



UN MODELO PARA ARMAR EN ESTA DÉCADA

EL ROMPECABEZAS DE LA ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE

ALFONSO SANZ ALDUÁN
GEÓGRAFO
EQUIPO ACCEPLAN. IUUE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

• El rompecabezas de la accesibilidad en el transporte •

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



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

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

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

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

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

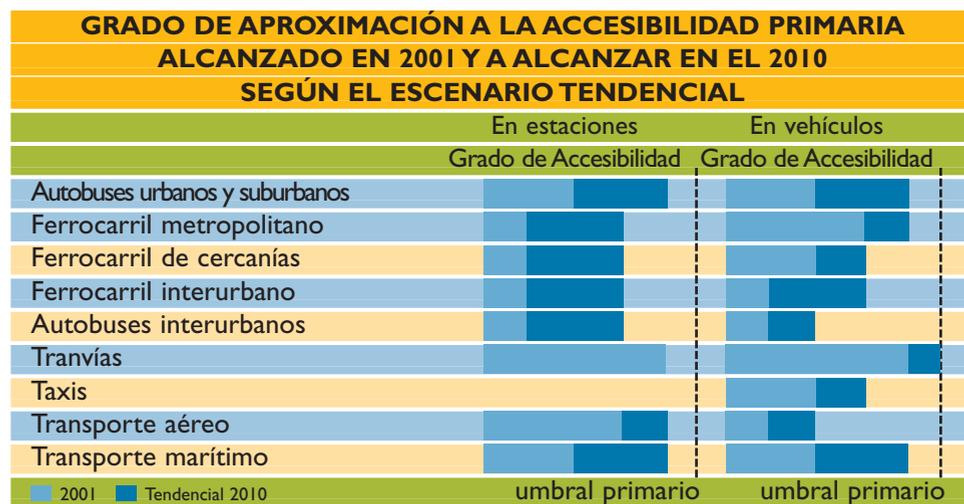
Hay que recordar que la mayoría de los subsistemas de transporte público han vivido decenas de años al margen de los criterios de accesibilidad que hoy parecen moneda corriente o exigencias "naturales" o "lógicas". Y que, la reconversión de las infraestructuras, de los vehículos o de la cultura de las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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

• El rompecabezas de la accesibilidad en el transporte •

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

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

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

la manera de garantizar el acceso a los trenes interurbanos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

