destinadas a la utilización por éstos de medios de transporte personales deberá realizarse de modo exclusivamente provisional y temporal.**

(Enmienda n° 14)

Artículo 3, segundo párrafo

Los medios de transporte que se pongan a disposición de los trabajadores de movilidad reducida deberán ajustarse a las disposiciones mínimas que figuran en el Anexo.

Los medios de transporte que se pongan a disposición de los trabajadores de movilidad reducida deberán ajustarse a las disposiciones mínimas que figuran en el Anexo. **Los Estados miembros se encargarán de que en las fechas previstas en el artículo 8 todos los nuevos vehículos utilizados en el transporte público se adapten a los requisitos mínimos contemplados en el Anexo, así como que todos los vehículos existentes se adapten progresivamente a dichos requisitos mínimos.**

Miércoles, 20 de noviembre de 1991

TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

MODIFICACIONES INTRODUCIDAS
POR EL PARLAMENTO EUROPEO

(Enmienda n° 15)

Artículo 4, letra a)

a) el aprendizaje por parte de los trabajadores de movilidad reducida de la movilidad en condiciones seguras durante el desplazamiento;

a) el aprendizaje gratuito por parte de los trabajadores de movilidad reducida de la movilidad en condiciones seguras durante el desplazamiento;

(Enmienda n° 16)

Artículo 4, letra b)

b) la formación necesaria del personal de las compañías de transporte público destinado a prestar asistencia a los trabajadores de movilidad reducida en los medios de transporte puestos a su disposición;

b) la formación necesaria del personal de las compañías de transporte público y privado destinado a prestar asistencia a los trabajadores de movilidad reducida en los medios de transporte puestos a su disposición;

(Enmienda n° 17)

Artículo 4, letra c)

c) la información y el asesoramiento de los trabajadores de movilidad reducida

c) la información y el asesoramiento gratuitos de los trabajadores de movilidad reducida y del público en general en lo que se refiere a las necesidades de los trabajadores de movilidad reducida.

(Enmienda n° 18)

Artículo 4, letra c bis) (nueva)

c bis) la información de los conductores de la presencia en el vehículo de trabajadores de movilidad reducida de forma que se pueda evitar, con una conducción prudente, toda consecuencia adversa indeseada.

(Enmienda n° 19)

Artículo 5

Cuando un trabajador de movilidad reducida necesite la ayuda de un acompañante o cualquier forma de ayuda para desplazarse, los Estados miembros velarán por que dicha ayuda no implique cargas financieras de transporte adicionales para dicho trabajador.

Cuando un trabajador de movilidad reducida necesite la ayuda de un acompañante o cualquier otra forma de ayuda para desplazarse, los Estados miembros velarán por que dicha ayuda sea obligatoriamente gratuita. Los Estados miembros obligarán asimismo a los transportistas a efectuar el transporte del perro-guía utilizado por los invidentes.

(Enmienda n° 20)

Artículo 5 bis (nuevo)

Artículo 5 bis

Cuando un trabajador de movilidad reducida utilice su propio medio de transporte para desplazarse hasta el lugar de trabajo, el empresario deberá poner a disposición de dichos trabajadores aparcamientos reservados en las proximidades del lugar de trabajo. Los Estados miembros ayudarán, económicamente o por otros medios, a las pequeñas y medianas empresas en el cumplimiento de esta obligación.

Miércoles, 20 de noviembre de 1991

TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

MODIFICACIONES INTRODUCIDAS
POR EL PARLAMENTO EUROPEO

(Enmienda n° 21)

Artículo 6

La Comisión elaborará cada dos años un informe relativo a la aplicación por los Estados miembros de las medidas contempladas en los artículos 3, 4 y 5 y lo transmitirá al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social.

La Comisión elaborará cada dos años un informe relativo a la aplicación por los Estados miembros de las medidas contempladas en los artículos 3, 4 y 5 y lo transmitirá, con el fin de intercambiar opiniones y de obtener comentarios y sugerencias, al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social, así como a los organismos sociales y a las demás organizaciones que representan a las personas de movilidad reducida.

(Enmienda n° 22)

Artículo 8, primer párrafo, letra a)

a) A más tardar el 31 de diciembre de 1992 en lo que respecta a las medidas contempladas en los artículos 3 y 4, y presentarán un calendario de la aplicación de dichas medidas a más tardar el 31 de diciembre de 1999;

a) A más tardar el 31 de diciembre de 1992, y presentarán un calendario de la adaptación de vehículos descrita en el artículo 3, que habrá de completarse para los nuevos vehículos a más tardar el 31 de diciembre de 1994 y para los vehículos existentes a más tardar el 31 de diciembre de 1999; y, para la aplicación de las medidas contempladas en el artículo 4, a más tardar el 31 de diciembre de 1994;

(Enmienda n° 23)

Artículo 8, primer párrafo, letra b)

b) a más tardar el 31 de diciembre de 1992 en lo que respecta a las medidas previstas en el artículo 5, a fin de permitir la aplicación de dichas medidas a más tardar el 31 de diciembre de 1994.

b) a más tardar el 31 de diciembre de 1992 en lo que respecta a las medidas previstas en el artículo 5, a fin de permitir la aplicación de dichas medidas a más tardar el 31 de diciembre de 1993.

(Enmienda n° 24)

Artículo 8, tercer párrafo

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva.

(Enmienda n° 25)

Anexo, epígrafe 1

Deberán ponerse a disposición de los trabajadores de movilidad reducida los medios de transporte que respondan a sus necesidades específicas de transporte. Esto implicará un número y una frecuencia suficientes así como horarios de circulación apropiados.

Deberán ponerse a disposición de los trabajadores de movilidad reducida los medios de transporte que respondan a sus necesidades específicas de transporte. Esto implicará un número y una frecuencia suficientes así como horarios de circulación apropiados; asimismo, todos los vehículos nuevos deberán responder a los criterios enumerados más abajo, y los vehículos existentes deberán adaptarse para su empleo por parte de los trabajadores de movilidad reducida.

Miércoles, 20 de noviembre de 1991

TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

MODIFICACIONES INTRODUCIDAS
POR EL PARLAMENTO EUROPEO

(Enmienda n° 26)

Anexo, epígrafe II, letra a), frase introductoria

- | | |
|---|---|
| a) La accesibilidad en condiciones seguras por parte de los trabajadores de movilidad reducida a los medios de transporte puestos a su disposición en lo que respecta a la entrada/salida deberá garantizarse según las tres alternativas siguientes: | a) La accesibilidad en condiciones seguras por parte de los trabajadores de movilidad reducida a los medios de transporte puestos a su disposición en lo que respecta a la entrada/salida así como al transporte en condiciones seguras deberá garantizarse según las tres alternativas siguientes: |
|---|---|

(Enmienda n° 27)

Anexo, epígrafe III

El interior de los medios de transporte deberá tener en cuenta las necesidades específicas de los distintos tipos de minusvalía de los trabajadores de movilidad reducida. Dispondrá, en particular:

- de plazas reservadas en número suficiente y en los lugares oportunos,
- pasillos,
- servicios higiénicos,

El interior de los medios de transporte deberá tener en cuenta las necesidades específicas de los distintos tipos de minusvalía de los trabajadores de movilidad reducida. Dispondrá, en particular:

- de plazas reservadas en número suficiente y en los lugares oportunos,
- pasillos,
- servicios higiénicos,
- señales acústicas y ópticas que anuncien las paradas,

(Enmienda n° 28)

Anexo, epígrafe IV

La señalización para el uso de los medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores de movilidad reducida, así como para el acceso a sus infraestructuras, deberá respetar las necesidades específicas de los distintos tipos de trabajadores de movilidad reducida.

La señalización armonizada para el uso de los medios de transporte puestos a disposición de los trabajadores de movilidad reducida, así como para el acceso a sus infraestructuras, deberá respetar las necesidades específicas de los distintos tipos de trabajadores de movilidad reducida (invidentes, sordomudos, etc).

— A3-293/91

RESOLUCIÓN LEGISLATIVA (Procedimiento de cooperación: primera lectura)

que contiene el dictamen del Parlamento Europeo sobre la propuesta de la Comisión al Consejo de una directiva relativa a las disposiciones mínimas destinadas a mejorar la movilidad y el transporte en condiciones seguras de los trabajadores de movilidad reducida en el trayecto del trabajo

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Consejo (COM(90) 588 — SYN 327) (1),
- Consultado por el Consejo, de conformidad con el artículo 118A del Tratado CEE (C3-0167/91),
- Visto el informe de la Comisión de Asuntos Sociales, Empleo y Condiciones de Trabajo y las opiniones de la Comisión de Transportes y Turismo y de la Comisión de Asuntos Jurídicos y de Derechos de los Ciudadanos (A3-0293/91),

(1) DO C 68 de 16.3.1991, p. 7.

Miércoles, 20 de noviembre de 1991

1. Aprueba la propuesta de la Comisión, con las modificaciones introducidas por el Parlamento Europeo, de acuerdo con la votación del texto de la misma;
2. Pide a la Comisión que modifique su propuesta en consecuencia, de conformidad con el apartado 3 del artículo 149 del Tratado CEE;
3. Se reserva el derecho a recurrir al procedimiento de concertación en el caso de que el Consejo desee apartarse del texto aprobado por el Parlamento;
4. Pide que se le consulte de nuevo en caso de que el Consejo se proponga modificar sustancialmente la propuesta de la Comisión;
5. Encarga a su Presidente que transmita el presente dictamen al Consejo y a la Comisión.

11. Empresas de inversión y entidades de crédito ** I

a) Propuesta de Directiva COM(90)141 — SYN 257

Propuesta de Directiva del Consejo sobre la adecuación del capital de las empresas de inversión y las entidades de crédito

Aprobada con las modificaciones siguientes:

TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (*)

MODIFICACIONES INTRODUCIDAS
POR EL PARLAMENTO EUROPEO

(Enmienda n° 1)

Artículo 2, segundo guión

— Cartera de valores mobiliarios «negociables» de una entidad de crédito, las posiciones patrimoniales que ésta mantenga en valores negociables, o en instrumentos que de ellos se deriven, con objeto de beneficiarse de las diferencias, ya existentes o previsibles, entre el precio de adquisición y el de venta, o como cobertura de otros elementos de dicha cartera;

— Cartera de valores mobiliarios «negociables» de una entidad de crédito, las posiciones patrimoniales que ésta posea para reventa o que ésta mantenga en valores negociables o en instrumentos que de ellos se deriven, con la intención de beneficiarse de las diferencias, ya existentes o previsibles, entre el precio de adquisición y el de venta, o como cobertura de otros elementos de dicha cartera incluyendo las actividades relacionadas con estas posiciones según se menciona en el Anexo 2.

La inclusión o exclusión de partidas en dicha cartera debe ser conforme con los procedimientos pertinentes incluyendo, cuando proceda, normas contables en la institución pertinente, estando dichos procedimientos y su aplicación coherente sujetos a revisión por parte de la autoridad competente;

(Enmienda n° 2)

Artículo 2, segundo guión bis (nuevo)

— «zona A», «zona B», «entidades de crédito zona A», «entidades de crédito zona B», «sector no bancario» y «bancos de desarrollo multilateral» se definirán de conformidad con el artículo 2 de la Directiva 89/647/CEE.

ANEXO I I

ESPAÑA : RENFE

INSTALACIONES FIJAS DE RENFE

PROYECTO	RENOVACION CONSTRUCCION	RENOVACION	INFORMES REDACTADOS	ACTUACIONES	PLAZO DE FINALI- ZACION PREVISTO
ESTACION DE SANTA JUSTA (SEVILLA)	X		- sbt/01/1 de 8 mayo de 1.989 - sbt/01/3 de 28 julio de 1.989 - sbt/01/10 de 20 octubre de 1.989	ACCESIBILIDAD TOTAL. - Accesos - Circulaciones, movimientos - Salidas de emergencia - Asesos, rampas, ascensores, tapices rodantes, bucle magnético...	Primer semestre de 1.991
APEADERO DE S. BERNARDO (SEVILLA)	X		- sbt/01/6 de 28 julio de 1.989	ACCESIBILIDAD TOTAL. - Accesos - Circulaciones, movimientos - Salidas de emergencia - Asesos, rampas, ascensores, tapices rodantes, bucle magnético...	Primer semestre de 1.991
APEADERO VIRGEN DEL ROCIO (SEVILLA)	X		- sbt/01/7 de 28 julio de 1.989	ACCESIBILIDAD TOTAL. - Accesos - Circulaciones, movimientos - Salidas de emergencia - Asesos, rampas, ascensores, tapices rodantes, bucle magnético...	Primer semestre de 1.991
ESTACION DE ATOCHA LARGO RECORRIDO (MADRID)	X		- sbt/01/13 de 27 febrero de 1990	ACCESIBILIDAD TOTAL. - Accesos - Circulación, movimientos - Salidas de emergencia - Asesos, rampas, ascensores, tapices rodantes, bucle magnético...	Diciembre 1.991
ESTACION DE CORDOBA	X		- En estudio	EN ESTUDIO ACCESIBILIDAD TOTAL - Accesos - Circulaciones, movimientos - Salidas de emergencia - Asesos, rampas, ascensores, tapices rodantes, bucle magnético...	Diciembre 1.992
ESTACION DE CHAMARTIN (MADRID)	X		- sbt/01/2 de 9 mayo de 1.989 - Informe del 12 septiembre de 1.989	ACONDICIONAMIENTO PARCIAL - Ampliación y acondicionamiento de las escaleras mecánicas - acondicionamiento de la planta segunda de la estación de Chamartín para la escucha de la megafonía ambiental a través de prótesis auditivas por sistema de bucle magnético.	Segundo semestre de 1.990
ESTACION DE TERRINO (BARCELONA)	X		- En estudio	- En estudio	Sin definir
EDIFICIO DE OFICINAS LAS CARACOLAS CARACOLA Nº 5 (MADRID)	X		- sbt/01/3 de 23 mayo de 1.989	ACONDICIONAMIENTO PARCIAL - Accesibilidad al vestíbulo y planta superior (montaescaleras)	Sin definir

PROYECTO	RENOVACION CONSTRUCCION	REMODELACION	INFORMES REDACTADOS	ACTUACIONES	PLAZO DE FINALIZACION PREVISTO
ESTACION DEL PORTILLO (ZARAGOZA)	X		- En estudio	- En estudio	En proyecto (fin del proyecto mayo 1.990)
ESTACION DE ALICANTE	X		- En estudio	- En estudio	Sin definir
ESTACIONES DE LA LINEA OLAVEAGA RAMAL DE LA CASTILLA (BILBAO)	X		- En estudio	- En estudio	Sin definir
HOTEL SOBRE LA ESTACION DE SANTIS (BARCELONA)	X		- En estudio	- Se está estudiando la accesibilidad total	Segundo trimestre de 1.993
ESTACION DE ATOCHA CERCANIAS (MADRID)		X	- sbt/01/12 de 21 noviembre 1.989 - sbt/01/13 de 27 febrero 1.990	- Accesibilidad total (excepto a nivel 616)	Diciembre 1.991
ESTACION DE EL ESCORIAL		X	- sbt/01/16 de 6 febrero 1.990	ACCESIBILIDAD BASICA - Aseo acondicionado - Paso interior entre andenes acondicionado - Bucle magnético - Circulaciones internas - Salidas emergencia - Señalización y recrecido de andenes	Julio 1.991
ESTACIONES DE LA LINEA DE CERCANIAS B.P.T (BILBAO-PORTUGALETE-TRIANO)		X	- En estudio	- En estudio	Segundo semestre de 1.991 (Alguna estación se termina después de esta fecha)
ESTACION DE VIAJEROS DE VITORIA		X	- sbt/01/21 de 5 abril de 1.990	- Accesibilidad básica	Febrero 1.991
ESTACION DE POZUELO		X	- sbt/01/8 de 28 julio de 1.989	- En estudio	Terminada
ESTACION DE CIUDAD REAL	X		- En estudio	- En estudio la accesibilidad total	Segundo trimestre de 1.992
ESTACION DE PUERTOLLANO	X		- En estudio	- En estudio la accesibilidad total	Diciembre 1.991

PROYECTO	REMODELACION CONSTRUCCION	INFORMES REDACTADOS	ACTUACIONES	PLAZO DE FINALIZACION PREVISTO
ESTACION DE VALLADOLID	X	- En estudio	- En estudio la accesibilidad total	Sin definir
			PROYECTO PASILLO VERDE - En estudio la accesibilidad total de todas las instalaciones de Renfe del proyecto Pasillo-Verde	
ESTACION DE PRINCIPE PIO E INTERCAMBIADOR (MADRID)	X	- En estudio	- En estudio la accesibilidad total	Sin definir
ESTACION DE IMPERIAL (MADRID)	X	- En estudio	- En estudio la accesibilidad total	Proyecto finalizado verano 1.990
ESTACION DE DELICIAS (MADRID)	X	- En estudio	- En estudio la accesibilidad total	Proyecto finalizado verano 1.990
ESTACION DE MENDEZ ALVARO (MADRID)	X	- En estudio	- En estudio la accesibilidad total	Proyecto finalizado verano 1.990
PEQUERO AUDITOTTO (MADRID)	X	- En estudio	- En estudio la accesibilidad total	Proyecto finalizado verano 1.990
3 AFARCAMIENTOS (MADRID)	X	- En estudio	- En estudio la accesibilidad total	Proyecto finalizado verano 1.990

PROYECTO	CONSTRUCCIÓN	REMODELACIÓN	INFORMES REDACTADOS	ACTUACIONES	PLAZO DE FINALIZACIÓN PREVISTO
COCHE CERCANIAS DE DOS PISOS SERIE 450	X		- sbt/01/4 de 3 julio de 1.989	- 12 Ramas de 5 coches remolque; Asideros, iluminación, señalización lugar para ubicarse una PMR en silla de ruedas (no contempla acceso) EN PREVISION 1 coche de cada una de las 12 ramas se remodelara para obtener la ACCESIBILIDA BASICA EN PREVISION 55 ramas de 5 coches en estudio ACCESIBILIDAD BASICA	Desde mayo 1.990 hasta completar la serie en diciembre 1.991 En prevision En prevision
AVE ALTA VELOCIDAD ESPAÑOLA	X		- sbt/01/20 de 23 marzo de 1.990	- ACCESIBILIDAD BASICA (En estudio accesibilidad mas completa)	Primer semestre 1.992
COCHE SALON 1º APTO PARA CIRCULAR A 200 KM/H	X		- sbt/01/15 de 19 diciembre 1.989	En estudio ACCESIBILIDAD BASICA (En estudio accesibilidad mas completa)	Sin definir
COCHES Bc 10 X LITERAS PARA ENFERMOS		X	- sbt/01/11 de 6 noviembre 1.989 - sbt/01/18 de 18 febrero 1.990 - Anejo al sbt/01/18 de 15 marzo	5 Coches literas para transporte de enfermos con ACONDICIONAMIENTO PARCIAL; Ventanas abatibles, aviadores, señalización, equipo médico, iluminación, asideros. 5 Coches literas ACONDICIONAMIENTO PARCIAL. En estudio 1 coche con ACCESIBILIDAD TOTAL (prototipo)	Junio 1.990 Diciembre 1.990 Segundo semestre de 1.991
TRANSFORMACION DEL COCHE AA-8000 EN COCHE SALON			- sbt/01/14 de 11 diciembre 1.989 - sbt/01/19 de febrero 1.990 - Anejo al sbt/01/19 de marzo 1.990	10 Coches remodelados. ACONDICIONAMIENTO PARCIAL; Asideros, iluminación, señalización. En estudio 1 coche con ACCESIBILIDAD TOTAL (Prototipo)	Primer semestre de 1.991 Segundo semestre de 1.991
TRANSFORMACION DEL COCHE BB-8500 EN RESTAURANTE		X	- sbt/01/14 de 11 diciembre 1.989	8 Coches remodelados ACONDICIONAMIENTO PARCIAL; Iluminación, señalización. POSIBLE ACTUACION: Panel posterior del departamento abatible, megafonia acondicionada	Primer semestre de 1.991
REMODELACION DE LAS UT-440		X	- sbt/01/22 de 17 abril de 1.990	- En estudio la ejecución del informe redactado	En estudio
MAQUETA PROTOTIPO	X		- sbt/01/17 de 23 febrero 1.990 - Anejo al sbt/01/17 de 15 marzo de 1.990	- Introducir en la maqueta una amplia gama de medios de accesibilidad para diferente tipos de coches	Segundo semestre de 1.991

F R A N C I A : S N C F

	PROGRAMME PREVU POUR 1989	REALISATIONS AU 1/1/1991
* ILE-DE-FRANCE	- 60 gares en accessibilité totale	les travaux ont débuté, ils seront poursuivis sur une période de 8 ans dans le cadre des programmes annuels arrêtés d'entente avec le S.T.P. et la région Ile-de-France
	- bandes d'alerte au sol sur l'ensemble des gares S.N.C.F. de la ligne B du R.E.R.	travaux effectués
	- création d'un service d'accompagnement des personnes handicapées à partir du domicile	signature de la convention en cours
	- 50 gares équipées de boucles magnétiques pour les personnes mal entendant	équipement réalisé
	- toilettes aménagées sur les gares têtes de ligne S.N.C.F.	aménagement commencé dans toutes les gares tête de ligne à Paris
* RESEAU GRANDES LIGNES GARES	- accessibilité totale dans les 20 plus grandes gares	réalisation en cours
	- acquisition de 100 nouveaux matériels d'embarquement	achat et mise en service effectués
LES TRAINS	- accessibilité de la voiture n° 1 TGV Sud-Est	mise en accessibilité des toilettes et pose de portes coulissantes
	- sur le TGV Atlantique, mise en service des moyens de grande accessibilité	accessibilité effective

LES TARIFS	- pour l'ensemble des accompagnateurs des personnes handicapées, extension de la réduction de 50 % ou de la gratuité avec accès en 1ère classe (période blanche)	mesures tarifaires mises en place
	- pour les personnes handicapées, accès au confort de 1ère classe avec un titre de transport de 2e classe pour les périodes blanches	surclassement mis en pratique pour les personnes en fauteuil roulant
* INFORMATION FORMATION	- sensibilisation du personnel à l'accueil des personnes handicapées en fauteuil roulant, des personnes handicapées sensorielles et mentales	réalisation avec le concours de personnes handicapées de nouveaux documents de sensibilisation

- Mesures devant être réalisées à moyen terme (1990-1993)

	PROGRAMME PREVU POUR LA PERIODE 1990-1993	REALISATIONS ET PREVISIONS
* ILE-DE-FRANCE	- bandes d'alerte au sol sur les lignes C et D du RER, puis extension à l'ensemble des gares	l'équipement des lignes A, B et C (partie parisienne) sera terminée d'ici à 1993
	- établissement d'une carte unique ouvrant droit aux réductions et aux services	projet abandonné
	- suite du programme d'équipement des gares en boucles magnétiques (60 gares par an)	décision prise et mise en oeuvre d'un plan d'aménagement
	- suite du programme d'accessibilité des gares et de développement des annonces sonores	à l'étude
	- fin du programme d'aménagement des toilettes	la réalisation du programme se poursuit
* RESEAU GRANDES LIGNES GARES	- mise en accessibilité des gares desservies par le TGV Atlantique et le TGV Nord (35 gares)	en cours
	- création d'un service d'accompagnement des personnes handicapées à partir du domicile dans tous les grands centres urbains de France. Mise en réseau de tous les services	après expérimentation sur le réseau parisien, il pourrait être envisagé d'étendre le service
	- mise en accessibilité totale de 40 gares de gros trafic	en cours

	- suite du programme de rehaussement des quais	la réalisation du programme se poursuit
	- suite du programme d'aménagement des toilettes de toutes les grandes gares	réalisation déjà effectuée à CHAMBERY et NANCY
	- mise en place de 20 minitels "dialogue" dans les plus grandes gares	cette mesure a été abandonnée
	- équipement de toutes les gares en boucles magnétiques	le programme prévu sera réalisé
	- équipement de toutes les gares en bandes d'alerte au sol	en cours d'étude (problème de matériau)
LES TRAINS	- étude et systématisation de l'accessibilité non seulement des voitures mais des toilettes des trains corail existants	en cours voiture 1ère classe à couloir central : un prototype a été réalisé
	- définition d'un cahier des charges pour la construction de matériels nouveaux	une fiche européenne est déjà rédigée sur les matériels afin de concevoir une voiture à grande accessibilité pour les personnes handicapées
	- mise en service sur les TGV Nord et Transmanche de sièges et de toilettes accessibles	les TGV Nord et Transmanche seront totalement accessibles
* LES TARIFS	- création d'une carte unique ouvrant droit aux réductions pour voyageurs handicapés et accompagnateurs	ce projet a été abandonné. étude en cours d'une nouvelle tarification, des contacts ont déjà été pris avec la D.T.T.

F R A N C I A : R A T P

Métros urbains

R.A.T.P.

PROGRAMME PREVU POUR 1989	REALISATIONS AU 1/1/1991
- renforcement et extension du service accompagné pour assurer le service occasionnel et le service quotidien	le service "voyage accompagné" assure les accompagnements occasionnels. Pour le service quotidien, la convention R.A.T.P.-S.N.C.F.- associations est signée
- fin de l'installation sur tous les quais de la ligne A du RER et des stations R.A.T.P. de la ligne B, de bandes d'alerte au sol	équipement réalisé en 1989
- poursuite du programme sonore du nom des arrêts dans les autobus	le programme se poursuit. De surcroît des chercheurs ont mis au point un système plus fiable d'annonce sonore à défilement audiométrique commandé par les tours de roue avec recalage à chaque point d'arrêt, le tout pouvant être accompagné d'annonce visuelle. Voir annexe
- étude d'un programme sonore du nom des stations sur les réseaux métro et RER	oui pour la ligne A du RER. Pour le réseau métro, des recherches se poursuivent
- équipement de 100 premiers guichets en boucles magnétiques	financement voté par la Région, lancement de l'appel d'offre. Sur 4 ans, l'ensemble des guichets du RER et du métro seront équipés (500). En novembre 90 : 50 guichets étaient équipés, le programme se poursuit
- amélioration de la signalétique	pas de progrès, mais une réflexion est en cours
- édition en braille du guide "handicaps et déplacements en Ile-de-France"	le guide en braille a été réalisé
- progression vers l'accessibilité totale de l'ensemble du réseau RER (ascenseur et plate-forme élévatrice)	un programme de 3 ans prévoit la transformation des monte-charge en ascenseur (30 gares). Mise en accessibilité totale des stations Châtelet-les-Halles et Aubert prévue pour 92. Voir annexe

PROGRAMME PREVU POUR LA PERIODE 1990-1993	REALISATIONS ET PREVISIONS
- gratuité pour les accompagnateurs d'un voyageur bénéficiant de la "tierce personne"	le Syndicat des Transports Parisiens (S.T.P.) a, en novembre 1989, consulté la R.A.T.P. et la S.N.C.F. banlieue sur ce point
- équipement systématique de tous les guichets en boucles magnétiques, sur le RER et le métro	le programme prévu sera réalisé
- extension du programme d'équipements sonores des autobus	le programme prévu sera réalisé

AERODROME	TELEPHONE	Stationnement réservé	Borne d'appel	Fauteuil roulant	Toilettes accessibles	Téléphone accessible	Rampes d'accès	Escalier mobile, ascenseur	Passerelles téléscopiques d'accès aux avions	Minibus ou voiture aménagée	OBSERVATIONS
DIJON - LONGVIC	80 66 64 87			•	•						
DINARD - TELLEMEUR	99 46 16 58		•	•	•	•					
DIJON - TAVAYX	84 72 18 53	•				•	•				
DREUILLE - MIRECOURT	29 37 01 99		•				•				
DUP - TAILLAND	92 54 10 38				•						
GRENOBLE - SAINT GEORGES	76 65 71 33 76 65 40 55	•		•	•	•					
LE PUY - LEZARD	46 34 83 14			•	•	•	•				
LE PUY - STRAMMIS	43 53 71 30	•			•	•	•				
LE HAVRE - OCTEVILLE	35 46 09 81			•	•	•	•				
LE MANS - ARNAGE	43 84 00 43						•				
LE PUY - LOUDES	71 08 62 28		•		•	•	•				
LILLE - LESQUIN	20 95 92 00	•		•	•	•	•			•	
LIMOGES - BELLEGARDE	55 00 10 37	•		•	•	•	•				
LORIENT - LANN BIHOUE	97 82 35 97	•		•	•	•	•				
LYON - SATOLAS	78 71 92 21	•		•	•	•	•	•			
MARSEILLE - PROVENCE	42 89 90 10	•		•	•	•	•	•			
MAUBEUGE - ELESMES	27 62 03 48										
METZ - FRESCATY - AUGNY	87 69 02 80			•			•				
MONTLUCON - GUERET	55 65 73 30	•				•	•				
MONTPELLIER - FREGORGUES	67 65 60 65			•	•	•	•				
MORLAIX - PLOUJEAN	98 88 06 94						•				
MOULINS - MONTBEUGNY	70 20 03 79						•				
NANCY - ESSEY	83 21 56 90	•		•	•	•	•			•	
NANTES - CHATEAU BOUGON	40 84 80 00	•		•	•	•	•	•			Autres facilités en cours de réalisation.
NEVERS - FOURCAMBAULT	86 57 03 92 86 57 03 86				•	•	•				
NICE - COTE D'AZUR	93 72 30 12	•		•	•	•	•	•		•	Bus élévateur, plateformes élévatrices, salle de repos
NIMES - GARONS	66 20 12 55	•		•	•	•	•				
PAU - UZEIN	59 62 31 29	•		•	•	•	•				
PERIGUEUX - BASSILLAC	53 54 40 98					•	•				Toutes facilités en cours de réalisation
PERONNE - MONS-EN-CHAUSSEE	22 85 60 34	•		•	•	•	•	•			
PERPIGNAN - RIVESALTES	68 61 28 98	•	•	•	•	•	•				
POITIERS - BRIARD	49 58 28 85	•		•	•	•	•				
POUMPER - PLUGUFFAN	96 94 01 28				•	•					
REIMS - CHAMPAGNE	26 07 18 85				•	•	•				
RENNES - SAINT-JACQUES	99 31 91 77			•	•						
ROANNE - REHAISON	77 68 83 55										
RODEZ - MARCELLAC	65 42 20 29			•							
ROUEN - BOOS	35 80 24 28			•	•	•					
ROCHEFORT - SAINT-AGNANT	46 87 34 56		•								
SAINTE-BRIEUC	96 33 00 91			•							
SAINTE-ETIENNE - BOUTHEON	77 36 54 79				•	•					
SAUMUR - SAINT-FLORENT	41 50 20 27	•			•	•	•				
SAINTE-HELENE - MONTOR	40 22 35 06			•							
STRASBOURG - ENTZHEIM	88 98 82 96	•		•	•	•	•				
TARBES - OSSUN - LOURDES	62 34 42 22	•	•	•	•	•	•			•	Plateforme élévatrice (1)
TOULON - HYERES	94 57 41 93		•	•	•	•	•				
TOULOUSE - BLAGNAC	61 71 11 14	•		•	•	•	•	•			
VALENCE - CHABEUIL	75 44 46 63	•		•	•	•	•				
FORT DE FRANCE - LE LAMENTIN	(596) 70 12 34							•			
NOUMEA - LA TONTOUTA	(587) 35 11 18							•			
LA REUNION - SAINT DENIS - GILLOT	(262) 28 18 82							•			
TAHITI - FAANAU - SETIL	2 60 61 poste 326				•	•	•				

**BIBLIOGRAFIA
CONSULTADA**

Bibliografía Consultada

GENERAL

-Bachelier, Catherine; "Etude du transport des personnes handicapées dans un certain nombre de pays"; Séminaire Méditerranéen "Handicap et transport"; Tunis; 1990

-Central Coordinating Committee for the Promotion of accessibility (CCPT); "European Manual for an accessible built environment"; Utrecht; 1990

-Comité de Liaison pour le Transport des personnes Handicapées, COLITRAH; "Rapport Annuel 1990"; Rapporteurs Généraux: P. Assemat, C. Bachelier; Paris; 1991.

-Comité de Liaison pour le Transport des personnes Handicapées, COLITRAH; "Mesures en faveur des personnes handicapées dans les différents moyens de transport et les différents pays"; 18ème Edition; Paris; septembre 1991.

-Conférence Européenne des Ministres des Transports, CEMT; "Transport des personnes à mobilité réduite. Examen des dispositions et des normes relatives à la planification des voyages et à l'accès des piétons"; Paris; 1990

-Conférence Européenne des Ministres des Transports, CEMT; "Transport des personnes à mobilité réduite. Les transports publics par autobus"; Séminaire de la CEMT. Dunkerque, le 29 novembre 1989; Paris; 1991

-Conférence Européenne des Ministres des Transports, CEMT; "Transport des personnes à mobilité réduite. Rapport sur la politique et les réalisations en Europe; Paris; 1991

-Council of Europe; Partial agreement in the social and public health field;
"A coherent policy for the rehabilitation of disabled people (Resolution
AP(84)3 adopted by the Committee of Ministers on 17 September 1984);
Strasbourg; 1984

-Council of Europe; Partial agreement in the social and public health field;
"Activities in favour of disabled people"; Activity Report 1989-1990;
Strasbourg; 1990

-Council of Europe; Legislation on the rehabilitation of disabled people in
sixteen member states of the Council of Europe; 4th edition; Strasbourg;
1990

-Daunt, Patrick; "Age and disability a challenge for Europe"; Eurolink Age;
Londres; 1990

-Dejeannes, Maryvonne; chapon, André; Trauchessec; "Personnes à mobilité
réduite et transports urbains"; Revista "Recherche Transports Sécurité", n°
24; Décembre 1989

-Dejeannes, Maryvonne; "L'autobus urbain: evaluation des solutions
d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite"; Rapport INRETS n° 150;
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité; 1992

-ECMT/CEMT; "Transport for People with Mobility Handicaps. A Review of
Provisions and Standards for Journey Planning and Pedestrian Access; Paris;
1990

-ECMT/CEMT; "Transport for People with Mobility Handicaps. Access to
Coaches"; ECMT Seminar. Paris, 22 march 1990; Paris; 1991

-ECMT/CEMT; "Transport for People with Mobility Handicaps. Information and
communication"; ECMT Seminar. Paris, 24-25 January 1991; Paris; 1991

-European Research into consumer affairs (ERICA); "Vers l'indépendance";
Londres, Cambridge; 1989

-Frye, A.; "Facilities for elderly and disabled rail passengers- a European perspective"; Departament of Transport; Londres; 1988

-Girnau, Günter; "Transportation of the elderly and handicapped". Part 1 and Part 2.; Revista "Public transport International" ; UITP, numºs.1-1990 y 2-1990

-"HELIOS", revista; Equipo de Expertos HELIOS de la Comisión de las Comunidades Europeas; numº 7-9; Bruselas; 1991

-Institut National de Recherche sur les Transports et Leur Sécurité (INRETS); "Transport sans Handicap"; Actes INRETS nº 20; Lyon; 1990

-Juncà, José Antonio; Vilardell, Ramón; "Cap a la mobilitat com a dret humà"; Revista "Espais", nº 20.; Novembre-Desembre 1989.

-Maron, Armand; "Les barrières architectóniques et urbaines"; Madrid, 27-29 novembre 1985; Fonds National de Reclassement Social des Handicapés; 1985

-"Minusval", revista; Instituto Nacional de Servicios Sociales, INSERSO; numº 69-74 ; Madrid. 1990, 1991

-Naciones Unidas; Programa de Acción Mundial para las personas con discapacidad; edita: Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía; Madrid; 1988

-Norrbohm, Claes-Eric, Ståhl, Agneta; "Mobility and transport for elderly and disabled persons"; Transportation Studies Volume 13; 5th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons; Stockholm, Sweden 21-24 May 1989; Gordon and Breach Science Publishers; Amsterdam; 1991

-Oxley, P.R., Barham,P.; "Transport for disabled people. Funding and administrative arrangements in France, Spain, Sweden and the UK"; Summary Report of Phase One; Centre for Transport Studies. Cranfield Institute of Technology; Bedford; octubre 1989

-Ramírez-Heredia, Juan de Dios; "El transporte de los minusválidos en Europa. Una iniciativa del Parlamento Europeo"; Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones; Madrid; 1989

-Veit, Paul; "L'accessibilité des lieux publics pour les sourds"; Revista "Readaptation", nº 377; Février 1991

-World Health Organization; Regional Office for Europe; "Is the law fair to the disabled?"; European Series no. 29; Copenhagen; 1990

ALEMANIA

-Der Bundesminister für Verkehr; "Bericht des Bundesministers für Verkehr über Fortschritte bei der behindertengerechten Gestaltung des öffentlichen Verkehrs"; Bonn; 1990

BELGICA

-Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux Handicapés, GAMAH; "Accessibilité aux personnes handicapées des bâtiments ouverts au public. Réglementation belge selon les régions"; Liege

ESPAÑA

-Barón, Concha ; Ruiz, Rafael; "Guías prácticas. Viajes para minusválidos"; El País Aguilar; Madrid; 1992

-Departament de Benestar Social; Generalitat de Catalunya; "Normativa d'Accessibilitat a Catalunya"; Barcelona; 1991

-Eusko Trenbideak; "Nuevos Autobuses articulados de ET/FV"; Bilbao; 1989

-Eusko Trenbideak; "Programa Transporte para todos. Accesibilidad en la Línea San Sebastián-Hendaia"; Bilbao; 1990

- Federación Española de Municipios y Provincias, FEMP; "Criterios básicos para la mejora de la accesibilidad y habitabilidad en el medio urbano"; Madrid; 1991

- Federación Española de Municipios y Provincias, FEMP; "La administración local en la organización del transporte adaptado"; Seminario. San Sebastian 30-31 mayo, 1 junio 1990; Madrid; 1991

- Federación Española de Municipios y Provincias, FEMP; "La administración local en la supresión de barreras arquitectónicas"; Seminario. Granada 27-29 junio 1990; Madrid; 1991

- Fernández Muñoz, Jesús Norberto; "Las redes comunitarias del Programa HELIOS"; Revista Minusval numº 70; Madrid; diciembre 1990

- Instituto Nacional de Servicios Sociales, INSERSO; "Jornadas Sin barreras para todos"; Documentos Técnicos 53/88; Madrid; 1988

- Instituto Nacional de Servicios Sociales, INSERSO; "El transporte para personas con movilidad reducida. Primeras Jornadas de Estudio"; Documentos Técnicos 57; Madrid; 1989

- Juncà, José Antonio; "L'amélioration de l'accessibilité du transport public en Espagne. Lignes d'action"; Seminaire Méditerranéen "Handicap et transport"; Tunis; 1990

- Juncà, José Antonio; "Estudi de Costos i Prioritats en l'adaptació de les instal·lacions del Metro de Barcelona. estudi de Viabilitat"; Generalitat de Catalunya; Barcelona; 1990

- Juncà, José Antonio; "Conclusions of the Study of Accesibility for the Barcelona Metro"; International Conference on Technology and Accesibility; ICTA; Hoensbroek; 1990

- Juncà, José Antonio; "El Metro de Barcelona. Transporte público accesible: un compromiso de calidad"; revista Carta Local numº 24; Madrid; febrero 1992

FRANCIA

- Comité de Liaison pour le Transport des personnes handicapées (COLITRAH); "Rapport Annuel 1990"; Paris; 1991
- Dejeannes, M.,Barham,P.; "Déplacement des personnes à mobilité réduite à Grenoble: Etude de l'effet du nouveau tramway"; INRETS; Rapport n° 115; Bron; 1990
- Hugues, J.F.; Smolar, M.;Stevoux, P.; "Déplacement des personnes aveugles et mal voyantes. Utilisation des transports en commun"; Paris; 1990
- Mussillon, Joseph; "Grenoble: Une ville accessible à 80%"; Revista "Readaptation", n° 377; Fevrier 1991
- Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer; "Guide des transports à l'usage des personnes à mobilité réduite"; Paris; 1989
- RATP/SNCF; "Handicaps et déplacements en région Ile-de-France"; Paris; 1989

ITALIA

- Cosulich, Piero; "Considerations sur l'accessibilité dans les moyens de transport. Informations et experiences italiennes"; Seminaire Méditerranéen "Handicap et transport"; Tunis; 1990

PORTUGAL

- Secretariado Nacional de Reabilitação; "Euro-guia turístico. Para uso de pessoas com dificuldades de locomoção"; Lisboa; 1991
- Secretariado Nacional de Reabilitação; "Guia de Transportes. Para uso de pessoas com dificuldades de locomoção"; Lisboa; 1991

REINO UNIDO

- "British Rail and Disabled Travellers". From 1 april 1989-13 may 1990
- Bus & Coach Council; "Getting Around by Bus and Coach. A Guide for people with disabilities"; Londres; 1990
- Department of Transport; "Disability Unit Annual Report. 1990"; 1991
- Disabled Persons Transport Advisory Committee; "Education and training in transport for mobility. Where do you come in?"; Londres; 1992
- Disabled Persons Transport Advisory Committee; "Recommended specification for Buses used to operate local services"; Londres; 1988
- Heraty, Margaret J.; "Direct and Cross Sector Benefits from the Provision of Specialised and Accessible Mainstream Transport"; Gordon and Breach, Science Publishers, Inc.; 1989

AGRADECIMIENTOS

Agradecimientos

El autor de este trabajo quisiera agradecer muy sinceramente todas las colaboraciones recibidas, especialmente en lo que se refiere a localización de materiales y búsqueda documental. Así la labor desarrollada por el SIIS, Centro de Documentación concertado con el Real Patronato, me ha resultado inestimable. Destacar además el apoyo prestado desde el CEAPAT, del INSERSO, desde la División de Acción para las Personas con Discapacidad de la Comisión Europea, el Centro de Documentación de la UITP, Unión Internacional de Transportes Públicos, del CEYDE, Centro de Estudios y Documentación Europea, así como del Instituto de Estudios del Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

A continuación se relacionan, según su país de procedencia, aquellas personas que han brindado su colaboración de forma desinteresada, facilitando información útil recogida en este trabajo.

Alemania

- Sr. Rudolf Bonk. Bundesminister für Verkehr
- Dr. Hartmut Haines. Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung

Bélgica

- M. A. Gubbels. Attaché de Cabinet. Fonds Communautaire pour l'integration sociale et professionnelle des personnes handicapées
- Mme. Annick Pyfferoen. CEPIATH. Croix-Rouge de Belgique. Communauté Francophone

Dinamarca

- Mme. A. Blessing Heine. Socialministeriet. Miembro Danés del Programa HELIOS
- Mr. Ole Steen Larsen. Ministerio de Transportes

Espanña

- D. Leandro Estévez. RENFE
- D. Andrés Gabarain. Eusko Trebideak/Ferrocarriles Vascos
- D. Pablo Gil de la Cruz. Director del Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas, CEAPAT. INSERSO
- D. José Luis Rivas. Director de la Revista "Minusval"
- Da. Rosa Romero. Técnico. División de Estudios. Federación Española de Municipios y Provincias
- Sr. Ramón Vilardell. Direcció Gral. de Transports. Generalitat de Catalunya

Francia

- Sr^a. Catherine Bachelier. Conseil National des Transports. COLITRAH
- Sr^a. Maryvonne Dejeammes. INRETS

Irlanda

- Dr. A.P. O'Reilly. Chief Executive. National Rehabilitation Board
- Miss Christine Whyte. Manager. Planning, Development and Independent Living Services. National Rehabilitation Board

Italia

- Piero Cosulich. Doctor Arquitecto. Consultor

Luxemburgo

- M. Jacques Linster. Attaché de Gouvernement 1^{er} en rang. Ministère de la Famille et de la Solidarité

Países Bajos

- Peter Boschman. Federatie van ouderverenigingen

Portugal

- Sr. Antonio Charana. Director del Departamento. Instituto do Emprego e Formação Profissional
- Sr^a. Maria Guida de Freitas Faria. Secretária Nacional. Secretariado Nacional de Reabilitação. Ministerio do Emprego e Segurança Social

Reino Unido

-Sr^a. Ann Frye. Disability Unit. The Department of Transport

Comisión Europea

-Sr. Enrique Rojas. Administrador Principal. División Acciones en favor de las personas con discapacidad. DG V.

-Sr. Bernhard Wehrens. Jefe de División. Acciones en favor de las personas con discapacidad. DG V.

Centro de Documentación. SIIS. Madrid

-Carmen Tenorio. Servicio de Información

-Cristina Velarte. Documentalista

-Elvira Villalobos. Directora del SIIS. Madrid

Centro de Estudios y Documentación Europea

-D^a. Carmen Plaza. Directora

Union Internacional de Transportes Públicos

-Sr. Thierry Maréchal. Documentaliste. Centro de Documentación de la UITP



Se alienta a los Estados Miembros a que adopten una política que garantice a las personas con discapacidad el acceso a todos los edificios e instalaciones públicos nuevos, viviendas y sistemas de transporte públicos. Además, siempre que sea posible, se han de adoptar medidas que promuevan la accesibilidad a los edificios, instalaciones, viviendas y transportes públicos ya existentes, especialmente aprovechando las renovaciones.

Naciones Unidas: Programa de acción mundial para las personas con discapacidad (Párrafo 114).

