



LÍNEA DE ACTUACIÓN 1.5: ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

La Estrategia de Movilidad tiene en la **accesibilidad universal** uno de sus objetivos esenciales.

La **Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad** de 13 de diciembre de 2006, ratificada por España el 30 de marzo de 2007 (en vigor desde el 3 mayo de 2008) constituye el primer instrumento internacional jurídicamente vinculante en el ámbito de los derechos humanos en el que se consagra la accesibilidad como uno de los ocho principios generales del tratado, que permite salvar los obstáculos morales y físicos que impiden a las personas con discapacidad participar plena y efectivamente en la sociedad en condiciones de igualdad con todos los demás.

En el ámbito de la movilidad y el transporte, entre los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030** de las Naciones Unidas, se encuentra el Objetivo 11 *"Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles"*, que tiene como una de sus metas que, *"de aquí a 2030, se proporcione acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y la mejora de la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad"*.

En marzo de 2021, la Comisión Europea adoptó la **Estrategia sobre los derechos de las personas con discapacidad 2021-**

2030, que establece un ambicioso conjunto de acciones e iniciativas emblemáticas en diversos ámbitos y fija numerosas prioridades, entre las que se encuentra la accesibilidad. España está trabajando en la **Estrategia Española sobre Discapacidad para 2021-2030**, cuyo objetivo de construir una hoja de ruta que contribuya a hacer efectivos los derechos humanos de las personas con discapacidad y sus familias.

La **Unión Europea** cuenta con un conjunto integrado de normas sobre los derechos fundamentales de los pasajeros en todos los modos de transporte, que se basan en tres pilares: la no discriminación, una información exacta, oportuna y accesible, y una asistencia inmediata y proporcionada. Uno de los derechos que se deriva de estos principios es el **derecho a la movilidad**, entendido como el derecho a la **accesibilidad y asistencia** sin ningún coste adicional para los pasajeros con discapacidad y los pasajeros con movilidad reducida⁷.

Asimismo, se han aprobado **normas técnicas sobre accesibilidad**, como la Directiva 2001/85/CE, sobre la homologación de autobuses y autocares, que contiene especificaciones sobre la accesibilidad de los viajeros con movilidad reducida y de las personas con discapacidad, y la Directiva 2009/45/CE⁷, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, que contiene directrices para la construcción de buques y equipos a fin de facilitar el acceso de los pasajeros con movilidad reducida al buque. Existen normas técnicas de accesibilidad a nivel de la UE para el sistema ferroviario convencional y de alta velocidad. Los trenes, las estaciones y los elementos pertinen-

⁷ Reglamento (UE) n° 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar; Reglamento (UE) n° 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril; Reglamento (CE) No 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo; Reglamento (UE) n° 1177/2010) sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y vías navegables.

tes de la infraestructura que las cumplan serán interoperables y, por consiguiente, brindarán un nivel de acceso similar a los pasajeros con discapacidad y a los pasajeros con movilidad reducida en toda la red transeuropea.

El 13 de marzo de 2019, el Parlamento Europeo aprobó la **Directiva de Accesibilidad de productos y servicios TIC** que establece, entre otros, requisitos para algunos elementos de los servicios de transporte de viajeros (así, para resolver problemas para acceder a terminados servicios, como las máquinas expendedoras de billetes).

En cuanto a la asistencia a los viajeros, la normativa comunitaria garantiza la asistencia a los pasajeros con discapacidad y personas con movilidad reducida en todos los modos de transporte. No obstante, por razones de seguridad (normalmente relacionadas con la evacuación), los operadores podrán exigir un acompañante durante todo el viaje que asista a la persona con discapacidad. Este acompañante, conforme a los Reglamentos comunitarios, viaja de forma gratuita en el transporte por carretera (autobús y autocar) y en el transporte por mar, pero no así en el transporte ferroviario y aéreo. Existen Recomendaciones del Defensor del Pueblo en el sentido de establecer como obligación de servicio público la de asistencia

y acompañamiento de las personas con discapacidad en el transporte aéreo que el MITMA ha trasladado a la Comisión Europea.

La normativa española ha mandatado a los poderes públicos a adoptar las medidas pertinentes para asegurar la accesibilidad universal en el transporte, y ha regulado las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social, estableció los nuevos plazos de exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad, que para infraestructuras y material de transporte nuevos mantuvo en el 4 de diciembre de 2010, mientras que para los existentes en esta fecha que fueran susceptibles de ajustes razonables, estableció como fecha límite el 4 de diciembre de 2017. El propio Real Decreto Legislativo 1/2013 definió los ajustes razonables como: *"las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas del ambiente físico, social y actitudinal a las necesidades específicas de las personas con discapacidad que no impongan una carga desproporcionada o indebida,*

cuando se requieran en un caso particular de manera eficaz y práctica, para facilitar la accesibilidad y la participación y para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con los demás, de todos los derechos."

El Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, determina las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para su utilización por las personas con discapacidad, para los modos de transporte ferroviario, marítimo, aéreo, por carretera, en autobús urbano y suburbano, ferrocarril metropolitano, taxi y servicios de transporte especial.

- Respecto al **transporte aéreo**, resultan de obligado cumplimiento las normas de protección y asistencia establecidas por el citado Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo. El anexo III del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, complementa tales normas, incluyendo otras condiciones relativas a las infraestructuras aeroportuarias y los sistemas de información y comunicación. Igualmente se ha de cumplir con las disposiciones del Anexo 9 del

Convenio de Chicago en materia de facilitación, así como con el resto de normativa nacional que lo desarrolla y con las disposiciones del Comité Español de Facilitación, que ha asumido mayores competencias a raíz de la crisis del COVID-19.

- En cuanto al **transporte ferroviario**, los Anexos I y IX del Real Decreto 1544/2007, establecen las Condiciones Básicas de accesibilidad, que son de menor entidad en el caso de estaciones con demanda de viajeros inferior a 750 viajeros día (en media anual) que no sean capitales de provincia. En cuanto al material rodante que se encontrara en servicio o hubiera sido adquirido en los 12 meses anteriores, se condiciona la exigencia de su adaptación a las condiciones básicas de accesibilidad del Real Decreto, a que las actuaciones resulten proporcionadas (concepto no determinado en la normativa). Las nuevas estaciones y el nuevo material deberán cumplir con dichas condiciones.
- En relación con el **transporte por carretera**, las estaciones de autobuses e intercambiadores deben cumplir las condiciones de accesibilidad que establece el Anexo IV del Real Decreto. Estas condiciones son de menor entidad cuando el tráfico es igual o inferior a un



millón de viajeros anuales y no se trata de estaciones de capitales de provincia. Asimismo, el Real Decreto establece las condiciones básicas de accesibilidad en las líneas regulares de transporte interurbano en autobús. Estas condiciones son menores en el caso de líneas con un tráfico inferior a un millón de viajeros por kilómetro y año y cuya ruta más larga no supere los 100 kilómetros.

- En lo que se refiere al **transporte marítimo**, las autoridades portuarias y los gestores de las estaciones marítimas deberán cumplir con las obligaciones de accesibilidad de las instalaciones portuarias/interfaz objeto de su competencia en el Anexo II del Real Decreto. Por su parte, las empresas titulares de líneas de pasaje deberán dotar al menos de un barco, accesible a las personas con discapacidad, a cada línea regular de viajeros en cada día de servicio y en cada sentido de la derrota, en los términos del Anexo II.

Los **factores clave de la Accesibilidad Universal** en el transporte se pueden articular en torno a cinco ejes, interrelacionados entre sí: las **infraestructuras o instalaciones fijas**; el **material móvil** o los vehículos; **el vínculo entre ambos**, que condiciona los movimientos básicos de embarcar y desembarcar; los sistemas de **información, señalización y orientación**, y la **prestación del servicio** propiamente dicho.

Los requerimientos de las infraestructuras de transporte tienen que ver con las condiciones funcionales que han de cumplir las edificaciones y los espacios públicos para garantizar el acceso y uso por todos los usuarios sin discriminación, y se refieren a disponer de itinerarios accesibles, a los elementos de comunicación interna, las vías y salidas de evacuación y todos los servicios públicos, minimizando en lo posible las distancias a recorrer. Asimismo, se trata de aplicar el concepto de "diseño universal" a los distintos espacios, elementos de mobiliario e instalaciones, de forma que sea posible su uso por las personas con discapacidad.

El vínculo entre la infraestructura y el material móvil es un punto sensible, debiendo

evitarse toda fricción o desajuste entre ambos para que las operaciones de embarque y desembarque puedan realizarse en condiciones de seguridad, confort y con la máxima autonomía posible. Es precisa una comunicación a nivel entre ambos, lo que, en la mayor parte de los casos requiere la utilización de mecanismos de elevación para salvar desniveles con el apoyo de personal de asistencia. El diseño universal de nuevas infraestructuras y vehículos debe resolver este problema.

Asimismo, es básica la dotación de sistemas de información, señalización y comunicación adecuados para su comprensión y orientación por todos los viajeros.

A parte de la consideración de la accesibilidad universal desde el diseño, toda vez que se favorece a todos los usuarios, no solo a un colectivo concreto, son imprescindibles las tareas de **sensibilización y concienciación** de toda la ciudadanía, que pueden venir acompañados de guías o materiales de divulgación, así como tareas de **formación** al personal responsable de la movilidad.

Antes de analizar la situación de la accesibilidad en los diferentes modos de transporte, resulta relevante señalar la **diversidad de casos que abarca el concepto de discapacidad**: ceguera parcial, cataratas, movilidad reducida en ancianos, discapacidad intelectual o cognitiva, sordera parcial, e incluso falta de movilidad temporal por lesiones o en mujeres embarazadas.

SITUACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Tanto Adif como Renfe vienen realizando en los últimos años importantes inversiones para la mejora de la accesibilidad de las estaciones. Asimismo, todos los proyectos de nuevas estaciones se diseñan de forma que resulten accesibles para todas las personas, facilitando el tránsito "sin fisuras" ni discontinuidades verticales, de forma que la experiencia del viajero sea lo más amable posible, con plena sujeción a la normativa sobre accesibilidad y teniendo en cuenta las recomendaciones de los colectivos que representan a la sociedad civil.

De las 1.498 estaciones de viajeros con que cuenta la red, 905 estaciones son accesibles, y permiten que en torno al 83,6% de los viajeros que transitan por toda la red lo hagan de forma autónoma. En las 593 estaciones restantes que no son accesibles hoy en día, se está trabajando en 74 de ellas, de forma que cuando finalicen estas actuaciones en marcha, 979 estaciones estarán adaptadas, lo que supondrá que en torno al 93,0% de los viajeros que transitan por las 1.498 estaciones lo harán de forma autónoma.

En virtud del convenio de encomienda de gestión entre Renfe y Adif, actualmente Renfe tiene la gestión de 868 estaciones. De ellas 500 disponen de itinerario accesible y 363 no disponen de itinerario accesible (5 de ellas no tienen prestación comercial en este momento, aunque están incluidas en el convenio de encomienda de gestión). El 82,5% de los viajeros de las estaciones que gestiona Renfe lo hacen por estaciones con itinerario accesible.

Adif viene colaborando desde 2006 con el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), a través de diferentes acuerdos y convenios, siendo el último el Protocolo General de Colaboración suscrito el 28 de febrero de 2019.

Asimismo, existe un Convenio de colaboración entre CERMI y Renfe, en vigor des-

de 2008, que tiene por finalidad poner en práctica programas y acciones que favorezcan y mejoren las condiciones de vida de las personas con discapacidad en los campos de la accesibilidad universal, el diseño para todos y la integración laboral, dentro del ámbito de actuación de Renfe.

Desde 2007, Renfe venía prestando el servicio gratuito de atención y asistencia a viajeros con discapacidad o movilidad reducida, denominado **Servicio Renfe Atendo** que, desde diciembre de 2020, pasó a ser gestionado por Adif (con motivo del proceso de liberalización del mercado ferroviario) bajo la marca recientemente estrenada de **Adif ACERCA**. Actualmente se presta en 141 estaciones para trenes de Larga y Media Distancia, tanto de Alta Velocidad como convencional, con cerca de 700.000 asistencias anuales.

La situación del **material móvil** a 31 de diciembre de 2020 es la siguiente: en Cercanías los trenes accesibles suponían el 61,83%; en Media Distancia, el 55,91%; en Larga Distancia, el 100% (se han retirado los vehículos no accesibles ARCO, TALGO IV y TALGO V); en Alta Velocidad y Alta Velocidad Media Distancia (AVANT), el 100%; y en Ancho Métrico, el 57,94%. Renfe tiene en marcha un nuevo **Plan de modernización de material rodante** para el conjunto de sus servicios de transporte, para alcanzar el 100% de accesibilidad en



todo su parque, con un presupuesto de inversión para el periodo 2021-2025 de 28,5 millones de euros. En total, en el periodo 2009-2025, la inversión acumulada en este ámbito es de 262,9 millones de euros. Está previsto que el material existente que no haya llegado al final de su vida útil será objeto de adecuación para aumentar sus niveles de accesibilidad, confort, seguridad y eficiencia y mejorar la experiencia de los clientes.

Dentro del **Plan Cercanías 2025** se incluyen algunos proyectos de accesibilidad que ya se están implantando, entre los que se mencionan:

- señalización de andenes para saber en qué zona del andén se va a estacionar el coche de piso bajo, para que los viajeros con movilidad reducida se sitúen en los lugares exactos para acceder al vehículo antes de que este acceda a la estación;
- información de la llegada de trenes accesibles a través de megafonía y teleindicadores;
- dotación de banda podotáctil de borde de andén;
- sectorización de andenes, con instalación de vinilos en pavimento mediante colores y letras;
- adaptación de máquinas autoventa a la normativa de accesibilidad (sistemas de pago electrónico, interfonía digital, etc.).
- Además, Renfe realiza actuaciones de mejora de la accesibilidad en los espacios de su competencia, que se encuentran en las estaciones multioperador, entre las que cabe destacar:
- instalación de sistemas accesibles de "Su turno";
- encaminamientos tacto-visuales;
- instalación de braille, etc.

También ofrece un servicio digital adaptado: PlayRenfe, una aplicación que proporciona servicio gratuito de wifi y entretenimiento a bordo, adaptado para personas con discapacidad.

SITUACIÓN DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE VIAJEROS POR CARRETERA

En los pliegos de condiciones de los contratos de concesión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera de titularidad estatal, se tienen en cuenta las obligaciones legales en materia de accesibilidad y transporte de personas con movilidad reducida en el sentido siguiente:

- Se establece la **obligación del contratista de asistir a las personas** con discapacidad para el acceso y abandono de los vehículos, así como de cumplir las condiciones exigidas en el Anexo IV del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- En cuanto a las **características obligatorias de los vehículos**, se establecen los siguientes requisitos de accesibilidad en relación con el transporte de personas con movilidad reducida con y sin silla de ruedas: Cumplimiento de los apartados 3.1 a 3.11 del Anexo 8 del Reglamento UN ECE R107; Espacio para el transporte de una persona con movilidad reducida en silla de ruedas (PMRSR), conforme al Anexo 8 del Reglamento UN ECE R107 y con sistema de retención conforme a ISO 10542.

Anualmente se realiza un Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera sobre las líneas regulares estatales. De acuerdo con el Observatorio realizado para 2019, las líneas regulares de autobuses estatales cuentan con una flota total de 1.003 vehículos, de los que 662 disponen de medidas de acceso a personas con movilidad reducida, lo que supone un 66%.

En cuanto a accesibilidad en estaciones de autobuses, el Reglamento (UE) 181/2011 del Parlamento y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de viajeros de autobús y autocar, establece que los Estados Miembros habrán de designar es-

taciones de autobuses donde prestar debidamente estos servicios. En el caso de España, las estaciones designadas son las de Córdoba, Méndez Álvaro (Madrid), Santander y Sevilla Plaza de Armas.

SITUACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

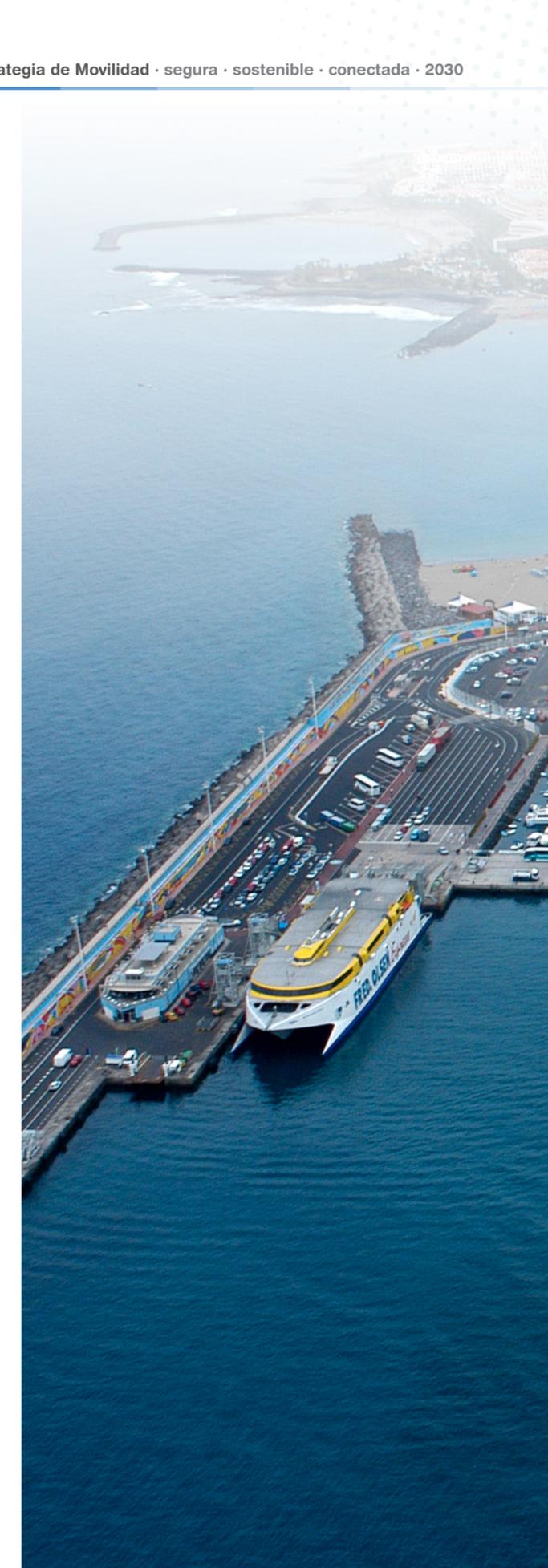
En el transporte marítimo de pasajeros cabe destacar tres partes o áreas diferenciadas:

- El acceso, estancia y desplazamiento a través de las estaciones marítimas e instalaciones portuarias cuya competencia corresponde a Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.
- El acceso a los buques de pasaje, entendido como la interfaz entre la instalación o estación marítima y el buque, siendo las Autoridades Portuarias y las empresas navieras, bajo supervisión éstas últimas de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), las responsables de adoptar medidas y disponer de los medios precisos para garantizar el embarque en los buques de pasaje.
- El control de las líneas regulares de transporte marítimo de pasajeros competencia de la Administración General del Estado y buques de pasaje que realicen navegaciones de cabotaje, cuya competencia corresponde asimismo a la DGMM.

SITUACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO

Durante el ejercicio 2019, un total de 37,6 millones de pasajeros transitaron por los puertos de interés general del Estado, de los cuales 10,7 millones lo fueron en régimen de crucero. Estas cifras ponen de manifiesto la importancia del Sistema Portuario de titularidad estatal dentro del sistema general de transportes de nuestro país, debiéndose garantizar que las operaciones de servicio al pasaje se prestan asegurando las mejores condiciones de accesibilidad.

En la actualidad, las estaciones de pasajeros de los puertos cumplen con los requerimientos del Real Decreto 1544/2007,



o bien tienen incluidos en sus planes de inversiones las medidas necesarias para adaptarse a la normativa vigente. Se han construido nuevas estaciones de pasajeros en Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Barcelona, Bilbao y Palma de Mallorca totalmente accesibles, incluyendo pasarelas de accesos para facilitar la interfaz buque-terminal en los casos en que resulta necesario. Se ha incluido en los Planes de Inversiones 2019-2023 de las 28 Autoridades Portuarias una línea de actuación separada denominada **Plan de accesibilidad universal** que recoge la inversión que irá destinada a este tipo de acciones.

En cuanto al servicio portuario al pasaje, en los pliegos se hace mención a la necesidad de que los titulares de las licencias cumplan lo dispuesto en el Real Decreto 1544/2007 y en el Reglamento (UE) 1177/2010, para lo que se aportarán medidas, medios humanos y materiales necesarios que impidan la discriminación de las personas con discapacidad, garantizando la asistencia gratuita a estos usuarios. Además, se especifica la formación necesaria para los operarios del transporte, acompañamiento y atención de personas discapacitadas.

Desde 2014 Puertos del Estado viene colaborando con CERMI a través de Convenios para la mejora de las condiciones de accesibilidad en el ámbito portuario. Dentro de este marco de colaboración se han desarrollado y puesto en práctica iniciativas tendentes a la mejora de las condiciones de accesibilidad en los puertos, tales como la redacción del **Manual técnico de accesibilidad en el ámbito portuario**, la realización de auditorías de situación en diversos puertos o la difusión al conjunto del Sistema de los resultados y conclusiones obtenidas durante dichos procesos. El último de ellos es el Protocolo firmado el 6 de noviembre de 2019 para elaborar un **Plan de Accesibilidad en el entorno portuario** por cada Autoridad Portuaria, cuyo propósito fundamental es garantizar que todos los espacios abiertos al público sean accesibles con arreglo a las condiciones básicas de no discriminación y accesibilidad universal.

SITUACIÓN DE LOS BUQUES DE PASAJE Y LÍNEAS REGULARES

En cuanto al control de empresas navieras y buques de pasaje que realicen navegaciones de cabotaje, así como al control de las líneas regulares de transporte marítimo de pasajeros competencia de la AGE, la DGMM verifica el cumplimiento de la Directiva 2009/45/CE, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje; del Real Decreto 1907/2000, por el que se aprueba el Reglamento sobre reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad de la navegación de determinados buques de pasaje; del Real Decreto 1544/2007, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad; y del Reglamento (UE) N° 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y vías navegables, siendo además Organismo Nacional de Ejecución.

Para exigir y verificar el cumplimiento satisfactorio de la normativa citada, la Dirección General de la Marina Mercante realiza las siguientes actuaciones:

- En el caso de buques de pasaje que enarbolan la **bandera de un país de la Unión Europea** que estén dentro del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/45/CE, antes de su incorporación al servicio en líneas regulares, se realiza una revisión de los certificados estatutarios del buque, que incluye el certificado de cumplimiento de la Directiva expedido por el país de bandera del buque. Además, cuando se trata de buques de clase A y naves de gran velocidad, se realiza una inspección previa a la entrada en servicio y otra durante la prestación del mismo de conformidad con el Real Decreto 1907/2000, en la que, en virtud de una Instrucción de servicio aprobada por la DGMM y comunicada a las Capitanías Marítimas, se exige expresamente el cumplimiento del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, para

garantizar la accesibilidad de personas con movilidad reducida a los buques de pasaje.

- En el caso de buques de pasaje de **bandera española** dentro del ámbito de aplicación del Real Decreto 1544/2007, además de cumplir el punto anterior, disponen de un manual de medios de accesibilidad aprobado por la DGMM y están sujetos a inspecciones periódicas para verificar que continúan cumpliendo con lo dispuesto en el citado Real Decreto. Para llevar a cabo estas inspecciones, la DGMM ha facilitado a las Capitanías Marítimas una lista de puntos que deben verificar para comprobar las condiciones básicas de accesibilidad para personas con discapacidad a los buques de pasaje.
- En cuanto a los buques de **bandera de un tercer país** que no pertenezca a la Unión Europea, la DGMM, de conformidad con el Reglamento (CEE) N° 3577/1992 del Consejo de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros, y con el Real

Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, no tienen permitido el acceso al transporte marítimo regular de pasajeros.

En todo caso, en cada línea regular de transporte marítimo de pasajeros operada por buques a los que se aplique la Directiva 2009/45/CE, se exige a la compañía que disponga de un buque accesible a las personas con discapacidad en cada día de servicio y en cada sentido de la derrota en dicha línea.

No obstante, además de todas las medidas adoptadas para garantizar el acceso de personas con discapacidad, la Dirección General de la Marina Mercante, como Organismo Nacional de Ejecución designado, tramita las reclamaciones de pasajeros relativas a la accesibilidad de personas con movilidad reducida en buques de pasaje. Esto permite tener un conocimiento de posibles incumplimientos puntuales de la normativa por parte de las compañías navieras y los buques de pasaje y supone un control adicional y continuo, debido a las actuaciones que se llevan a cabo a raíz de estas reclamaciones.

➤ **El objetivo de esta línea de actuación es garantizar la accesibilidad universal a las infraestructuras y medios de transporte a las personas con discapacidad y personas con movilidad reducida, así como fomentar una movilidad inclusiva.**

➤ **Se trata de eliminar completamente las barreras de movilidad y de comunicación en el ciclo completo del viaje, facilitando información en tiempo real sobre las condiciones de accesibilidad de las infraestructuras y material móvil.**

MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 1.5.1: PLANES DE ACCESIBILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO

En el contexto de liberalización del transporte ferroviario de viajeros, se pretende la elaboración e implantación de Planes independientes por parte del administrador de la infraestructura Adif y por el operador público Renfe.

En relación con Renfe, se llevarán a cabo las revisiones anuales del Plan de Accesibilidad 2020-2028 Renfe con las Personas, que recoge acciones en torno a 5 ejes: Trenes, Estaciones, Sistemas de Información y Comunicación, Personas y Medidas potenciadoras de accesibilidad.

El objetivo del Plan es proporcionar accesibilidad universal al transporte por ferrocarril en todos los ámbitos de competencia de Renfe. El Plan está referido a las inversiones de las estaciones de Cercanías, a los trenes de nueva adquisición como remodelación, a los sistemas de información, comunicación y venta, a las personas que conforman la organización, formación y comunicación, así como a todas las medidas que contribuyan a hacer de Renfe una empresa más inclusiva (acuerdos con asociaciones del sector de la discapacidad, universidades, convenios, etc.).

Asimismo, se realizará la supervisión del Plan de Accesibilidad por un órgano competente y se definirán medidas correctoras, en su caso, de acuerdo con lo previsto en el propio Plan.

MEDIDA 1.5.2: SISTEMAS DE INFORMACIÓN EN TIEMPO REAL SOBRE LA ACCESIBILIDAD DEL MATERIAL MÓVIL EN CERCANÍAS

La aplicación de Renfe Cercanías, Accesibilidad y Tiempo Real proporciona, a través de un buscador, la posibilidad de seleccionar estaciones accesibles y de mostrar, en el tramo de línea escogido para el viaje, qué trenes en los distintos horarios son accesibles. Esta medida consiste en extender, de forma paulatina, este sistema de información en tiempo real a todos los núcleos de cercanías, de acuerdo con una planificación a medio plazo.

Se contará asimismo con la colaboración del CERMI.

MEDIDA 1.5.3: ANÁLISIS DE MECANISMOS DE FINANCIACIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DE ASISTENTES DE MOVILIDAD EN ESTACIONES DE AUTOBUSES INTERURBANOS

Esta medida tiene como objetivo conseguir la implantación de un servicio especializado que oriente, informe y facilite a las personas con discapacidad y personas con movilidad reducida el acceso y tránsito por las estaciones de autobuses interurbanos, así como la asistencia en la subida y bajada de los autobuses. El servicio de asistentes de movilidad estará integrado por personas debidamente formadas, capacitadas y sensibilizadas con la atención a personas con discapacidad y personas con movilidad reducida.

Se analizarán posibles mecanismos de financiación, analizando experiencias en otros modos de transporte, como el aéreo, con el fin de poder establecer este servicio, al menos en un primer momento, en las cabeceras de líneas.

Se estudiará los supuestos de intermodalidad entre las estaciones de tren y las de autobuses, por si fuera posible aprovechar las sinergias para extender el servicio organizado por Adif.

La medida requiere de instrumentos de colaboración y cooperación con Comunidades Autónomas y Ayuntamientos. Se contará asimismo con la colaboración del CERMI.

MEDIDA 1.5.4: ELABORACIÓN DE PLANES DE ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO PORTUARIO

En el marco del Protocolo firmado entre CERMI y Puertos del Estado el 6 de noviembre de 2019, la medida consiste en la elaboración de un Plan de Accesibilidad en el entorno portuario por cada Autoridad Portuaria cuyo propósito fundamental será garantizar que todos los espacios abiertos al público en los puertos sean accesibles con arreglo a las condiciones básicas de no discriminación y accesibilidad universal.

Estos planes serán validados por CERMI, que colaborará con Puertos del Estado en las labores de seguimiento necesarias para la puesta en marcha de los planes, así como en relación con los resultados que se deriven del proceso.

Las conclusiones o recomendaciones que se adopten serán trasladadas a las respectivas Autoridades Portuarias, como elemento de referencia para su posterior toma en consideración y puesta en práctica.

Este proceso se arbitrará a través de una Comisión de Seguimiento. Esta iniciativa está incluida en el ámbito de la Responsabilidad Social Institucional de Puertos del Estado con la finalidad última de aportar un valor añadido para la sociedad civil en el cumplimiento de sus funciones y competencias en su condición de ente coordinador de los puertos que integran el Sistema Portuario de Interés General, y en su papel de implementar la política del Gobierno en esta materia.

MEDIDA 1.5.5: MOVILIDAD PARA TODAS LAS PERSONAS

La movilidad inclusiva es parte de las prioridades políticas definidas por numerosos países europeos para referirse a la dimensión social del transporte o las políticas de movilidad cotidiana. De forma general, la inclusión se refiere a la cohesión social, que ha sido uno de los objetivos declarados de la Unión Europea desde el inicio de los años 2000. Como mecanismo para facilitar el acceso a las oportunidades (empleo, comercio, servicios, etc.), la movilidad individual es actualmente considerada un prerrequisito necesario para la participación de las personas en las actividades sociales. En contraste, la ausencia de movilidad sería un factor de exclusión social.

Entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, se ha mencionado el ODS 11 "Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles", que tiene como una de sus metas que "de aquí a 2030, se proporcione acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y la mejora de la seguridad vial, en particular, mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad".

La accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida se ha tratado ya en otras medidas de esta línea. Sin embargo, no se ha tratado la movilidad de otros grupos sociales, como los niños, las mujeres o las personas mayores. El objetivo de esta medida es tratar de conseguir una nueva movilidad para el conjunto de la sociedad, rompiendo con las diferencias entre colectivos y planteando soluciones para las ciudades del futuro.

En el caso de la movilidad de las mujeres, datos de diferentes estudios ponen de manifiesto que los desplazamientos de las mujeres suelen ser más complejos, más cortos y numerosos, mientras que los hombres se desplazan de forma pendular. A pesar de esto, las mujeres son más cautivas del transporte público y caminan más, siendo el hombre de la unidad familiar el que realiza la mayor parte de sus desplazamientos en coche. La mayor movilidad de las mujeres está marcada por la compleja cadena de tareas que muchas de ellas han de llevar a cabo en su día a día como consecuencia del mayor peso que supone para las mujeres las tareas derivadas del hogar y del cuidado de menores o personas dependientes.

Para las mujeres la seguridad en el transporte y la existencia o no de trabas físicas para transportar determinados elementos (carritos de bebé, sillas de ruedas) constituyen dos de los motivos esenciales en la elección del modo de transporte. Por ello resulta imprescindible incluir la perspectiva de género en las políticas públicas de movilidad, de manera que empiecen a tenerse en cuenta criterios como la accesibilidad, la proximidad y, especialmente, la seguridad, que sí son importantes para las mujeres (garantizar la sensación de seguridad en el uso o en el acceso de las mujeres a determinadas infraestructuras del transporte).

El objetivo de esta medida es introducir la perspectiva de género en la política de transporte y movilidad, en el sentido de valorar las implicaciones que tiene para hombres y mujeres cualquier actuación que se planifique en materia de transportes y movilidad, mediante las siguientes actuaciones:

- Fomentar la desagregación de género y edad en los datos relativos al transporte y la movilidad, en la medida en que los datos de origen lo permitan, para su posterior consolidación en el Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE), con el fin de poder extraer conclusiones sólidas para el diseño de las políticas de transporte y movilidad.
- Elaboración de guías de buenas prácticas y recomendaciones, de acuerdo con las buenas prácticas internacionales, dirigidas a incrementar la sensibilidad en los gestores de transporte e infraestructuras hacia aspectos que puedan estar condicionando de forma especial a las mujeres en sus hábitos de movilidad (adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes).
- Refuerzo de la seguridad y de la percepción de seguridad en el transporte (mejoras en estaciones -iluminación, recorridos-, autobuses nocturnos con paradas a la demanda, etc.).
- Participación activa en los foros internacionales donde se analiza la perspectiva de género en el transporte y se comparten estudios y buenas prácticas.
- Fomento de la mayor participación de la mujer como profesional en el sector del transporte (esta actuación se ejecutará a través del Eje 8 de la Estrategia).

En cuanto a los niños, estos son los usuarios más vulnerables de las vías de circulación, debido principalmente a su altura. La existencia de coches aparcados forma una barrera que impide al niño ver bien la circulación y, a la vez, oculta al niño de la visión de los conductores, que no pueden verlo hasta que empieza a cruzar la calle. Los niños necesitan lugares seguros para jugar, moverse y relacionarse con otros niños, y también necesitan tener oportunidades para descubrir el entorno por sí mismos, visitar a amigos y desplazarse solos al colegio, bien sea caminando, en bicicleta o en transporte público.

Las personas mayores forman un colectivo que, por lo general, utiliza más el transporte público y tiene mayor predisposición a caminar. Sin embargo, suelen ser personas menos familiarizadas con las nuevas tecnologías, lo que plantea un reto importante de cara a diseñar una movilidad futura que se adapte a sus necesidades y capacidades que, en muchos casos, se ven mermadas (capacidad de oído, visión, reacción, etc.). El aumento de la esperanza de vida y el progresivo envejecimiento de la población (según los datos del INE, en 2020 el índice de envejecimiento en España era ya del 125,79%) es otro factor demográfico relevante a tener en cuenta en las políticas de movilidad.

Esta medida consiste en analizar las necesidades de movilidad de estos colectivos y proponer soluciones específicas para ellos.

Todas estas actuaciones estarán alineadas con las incluidas en la Agenda Urbana Española y estarán encaminadas a fomentar la cohesión social y buscar la equidad mediante una planificación de la movilidad y un desarrollo urbano integrados.

Será de vital importancia concienciar a las empresas del sector sobre la necesidad de adoptar medidas inclusivas que redundarán en hacer más atractivo el transporte público para estos colectivos que, por otro lado, son los mayores usuarios de estos modos de transporte.