

## 8. Síntesis







- **1.** Existen múltiples y diversas rupturas en la cadena de accesibilidad en los mas de 254 kilómetros de calle evaluados.
- **2.** Con frecuencia se incumple la normativa vigente de accesibilidad tanto en zonas de casco antiguo, como rehabilitadas o de reciente construcción.
- **3.** No se aprecian diferencias significativas a grandes rasgos (sí en parámetros concretos) según el tamaño de los municipios. La aplicación de la legislación vigente no parece tanto relacionada con tener mas o menos recursos económicos o con el tamaño del municipio sino con la sensibilidad y voluntad de los políticos y técnicos que diseñan y supervisan las actuaciones a realizar en el entorno urbano.
- **4.** La accesibilidad de los municipios de España afecta al total de su población.

## Síntesis





## Pavimento

■ El porcentaje de pavimento inadecuado (1,7%) puede parecer bajo en comparación con otros indicadores, sin embargo el dato indica que cada 100 metros recorridos hay casi 2 metros de pavimento con diversas deficiencias como falta de dureza, inestabilidad, adoquinado, etc. y esto tiene consecuencias: dificulta o impide la deambulaci3n de los viandantes, obliga a un mayor control del equilibrio y a un esfuerzo de atenci3n y percepci3n, aumenta el riesgo de ca3da, afecta a la circulaci3n de personas usuarias de silla de ruedas, ni1os en sus carritos, transportistas o personas que trasladan sus carros de la compra, etc.

## Piezas sueltas, resaltes, huecos....

■ De cada 100 metros de calle evaluados 0,7 tienen piezas sueltas, resaltes, bordes o huecos. Este porcentaje bajo expresa que cada 100 metros recorridos las personas se van a encontrar casi 1 metro de calle con deficiencias e irregularidades dif3cilmente detectables que incrementan el riesgo de ca3da o se convierten en obst3culos insalvables. Ejemplo significativo es el de las dimensiones excesivas de las rejillas en las que se introducen los bastones, muletas, tacones, ruedas de carritos...

■ Un 69,7% del total de alcorques evaluados están sin cubrir o cubiertos de forma inadecuada, lo que provoca el estrechamiento de la superficie útil de deambulación de la acera, incluso haciendo que el espacio de paso resulte insuficiente u originando tropiezos o caídas.

Un alcorque sin cubrir supone un desnivel inadvertido en el ámbito de paso considerado como seguro, lo que reviste especial gravedad por su frecuente presencia cada pocos metros en las calles con arbolado.

Del total de pendientes inadecuadas puntuales (en contraposición a una pendiente continua que produce la orografía del terreno), un 42,3% de ellas son ocasionadas por accesos a garajes, un 30,2% por vados peatonales, un 9,3% por acceso a portales y un 18,2%, por otras causas -obras, escalones, etc.

A mayor grado de pendiente mayor riesgo de caída. Para algunas personas esa pendiente será un obstáculo insalvable y, por tanto, una interrupción en su itinerario que obligará, según los casos, a girar, retroceder, invadir la calzada, o buscar otro itinerario.

## Alcorques



## Pendientes puntuales en aceras



### Pasos de peatones



■ La inexistencia de pasos de peatones (en un 17,4% de los casos) o la existencia de pasos de peatones no utilizables (64,7%) o no detectables por todos los peatones, implica un aumento del riesgo de atropello. Conviene resaltar que en 2009 en España, según la DGT, un 46,3% del total de accidentes mortales en zona urbana fueron debidos a atropello de peatones.

Y, cuando no existe vado peatonal accesible aparece un obstáculo en el itinerario del peatón y, por tanto, la imposibilidad de seguir el itinerario deseado. Las deficiencias más frecuentes de los pasos de peatones no operativos son: Inexistencia o incorrecto pavimento señalizador (35,7%), desnivel entre acera y paso de peatones en calzada (12,0%), carencia de rebaje en paso (9,7%), inexistencia o falta de contraste de bandas de señalización en calzada (5,7%).

### Semáforos

■ Del total de semáforos evaluados, un 67,6% no posee avisador acústico. La inexistencia de pasos de peatones con semáforo y avisador sonoro conlleva para personas con discapacidad visual la imposibilidad de realizar el cruce de forma segura teniendo que depender de otras personas.

■ Un diseño de escalera inadecuado aumenta el riesgo de tropiezos y caídas, a la par que la incomodidad en el uso y el tiempo necesario para recorrerlas. Para muchas personas cualquier tramo de escaleras o un simple escalón, por muy bien diseñado que esté, puede ser un obstáculo insalvable si no lleva asociado una alternativa accesible.

De las escaleras evaluadas un altísimo porcentaje (90,6%) no cumplen alguno de los requisitos básicos de diseño: inexistencia de barandillas o pasamanos accesibles (26,5%), carencia de pavimento señalizador en embarque y desembarque (26,5%), falta de zócalo lateral e incorrecto escalonado (16%)

■ Las rampas de anchura insuficiente (6,78%) imposibilitan su utilización o hacen que su uso sea muy incómodo.

Una pendiente o longitud de tramo superior a lo legislado (1,7%) exigirá un mayor esfuerzo y control del equilibrio que no todas las personas podrán realizar. Cuando el pasamanos no cumple con los criterios de diseño (15,5%) no realiza la función que le corresponde y deja de ser útil.

La inexistencia de zócalo lateral (32,8%) conlleva peligro por riesgo de caída.

## Escaleras

## Rampas

## Rampas



■ La falta de señalización de embarque/desembarque (41,9%) impide que las personas con deficiencia visual puedan conocer la existencia de cambio de pendiente en el itinerario y, además del sobresalto de lo inesperado, puede provocar caídas.

De la misma forma un pavimento inadecuado o en mal estado de la rampa (3,5%) afecta a la deambulaci3n dificultándola o impidiéndola e incrementando el riesgo de caída.

## Bancos



■ La inexistencia o mal diseño de bancos impiden el descanso de quien lo requiera en sus recorridos urbanos.

Más del 50% de los bancos tiene fallos en su diseño y 1 de cada 5 utiliza materiales inadecuados, lo que los convierte en obstáculos o meros objetos de diseño inutilizables. La falta de reposabrazos, por ejemplo, dificulta levantarse o sentarse y, en ocasiones, es imprescindible. La falta de contraste entre el color del banco y el área en el está situado puede impedir su detección y el riesgo de choque, tropiezo o caída.

La ubicaci3n de los bancos se hará de forma que no suponga un estrechamiento del área de paso dificultando, bloqueando o impidiendo la circulaci3n de las personas.

■ Aunque la mayoría de los bolardos estudiados cumplen la normativa, un porcentaje en torno al 10% tiene deficiencias de diseño en su forma, contraste o altura, dificultando su detección y suponiendo un riesgo para la integridad física de los viandantes.

Se detectan en reformas recientes bolardos de “bola” o de “cubo” de granito, que por su baja altura y mimetización con el suelo son especialmente peligrosos. Teniendo en cuenta que un modelo de bolardo tiende a repetirse muy frecuentemente, una mala elección del modelo hará que los problemas se multipliquen.

Por otra parte, es importante mantener una separación correcta entre bolardos para evitar el estrechamiento de la zona de paso de los peatones que acarrea las consecuencias ya comentadas en otros apartados.

---

■ 1 de cada 4 papeleras tienen problemas de diseño o son peligrosas por su ubicación.

## Bolardos



## Papeleras

## Buzones

- Casi la mitad de los buzones tienen fallos de diseño que impiden o dificultan su uso.

## Contenedores

- La mayoría de los contenedores, 74,7%, tienen deficiencias de diseño que impiden o dificultan su uso. Casi la mitad están mal ubicados. Es relevante destacar que se incrementan los problemas de diseño en los contenedores situados en zonas nuevas. Esto indica que no se están teniendo en cuenta las necesidades de los vecinos para su uso.

## Cajeros

- La mayoría de los cajeros evaluados no son accesibles por carecer de información acústica, sistema braille, botones sin contraste u ofrecer una información visual deficiente.

## Locales comerciales

- El estudio descubre que la mayoría de los locales comerciales tienen escalón o escalones que impiden o dificultan el acceso a sus clientes y no cuentan con itinerarios alternativos accesibles. Igualmente las puertas y paramentos acristalados de 1 de cada 4 locales no incorporan señales cromáticas de detección.

■ Considerando que a cada esquina y punto intermedio de tramo muy largo de calle sin cortes le correspondería, teóricamente, un letrero, se confirma la inexistencia del 39,6% de las placas que deberían existir.

En el caso de existir se debe cuidar tanto su ubicación (en un 7,3% es inadecuada), como el contraste texto-fondo (inadecuado en un 18,8%), y el tamaño y tipología del texto (inadecuado en un 4,6%) para evitar que pasen desapercibidos o que resulten ilegibles.

■ Las obras en la vía pública suponen una grave y muy frecuente alteración de las condiciones habituales de la vía pública. Se confirma que suelen estar mal iluminadas, señalizadas y balizadas. La falta de señalización puede provocar golpes y caídas.

La mayoría de los estrechamientos de acera están motivados por mal aparcamiento en la vía pública o invasión de la acera.

Otro de los problemas más frecuentes es la existencia de basuras sin recoger en las aceras. La carencia o reducción de frecuencia de los servicios de limpieza urbana aumenta la posibilidad de tropezar, chocar o resbalar con las basuras, así como los estrechamientos de paso por invasión de la acera.

## Placas de señalización de las calles



## Incumplimiento cívico



### Aparcamientos reservados

- Las plazas reservadas presentan deficiencias de diseño especialmente en el tamaño de su área y por inexistencia de recorrido accesible protegido hasta la acera.

### Pasos de peatones en el área de acercamiento

- En un 49,4% de los edificios públicos no existen pasos de peatones operativos en la calle de acceso.

### Entorno y transporte público

- Entre los problemas más frecuentes en el entorno del edificio destacan la carencia de parada de transporte público (48,9%) así como la inexistencia de transporte público accesible (19,9%).

En el 26,5% de los edificios con parada de transporte cercana, no hay itinerario accesible desde ésta hasta la entrada del edificio.

■ En un 57,6% de los edificios públicos no existen plazas de estacionamiento reservadas, impidiéndose, por tanto, el acercamiento en su coche a personas con discapacidad.

■ Como se muestra, en la aproximación a un edificio público, ya sea peatonalmente, en transporte público o privado, se rompen sucesivos eslabones de la cadena de accesibilidad.

La accesibilidad en el transporte y en el itinerario hacia los edificios públicos garantiza el uso y disfrute de los derechos de todas las personas al producirse un acercamiento fácil a la Administración Pública. La participación ciudadana comienza con la accesibilidad.

■ El 30,5% de los edificios públicos no poseen rótulo identificador, dificultándose, por tanto, su localización. Y de los edificios señalizados, el 55,7% tienen una señalización inadecuada.

**Plazas de estacionamiento reservadas**

**Accesibilidad y participación**

**Señalización de los edificios**

### Itinerario hasta la puerta



■ El 42,6% de los accesos a los edificios públicos no están a nivel. Esto no supondría un obstáculo si existiese un itinerario peatonal accesible, sin embargo, el 49,6% de estos edificios no disponen de él. Esto significa que alrededor de un 25% del total de edificios evaluados no permiten una entrada accesible, por no tener acceso a nivel y, además, no disponer de itinerario peatonal alternativo a las escaleras.

Además el 85,5% de los itinerarios peatonales alternativos existentes resultan difícilmente localizables por su inexistente o inadecuada señalización.

---

### Escaleras



■ Las escaleras de los edificios públicos tienen deficiencias de diseño: el 99,2% no tienen pavimento señalizador de embarque y desembarque, el 89,5% tienen barandillas y pasamanos inadecuados, el 69,2% un incorrecto escalonado, el 66,2% carecen de zócalo lateral, etc.

■ Las rampas que se presentan como alternativa a las escaleras también tienen fallos: El 96,2% no cuenta con pavimento señalizador en el embarque/desembarque, el 85,4% carece de barandillas/ pasamanos adecuadas, el 67,7% carece de zócalo lateral.

En otros casos, las rampas presentan déficits de diseño estructural: el 31% tiene tramos de longitud incorrecta, el 27,2% incumple el ancho accesible y, en igual porcentaje, tiene pendiente incorrecta, etc.

■ Las deficiencias más frecuentemente detectadas en esta área han sido para el 88,5% de los edificios la ausencia de avisador de ayuda para activar una entrada cerrada, una señalización incorrecta de la entrada en el 54,8%, la ausencia de refuerzo de iluminación en el 57,9% y alfombrillas y felpudos mal encastrados en el 52,3%.

■ La mayoría de las puertas principales y cortavientos son abatibles (84,2%) o, en menor medida, corredera automática (19,5%). Aunque estas puertas son las más adecuadas para el uso, presentan diversos y solapados problemas de diseño como carecer de señalización en las puertas y paramentos cuando estos son acristalados (44%), tener tiradores inadecuados (33%), un peso excesivo (32,8%), un barrido que interfiere el paso en un 24,4%, etc.

## Rampas

## Acceso

## Puertas de acceso



### **Puerta alternativa**

■ El 61,9% de los edificios que deberían tener una puerta alternativa para salvar los problemas que hemos señalado, carecen de ella. Esta situación impide absolutamente el acceso al edificio a muchas personas. Cuando la puerta alternativa existe, los indicadores de accesibilidad que fallan son similares a los de la puerta principal.

### **Vestíbulos y áreas de recepción**

■ Una vez superada la puerta de acceso, desde esta zona la mayoría de los itinerarios peatonales hasta los puntos de atención, los aseos, los ascensores o escaleras, son accesibles. Sin embargo, no es despreciable que alrededor de un 10% no lo sean. Ya desde la misma recepción algunos usuarios no van a poder acceder a una parte significativa de los puntos de atención de ese edificio. Este problema se acentúa en los edificios en los que existen tornos o escáneres. Un 33,8% de los edificios que poseen este sistema de seguridad carecen de acceso alternativo.

### **Otras deficiencias**

■ El 63,3% de los mostradores de atención o servicio al público que existen no son accesibles en altura. Con mucha frecuencia en estas zonas se sitúan obstáculos sin señalizar (40,4%) que pueden provocar golpes, tropiezos o caídas.

Igualmente en estas zonas la mayoría del mobiliario de las áreas de espera es inadecuado (79,1%), provocando no sólo incomodidad sino imposibilidad de uso.



■ Se han evaluado 6.691 puntos de atención al público. De estos, 2.737 tenían algún tipo de deficiencia en los pasillos, puertas o ascensores que llevaban a ellos, es decir, a más de un tercio de los puntos de atención se llega por itinerarios inaccesibles. Así, muchas de las gestiones o servicios importantes u obligatorios para los ciudadanos no pueden ser efectuados en condiciones de igualdad.

■ En los pasillos, corredores, huecos de paso y puertas que desembocan en los puntos de atención, se producen diversos y solapados fallos de diseño: pavimentos deslizantes (11,8%), anchos de paso libre insuficiente (19,5%), sistema de apertura y cierre de puerta no accesible (16,4%), puertas de cristal sin franja señalizadora (12,2%), etc. El acceso hasta muchos de los puntos de atención se convierte en una carrera de obstáculos o intento de superar dificultades en algunos casos infranqueables, como por ejemplo, cuando los puntos de atención se sitúan en plantas superiores y no existen ascensores (18,5%).

## Puntos de atención

## Pasillos y puertas

## Señalización

■ La adecuada señalización de los distintos puntos de atención y servicio es fundamental para la orientación de los usuarios dentro del edificio. Sin embargo, el 66,1% carece de señalización direccional y el 50,9% no posee paneles informativos/directorios. Además, el 13,4% carece de rótulos identificativos accesibles orientadores del uso de esos puntos de atención. La inmensa mayoría de la señalización carece de Braille (95%), lo que impide que la información sea recibida por personas ciegas.

No existe sistema de turnos en el 75,8% de los edificios con alta afluencia de personas en los que se requeriría. Cuando existe, suele ser solo visualmente accesible sin disponer de sistema que lo haga audible.

## Información y comunicación

■ Sólo el 10,1% de los edificios públicos cuenta con personal de atención especializada en recepción (por ejemplo, intérpretes de lengua de signos). En cuanto a la existencia de documentación y folletos informativos alternativos, sólo el 4,4% de los edificios dispone de ellos (por ejemplo, en Braille).

■ Las escaleras son uno de los elementos que en mayor proporción dentro de los edificios estudiados incumple los requisitos de accesibilidad: el 97,7% no se pueden considerar accesibles. Los déficits más frecuentes: ausencia de franja señalizadora de embarque y desembarque, defectos en barandillas, incorrecto escalonado o ausencia de zócalo lateral.

■ Las rampas al igual que las escaleras son uno de los elementos que en mayor medida incumplen la legislación en materia de accesibilidad. El 97,3% de ellas tiene fallos, que las aleja de ser una buena solución pudiendo convertirlas en elementos peligrosos: el 27,1% carece de señalización de embarque/desembarque, el 24,2% no tiene barandillas o pasamanos adecuados, el 9,9% falla en la pavimentación, el 8,6% no tiene zócalo lateral y el 6,3% tiene una pendiente incorrecta.

■ Con frecuencia los puntos de atención al público se encuentran en edificios con más de una planta, pero el 18,5% de estos edificios carecen de ascensor, obligando a utilizar escaleras, o lo que es lo mismo, impidiendo la llegada a los mismos.

## Escaleras interiores

## Rampas interiores

## Ascensores

## Ascensores



■ Algunos de los ascensores existentes no son accesibles por: ausencia de señalización podotáctil y contraste cromático, ausencia de comunicación visual con el exterior, carencias en la dotación interior (pasamanos perimetral, sin espejo, iluminación deficiente) o incumplimiento de las dimensiones mínimas para que sea accesible. Además, en el caso del dispositivo de botonera, el 12,5% de los ascensores incorpora pulsadores sin detección acústica/luminosa, sin relieve, sin braille,...

## Aseos



■ El 20% de los edificios públicos carece de aseos accesibles. Y de los que lo poseen, en el 31,6% de los casos el aseo accesible no se encuentra en la planta baja. Es relevante apuntar que aseos señalizados como accesibles no lo son, por ejemplo porque no hay espacio mínimo libre lateral a ambos lados del inodoro, por la altura de los elementos del aseo, por carecer de sistema de llamada en caso de emergencia, etc.

## TAXIS

■ Del total de paradas evaluadas, el 88,3% de ellas se sitúa en aceras mayores de 1,50 metros con lo que, en cuanto a la dimensión, las aceras permiten el acercamiento, sin embargo, esas aceras presentan inconvenientes que repercuten en su accesibilidad. Un 22,6% de ellas tiene rejillas, tapas de registro, bordes, huecos o resaltes, que pueden producir tropiezos o caídas; un 24,2% alcorques sin cubrir o mal cubiertos.

■ Para localizar y llegar hasta la parada de taxi es imprescindible que esté señalizada. El 95,3% de las paradas de taxi evaluadas carecen de banda de señalización podotáctil, y la altura de la señalización vertical en el 19,1% de ellas es inadecuada.

■ El 84,4% de las paradas no permite el acceso a nivel entre vehículo y plataforma de acceso (rampa, kneeling, etc.), impidiendo o dificultando el embarque de los viajeros al taxi.

**Acera de  
acercamiento**

**Señalización  
y parada**

**Embarque**

### Marquesina

- En relación con los criterios de accesibilidad de las marquesinas señalar que en el 13,1% de los casos no tienen asientos y, cuando existen, en un 89,6% no son accesibles y en el 88,4% de los casos no tienen apoyo isquiático.

La seguridad de los materiales y configuración son aspectos a tener en cuenta ya que muchas de ellas están hechas de paneles acristalados y en un 36,1% de los casos carecen de señalización y en 65,3% no están prolongados hasta el suelo impidiendo o dificultando su localización.

### Vehículo

- En cuanto al acceso al vehículo se refiere un 28,8% de ellos no es de piso bajo, el 32,8% no permite el acceso por rampa y el 30,3% carece de sistema de inclinación. En cuanto a las condiciones de seguridad, el 27,7% no posee señalización contrastada de los peldaños y un 39,4% carece de cinturón de seguridad. Y, en referencia a los sistemas de información en el interior de los vehículos evaluados, carecen de información auditiva en el 79,7% y de información visual en el 56,7% de los casos.

## AUTOBUSES

■ Al igual que con las de taxis, la mayoría de las paradas de autobús evaluadas están situadas en aceras mayores de 1,50 metros, el 89%, e igualmente presentan dificultades. Por ejemplo, el 23,9% de ellas tiene alcorques mal cubiertos o sin cubrir y el 7,7% de las paradas están conformadas por pavimento deslizante.

■ En el 14,9% de los casos en que existe marquesina (el 35,7% de las paradas analizadas carecen de ella) el entorno no permite o dificulta acercarse. Además, una vez en éstas, hasta el embarque al vehículo, se encuentran obstáculos que imposibilitan el recorrido por coches, jardineras, etc. (11,8%)

■ Para localizar la parada de autobús es necesaria la banda de señalización cromática/podotáctil que no existe en un 94,1% de ellas. Además cuando existe señalización vertical (en un 35,3% de las paradas no existe), o bien la altura no es accesible (24,7%), o bien el contraste fondo/ texto es inadecuado (14,9%)

### Acera de acercamiento



### Acceso



### Información



## Páginas webs



■ En la Sociedad de la Información en que vivimos, el entorno web municipal se ha consolidado como un aspecto clave de los servicios ofrecidos por los Ayuntamientos de los municipios españoles, por su importancia como plataforma de acceso a información de interés público para los ciudadanos y la gestión de servicios electrónicos ofrecidos por las administraciones públicas.

De los valores medios obtenidos por cada categoría de portales (según la población del municipio), parece obtenerse una relación casi directa entre el rango de habitantes y los valores medios de cumplimiento obtenido. De manera general, los municipios con más población cuentan con un portal web municipal más accesible. Existen, no obstante, algunas excepciones en uno y otro sentido, lo que indica que no sólo la cantidad de recursos disponibles influye en las medidas adoptadas para asegurar la accesibilidad de los sitios web.

La media de accesibilidad en las páginas web de los municipios españoles es de 6,5 puntos. Aunque 6,5 es aprobado, según la escala de este Observatorio esta puntuación responde a un nivel de accesibilidad deficiente.

Los principales problemas de accesibilidad se encuentran en los contenidos multimedia, aplicaciones como Flash y los archivos PDF.

Además de los malos resultados debidos a los criterios multimedia y archivos PDF, parcialmente justificable al no tratarse en la mayoría de los casos de contenidos propiedad del portal, existen criterios que con frecuencia van a provocar barreras, como la existencia de imágenes con función de vínculo y que no se describen mediante texto alternativo, o que, teniendo carga informativa, se han incorporado como imágenes de fondo.





# 10. Conclusiones y recomendaciones





**E**l crecimiento urbano en el mundo sigue siendo imparable. En la actualidad, más de la mitad de su población vive en zonas urbanas. Esta realidad sociodemográfica es igual en España. La idea de una ciudad para todos accesible, sostenible, saludable y cohesionada social y económicamente es cada día más una necesidad para hacer de las ciudades y pueblos un espacio de convivencia, desarrollo social e individual. Este observatorio que considera elementos urbanos, edificios, transporte y webs quiere ser una aportación en línea con ese objetivo.

Desde los principios de la e-ciudadanía todos los servicios y relaciones entre los ayuntamientos y sus ciudadanos deben poder realizarse además que de forma presencial, a través de las webs municipales. Sin embargo el observatorio muestra que la brecha digital no ha sido

superada; a pesar del avance de las tecnologías de la información y la comunicación, a pesar de estar en el siglo XXI, sigue siendo una tarea pendiente estrechar la distancia existente entre las administraciones públicas y los ciudadanos. Igualmente en las calles y, especialmente, en edificios de uso público permanecen obstáculos o se aplican sistemas de gestión propios del siglo XIX mostrando, por ejemplo, salones de plenos o puntos de atención al ciudadano a los que es imposible acceder. Los datos de este observatorio, sus conclusiones, muestran que, a la hora de realizar cualquier actividad cotidiana –un simple paseo, la compra del pan, darse de alta en la seguridad social, visitar un museo...- en las principales calles y edificios de uso público de los municipios analizados, los vecinos o visitantes encontrarán frecuentes dificultades e incomodidades y, en ocasiones, obstáculos insalvables.

# 214

## 10. Conclusiones y recomendaciones

Es indudable que se ha avanzado mucho en la aplicación de criterios de accesibilidad; hay que decir, también, que las corporaciones y técnicos municipales han ido dando respuesta a las propuestas de las organizaciones ciudadanas, especialmente aquellas de personas con discapacidad, han ido aplicando, parcialmente al menos,

las distintas normativas en materia de accesibilidad y sus actuaciones han tenido parecidos efectos en las zonas nuevas y en las rehabilitadas, aunque, lamentablemente, como se ha comprobado sin obtener los resultados deseados.

Existen sin duda múltiples razones y de muy diversa índole que llevan a la existencia de las rupturas de la cadena de accesibilidad encontradas, aunque, aquí, se apunta únicamente hacia las que, se entiende, pueden aportar soluciones de forma más eficaz. Así las razones que se ha considerado influyen más son:

---

**1** Persistencia de la consideración de la accesibilidad universal de entornos, productos y servicios como necesaria exclusivamente para una pequeña parte de la población, para las personas con discapacidad; mejor dicho, para algunas personas con discapacidad. Los déficits mostrados por el observatorio hablan por sí mismos de las molestias, incomodidades e imposibilidad de acción que pueden ocasionar a cualquier vecino o visitante.

---

**2** Prevalencia de la concepción de que hay un número concreto de elementos, que hay que hacer que sean accesibles y que, además, están convirtiéndose en iconos, frente a lo que debería ser un abordaje universal, que muestra la falta de análisis respecto al porqué de la accesibilidad: permitir el ejercicio de los derechos como personas y como ciudadanos, así como el uso y disfrute cómodo y seguro de entornos, productos y servicios a todas las personas. Un ejemplo podría ser el del relativo avance hacia que las calles tengan vados mientras que continúa siendo imposible acceder a la gran mayoría de los locales comerciales.

---

**3** La normativa aplicada en las actuaciones de accesibilidad realizadas en los municipios analizados contempla criterios y áreas de actuación diferentes según estén situados en unas comunidades autónomas o en otras[1] y, además, no se aplica o cumple en su literalidad y, cuando llega a cumplirse, con frecuencia, pierde efectividad en el tiempo por inadecuado o inexistente mantenimiento que permita al entorno de que se trate conservar las propiedades que le dotan de accesibilidad.

---

[1] Recuérdese que la normativa de criterios mínimos de obligado cumplimiento en toda España entró en vigor en septiembre de 2010.

---

**4** La participación ciudadana, muy variada en sus manifestaciones y no siempre presente o con cauces eficaces, así como la aplicación y uso de los planes de accesibilidad, igualmente variados cuando existen, se revelan como insuficientes al no haberse detectado diferencias significativas entre localidades que cuentan con una u otra herramienta, con ambas o que carecen de ellas. Para abordar la modificación de la situación, la remoción de las causantes de las deficiencias en materia de accesibilidad universal se aportan las siguientes propuestas de actuación:

- Realizar campañas a nivel estatal, autonómico y municipal con el objetivo de concienciar a políticos, gestores y técnicos y a la sociedad en general sobre la necesidad de la accesibilidad universal, así como, e incidiendo especialmente, sobre sus beneficios en materia de convivencia, desarrollo social e individual –incluyendo la mejora en los índices de sostenibilidad, y en la economía de la comunidad y de los inversores privados-.

# 216

## 10. Conclusiones y recomendaciones

■ Considerar los criterios del diseño para todos, como instrumento para la aplicación y logro efectivo de la accesibilidad universal, tal y como se recoge en la LIONDAU, aplicándolos tanto al idear y planificar, al ejecutar y, posteriormente, mantener, entornos, productos y servicios nuevos como al rehabilitar o recrear los existentes. Solamente así se podrá dar respuesta a las necesidades de vecinos y visitantes; solamente así se podrá satisfacer a toda la población permitiendo disfruten de su municipio.

■ Tener en cuenta todas las posibles situaciones de discapacidad al aplicar esos criterios de diseño para todos. De esa forma al ampliarse las soluciones se atenderán las necesidades de cualquier persona que pueda encontrar limitaciones a su actividad y participación.

■ Cumplir la normativa en materia de accesibilidad universal, mejorándola en la aplicación, siempre que sea posible, a la par que transmitir las dificultades encontradas, así como las soluciones aportadas, a la administración autonómica o estatal responsable de la gestión y control de su aplicación.

■ Incorporar en los sistemas de gestión municipal habituales -o crear sistemas específicos- los instrumentos que permitan lograr la accesibilidad universal así como su control efectivo –planificación y ordenamiento del urbanismo, de la edificación al servicio público, de los servicios a los ciudadanos y de las políticas en general; procedimientos de contratación (incluidos los de dotación y los de prestación de servicios) y de seguimiento; concesión de licencias,...-. Si se realizan planes de accesibilidad deberán plasmarse en los planes de ordenamiento urbanos, en la planificación de los servicios a los vecinos, en las áreas de mantenimiento y limpieza, para que mantengan su vigencia transformándose y evitando que tengan una

efectividad meramente temporal o parcial. Reseñar, como en cualquier sistema de gestión, la importancia de que la máxima autoridad, en este caso cada corporación municipal, defina objetivos y se ocupe de la dotación de los medios suficientes para alcanzarlos – diagnóstico, plan de acción, asignación de funciones, dotación de recursos, apoyo y seguimiento, evaluación...-.

- Establecer y mantener cauces efectivos de participación ciudadana que permitan a las organizaciones de personas con discapacidad y a otros colectivos ciudadanos tener una vía permanente de diálogo e, igualmente, a cualquier vecino o visitante plantear reclamaciones y sugerencias.

- Formar a los gestores y técnicos municipales, actuales y futuros, en materia de accesibilidad universal y diseño para todos, poniendo en marcha o fomentando la participación en los cursos existentes, publicando documentos o manuales o mejorando el acceso y distribución a los ya publicados, potenciando los servicios

de asesoramiento existentes en diferentes administraciones públicas o dependientes de las organizaciones de personas con discapacidad... Esta formación es conveniente extenderla a la sociedad en general adecuándola en cada caso según el tipo de alumnos y los objetivos a alcanzar – educadores, profesionales, organizaciones,...-.

- El observatorio habrá cumplido su objetivo cuando la corporación municipal de cada localidad considerada, a la vista de este documento y, apoyándose, en el análisis del informe específico que recibirá, apueste por estas u otras propuestas, que considere efectivas, para reducir las carencias de accesibilidad existentes y lograr que los entornos y servicios – sean de gestión pública o privada- de nueva creación sean siempre universalmente accesibles.

