

# ESTUDIO DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS Y EN LA EDIFICACIÓN EN ESPAÑA, 2017

**ESTUDIO DE ACCESIBILIDAD  
UNIVERSAL EN ESPACIOS  
PÚBLICOS URBANIZADOS  
Y EN LA EDIFICACIÓN  
EN ESPAÑA, 2017**



**Edita:**

**Real Patronato sobre Discapacidad**

<http://www.rpd.es>

**Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social**

<http://www.mscbs.gob.es/>

**Cuidado de la edición:**

**Centro Español de Documentación sobre Discapacidad (CEDD)**

<http://www.cedd.net>

Serrano, 140 28006 MADRID

Tel. 91 745 24 46-49

[cedd@cedd.net](mailto:cedd@cedd.net)

Maquetación: AFANIAS

NIPO: 689-18-003-9

# ÍNDICE



<b>Prólogo</b>	5
1. Introducción	7
1.1. Presentación	7
1.2. Metodología utilizada en entornos urbanos y edificios públicos	9
2. Evolución de la accesibilidad: siete años después	13
2.1. Principales causas de la rotura de la cadena de accesibilidad en el estudio del 2011	13
2.2. Los itinerarios urbanos	18
2.3. La edificación de titularidad municipal	38
3. La gestión de la accesibilidad en los municipios españoles	56
3.1. Identificación del área o persona responsable de accesibilidad	56
3.2. Personal dedicado a la accesibilidad	59
3.3. Gestión del trabajo	61
3.4. Coste de la accesibilidad en los municipios	66
3.5. Implementación de la accesibilidad	68
4. Recomendaciones para incorporar en el Plan Nacional de Accesibilidad	71
4.1. Cambio de concepto de accesibilidad	71
4.2. Plan de formación sobre accesibilidad y su aplicación	72
4.3. Líneas estratégicas de actuación	73
4.4. Registro monitorizado de la accesibilidad a nivel nacional	77
<b>Anexo:</b>	
Documentación de referencia	79

# PRÓLOGO



En el año 2011 la Fundación ONCE publicó el estudio *Observatorio de la accesibilidad en los municipios de España* con el objetivo de conocer cuál era en ese momento la situación de los pueblos y ciudades españoles en materia de accesibilidad. El fin último de este trabajo era contar con información relevante que permitiera orientar a los responsables públicos sobre las posibilidades de actuación para la mejora en este terreno.

La publicación que hoy tengo el placer de presentar realiza un nuevo diagnóstico acerca del estado actual de la accesibilidad en los ámbitos de competencia y titularidad municipal en nuestro país, mostrando la evolución experimentada desde el año 2011 hasta el momento a partir de los resultados de ese primer estudio, que se toma como punto de partida. Con ella se da respuesta además a un requerimiento normativo del *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 de su inclusión social* que contempla, en su artículo 25, que el Gobierno deberá realizar los estudios integrales sobre la accesibilidad a los espacios públicos urbanizados y edificaciones, en lo que se considere más relevante desde el punto de vista de la no discriminación y de la accesibilidad universal.

Para su elaboración se han visitado y analizado, desde el punto de vista de la usabilidad, los espacios públicos urbanizados y los edificios de titularidad municipal de una muestra de localidades y se han comparado los resultados con los datos obtenidos en el informe anterior. Por otra parte, el trabajo muestra una visión general acerca de cómo se gestiona actualmente la accesibilidad en los ayuntamientos, proporcionando una serie de ejemplos de buenas prácticas que pueden servir de referencia a los municipios para mejorar en este sentido. Aporta, por último, una serie de recomendaciones que, sin duda, serán de gran utilidad para la confección del próximo Plan Nacional de Accesibilidad, que impulsará nuevas acciones y medidas efectivas para garantizar que todas las personas puedan hacer uso de los espacios urbanizados y edificios de titularidad pública en igualdad de condiciones.



De este nuevo informe se desprende que, aunque en algunos aspectos se han conseguido mejoras, en general las personas con discapacidad continúan encontrando numerosas barreras en los itinerarios urbanos que les dificultan, e incluso impiden, desplazarse de manera cómoda y segura en la vía pública. Asimismo, en lo que se refiere al uso de los edificios de titularidad municipal, se observa que algunas de las problemáticas anteriores siguen estando vigentes en la actualidad.

El papel de las entidades locales, como encargadas de la configuración, mantenimiento y gestión de las ciudades, es fundamental de cara al planteamiento de políticas efectivas en favor de la accesibilidad universal en el entorno urbano y la edificación y, para ello, se ha de trabajar de manera conjunta desde sus distintas áreas. Se trata de integrar en el planeamiento urbano la diversidad humana y, a partir de ahí, desarrollar los espacios y servicios de forma que puedan ser utilizados de manera autónoma por todas las personas.

Entre las diferentes acciones impulsadas por el Real Patronato sobre Discapacidad con este objetivo, me gustaría destacar la convocatoria de los Premios Reina Letizia de Accesibilidad Universal de Municipios, como recompensa a la labor continuada de ayuntamientos y alcaldías españoles y latinoamericanos en el campo de la accesibilidad universal al medio físico, la educación, el ocio, la cultura, el deporte, el transporte, el turismo y las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. Estos galardones son ya un referente a nivel nacional de las iniciativas de inclusión social puestas en marcha en nuestros pueblos y ciudades y con ellos se pretende dar ejemplo y mostrar el camino a seguir a otros municipios.

Para finalizar, me gustaría agradecer a la Fundación ONCE la realización de este estudio, pues servirá como punto de partida para desarrollar nuevas políticas y programas de gestión y promoción de la accesibilidad universal que, sin duda, redundarán en una mejor calidad de vida para todos los ciudadanos.

Jesús Celada Pérez  
Director General de Políticas de Discapacidad  
Director del Real Patronato sobre Discapacidad



## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. PRESENTACIÓN

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 de su inclusión social recoge, en su artículo 5, los ámbitos específicos en donde aplicar las medidas específicas para garantizar la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la accesibilidad universal:

- a. Telecomunicaciones y sociedad de la información.
- b. Espacios públicos urbanizados, infraestructuras y edificación.
- c. Transportes.
- d. Bienes y servicios a disposición del público.
- e. Relaciones con las administraciones públicas.
- f. Administración de justicia.
- g. Patrimonio cultural, de conformidad con lo previsto en la legislación de patrimonio histórico.
- h. Empleo.

En su artículo 25 marca los plazos para llevar a cabo un diagnóstico en materia de accesibilidad en el ámbito de los espacios públicos urbanizados y edificación, tal y como se indica en el texto normativo:

*Artículo 25. Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en el ámbito de los espacios públicos urbanizados y edificación.*

*1. Las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones serán exigibles en los plazos y términos establecidos reglamentariamente.*

*No obstante, las condiciones previstas en el párrafo anterior serán exigibles para todos los espacios públicos urbanizados y edificaciones, de acuerdo con las condiciones y plazos máximos previstos en la disposición adicional tercera.*



2. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno deberá realizar los estudios integrales sobre la accesibilidad a los espacios públicos urbanizados y edificaciones, en lo que se considere más relevante.

Dado el establecimiento en dicha ley de las fechas de cumplimiento de las cuestiones exigidas, y para dar cumplimiento a dichos requisitos legislativos, se firmó Convenio con objeto de establecer el marco de la colaboración entre el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad (actual Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social)<sup>1</sup>, el Real Patronato sobre Discapacidad, el CERMI y la Fundación ONCE para la realización del Plan Nacional de Accesibilidad Universal 2018-2026, establecido en la Disposición adicional cuarta del *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 de su inclusión social* y tres de sus estudios asociados.

Uno de ellos es el que hace referencia al presente informe cuyo objetivo general es realizar un diagnóstico sobre el estado actual de la accesibilidad, y su evolución desde 2011, en los ámbitos de competencia y titularidad municipal en España, en particular en los espacios públicos urbanizados, los edificios de titularidad municipal, el transporte público urbano y la propia gestión de la accesibilidad que desarrollan los ayuntamientos.

Este informe presenta los principales resultados. En primer lugar, muestra la evolución de la accesibilidad en los municipios españoles en los ámbitos de competencia municipal anteriormente citados. Para ello se toma como punto de partida los resultados publicados en el *Observatorio de la Accesibilidad Universal en los Municipios de España 2011* (Fundación ONCE, 2011) y se comparan estos resultados con los obtenidos en los trabajos de campo realizados como base para el estudio, descritos a lo largo de este documento.

Por otra parte, este informe establece una panorámica de cómo los ayuntamientos españoles gestionan la accesibilidad en sus municipios y cómo se incluye esta en la estructura municipal, y aporta claves para orientar a los municipios hacia una gestión exitosa de la accesibilidad.

<sup>1</sup> Nota del editor: a lo largo del Informe se hace referencia, tanto a este como a otros departamentos ministeriales que también han cambiado de nombre, con el nombre que tenían en el momento de la elaboración del mismo.





Por último, se plantean algunas recomendaciones que pueden ser incluidas en el Plan Nacional de Accesibilidad con objeto de servir de herramienta favorecedora de la adecuación de los entornos y de la integración de la gestión de la accesibilidad de forma efectiva en los municipios españoles.

## 1.2. METODOLOGÍA UTILIZADA EN ENTORNOS URBANOS Y EDIFICIOS PÚBLICOS

Para poder comprender los resultados que se exponen en este documento, como comparativa entre la accesibilidad en los municipios españoles en el 2011<sup>2</sup> y la situación actual, es necesario entender las diferencias en la metodología utilizada en ambos estudios, que conduce a diferentes formas de medir el estado de la accesibilidad.

Los resultados del trabajo realizado en 2011 en los municipios españoles partían de una metodología de toma de datos basada en el recuento de parámetros medibles objetivos, según normativa, que ofrecían posteriormente baremos porcentuales de la situación de las condiciones de accesibilidad en los municipios, tanto en el entorno urbano como en los edificios públicos.

No se valoraba la accesibilidad o la inaccesibilidad de estos parámetros, se medía en qué porcentaje no cumplían la normativa vigente (resultados cuantitativos). Así, se hacía referencia al dato objetivo, sin dar prioridad a ningún indicador para no priorizar una situación de discapacidad sobre otra y remarcar la importancia de la cadena de accesibilidad. No se realizaba, por tanto, una valoración de la accesibilidad (no había notas-calificaciones) ni porcentajes de cuanto de accesible era un municipio.

Sin embargo, en el estudio actual, se ha valorado la “usabilidad” de los entornos, tanto urbanos como edificados, tal y como están hoy en día. Así, se trata de saber si las condiciones actuales de estos entornos permiten que los usuarios puedan utilizarlos, si encuentran dificultades para hacerlo y cómo influyen los diferentes elementos existentes en esta “dificultad de uso” (resultados cualitativos).

Partiendo de la cadena de accesibilidad se han definido las cuestiones básicas que definen la usabilidad del entorno y que una persona puede plantearse a

<sup>2</sup> Datos del Observatorio de la Accesibilidad Universal en los Municipios de España 2011 (Fundación ONCE, 2011).



la hora de recorrer el municipio o de utilizar un edificio público. Estas cuestiones básicas de usabilidad se encuentran detalladas en la introducción de los apartados 3.2 *Los itinerarios urbanos* y 3.3 *La edificación de titularidad municipal*.

Por ejemplo, en itinerarios urbanos una de las cuestiones básicas de usabilidad definidas ha sido “¿Puedo cruzar la calle?”, y en los edificios públicos “¿Puedo desplazarme por la/las plantas del edificio?”

Tras visitar los itinerarios urbanos y los edificios públicos incluidos en el alcance del estudio, los técnicos especialistas en accesibilidad que han realizado los trabajos han valorado cada una de estas cuestiones en base a la siguiente tabla de valoración.

**TABLA 1. VALORACIÓN DE LAS CUESTIONES BÁSICAS**

VALORACIÓN	RESPUESTA	COMENTARIO
4	No Numerosas dificultades	No es posible realizar las acciones indicadas en la cuestión planteada.
3	No Muchas dificultades	Los usuarios encuentran muchas dificultades para poder realizar las acciones indicadas en la cuestión planteada.
2	Con algunas dificultades	Situación intermedia. Los usuarios encuentran dificultades para poder realizar las acciones indicadas en la cuestión planteada.
1	Sí Pocas dificultades	Los usuarios encuentran muy pocas dificultades para realizar las acciones indicadas en la cuestión planteada.
0	Sí Sin dificultades	Si es posible realizar las acciones indicadas en la cuestión planteada.

Fuente: elaboración propia.

Además, para cada una de las cuestiones básicas se han definido aquellos elementos o problemáticas específicas que pueden influir en mayor medida en esta “*dificultad de uso*” definida.

Por ejemplo, en los itinerarios urbanos y para la cuestión básica “¿Puedo cruzar la calle?” se han definido los siguientes elementos o problemáticas específicas que influyen en esta cuestión:



- La existencia de pasos peatonales en los puntos naturales de cruce,
- el diseño de los pasos de peatones existentes,
- la existencia de vados adecuados en los pasos peatonales,
- el uso adecuado de los pavimentos táctiles en los vados, y
- la existencia de avisador acústico en los pasos de peatones semaforizados.

Por ejemplo, en los edificios públicos y para la cuestión básica “¿Puedo desplazarme por la/las plantas del edificio?” se han definido los siguientes elementos o problemáticas específicas que influyen en esta cuestión:

- La adecuación de los anchos libres de paso en pasillos y la existencia de espacios de giro y maniobra,
- la existencia de obstáculos, estrechamientos o elementos volados de difícil detección,
- el estado del pavimento,
- el contraste entre suelos y paramentos verticales para una adecuada comprensión de los espacios, y
- las dimensiones de los huecos de paso y las puertas y el diseño de sus tiradores y manillas.

Tras visitar los itinerarios urbanos y los edificios públicos incluidos en el alcance del estudio, los técnicos especialistas en accesibilidad que han realizado los trabajos han valorado la influencia de estos elementos o problemáticas específicas en base a la siguiente tabla de valoración.

**TABLA 2. VALORACIÓN DE LAS PROBLEMÁTICAS ESPECÍFICAS**

VALORACIÓN	RESPUESTA
4	El problema es <b>muy relevante</b> por su incidencia o su repetición
3	El problema es <b>bastante relevante</b> por su incidencia o su repetición
2	El problema es <b>relevante</b> por su incidencia o su repetición
1	El problema es <b>poco relevante</b> por su incidencia o su repetición
0	El problema <b>no existe</b>

Fuente: elaboración propia.



Para la generación de resultados no se ha dado prioridad a ningún indicador para no priorizar una situación de discapacidad sobre otra y remarcar la importancia de la cadena de accesibilidad. Así, las valoraciones obtenidas en el trabajo de campo han sido agregadas de forma que se puedan establecer conclusiones del nivel de usabilidad general de los entornos evaluados para cada una de las cuestiones básicas, pero también sobre el conocimiento del porcentaje de respuestas recogidas para cada uno de los niveles de valoración.

De igual modo, es posible extraer conclusiones sobre la influencia de los diferentes elementos o problemáticas específicas definidos en cada cuestión básica de usabilidad, tanto de forma agregada como por niveles de valoración.

Las comparaciones que dan cuerpo a este informe final del *Estudio de Accesibilidad Universal en municipios en España 2017*, parten de cada una de las cuestiones básicas de usabilidad definidas para los entornos urbanos y los edificios públicos. En primer lugar se destacan aquellos datos cuantitativos relevantes del estudio de 2011 que hacen referencia a la cuestión básica de usabilidad analizada y a los diferentes elementos o problemáticas específicas que influyen en ella. A continuación, se destacan aquellos resultados del estudio actual que permiten valorar la evolución de la accesibilidad, siempre sobre datos cualitativos de usabilidad, a través de diferentes tipos de análisis cuando se detectan singularidades en función de parámetros como el tamaño del municipio, la zona donde se ubican los itinerarios peatonales o el tipo de uso de los edificios evaluados.



## 2. EVOLUCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD: SIETE AÑOS DESPUÉS

Como ya se ha destacado, en el año 2011 la Fundación ONCE realizó el primer estudio de accesibilidad en municipios en España<sup>3</sup>.

Su objetivo era exponer la situación de los municipios españoles en materia de accesibilidad habiendo tomado como muestra un grupo significativo de localidades y analizando, siempre desde los criterios legales técnicos, calles y espacios públicos de alto tránsito peatonal, así como edificios públicos municipales representativos y medios de transporte.

El análisis realizado no trataba de representar análisis censal sino de contar con información relevante con la que ciudadanos y responsables públicos pudieran tener una idea global de la situación con el fin de orientar de forma más eficaz cualquier intervención de construcción pública.

La muestra de este estudio de 2011 incluyó un total de 70 municipios, en los que se evaluó la accesibilidad de 330 itinerarios urbanos y 354 edificios y se realizaron entrevistas en profundidad a técnicos y responsables municipales.

Para ver la evolución en estos 7 años de la situación de los municipios españoles en materia de accesibilidad se han visitado 40 de estos 70 municipios. En ellos se ha analizado la accesibilidad de los mismos itinerarios urbanos, un total de 216, y de 173 de los edificios de uso público incluidos en el estudio<sup>4</sup> de 2011.

También se ha enviado, a los responsables designados por cada ayuntamiento, un cuestionario para conocer cómo se gestiona la accesibilidad en el municipio, cuestionario que ha servido de base para realizar posteriormente entrevistas personales con estos responsables municipales.

### 2.1. PRINCIPALES CAUSAS DE LA ROTURA DE LA CADENA DE ACCESIBILIDAD EN EL ESTUDIO DEL 2011

En el apartado de conclusiones del estudio del 2011 se apuntaba a diferentes razones que llevaban a la existencia de rupturas de la cadena de accesibilidad.

<sup>3</sup> Fundación ONCE (2011): *Observatorio de la Accesibilidad Universal en los Municipios de España 2011*. Madrid: Fundación ONCE.

<sup>4</sup> Algunos de los edificios incluidos en el estudio de 2011 ya no existen o han cambiado de uso, por lo que no se han visitado. Por otra parte, algunos municipios no han dado permiso para poder visitar sus edificios durante el periodo de toma de datos, por lo que tampoco han sido incluidos en los resultados.



De estas razones se destacaban como las más relevantes las siguientes:

- La accesibilidad se consideraba como necesaria en exclusiva para una pequeña parte de la población o para la población con discapacidad.
- Las actuaciones realizadas se reducían a un número concreto de elementos, que había que hacer que fuesen accesibles, frente a lo que debería ser un abordaje universal de la accesibilidad.
- La normativa aplicada contemplaba criterios y áreas de actuación diferentes en las distintas comunidades autónomas<sup>5</sup>.
- La participación ciudadana no era efectiva en materia de accesibilidad en el municipio.

Se han tomado estas conclusiones del 2011 como situación de partida (las 4 razones más relevantes) para contrastarla con la situación actual, obtenida de las respuestas de los responsables designados por los municipios como interlocutores para el estudio actual.

#### 2.1.1. Exclusividad de la accesibilidad

**Hace siete años.** La accesibilidad se consideraba, en términos generales, como necesaria exclusivamente para una pequeña parte de la población o mejor dicho, para algunas personas con discapacidad.

**En la actualidad.** En todos los municipios incluidos en el estudio se considera que el espectro de implicación de la accesibilidad abarca un grupo de población más amplio e incorpora beneficios para todos los ciudadanos, más allá de la vinculación a las personas con discapacidad.

Esta idea incorpora el cambio sociodemográfico de la población, cada vez más longeva y notablemente envejecida. La consideración de personas mayores como grupo beneficiario de accesibilidad hace que esta se relacione más con grupos de personas con disminución de capacidades funcionales, especialmente movilidad reducida.

Lo cierto es que la mayoría de las actuaciones en accesibilidad realizadas en los municipios son implementadas en las infraestructuras y son menos

<sup>5</sup> Recuérdese que la normativa de criterios mínimos de obligado cumplimiento en toda España entró en vigor en septiembre de 2010.



las relacionadas con la accesibilidad sensorial y cognitiva. Sin embargo, la tendencia detectada refleja el incremento de las actuaciones de mejora de la accesibilidad en los servicios puestos a disposición del ciudadano, pero a un ritmo mucho más pausado que las actuaciones asociadas a las personas con movilidad reducida (aunque este grupo incluya ahora más población que la que se valoraba en 2011).

### 2.1.2. Abordaje Universal

**Hace siete años.** La actuación de los municipios se concentraba en un número concreto de elementos, que había que hacer que fuesen accesibles, frente a lo que debería ser un abordaje universal, por lo que en aquel momento se proponían y ejecutaban soluciones parciales e inconexas.

“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.”

Fundación ONCE, 2011. Observatorio de la Accesibilidad Universal en los Municipios de España 2011

Se consideraba la accesibilidad como un tema que debía asociarse al urbanismo, ya que se entendía únicamente aplicable en el viario y en los edificios de uso público.

**En la actualidad.** La estanqueidad de las actuaciones por áreas o departamentos municipales hace que sean muy pocos los municipios que abordan la accesibilidad de manera universal y transversal.

A diferencia de lo que ocurría en 2011, donde la accesibilidad era principalmente parte de actuación de los departamentos de servicios sociales, aunque las actuaciones se llevaban a cabo desde los departamentos de urbanismo, en 2017 la titularidad de la accesibilidad reside, en casi la totalidad de los municipios, en el departamento de urbanismo o similar. Aproximadamente en la mitad de los municipios se refleja esta circunstancia.



Esto tiene varias implicaciones:

- » La persona designada en la estructura municipal como responsable de la accesibilidad es un arquitecto municipal o técnico similar y las actuaciones que se consideran se centran en su área de actuación.
- » En muchos casos se desconoce la existencia de otras actuaciones en accesibilidad desarrolladas por departamentos municipales diferentes al de urbanismo como transportes, edificación, servicios del ayuntamiento, formación, etc.
- » Del punto anterior se deduce que existen carencias organizativas con el resto de las áreas para abordar la accesibilidad de manera participativa y transversal.

Excepcionalmente hay algunos municipios en los que el abordaje universal de la accesibilidad ha mostrado un proceso evolutivo favorable, debido fundamentalmente a los siguientes factores:

- » El esfuerzo realizado para que las decisiones y acciones se realicen de manera transversal en el ayuntamiento (todavía en desarrollo de forma práctica).
- » La designación de un área específica de accesibilidad que aglutine las decisiones y promueva las acciones en los diferentes departamentos.
- » Cuanto más se gestiona la accesibilidad de manera global mayor es la concienciación y se valora la consecución de resultados como fruto de un esfuerzo conjunto por el hecho de implicar varias áreas de la estructura municipal.

### 2.1.3. Normativa a aplicar

**Hace siete años.** La normativa aplicada en las actuaciones de accesibilidad contemplaba criterios y áreas diferentes según la comunidad autónoma a la que pertenecía el municipio. Además, esta normativa no se aplicaba o cumplía en su literalidad y con frecuencia perdía efectividad en el tiempo por un mantenimiento inadecuado o inexistente que permitiese al entorno de que se trate conservar las propiedades que le dotaban de accesibilidad.





**En la actualidad.** Las normativas de criterios mínimos de obligado cumplimiento que unificaban los criterios en toda España entraron en vigor en 2010. Estas normativas técnicas afectaban a los espacios públicos urbanizados (Orden VIV/561/2010)<sup>6</sup> y edificación (Real Decreto 173/2010)<sup>7</sup>.

Con respecto al cumplimiento de normativa las principales carencias se centran en:

- » Dificultades para conocer qué legislación es la que se debe aplicar.
- » Falta de herramientas de control del cumplimiento.
- » Dificultades para el traslado eficiente de la teoría a la aplicación.

Teniendo en cuenta que se ha establecido por la legislación española<sup>8</sup> la fecha del 4 de diciembre de 2017 como fecha límite para la adecuación de entornos a las condiciones de accesibilidad determinadas en la normativa técnica correspondiente o, al menos, a realizar los ajustes razonables necesarios, la situación actual queda aún lejos de poder cumplir con la normativa en tiempo y forma.

#### 2.1.4. Participación ciudadana

**Hace siete años.** La participación ciudadana, no estaba presente o no disponía de cauces eficaces de comunicación con los responsables municipales y se revelaba como insuficiente.

**En la actualidad.** La mayoría de municipios cuentan con un órgano creado para coordinación/consulta con los ciudadanos, aunque son muy pocos los específicamente relacionados con las personas con discapacidad. La recepción de necesidades o consultas de los ciudadanos se realiza principalmente a través de buzones o portales de comunicación genéricos del municipio, así como a través de órganos de participación ciudadana en los que apenas hay representatividad de personas o entidades representantes de personas

6 Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

7 Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.

8 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 de su inclusión social.



con discapacidad. También existen otros modelos, como la consulta directa a asociaciones cuando es requerido.

En resumen, la mayoría de los municipios ponen como ejemplos órganos de consulta que no son ejecutivos ni se reúnen con periodicidad, para los que valoran como baja su efectividad real.

Por otra parte, los municipios que presentan una progresión positiva en el tema de la accesibilidad en otro tipo de actuaciones son los que valoran la eficacia de sus órganos de participación ciudadana con presencia de personas o representantes de personas con discapacidad como alta o muy alta.

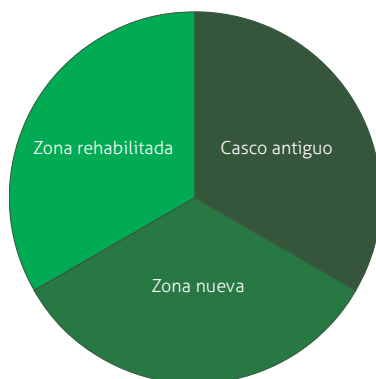
Estos órganos de participación a modo de comisiones, consejos o patronatos, se han demostrado efectivos cuando se reúnen con suficiente periodicidad, su configuración es multidisciplinar y representan a todas las partes interesadas (incluyendo a la propia estructura municipal), tratan temáticas específicas de accesibilidad aunque no sean órganos específicos en la materia y sus acuerdos son tenidos en cuenta por parte de la gestión municipal (integrada en el mismo órgano).

## 2.2. LOS ITINERARIOS URBANOS

En el estudio realizado en 2017 se han analizado un total de 216 itinerarios urbanos de los cuales, un tercio se desarrollan en zonas de nueva ampliación del municipio, otro tercio en zonas rehabilitadas y el resto en zonas de casco antiguo.



**GRÁFICO 1. ITINERARIOS URBANOS SEGÚN EL TIPO DE ZONA DEL MUNICIPIO**

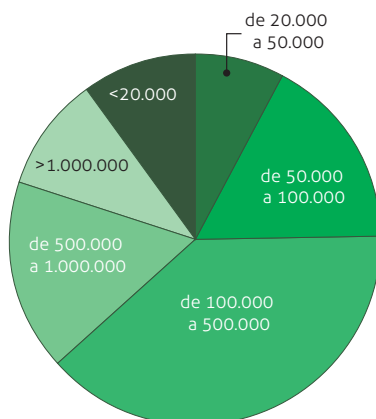


Fuente: elaboración propia.

Esta distribución de itinerarios por zonas del municipio coincide con la del estudio del 2011.

Atendiendo al tamaño de la población, el 36 % de los itinerarios pertenecen a municipios con menos de 100.000 habitantes, el 25 % a municipios mayores de medio millón de habitantes y el 39 % restante a municipios entre estos dos grupos.

**GRÁFICO 2. ITINERARIOS URBANOS SEGÚN EL TAMAÑO DEL MUNICIPIO (NÚMERO DE HABITANTES)**



Fuente: elaboración propia.



Para analizar la accesibilidad de los itinerarios urbanos, y compararla con los datos obtenidos hace 7 años, se han establecido 12 cuestiones básicas que un viandante puede plantearse a la hora de recorrer el municipio:

1. ¿Me supone esfuerzo **recorrer** la ruta/itinerario?
2. ¿Puedo **cruzar** con otros peatones?
3. ¿Puedo caminar sin **tropezarme**? (a nivel suelo)
4. ¿Puedo caminar sin **chocarme**? (a nivel cuerpo)
5. ¿Puedo **cambiar de nivel** en el itinerario?
  - » Si existen escaleras ¿puedo utilizarlas?
  - » Si existen rampas ¿puedo utilizarlas?
  - » Si existen elementos mecánicos ¿puedo utilizarlos? (ascensores, otros)
6. ¿Puedo **descansar** en el itinerario?
7. ¿Puedo **utilizar los elementos manipulables** existentes en el itinerario (papeleras / buzones / contenedores / cajeros, etc.)?
8. ¿Puedo **cruzar** la calle?
9. ¿Puedo utilizar las **paradas de transporte**?
10. ¿Puedo utilizar las **plazas de aparcamiento reservado**?
11. ¿Se proporciona de forma adecuada **información e iluminación** en la ruta/itinerario?
12. ¿Puedo **acceder a los establecimientos** aledaños?

Para cada una de estas 12 cuestiones básicas se han definido aquellos aspectos que influyen en mayor medida en su accesibilidad y sobre los que se han establecido 5 niveles de valoración, tanto para la cuestión básica en conjunto como para cada una de las diferentes problemáticas que le afectan.



**TABLA 3. VALORACIÓN DE LAS CUESTIONES BÁSICAS Y LAS PROBLEMÁTICAS ESPECÍFICAS**

VALORACIÓN	CUESTIÓN BÁSICA	PROBLEMÁTICAS ESPECÍFICAS
4	No Numerosas dificultades	El problema es <b>muy relevante</b> por incidencia o repetición
3	No Muchas dificultades	El problema es <b>bastante relevante</b> por incidencia o repetición
2	Con algunas dificultades	El problema es <b>relevante</b> por incidencia o repetición
1	Sí Pocas dificultades	El problema es <b>poco relevante</b> por incidencia o repetición
0	Sí Sin dificultades	El problema <b>no existe</b>

Fuente: elaboración propia.

A continuación se describe la situación encontrada en el estudio del 2011 y la comparativa con la situación actual para cada una de las cuestiones básicas definidas.

### 2.2.1. ¿Me supone esfuerzo recorrer la ruta/itinerario?

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la pendiente del itinerario, la existencia de vados de vehículos y el tipo de pavimento.*

**Hace siete años.** El porcentaje de metros con pendiente excesiva (producidas por la orografía del terreno) en los itinerarios evaluados en 2011 era bajo, del 3,4% (ligeramente más alto en las zonas nuevas de los municipios), al igual que el porcentaje de metros de itinerario cuya tipología de pavimento era inadecuada, únicamente en el 1,7% de los metros de itinerario evaluados (aspecto que en los municipios con menor población se presentaba con mayor frecuencia).

El dato más relevante en esta cuestión era el referente a los vados de vehículos. Del total de pendientes inadecuadas puntuales existentes en los itinerarios (sin incluir las producidas por la orografía del terreno), el 42,3% estaban causadas por un diseño inadecuado de los accesos a garajes.

**En la actualidad.** Las problemáticas referentes a las pendientes excesivas o al pavimento de tipología inadecuada en los itinerarios analizados en 2017

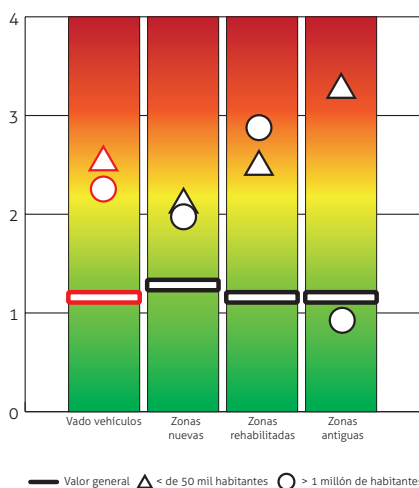


siguen presentando niveles de relevancia bajos, lo que supone un porcentaje bajo de recurrencia.

Sin embargo, de nuevo destacan negativamente los vados de vehículos. En 1 de cada 4 rutas analizadas el diseño de los vados de vehículos produce dificultades significativas a los viandantes a la hora de recorrer los itinerarios sin esfuerzos. Estas dificultades se ponen de manifiesto, principalmente, en los municipios pequeños, menores de 50 mil habitantes (45% de las rutas), pero también en los más grandes con poblaciones mayores de 1 millón de habitantes (en el 50% de las rutas).

Analizando estas dos casuísticas específicas (ambas en relación con los vados de vehículos) teniendo en cuenta la zona del municipio por la que discurre el itinerario se obtienen dos resultados diferentes.

**GRÁFICO 3. VADOS DE VEHÍCULOS. VALORACIÓN PARA MUNICIPIOS PEQUEÑOS Y MUY GRANDES**



Fuente: elaboración propia.

En los municipios pequeños (que suman un 19,4% del total de itinerarios evaluados) es en las zonas de casco antiguo donde se concentran los problemas de diseño de los vados de vehículos, mientras que en los municipios muy grandes (con un total del 8,3% de los itinerarios evaluados) son las zonas rehabilitadas las que registran mayor número de vados de vehículos mal ejecutados.



### 2.2.2. ¿Puedo cruzarme con otros peatones?

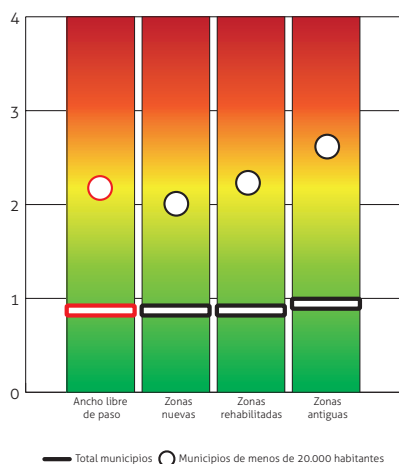
*Esta cuestión incluye como elemento de valoración el ancho libre de paso en las aceras en función del tránsito de cada itinerario.*

**Hace siete años.** En el análisis realizado en 2011 no se incluyó este aspecto.

**En la actualidad.** En la actualidad, en la generalidad de los itinerarios analizados el ancho de las aceras no supone un problema, si bien en las zonas antiguas y rehabilitadas estos anchos son más ajustados.

Sin embargo, analizando los resultados en función del tamaño del municipio, se detecta que en los municipios más pequeños (menores de 20.000 habitantes) los anchos de las aceras sí son considerados como un problema de usabilidad destacable en el 57% de los itinerarios, existiendo algunos (1 de cada 4) donde las aceras presentan anchos de paso inadecuados en gran parte de su recorrido, es decir, aceras estrechas muy por debajo de lo que marca la normativa.

**GRÁFICO 4. ANCHO LIBRE DE PASO EN ACERAS. VALORACIÓN PARA MUNICIPIOS DE MENOS DE 20 MIL (HABITANTES)**



Fuente: elaboración propia.

En estos municipios esta problemática muestra poca dependencia de si los itinerarios recorren zonas nuevas, rehabilitadas o antiguas del casco urbano, aunque en estas últimas zonas presenta los peores resultados.



### 2.2.3. ¿Puedo caminar sin tropezarme? (a nivel suelo)

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la existencia de resaltes en el pavimento, rejillas y registros, la protección de los alcorques y la existencia de escalones sueltos.*

**Hace siete años.** De cada 100 metros de recorrido se detectó que una persona podía encontrar casi 1 metro de baldosas sueltas, resaltes, huecos, rejillas, así como hasta un 70% de alcorques sin cubrir (con una mayor incidencia en las zonas nuevas o rehabilitadas del municipio), convirtiendo estos en elementos de riesgo para la seguridad de los viandantes.

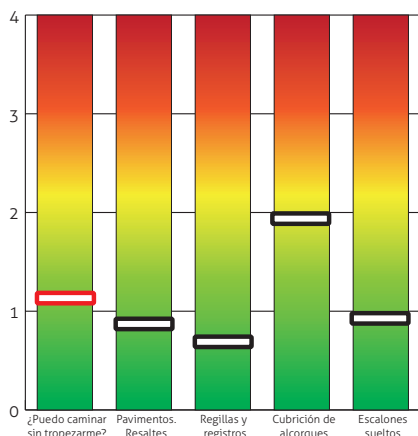
**En la actualidad.** Las problemáticas relativas a la existencia de resaltes en el pavimento, rejillas y registros siguen existiendo, pero el problema se puede considerar poco relevante por su incidencia, aunque los riesgos para la seguridad de los viandantes siguen siendo relevantes, especialmente para aquellos con discapacidades visuales y para las personas mayores.

La falta de cubrición de los alcorques (o su cubrición inadecuada o mal mantenida) se mantiene en niveles similares a los de 2011, siendo un problema repetitivo en el 54% de los 180 itinerarios urbanos en los que se ha detectado la existencia de estos elementos urbanos, y para el que es necesario acometer acciones de mejora. Además, de nuevo, vuelve a ser en las zonas nuevas y rehabilitadas de los municipios donde este aspecto presenta una mayor incidencia, lo que constata el hecho de que en las obras de nueva urbanización y en las de reurbanización estos elementos no son convenientemente diseñados, a pesar de los requerimientos normativos existentes.





**GRÁFICO 5. ¿PUEDO CAMINAR SIN TROPEZARME? (A NIVEL SUELO).  
VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**



Fuente: elaboración propia.

#### 2.2.4. ¿Puedo caminar sin chocarme? (a nivel cuerpo)

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la altura libre de paso y la existencia de obstáculos volados no detectables (toldos, señales de tráfico, etc.), el diseño y ubicación de los bolardos, la existencia de obras, la alineación de elementos urbanos y la existencia de un límite de fachada continuo y limpio de obstáculos.*

**Hace siete años.** Aunque la mayoría de los bolardos estudiados cumplían la normativa en materia de accesibilidad, había un pequeño porcentaje cuya altura (un 6,9%) o diseño (9,2%) eran incorrectos, pero que resultaba relevante ya que estos diseños inadecuados tendían a repetirse con frecuencia, principalmente en itinerarios de las zonas de casco antiguo de los municipios.

También se detectaron papeleras (2,7%) y contenedores de residuos (1,1%) situados en la zona de circulación de las aceras que suponían obstáculos de difícil detección, siendo las zonas rehabilitadas del municipio donde mayor incidencia presentaba esta problemática

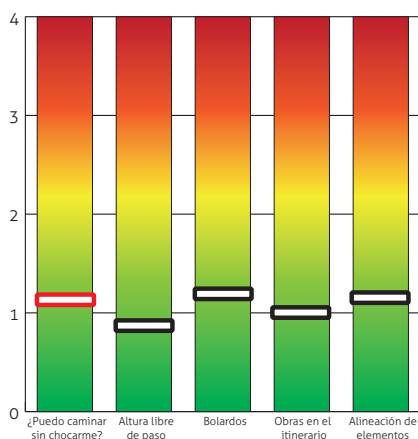
**En la actualidad.** La situación actual, en términos generales, coincide con la analizada en 2011. La existencia de bolardos inadecuados y de elementos adosados a las fachadas (papeleras) o no alineados fuera de la banda pe-



tonal se considera como un problema relevante en el 14% de los itinerarios evaluados.

En este nuevo estudio se destaca, como problema de usabilidad, la existencia de obras en la vía pública mal señalizadas o en las que no se provee al peatón de un itinerario accesible alternativo. En 61 de los 210 itinerarios se ha detectado algún tipo de obra, de las cuales casi la mitad (49%) generaba problemas para el peatón.

**GRÁFICO 6. ¿PUEDO CAMINAR SIN CHOCARME? (A NIVEL CUERPO).  
VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**



Fuente: elaboración propia.

Respecto a la incidencia de estos problemas en función de la zona del municipio que recorre el itinerario, es en los cascos antiguos donde peores valoraciones se obtienen, tanto en el caso de bolardos mal diseñados o incorrectamente ubicados como en el caso de papeleras y contenedores de residuos situados en la zona de circulación de las aceras.

### 2.2.5. ¿Puedo cambiar de nivel en el itinerario?

*Esta cuestión incluye como elemento de valoración la existencia de un elemento de comunicación vertical accesible, así como su diseño, y si incorpora los elementos de seguridad y señalización requeridos.*



**Hace siete años.** La mayoría de las escaleras y rampas evaluadas en 2011 incumplían la normativa de accesibilidad en al menos uno de los elementos que las componen.

En las escaleras los problemas más habituales se referían a la ausencia de señalización en los embarques y a la ausencia de barandillas y pasamanos accesibles (en ambos casos en 1 de cada 4 escaleras evaluadas). También se destacaba que 1 de cada 10 escaleras no tenía un recorrido alternativo.

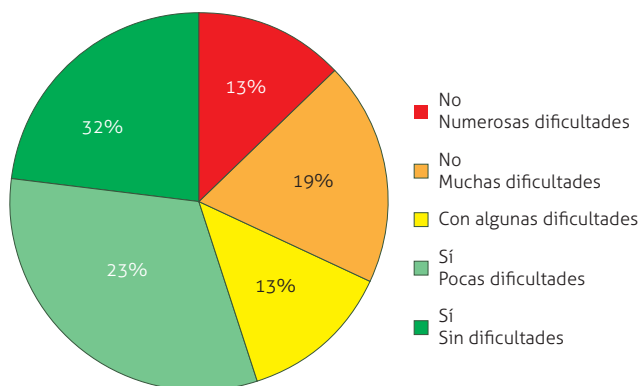
En las rampas destacaban también deficiencias de señalización en los embarques, pero con mayor incidencia que en las escaleras (casi en la mitad de las rampas evaluadas), así como la ausencia de zócalos de protección, que impidieran el descarrilamiento de una silla de ruedas o la introducción accidental del bastón o incluso el pie, y de barandillas y pasamanos accesibles.

**En la actualidad.** Se han localizado rampas en 24 itinerarios y tramos de escaleras urbanas en 31.

En algo más de la mitad de los 31 itinerarios en los que se detectan tramos de escaleras es posible cambiar de nivel sin dificultad o con poca dificultad, ya que las rampas alternativas son accesibles, existen recorridos alternativos a nivel o los cambios de nivel existentes son pequeños y se resuelven mediante pequeños planos inclinados (que no pueden considerarse rampas según la normativa). En el lado contrario, se sitúan un 13% de estos itinerarios en los que no es posible realizar cambios de nivel al no existir rampas o planos inclinados alternativos a los tramos de escaleras o, en caso de existir, ser impracticables.



**GRÁFICO 7. ¿PUEDO CAMBIAR DE NIVEL EN EL ITINERARIO?  
VALORACIÓN DE RESULTADOS**



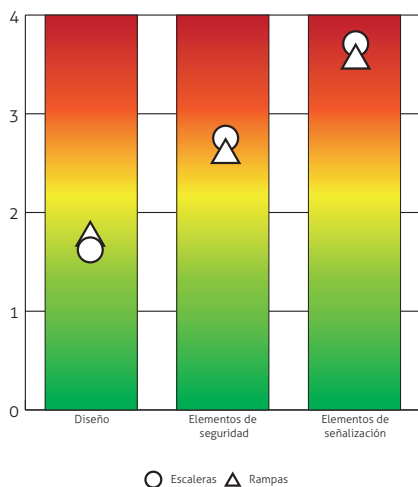
Fuente: elaboración propia.

Escaleras y rampas urbanas presentan las mismas problemáticas en 2017 que en 2011, pero con peores valoraciones. Así, el 35% de los tramos de escaleras y el 38% de las rampas analizadas no disponen de pasamanos, mientras que, en referencia a la existencia de señalización de los embarques, el 81% de los tramos de escaleras y el 79% de las rampas incumplen este requisito normativo.

Este hecho nos lleva a concluir que los elementos de comunicación vertical que permiten resolver los desniveles existentes en los itinerarios urbanos se siguen diseñando incorrectamente (tanto en obra nueva como en rehabilitación), siendo especialmente relevante este mal diseño en las rampas, que suponen el itinerario alternativo accesible a las escaleras urbanas.



**GRÁFICO 8. RAMPAS Y ESCALERAS URBANAS.  
VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**



Fuente: elaboración propia.

### 2.2.6. ¿Puedo descansar en el itinerario?

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la existencia de zonas de descanso en el itinerario y el diseño y ubicación de los bancos.*

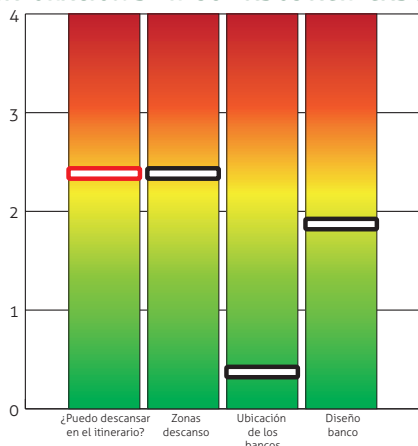
**Hace siete años.** Más de la mitad de los bancos analizados en 2011 presentaban fallos de diseño (por la altura y profundidad del asiento, la falta de reposabrazos o respaldo, etc.), lo que los convertía en elementos de descanso no accesibles. También presentaban problemas (aunque en una proporción mucho menor) respecto a su ubicación, no disponiendo de espacios adecuados para aproximarse a ellos o utilizarlos con comodidad.

**En la actualidad.** La conclusión que se desprende de los trabajos realizados es que las personas que recorren los itinerarios urbanos analizados encuentran bastantes dificultades para descansar.

Como ocurría en 2011, tanto el diseño de los bancos como la falta de espacios de aproximación adecuados siguen dificultando el uso de estos elementos de descanso, siendo el diseño el principal problema de uso detectado.



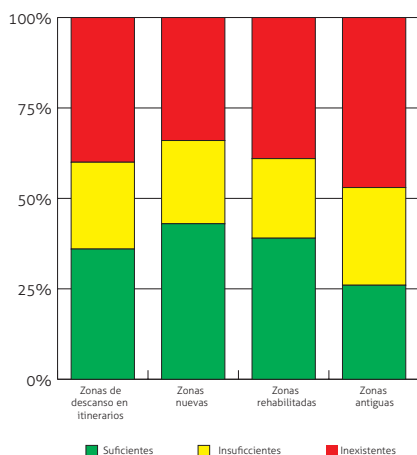
**GRÁFICO 9. ¿PUEDO DESCANSAR EN EL ITINERARIO?  
VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**



Fuente: elaboración propia.

Por otra parte, se ha detectado una importante carencia de zonas de descanso distribuidas por los entornos urbanos. Este hecho negativo es especialmente relevante en los itinerarios de los cascos antiguos de los municipios, ya que en casi la mitad de los itinerarios que recorren estos espacios urbanos no existen zonas de descanso y solo en un 25% se puede considerar que la dotación de estas zonas es suficiente.

**GRÁFICO 10. ZONAS DE DESCANSO EN ITINERARIOS PEATONALES.  
VALORACIÓN DE LA DOTACIÓN POR TIPO DE ZONA VISITADA**



Fuente: elaboración propia.



### 2.2.7. ¿Puedo utilizar los elementos manipulables existentes en el itinerario (papeleras/buzones/contenedores)?

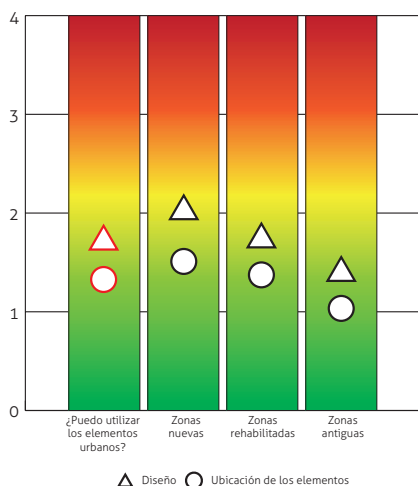
*Esta cuestión incluye como elementos de valoración el diseño y la ubicación (para posibilitar su uso) de papeleras, buzones, contenedores de residuos, cajeros, etc.*

Hace siete años. Se ponía de manifiesto que 1 de cada 4 tenían fallos de diseño que los convertía en no accesibles, siendo algo mayor el porcentaje en las zonas de casco antiguo. Lo mismo ocurría con 3 de cada 4 contenedores de residuos, aunque en este caso el mayor porcentaje se detectaba, paradójicamente, en las zonas nuevas del municipio, destacándose además, que la mitad de los contenedores no podían ser utilizados de forma adecuada debido a su ubicación en la vía pública.

**En la actualidad.** El diseño y la ubicación de los elementos urbanos como papeleras, buzones y contenedores de residuos ha mejorado, aunque siguen siendo elementos que producen frecuentes barreras de accesibilidad.

Esta mejora se debe, entre otros, a la incorporación en la dotación municipal de contenedores de residuos diseñados con criterios de accesibilidad, que los ayuntamientos empiezan a solicitar en los concursos de adjudicación de los servicios de recogida de residuos.

**GRÁFICO 11. ¿PUEDO UTILIZAR LOS ELEMENTOS MANIPULABLES EXISTENTES?**  
**VALORACIÓN DE RESULTADOS POR TIPO DE ZONA VISITADA**



Fuente: elaboración propia.



### 2.2.8. ¿Puedo cruzar la calle?

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la existencia y el diseño de los vados y pasos peatonales, incluyendo su correcta señalización, así como la existencia de semáforos acústicos en los cruces semaforizados.*

**Hace siete años.** El análisis realizado en el observatorio de 2011 ponía de manifiesto que el 64,7% de los vados peatonales existentes presentaban algún problema de diseño que los convertía en no accesibles, siendo las problemáticas más recurrentes la inexistencia o defectuosa instalación de pavimentos señalizadores del vado (en el 37,5% de los vados), la existencia de desnivel excesivo con la calzada (en el 12%) e incluso la completa inexistencia de rebaje en la acera (en el 5,7%).

Respecto a la existencia de señalización acústica en los semáforos de los itinerarios evaluados, solo un tercio de los semáforos disponía de este sistema.

**En la actualidad.** Los cruces de calles en los itinerarios peatonales siguen presentando problemas de usabilidad, suponiendo la interrupción de la accesibilidad, con barreras insalvables en algunos casos o que producen situaciones peligrosas.

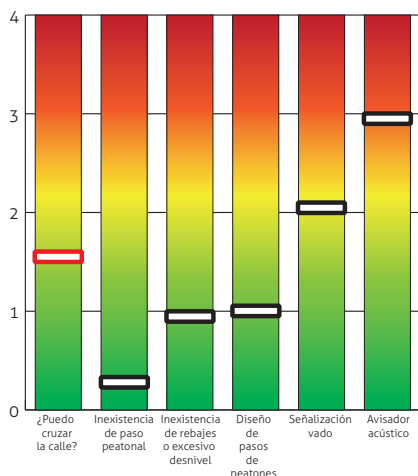
En el conjunto de los itinerarios urbanos analizados, la existencia de vados peatonales que no resuelven correctamente el desnivel de la acera con la calzada se valora como un problema de relevancia en el 15% de los itinerarios analizados, y la carencia de pavimento señalizador (tanto de advertencia de calzada como de guiado al vado) en el 41%.

Respecto a la existencia de señalización acústica en los semáforos de los itinerarios evaluados, la situación no ha variado.





**GRÁFICO 12. ¿PUEDO CRUZAR LA CALLE?**  
**VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**



Fuente: elaboración propia.

### 2.2.9. ¿Puedo utilizar las paradas de transporte?

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la señalización de las paradas de transporte y su conexión con el itinerario peatonal (incluyendo los espacios interiores de maniobra), así como la información del sistema de transporte existente en la parada (recorrido, línea, horarios, etc.).*

**Hace siete años.** Las áreas de parada de autobús son zonas de alto tránsito que presentaban deficiencias que afectaban a la accesibilidad pudiendo provocar caídas y situaciones de peligro. Como principal problemática se destacaba que 1 de cada 4 paradas existentes en los itinerarios analizados en 2011 presentaban alcorques sin cubrir en los accesos desde las aceras; accesos en los que también existían obstáculos que impedían el paso en un 12 % de los casos, sin que existiesen diferencias significativas por zona urbana o tamaño del municipio.

En lo referente a la información presentada en la parada, en 1 de cada 4 paradas la altura a la que se ubicaba la información no era la adecuada para el tamaño de letra utilizado, presentando también problemas de legibilidad debido al contraste de los textos con los fondos.

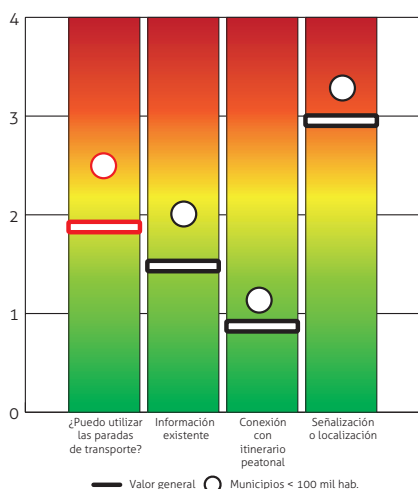


En la actualidad. Ambas problemáticas en las paradas de autobús siguen sin estar resueltas. En el caso de la información existente en la parada, la situación, lejos de mejorar, empeora, ya que la información existente en las paradas de transporte del 39% de los 136 itinerarios en los que se localizan paradas presenta problemas relevantes.

En el estudio de 2017 se ha incluido la valoración de la señalización de la parada y del borde de calzada mediante pavimentos táctiles de color contrastado. El resultado obtenido en este aspecto (regulado por la legislación actual como obligatorio) es, con diferencia, el peor, debido a la inexistencia de estos elementos de señalización y localización en las paradas del 61% de los itinerarios en los que se han localizado paradas de autobús.

Por otra parte, atendiendo al tamaño del municipio, se ha detectado que es en los municipios menores de 100 mil habitantes donde las paradas de transporte presentan peores resultados, llegando a niveles negativos de alta relevancia en los municipios de menos de 20 mil habitantes. En estos municipios, muchos de ellos sin transporte urbano, son las paradas de transporte interurbano las que empeoran la situación existente ya que su diseño e instalación no dependen de los propios ayuntamientos.

**GRÁFICO 13. ¿PUEDO UTILIZAR LAS PARADAS DE TRANSPORTE? VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS Y MUNICIPIOS MENORES DE 100 MIL HABITANTES**



Fuente: elaboración propia.



### 2.2.10. ¿Puedo utilizar las plazas de aparcamiento reservado?

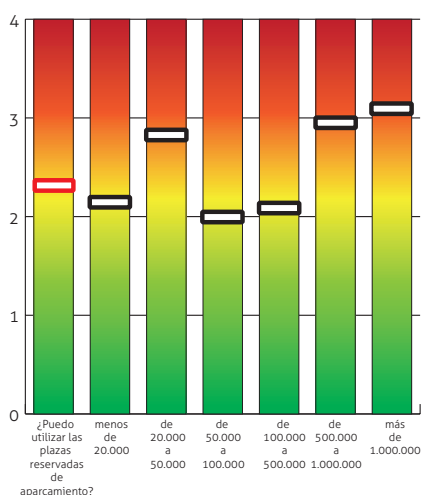
*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la existencia de plazas de aparcamiento reservado en el itinerario, su diseño y señalización y la conexión con el itinerario peatonal.*

**Hace siete años.** El principal problema detectado en las plazas de aparcamiento reservado ubicadas en la vía pública se refería a la inexistencia (en casi el 80% de las plazas) de un recorrido accesible que las comunicase con la acera, estuviera protegido del tráfico y resolviese la diferencia de cota de la calzada y la acera mediante rampas o planos inclinados conformes a normativa.

También se detectó como relevante la dimensión inadecuada de las plazas de aparcamiento en un 40,1% de las plazas existentes y su falta de señalización (en un 29%).

**En la actualidad.** El aparcamiento reservado sigue presentando problemas de uso muy relevantes en los municipios españoles, y son las grandes poblaciones, las mayores de medio millón de habitantes, las que muestran peores valoraciones.

**GRÁFICO 14. ¿PUEDO UTILIZAR LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO RESERVADO?  
VALORACIÓN DE RESULTADOS POR TAMAÑO DEL MUNICIPIO**



Fuente: elaboración propia.



En un 59% de los 168 itinerarios analizados en los que se permite el estacionamiento de algún tipo de vehículos (incluidos la carga y descarga y los vehículos oficiales) se ha valorado, con un alto nivel de relevancia, la dotación insuficiente de plazas de aparcamiento reservado.

En cuanto a la accesibilidad de las plazas que sí existen en los 127 itinerarios que permiten el aparcamiento de vehículos privados, los elementos con valoraciones negativas que suponen problemas de relevancia en el uso de las plazas son, por orden de magnitud, la conexión de las plazas con el itinerario peatonal en un 51% de los itinerarios, el diseño (tamaño de la plaza y zonas de transferencia) en un 39% de los itinerarios y la señalización de las plazas en un 28%.

#### 2.2.11. ¿Se proporciona de forma adecuada información e iluminación en la ruta/itinerario?

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la existencia, tamaño, contraste y ubicación de placas de calle, mapas urbanos, señalización de puntos de interés y la iluminación general del itinerario.*

**Hace siete años.** Casi el 40% de las placas señalizadoras de calles que “deberían existir” no existían en el 2011 y, de las que sí existían 1 de cada 5 eran ilegibles por presentar bajo contraste entre el fondo de las placas y los textos.

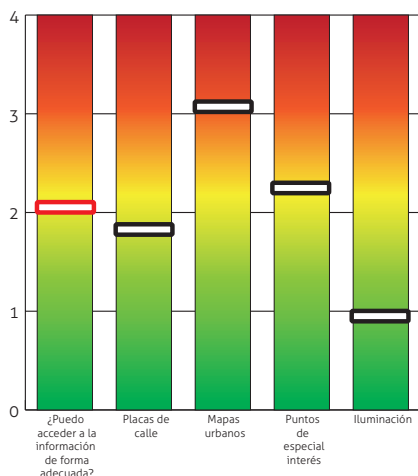
Sobre los mapas urbanos, se destacaba que la mayoría de los existentes carecían de modalidades perceptivas alternativas a la visual y en la mitad de ellos los textos presentaban problemas de legibilidad.

**En la actualidad.** Los problemas de existencia y legibilidad de las placas de calles siguen vigentes en los itinerarios de los municipios visitados (valorados como relevantes para su uso en un 47,6% de los itinerarios), al igual que los de los mapas urbanos existentes (en el 82% de los existentes).

Respecto a la señalización de puntos de interés tampoco se realiza de forma correcta o incluso no se realiza, con independencia del tipo de zona analizada o del tamaño del municipio.



**GRÁFICO 15. ¿SE PROPORCIONA DE FORMA ADECUADA INFORMACIÓN E ILUMINACIÓN EN LA RUTA/ITINERARIO? VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**



Fuente: elaboración propia.

### 2.2.12. ¿Puedo acceder a los establecimientos aledaños?

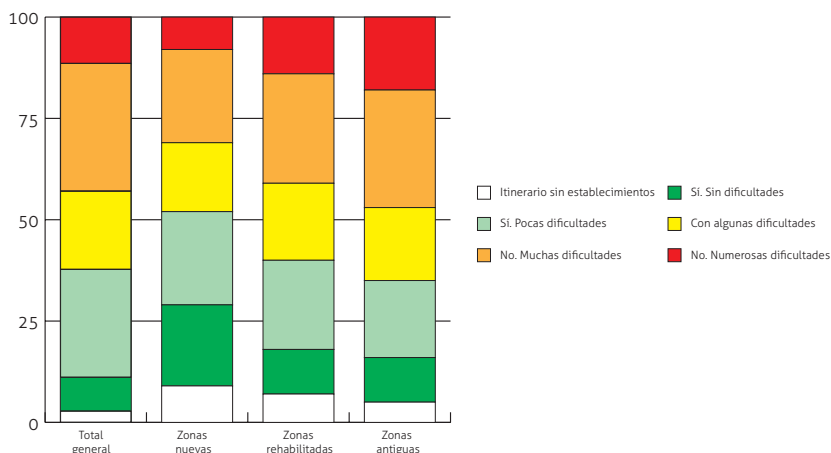
*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la existencia de desniveles o escalones para acceder a los establecimientos y la percepción de los límites del local.*

**Hace siete años.** Del total de los locales comerciales evaluados en los itinerarios urbanos, en 2011 se destacó que el principal problema de accesibilidad (detectado en 2 de cada 3 establecimientos) era la existencia de uno o varios escalones en el acceso, sin alternativa mediante rampa.

**En la actualidad.** Esta problemática sigue siendo vigente ya que en el 61% de los 204 itinerarios evaluados el acceso a los establecimientos existentes presenta dificultades relevantes, aunque en los itinerarios que recorren zonas nuevas de los municipios el acceso a los establecimientos está mejor resuelto (47% de itinerarios con valoraciones negativas) que en los que recorren zonas rehabilitadas (64%) y, sobre todo, zonas antiguas (71%).



**GRÁFICO 16. ¿PUEDO ACCEDER A LOS ESTABLECIMIENTOS ALEDAÑOS?  
VALORACIÓN DE RESULTADOS POR TIPO DE ZONA VISITADA**

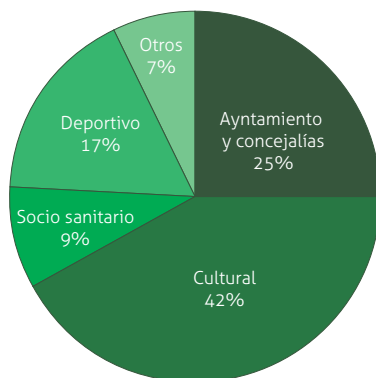


Fuente: elaboración propia.

### 2.3. LA EDIFICACIÓN DE TITULARIDAD MUNICIPAL

En el presente estudio se han analizado un total de 173 edificios de titularidad municipal. De ellos un 25 % corresponde al propio edificio del ayuntamiento y a dependencias municipales, el 42 % a equipamientos culturales, el 9 % a equipamientos socio-sanitarios, el 17 % a deportivos y el restante 7 % a otros usos diversos. Esta distribución de usos de los edificios de titularidad municipal es muy similar a la evaluada en el estudio del 2011.

**GRÁFICO 17. TIPOS DE EDIFICIOS ANALIZADOS**

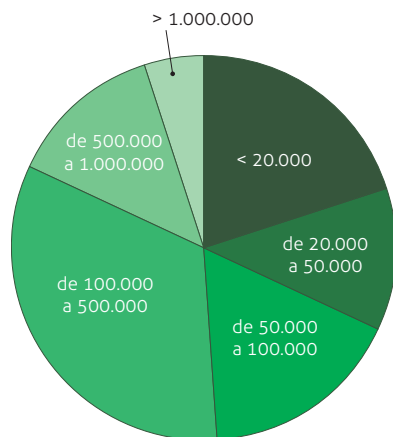


Fuente: elaboración propia.



Atendiendo al tamaño de la población, el 49 % de los edificios se localizan en municipios con una población menor de 100.000 habitantes, el 18 % en municipios mayores de medio millón de habitantes y el restante 33 % en municipios de tamaño intermedio a los anteriores.

**GRÁFICO 18. EDIFICIOS SEGÚN EL TAMAÑO DEL MUNICIPIO (NÚMERO DE HABITANTES)**



Fuente: elaboración propia.

Para analizar su accesibilidad se han establecido 9 cuestiones básicas que un ciudadano puede plantearse a la hora de utilizarlos:

1. ¿Puedo **llegar** al edificio?
2. ¿Puedo **acceder** al edificio?
3. ¿Puedo **utilizar el punto de atención** e información?
4. ¿Puedo **desplazarme por la/las plantas** del edificio?
5. ¿Puedo **desplazarme entre las plantas** del edificio?
  - Si existen escaleras ¿puedo utilizarlas?
  - Si existen rampas ¿puedo utilizarlas?
  - Si existen elementos mecánicos ¿puedo utilizarlos? (ascensores, plataformas elevadoras, plataformas salvaescaleras)
6. ¿Puedo **utilizar los aseos**?



7. ¿Se proporciona de forma adecuada información/iluminación en el edificio?
8. ¿Puedo utilizar las dependencias y estancias específicas del edificio (según la tipología de uso)?
9. ¿Puedo evacuar el edificio?

Para cada una de estas 9 cuestiones básicas se han definido aquellos aspectos que influyen en mayor medida en su accesibilidad y sobre los que se han establecido 5 niveles de valoración, tanto para la cuestión básica en conjunto como para cada una de las diferentes problemáticas que le afectan.

**TABLA 4. VALORACIÓN DE LAS CUESTIONES BÁSICAS Y LAS PROBLEMÁTICAS ESPECÍFICAS**

VALORACIÓN	CUESTIÓN BÁSICA	PROBLEMÁTICAS ESPECÍFICAS
4	No Numerosas dificultades	El problema es <b>muy relevante</b> por incidencia o repetición
3	No Muchas dificultades	El problema es <b>bastante relevante</b> por incidencia o repetición
2	Con algunas dificultades	El problema es <b>relevante</b> por incidencia o repetición
1	Sí Pocas dificultades	El problema es <b>poco relevante</b> por incidencia o repetición
0	Sí Sin dificultades	El problema <b>no existe</b>

Fuente: elaboración propia.

A continuación se describe la situación encontrada en el estudio del 2011 y la comparativa con la situación actual para cada una de las cuestiones básicas definidas.

### 2.3.1. ¿Puedo llegar al edificio?

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la existencia de plazas de aparcamiento reservado cercanas al edificio y ubicadas en la vía pública, así como la existencia de plazas reservadas propias del edificio.*



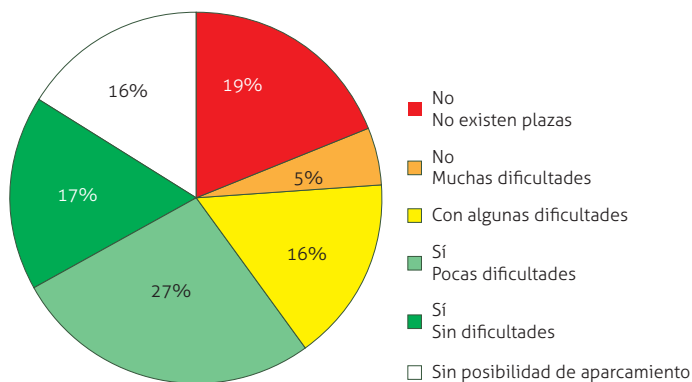


Hace siete años. Se destacaba que en casi un 60% de los edificios públicos no existían plazas de estacionamiento reservado, imposibilitando así el acercamiento en su coche a personas con movilidad reducida.

**En la actualidad.** De los 173 edificios evaluados 145 se encuentran en vías públicas en las que existe aparcamiento y/o disponen de una zona de aparcamiento específica del edificio. El resto se ubica en zonas peatonales o en viales en los que no está permitido el aparcamiento y tampoco disponen de zonas de aparcamiento propias.

En este aspecto se detecta una mejora en la dotación de plazas ya que 3 de cada 4 edificios en los que existe aparcamiento, dispone de plazas de aparcamiento reservado en la vía pública o en una zona propia de aparcamiento. Teniendo en cuenta el total de edificios visitados, el valor del 60% de edificios sin plazas de aparcamiento detectados en 2011 se reduce a un 36%.

**GRÁFICO 19. PLAZAS DE APARCAMIENTO RESERVADO.  
VALORACIÓN DE RESULTADOS**

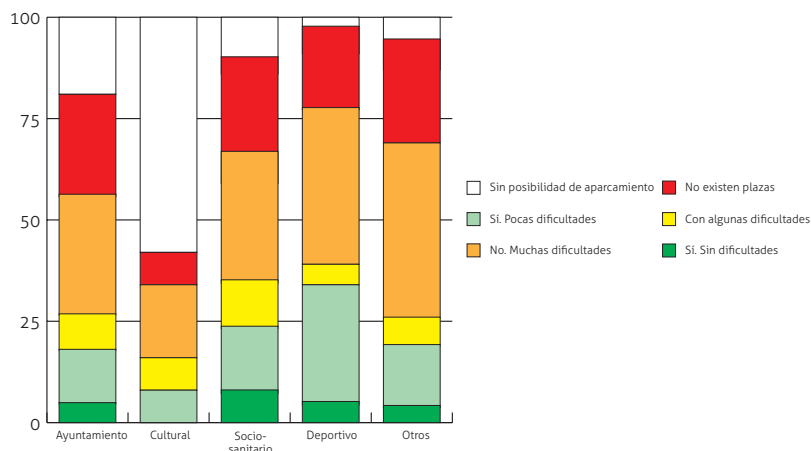


Fuente: elaboración propia.

Analizando los resultados por usos del edificio, se ha detectado una relevante incidencia de falta efectiva de plazas de aparcamiento próximas en los edificios de uso cultural ubicados en zonas peatonales o en viales en los que no está permitido el aparcamiento, sin que se haya previsto la necesidad de dotarles con zonas de aparcamiento propias para solventar la carencia de plazas en el viario.



**GRÁFICO 20. PLAZAS DE APARCAMIENTO RESERVADO.  
VALORACIÓN POR USOS DEL EDIFICIO**



Fuente: elaboración propia.

### 2.3.2. ¿Puedo acceder al edificio?

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la accesibilidad de los recorridos interiores en el recinto (si existen) hasta el acceso principal, la existencia de acceso a nivel o con alternativa accesible y su correcta señalización, la configuración de las puertas y el estado del pavimento (incluidos los felpudos).*

**Hace siete años.** 1 de cada 4 edificios públicos analizados en 2011 no permitía una entrada accesible por no tener acceso a nivel y, además, no disponer de itinerarios alternativos a las escaleras de acceso. Además, la mitad de los accesos no contaban con una correcta señalización y los que disponían de accesos alternativos no señalizaban estos convenientemente.

En torno a un tercio de las puertas de acceso presentaban problemas de accionamiento y manipulación (tiradores inadecuados, peso excesivo, etc.) y en la mitad de los accesos se disponían alfombrillas y felpudos no encastrados, provocando riesgos de tropiezo.

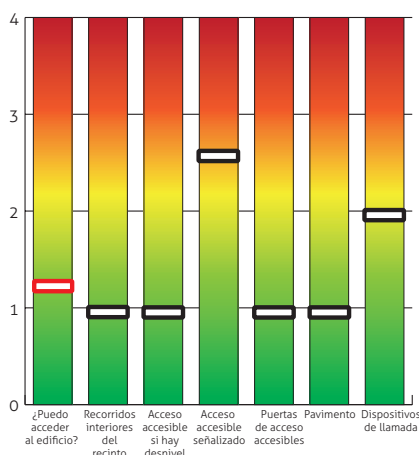
**En la actualidad.** Respecto del acceso a nivel (o resuelto mediante rampas o accesos alternativos a nivel) se detecta una mejora sobre los datos obtenidos en el 2011, ya que actualmente el 88% de los edificios públicos disponen de un acceso que puede ser utilizado, aunque sea con algunas dificultades



por presentar algún defecto en el diseño de las rampas existentes. Sin embargo, esta problemática del acceso a nivel, o con alternativa accesible, presenta peores resultados que la media en los edificios de uso deportivo, por una parte, y en los municipios de entre 50 y 100 mil habitantes, por otra.

La señalización de la entrada accesible sigue siendo la problemática más relevante, tanto en los accesos principales como en los alternativos (con independencia del tipo de uso y tamaño del municipio), mientras que las relativas a las puertas y los pavimentos (incluidos los felpudos no encastrados) se mantienen en los mismos niveles de relevancia que en 2011.

**GRÁFICO 21. ¿PUEDO ACCEDER AL EDIFICIO?  
VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**



Fuente: elaboración propia.

### 2.3.3. ¿Puedo utilizar el punto de atención e información?

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración el diseño y equipamiento de los puntos de atención, los elementos de control de accesos, la adecuación del mobiliario de descanso y la formación del personal en atención a personas con discapacidad.*

**Hace siete años.** 2 de cada 3 mostradores de atención o servicio al público analizados no eran accesibles en altura y con mucha frecuencia presentaban obstáculos sin señalar que provocaban riesgos de impacto. Además,



en el 90% de estos puntos de atención o información no existía personal con formación especializada en atención a personas con discapacidad.

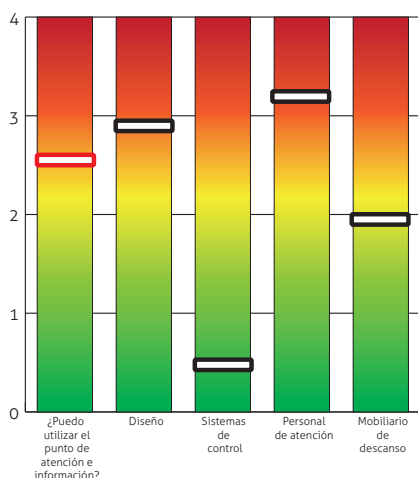
Por otro lado, casi el 80% de las zonas de espera existentes no disponían de mobiliario de descanso accesible.

**En la actualidad.** Las problemáticas anteriores siguen siendo vigentes en la actualidad, tanto en su tipología como en su relevancia.

El diseño de los mostradores de atención sigue presentando serios problemas de accesibilidad, al no disponer de tramos rebajados en altura y que permitan una correcta aproximación. Además, se añade a esta valoración la inexistencia de bucles magnéticos que permitan una comunicación eficaz para las personas que los necesiten.

Respecto al mobiliario de descanso se han detectado mejoras en su accesibilidad. En el 45% de las zonas de espera existentes se dispone de mobiliario de descanso con reposabrazos y respaldo, presentando los edificios de uso socio-sanitario el mobiliario de descanso más accesible.

**GRÁFICO 22. ¿PUEDO UTILIZAR EL PUNTO DE ATENCIÓN E INFORMACIÓN?  
VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**

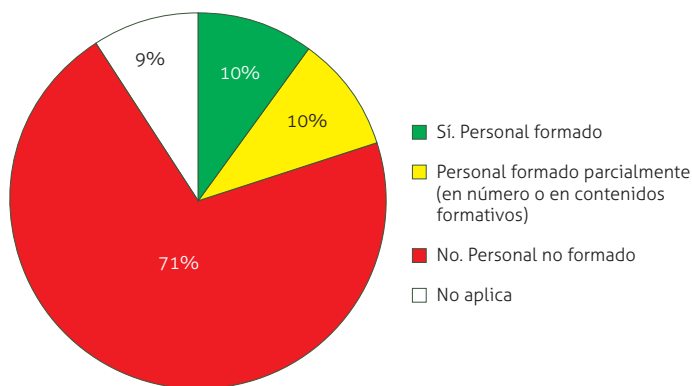


Fuente: elaboración propia.



Sobre la valoración de la existencia de personal de atención e información formado en “atención a personas con discapacidad”, los resultados obtenidos ponen de manifiesto que no se ha producido una mejora sustancial en este aspecto, ya que en el 71% de los edificios públicos de titularidad municipal el personal de atención no ha recibido ningún tipo de formación al respecto, mientras que únicamente en el 10% de los casos el personal sí la ha recibido.

**GRÁFICO 23. ¿EL PERSONAL DE ATENCIÓN ESTÁ FORMADO?  
VALORACIÓN DE RESULTADOS**



Fuente: elaboración propia.

#### 2.3.4. ¿Puedo desplazarme por las plantas del edificio?

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración las dimensiones de los itinerarios interiores del edificio, la existencia de obstáculos de difícil detección, el estado del pavimento y el diseño de las puertas y sus mecanismos de apertura.*

**Hace siete años.** Los desplazamientos en las plantas de los edificios no presentaban problemáticas relevantes con una frecuencia suficiente como para poder ser destacadas, con la excepción de la resbaladidad y el brillo de los pavimentos.

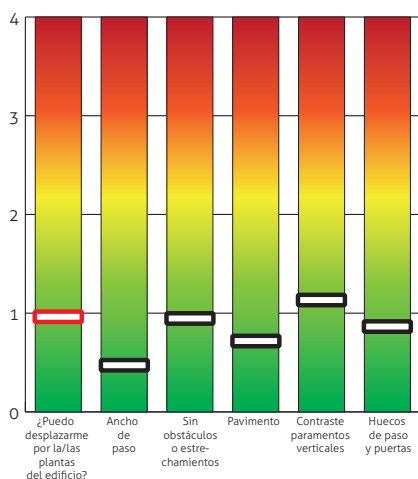
En lo referente a las puertas y huecos de paso sí que se destacaban algunos aspectos negativos. En un 20% de los edificios existían puertas y huecos cuyo ancho útil de paso era claramente insuficiente para poder pasar con comodidad, mientras que en un 17% se utilizaban sistemas de apertura y



cierre no accesibles, por el esfuerzo necesario para manipularlos, por su diseño (tipo “pomo”,...).

**En la actualidad.** Se siguen presentando niveles de accesibilidad adecuados, manteniéndose en niveles de uso sin dificultad o con poca dificultad. Se detecta una mejora en lo referente a las puertas y huecos de paso (dimensiones, mecanismos, señalización de vidrios, etc.).

**GRÁFICO 24. ¿PUEDO DESPLAZARME POR LAS PLANTAS DEL EDIFICIO?  
VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**



Fuente: elaboración propia.

### 2.3.5. ¿Puedo desplazarme entre las plantas del edificio?

*Esta cuestión incluye como elemento de valoración la existencia de un elemento de comunicación vertical interior accesible, así como su diseño y si incorpora los elementos de seguridad, señalización y manipulación requeridos.*

**Hace siete años.** Del total de las escaleras interiores que se evaluaron en 2011 la práctica totalidad no podían considerarse como accesibles al presentar diversas incidencias, siendo las principales (por orden de relevancia) la inexistencia de señalización en embarques, la inexistencia de barandillas y pasamanos accesibles y el incorrecto escalonado (en diseño y señalización).

También se resaltó que un 5,2 % de las escaleras no disponían de recorrido alternativo accesible para salvarlas.



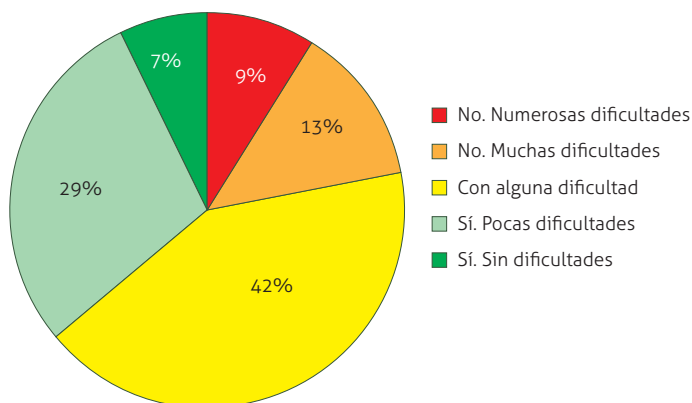
Respecto a las rampas interiores evaluadas, la situación es muy parecida. La práctica totalidad presentaba algún problema de accesibilidad, siendo los principales (por orden de relevancia) la inexistencia de señalización en embarques, la inexistencia de barandillas y pasamanos accesibles y la carencia de zócalo lateral de protección.

Además, casi 1 de cada 5 edificios con más de una planta no disponían de ascensor.

**En la actualidad.** De los 173 edificios analizados, 152 presentan diferentes plantas o espacios en la misma planta comunicados por escaleras (tramos de escalones o escaleras entre plantas).

En el 36% de estos edificios es posible desplazarse entre las diferentes plantas y espacios con pocas dificultades, al existir alternativas a las escaleras que pueden ser consideradas accesibles como rampas, ascensores o plataformas elevadoras (aun presentando algún problema puntual), mientras que en el 42%, las alternativas a las escaleras presentan problemas de accesibilidad que dificultan su uso.

**GRÁFICO 25. ¿PUEDO DESPLAZARME ENTRE LAS PLANTAS DEL EDIFICIO?**  
**VALORACIÓN DE RESULTADOS**



Fuente: elaboración propia.

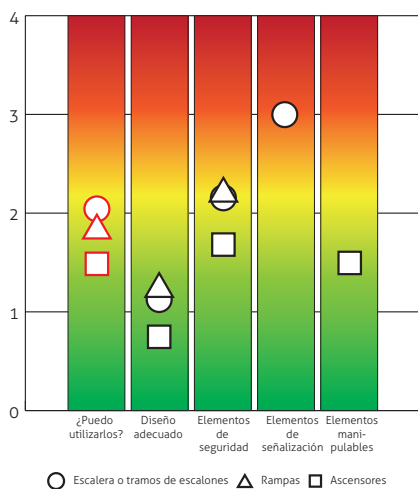


Es necesario destacar que en el 22 % de los edificios visitados o no existe alternativa a las escaleras o la que existe presenta tales problemas de accesibilidad que no es posible su uso.

Por otro lado, la mayor parte de las escaleras (o tramos de escaleras) y rampas interiores de los edificios analizados siguen presentando problemas de accesibilidad que implican que pueden ser utilizadas, aunque con algunas dificultades, por los usuarios, pero no pueden considerarse accesibles.

Las problemáticas más relevantes en estos dos elementos siguen siendo las mismas que las encontradas en el estudio de 2011, la ausencia de señalización en los embarques de las escaleras y el diseño inadecuado (o incluso carencia) de pasamanos y elementos de protección en escaleras y rampas.

**GRÁFICO 26. ESCALERAS, RAMPAS Y ASCENSORES.  
VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**



Fuente: elaboración propia.

### 2.3.6. ¿Puedo utilizar los aseos?

*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la dotación de aseos adaptados del edificio, su configuración y espacios de maniobra disponibles, su equipamiento y señalización y la existencia de dispositivos de llamada de asistencia.*





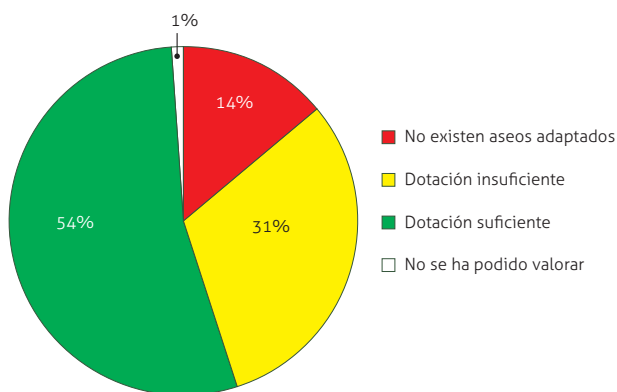
Hace siete años. En 1 de cada 5 edificios visitados en el estudio del 2011 no existía ninguna cabina de aseo adaptada y, en las existentes, la casuística de problemáticas de accesibilidad era de lo más variada.

Dentro de los problemas de accesibilidad más frecuentes en los aseos existentes se destacaban los siguientes:

- » En la configuración del aseo (espacios de transferencia al inodoro inadecuados o inexistentes y puertas abatibles hacia el interior de la cabina).
- » En su equipamiento (sistemas de apertura y condena de puertas de difícil accionamiento, inexistencia de apertura exterior de emergencia de las puertas y pulsadores de descarga del inodoro de pequeño tamaño).
- » En la señalización del aseo (señalización de uso direccional inadecuada).
- » Inexistencia de dispositivos de llamada de asistencia o emergencia.

En la actualidad. Un 14 % de los edificios analizados siguen sin disponer de, al menos, una cabina de aseo adaptada, mientras que en otro 31 % de los edificios la dotación de aseos adaptados no cumple con el número mínimo que indica la normativa.

GRÁFICO 27. DOTACIÓN DE ASEOS ADAPTADOS

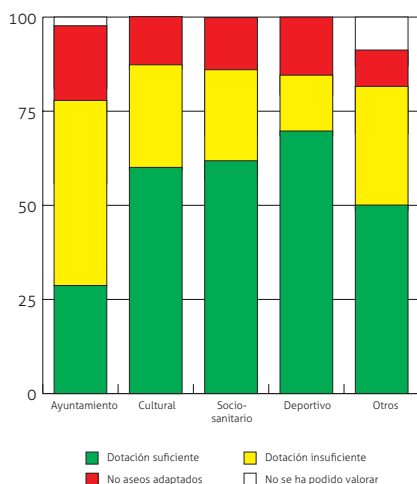


Fuente: elaboración propia.



Analizando este dato por tipo de uso, son los edificios del propio ayuntamiento en los que se detecta una mayor carencia de aseos adaptados, tanto por su inexistencia como por presentar una dotación inferior a lo requerido.

**GRÁFICO 28. DOTACIÓN DE ASEOS ADAPTADOS.  
VALORACIÓN POR USO DEL EDIFICIO**



Fuente: elaboración propia.

Los aseos adaptados existentes siguen presentando la misma casuística de problemáticas que hace 7 años, lo que pone de manifiesto que la normativa de accesibilidad sigue sin ser tomada en cuenta en el diseño o renovación de un elemento de la edificación tan claramente relacionado con la accesibilidad.

Es destacable que únicamente existan dispositivos de llamada de asistencia en 7 de los 147 edificios visitados que cuentan con aseo adaptado y que, en estos mismos edificios, más de un tercio de los aseos sean inutilizables o se puedan utilizar con muchas dificultades.

### 2.3.7. ¿Se proporciona de forma adecuada información / iluminación en el edificio?

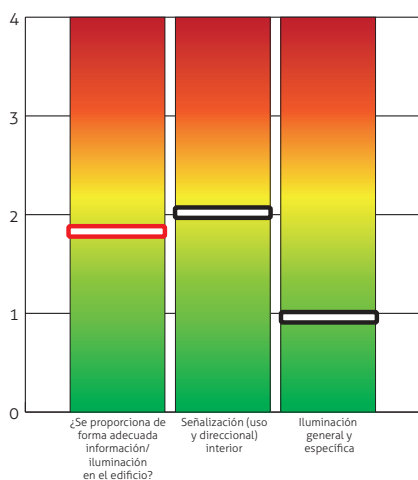
*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la existencia y accesibilidad de la señalización interior del edificio (direccional y de uso) y la iluminación existente.*



Hace siete años. La mayoría de los edificios evaluados presentaban problemas que afectaban a la orientación por su interior y a la identificación de los diversos lugares, despachos o áreas de los edificios. Se destacaba la inexistencia de señalización direccional en 2 de cada 3 edificios públicos y la falta de paneles informativos y directorios en la mitad.

En la actualidad. No se ha detectado una mejora sustancial en los aspectos de señalización interior en los edificios analizados, detectándose una carencia generalizada de señalización direccional y la ausencia del uso de braille en la información para la utilización de los diferentes espacios.

**GRÁFICO 29. ¿SE PROPORCIONA DE FORMA ADECUADA INFORMACIÓN/ILUMINACIÓN EN EL EDIFICIO? VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**



Fuente: elaboración propia.

### 2.3.8. ¿Puedo utilizar las dependencias y estancias específicas del edificio (según la tipología de uso)?

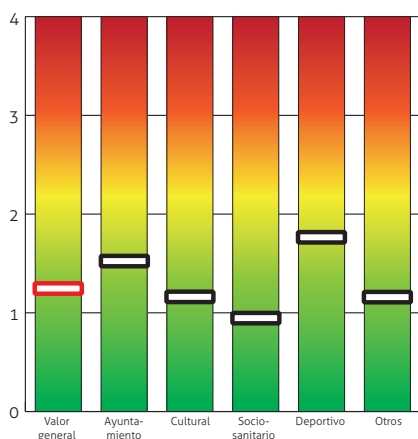
*Esta cuestión incluye como elementos de valoración los espacios de circulación y maniobra existentes, la existencia de obstáculos no detectables, el estado del pavimento, los contrastes entre los suelos y las paredes, la anchura de puertas y huecos de paso, la reserva de plazas para personas con discapacidad y personas usuarias de silla de ruedas (en los espacios en los que son requeridas) y la dotación de elementos accesibles.*



Hace siete años. No se incluyó la valoración de la accesibilidad de las dependencias específicas de cada uso de los edificios, más allá de los puntos de atención existentes y cuya evolución ya se ha analizado en el apartado 3.3.3 del presente informe.

**En la actualidad.** La valoración de las dependencias y estancias específicas del uso de cada edificio pone de manifiesto un nivel de accesibilidad claramente mejorable, con independencia del tipo de edificio, siendo los espacios socio-sanitarios aquellos que presentan mejores resultados agregados (uso sin dificultades o con muy pocas dificultades). Del resto de usos destacan negativamente los edificios del propio ayuntamiento o sus concejalías y los edificios de uso deportivo.

**GRÁFICO 30. DEPENDENCIAS Y ESTANCIAS DE USO PÚBLICO DEL EDIFICIO.  
VALORACIÓN POR USO DEL EDIFICIO**



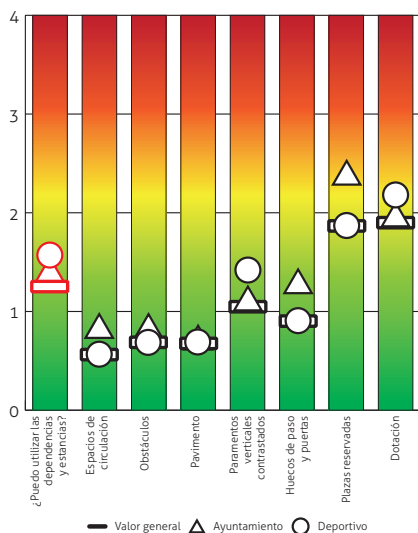
Fuente: elaboración propia.

En los edificios del propio ayuntamiento y sus concejalías las mayores incidencias en accesibilidad las presentan los reducidos espacios de circulación y maniobra existentes, las puertas y huecos de paso de anchura insuficiente y, principalmente, la falta de espacios reservados en aquellos entornos en los que deben disponerse (plenos, salones de actos, etc.) y la falta de dotación de elementos accesibles (mobiliario, estrados a diferente altura, bucles de inducción, etc.).



En los edificios de uso deportivo destaca, como la problemática más relevante, la ausencia de espacios reservados en las zonas de público (como las gradas) y de dotación de elementos accesibles (taquillas y vestuarios adaptados, máquinas de *vending*, etc.).

**GRÁFICO 31. DEPENDENCIAS Y ESTANCIAS DE USO PÚBLICO DEL EDIFICIO. COMPARACIÓN PARA USOS ESPECÍFICOS**



Fuente: elaboración propia.

### 2.3.9. ¿Puedo evacuar el edificio?

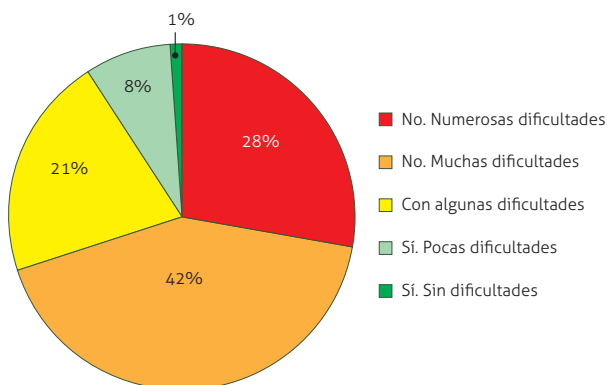
*Esta cuestión incluye como elementos de valoración la existencia de protocolos de evacuación específicos para personas con discapacidad, la señalización de emergencia, la ubicación de los pulsadores de alarma, la existencia de planos de evacuación y la de productos de apoyo específicos.*

**Hace siete años.** La existencia de un sistema de alarma que emitiese las señales de emergencia tanto de forma visual como sonora fue el único aspecto referente a la evacuación incluido entre los ítems valorados en el estudio del 2011 y su valoración fue claramente negativa. Únicamente el 10% de los edificios visitados disponían de sistemas de alarma en doble formato (visual y sonoro).



En la actualidad. Ante la cuestión general planteada para un usuario cualquiera de si puede evacuar el edificio, con independencia de sus capacidades, el resultado es bastante negativo. En el 70% de los edificios los usuarios encontrarán muchas dificultades para evacuar, estando esta evacuación altamente comprometida en un 28% de ellos.

**GRÁFICO 32. POSIBILIDAD DE EVACUACIÓN DEL EDIFICIO**

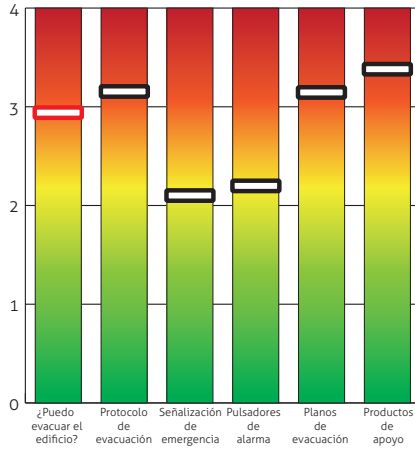


Fuente: elaboración propia.

Todos los aspectos referentes a la evacuación de los edificios han obtenido valoraciones muy negativas, siendo especialmente relevantes la ausencia de protocolos de evacuación específicos para personas con discapacidad y la inexistencia de planos de evacuación o de productos específicos para facilitar la evacuación.



**GRÁFICO 33. ¿PUEDO EVACUAR EL EDIFICIO?  
VALORACIÓN DE RESULTADOS AGREGADOS**



Fuente: elaboración propia.



### 3. LA GESTIÓN DE LA ACCESIBILIDAD EN LOS MUNICIPIOS ESPAÑOLES

El estudio del año 2017 ha analizado en profundidad la gestión de la accesibilidad de los ayuntamientos (en algún caso más allá de las áreas que se valoraron en el estudio del 2011), mediante la remisión de cuestionarios previos y la realización de entrevistas con las personas responsables en materia de accesibilidad designadas por los ayuntamientos como interlocutores para el estudio<sup>9</sup>.

Los resultados obtenidos sirven de referencia para conocer el estado actual de la gestión de la accesibilidad y así poder orientar a los municipios sobre las posibilidades de actuación.

#### 3.1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA O PERSONA RESPONSABLE DE ACCESIBILIDAD

Para conocer cómo se gestiona la accesibilidad en el municipio, era imprescindible que los ayuntamientos identificaran, en primer lugar, un área responsable de la accesibilidad en el municipio.

Este estudio demuestra que el problema más relevante, presentado en 3 de cada 4 municipios ha sido precisamente, la identificación de esta área responsable de accesibilidad y la designación de un interlocutor que pudiera dar respuesta a las cuestiones que se le planteaban en el cuestionario.

Resulta llamativo que, a pesar de la alta concienciación de los responsables municipales y los avances que se están desarrollando en diferentes campos de la accesibilidad, en muchos municipios tuvieron serias dificultades en identificar el departamento y los recursos relacionados con la accesibilidad.

Se han producido varias situaciones en este sentido:

##### a. Situaciones ideales

- » Municipios que tienen identificada el área y persona o personas responsables. Esto ha ocurrido, sobre todo, en aquellos que tienen un área específica de accesibilidad en su estructura.
- » Municipios que comparten la responsabilidad de la accesibilidad entre varias áreas o departamentos y gestionaron la recogida de información de manera conjunta.

<sup>9</sup> No todos los ayuntamientos han contestado a los cuestionarios o designado a un interlocutor para poder entrevistarse con él y obtener datos referentes a cómo gestionan la accesibilidad en el municipio.





- » Municipios que designan un área para colaborar en el estudio y desde ella recopilan la información del resto de áreas.
- b. Situaciones desfavorables
- » Municipios que identifican el área competente pero en la que ninguna persona es designada como responsable.
  - » Municipios en los que la accesibilidad es una tarea compartida entre diferentes departamentos, pero no se identifica un interlocutor, un responsable o una figura de referencia, lo que supone un redireccionamiento continuo de la interlocución entre departamentos.
  - » Municipios en los que no existe un área o persona responsable y presentan dificultades para recopilar la información. En este caso o bien no han dado respuesta, se ha dado respuesta parcial, o bien se ha tratado a nivel político.

Al igual que ocurría en 2011, en un alto porcentaje de los casos en los que se identifica positivamente un área concreta responsable de la accesibilidad esta ha sido relacionada con el área de urbanismo del ayuntamiento.

Se ha observado también la tendencia a designar a los responsables de accesibilidad de manera no oficial sin existir un cargo. Cuando esto ocurre, esta persona no tiene competencias suficientes para coordinar las acciones que realizan los diferentes departamentos o incluso monitorizar la información existente.

“Contar con un área específica que trata temas de accesibilidad ayudaría a dar más visibilidad a todos los proyectos que se abordan en este campo”.

(Municipio de 500.000 a 1 millón de habitantes)

“Al no existir un departamento específico de accesibilidad es evidente que resulta difícil conocer las medidas que toma cada departamento en favor de la accesibilidad. En el Servicio de Movilidad Urbana estamos concienciados de acometer medidas en favor de la accesibilidad, al menos cumpliendo la norma y se actúa en consecuencia según la disponibilidad presupuestaria. Pero no existe ni coordinación ni metodología ni control de proyectos, etc. Si se les pregunta a los políticos



es una preocupación para ellos pero a día de hoy todavía estamos en pañales.”

(Municipio de 500.000 a 1 millón de habitantes)

La evolución observada en los municipios que mejor resultados obtienen en accesibilidad ha sido la progresiva dotación de estructuras organizativas de máximo nivel para la gestión transversal de la accesibilidad, independientemente de la existencia de otro tipo de estructuras referentes a la accesibilidad o a las personas con discapacidad, como oficinas de accesibilidad o atención a las personas con discapacidad u otras.

“Hasta diciembre de 2012 las responsabilidades y liderazgos en materia de accesibilidad descansaban en el área de urbanismo, en concreto en el Servicio de Vía Pública, hoy denominado Servicio de Espacio Público y Medio Natural, integrado en la actualidad en el Departamento de Medio Ambiente y Salud Pública. En la actualidad, desde la legislatura 2015-2019, se ha creado el Servicio de Convivencia y Diversidad, encargado directamente de estas cuestiones, con un apoyo transversal de otros departamentos/servicios municipales.”

(Municipio de 100.000 a 500.000 habitantes)

“Se han creado la Oficina Municipal para la Accesibilidad y la Comisión Técnica Municipal para la Accesibilidad, con lo que se ha creado un órgano específico para los asuntos de accesibilidad. Ello ha permitido independizar estos asuntos del resto de los temas urbanísticos, dándoles una singularidad y transcendencia mayor.”

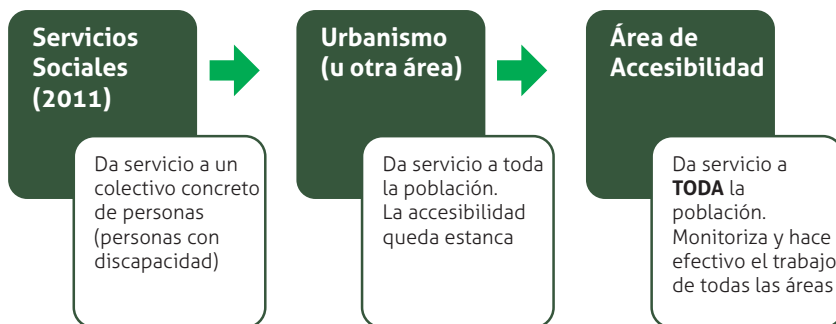
(Municipio de 50.000 a 100.000 habitantes)

### 3.1.1. Recomendaciones

Se recomienda, por tanto, la creación de un área específica de accesibilidad dentro de la estructura de los ayuntamientos.



### ILUSTRACIÓN 1. EVOLUCIÓN ÓPTIMA DE LA GESTIÓN DE LA ACCESIBILIDAD MEDIANTE ÓRGANOS DEDICADOS



Fuente: elaboración propia.

Esta propuesta responde a la necesidad de:

- » dotar a las acciones de coherencia,
- » facilitar el contacto y colaboración entre los agentes implicados,
- » sumar sinergias,
- » mejorar la eficiencia con la reutilización de recursos empleados en las diversas iniciativas,
- » mejorar la cohesión y la alineación con los objetivos,
- » promover el trabajo en red, la innovación y la participación y
- » establecer y vitalizar los canales de comunicación.

Cuando esta actuación no sea posible (por ejemplo, por el tamaño del municipio) la integración de la accesibilidad en la gestión municipal debería incluirse dentro de las competencias de los más altos responsables, en este caso, la alcaldía.

#### 3.2. PERSONAL DEDICADO A LA ACCESIBILIDAD

De los municipios incluidos en el estudio de 2017, solo un 35% asegura contar con una persona o varias personas responsables, de manera permanente, del tema de la accesibilidad.

Es de alto interés la valoración que reflejan los municipios sobre los recursos humanos destinados a la accesibilidad:



“Mejorar la accesibilidad y poner en marcha iniciativas para incrementarla es una función colectiva. Aunque dentro de la Sección de Arquitectura, dependiente del Servicio de Servicios Centrales Técnicos, hay designada una arquitecta como responsable del Área de Accesibilidad dentro de su departamento, responsable de la redacción y revisión de muchos de los proyectos que realiza el ayuntamiento”

(Municipio de 500.000 a un millón de habitantes)

“Más que personal, falta coordinación, gestión transversal, y realizar estadísticas de forma sistemática. De hecho, no tengo estadísticas fiables para responder algunas preguntas del cuestionario”

(Municipio de 100.000 a 500.000 habitantes)

“La gestión de la accesibilidad en una institución pública no depende mayoritariamente de la cantidad de personas destinadas sino a la voluntad política en su realización”

(Municipio de 500.000 a un millón de habitantes).

### 3.2.1. Recomendaciones

La primera persona que debe implicarse en la consecución de los objetivos de mejora y mantenimiento de la accesibilidad en un municipio es la cabecera política o figura institucional (alcalde o consistorio). Con ello se persigue:

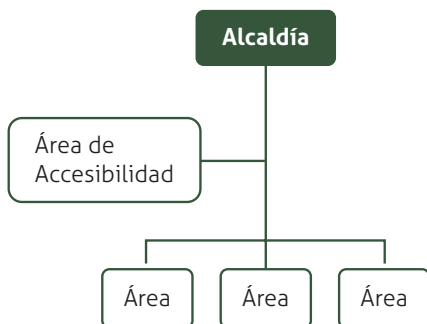
- » eliminar las resistencias al cambio en la estructura municipal,
- » adoptar los nuevos criterios sobre accesibilidad global más fácilmente,
- » producir resultados efectivos.

Dentro de la casuística de la dotación o generación de recursos para la consecución de estos objetivos, las condiciones ideales son:

- » requerimiento de recursos humanos específicos para la tarea,
- » con dedicación en exclusiva, y
- » apoyados por la cabecera política o figura institucional.



## ILUSTRACIÓN 2. TRANSVERSALIDAD DEL ÁREA DE ACCESIBILIDAD EN LA GESTIÓN MUNICIPAL



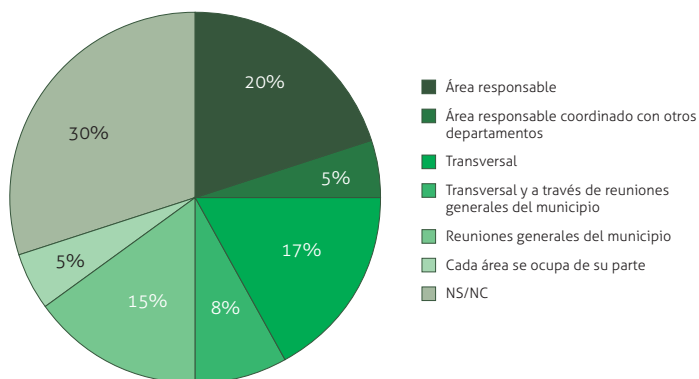
Fuente: elaboración propia.

### 3.3. GESTIÓN DEL TRABAJO

#### 3.3.1. Organización

En cuanto a la forma en la que los municipios trabajan en lo referente a la accesibilidad, existen diferentes modelos de organización del trabajo referenciados por los municipios del estudio.

### GRÁFICO 34. MODELOS DE ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO EN LOS MUNICIPIOS ANALIZADOS



Fuente: elaboración propia.



Los resultados obtenidos reflejan una tendencia a implementar una gestión transversal de la accesibilidad dentro de las acciones generales del municipio.

En los municipios en los que no existe un área específica designada como responsable en materia de accesibilidad, las actuaciones se realizan de manera independiente y puntual por cada una de las áreas del ayuntamiento (servicios sociales, instalaciones deportivas, turismo, cultura, urbanismo...).

En la gran mayoría de los municipios, la transversalidad en las actuaciones en materia de accesibilidad es un objetivo a lograr, presentando beneficios y problemáticas diferentes según cómo se plantee su gestión. Por una parte, implica a varios departamentos, evitándose así la estanqueidad (esto permite, además, actuar con mayor cohesión de criterios), y, por otra parte, sin embargo, la denominada transversalidad puede suponer una pérdida de efectividad, cuando no se asignan responsables o se derivan responsabilidades pudiendo llegarse a una falta de aplicación de las actuaciones.

De los datos obtenidos en el estudio se extrae también que el tamaño del municipio no influye en la forma gestionar las acciones, puesto que existe variedad de modelos de gestión en todos los municipios evaluados.

### 3.3.2. Formación

Resulta destacable que, en la actualidad, únicamente los municipios que tienen integrada la accesibilidad en su organización con mayor efectividad (una cuarta parte de ellos) hayan contemplado las necesidades de formación en materia de accesibilidad para los responsables de los servicios municipales. En estos casos la formación va más allá del conocimiento de la normativa y legislación existente y se incluyen temáticas de atención, comunicación, turismo, evacuación, accesibilidad web, etc.

Así, el apartado de formación en accesibilidad es una cuestión deficitaria, justificada su ausencia en la mayoría de los casos por el “supuesto” conocimiento de la normativa por parte de los técnicos municipales.



### 3.3.3. Planes de accesibilidad

En el año 2011 el estudio realizado reflejaba que:

“existe un grupo relevante de ayuntamientos que teniendo plan de accesibilidad, éste ‘no está aprobado ni en vigor’ por lo que no tienen efectividad práctica ni difusión entre el resto de concejalías y entre los propios ciudadanos. Se trataría, por tanto, de un documento que es ‘papel mojado’, en ocasiones utilizado como trámite para acceder a determinadas subvenciones para obras o como documento de consulta interno de ese departamento o concejalía.”

Hoy en día, a la cuestión referente a la existencia en el municipio de planes de accesibilidad ya finalizados o actualmente en ejecución, las respuestas muestran que casi la mitad de los municipios han realizado un plan de accesibilidad en el pasado (de los que dos tercios se limitaban al ámbito del urbanismo). Además, de los planes de accesibilidad enfocados al urbanismo, solo en la mitad se realizaron al menos el 70 % de las actuaciones de mejora previstas en ellos.

En cuanto a los planes de accesibilidad actualmente en ejecución la proporción es menor. Solo 9 de los 40 municipios tienen planes en ejecución, que están mayoritariamente enfocados, de nuevo, al urbanismo.

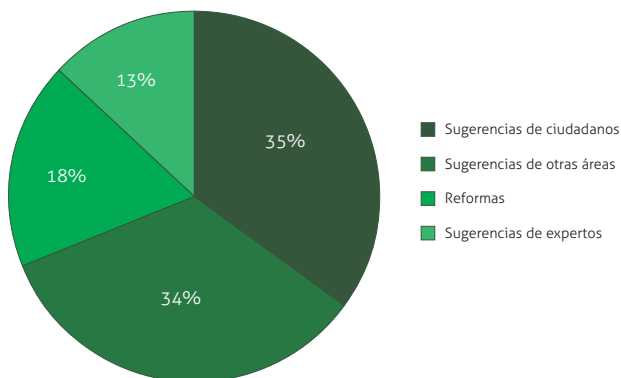
### 3.3.4. Herramientas para lograr la accesibilidad

Se ha solicitado a los ayuntamientos que valoren los criterios, las herramientas utilizadas y las dificultades que les supone el llevar a cabo las actuaciones en materia de accesibilidad que puedan contemplarse, ya sea conforme a un plan de accesibilidad u otros documentos previos que marquen las directrices en esta materia.

Las respuestas recibidas indican que el mecanismo que más se tiene en cuenta en la ejecución son las sugerencias de los ciudadanos y las realizadas desde las áreas de los diferentes departamentos municipales.



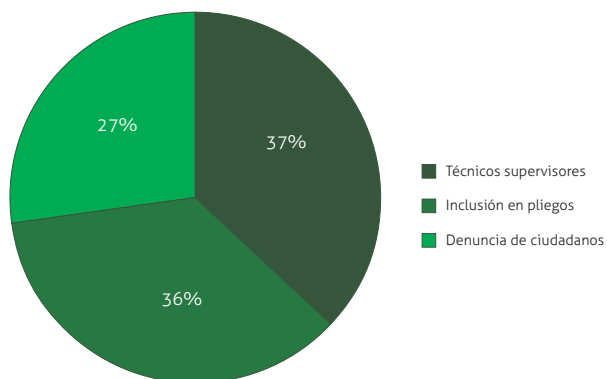
**GRÁFICO 35. ORIGEN DE LAS SUGERENCIAS QUE PROVOCAN MÁS ACTUACIONES REACTIVAS**



Fuente: elaboración propia.

Por otro lado, las herramientas más habituales con las que dicen contar los municipios para asegurar el cumplimiento de la normativa y la legislación en materia de accesibilidad son, en porcentajes muy similares, la existencia de técnicos municipales que supervisan su cumplimiento, la inclusión de su obligatoriedad en los pliegos de los concursos públicos y la denuncia por parte de los ciudadanos.

**GRÁFICO 36. HERRAMIENTAS DISPONIBLES**



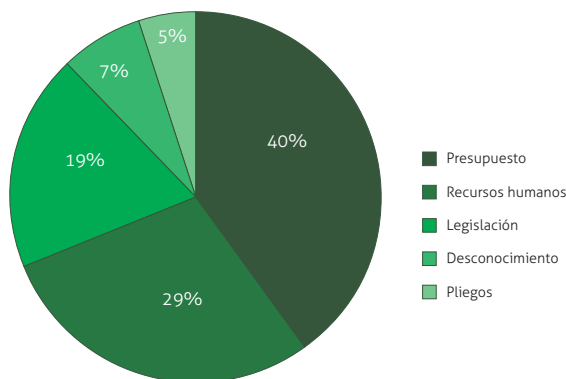
Fuente: elaboración propia.





En cuanto a los mayores obstáculos que encuentran los municipios a la hora de cumplir con esta normativa y legislación, la falta de asignación presupuestaria es evidenciada como la más relevante por un 40% de los municipios, así como la escasez de recursos humanos por casi un 30%.

**GRÁFICO 37. FRENOS Y OBSTÁCULOS EXISTENTES**



Fuente: elaboración propia.

### 3.3.5. Recomendaciones

En base a los resultados de este estudio se detecta la necesidad de combinar las distintas formas de organización de accesibilidad en tres aspectos: la organización del trabajo, la gestión planificada de las actuaciones y las herramientas destinadas para ello.

Se plantea implantar en la gestión municipal una transversalidad efectiva de la accesibilidad a partir de la creación de un órgano, de jerarquía superior al que en la actualidad se asocia en los municipios a la accesibilidad, que tenga competencias para designar tareas y monitorizarlas.

Con ello se solventa la falta de un referente claro, tanto interno como externo al ayuntamiento, que se constituye como elemento nodal, nexo de apoyo y facilitador de las iniciativas promovidas y lideradas desde los distintos ámbitos y áreas de la estructura municipal.

Los resultados de los planes de accesibilidad desarrollados en los municipios coinciden en la necesidad de crear un ente específico con capacidad suficiente para coordinar y transversalizar los trabajos referentes a la acce-



sibilidad. Se trata de acciones relacionadas principalmente con la gestión del conocimiento y la participación. Esta recomendación viene relacionada no con una mayor dedicación de recursos humanos y económicos, sino con la mejora de la gestión de los ya existentes (de este modo se evita que las actuaciones llevadas a cabo y los recursos consumidos no sean eficientes por la falta de comunicación y coordinación de dichas actuaciones). La evolución propuesta parte de la desvinculación de la accesibilidad del área de urbanismo y la participación e implicación de otras áreas municipales (asuntos sociales, turismo, mantenimiento,...).

#### 3.4. COSTE DE LA ACCESIBILIDAD EN LOS MUNICIPIOS

Determinar cuál es el coste de la accesibilidad no es una tarea sencilla, tal y como apuntan los representantes de los municipios.

“Resulta difícil de conocer ese dato, porque no se destina una partida específica a accesibilidad, sino que en las nuevas obras (tanto de calles como de edificios) se contempla la adaptación a la accesibilidad. Pero aun así, resulta complejo extraer una cifra, porque si, por ejemplo, se repavimenta una calle, esa obra está contemplando en el proyecto el cumplimiento de la normativa de accesibilidad, ¿pero es justo considerar que es una obra exclusivamente de accesibilidad? ¿es razonable atribuir a la accesibilidad el gasto en losetas, aun cuando su sustitución vaya a permitir dotar de mayor accesibilidad a un itinerario que tenía un firme con losetas fracturadas? ¿o en realidad eso no dejan de ser obras de mantenimiento de la propia ciudad? Y por otro lado, si se rehabilita un edificio y se aprovecha para colocar un lavabo accesible, ¿se trata de un gasto en accesibilidad? ¿o únicamente de una partida más del total de la obra de rehabilitación? Es decir, nadie consideraría que, en una rehabilitación, colocar un solado de mayor calidad al existente, es hacer una inversión en sostenibilidad, sino que se trata de una mejora lógica de una obra de rehabilitación”

(Municipio de 50.000 a 100.000 habitantes)

“Es complejo, pero si consideramos como obras de accesibilidad ese tipo de gastos, tendríamos unas cifras de gasto en accesibilidad que



serían irreales, y que podrían inducir a pensar que se destinan más recursos a accesibilidad de los que realmente se reservan”

(Municipio de 50.000 a 100.000 habitantes)

“No podemos precisar con exactitud el porcentaje total, ya que el elevado número de servicios de los que dispone este ayuntamiento y que pueden intervenir de algún modo en cuestiones relacionadas con la accesibilidad, nos impide conocer el dato”

(500.000 a 1 millón de habitantes)

La mitad de los municipios analizados asegura que el gasto en materia de accesibilidad se incluye en las partidas ordinarias del municipio (que en muchas ocasiones se refieren a partidas ordinarias de urbanismo), mientras que un 20% de los municipios expone que se destinan partidas específicas en materia de accesibilidad, pero de muy variada naturaleza (urbanismo, partidas de diferentes departamentos, en convenios o a nivel global,...).

Por otro lado, solo dos municipios hacen referencia a los planes de accesibilidad como herramienta de gestión y planificación que es tenida en cuenta a la hora de ejecutar partidas presupuestarias relacionadas con la accesibilidad.

#### 3.4.1. Recomendaciones

“En los grandes municipios sí existen planes de gasto globales o integrales pero, en la mayoría de los municipios, son gastos *ad hoc*, puntuales, que intentan solucionar un problema urbano o arquitectónico concreto, pero no existe una planificación global de ese gasto para desarrollar la accesibilidad universal municipal”

Fundación ONCE, 2011. Observatorio de Accesibilidad en Municipios 2011

Calcular el gasto de una actividad que, por un lado es transversal y afecta a varias áreas y por otro está incluida dentro de la normativa y legislación de obligado cumplimiento, crea un paradigma en su valoración.

En la parte que corresponde al imperativo legal, el gasto de la accesibilidad debería pasar desapercibido, puesto que se incluye en el gasto general del proyecto al ser los condicionantes de accesibilidad tan obligatorios en el



diseño de los proyectos de actuación como cualquier otro condicionante (estructura, saneamiento, electricidad, evacuación, etc.).

Desafortunadamente, a día de hoy sigue existiendo un alto grado de incumplimiento legal y normativo, tanto en lo ya construido como en lo proyectado, por lo que es necesario reflexionar sobre las implicaciones que la adecuación de la accesibilidad supone en un municipio, y más teniendo en cuenta que se percibe la falta de recursos presupuestarios como motivo fundamental en muchos casos.

Las medidas recomendadas sobre el coste de la accesibilidad no están enfocadas a incrementar su gasto, sino a supervisar las acciones generales del municipio de manera que se asegure que cumplen con lo estipulado legalmente en materia de accesibilidad y, por tanto, no suponen un coste extra imputable a la accesibilidad sino al cumplimiento de la legalidad.

### 3.5. IMPLEMENTACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD

A los responsables municipales designados como interlocutores por los ayuntamientos se les ha solicitado información sobre la implementación de actuaciones en materia de accesibilidad realizadas en el municipio en los últimos años, en ámbitos como urbanismo, edificación de titularidad municipal, servicios ofrecidos a los ciudadanos o en el transporte público.

También se ha solicitado su valoración sobre las actuaciones anteriores en lo relativo a su "ejecución" (si consideran que fueron ejecutadas de manera satisfactoria conforme al proyecto previsto) y en lo relativo a su "mejora producida" (si consideran que fueron relevantes para la mejora de calidad de vida de los ciudadanos y visitantes del municipio).

#### 3.5.1. En el urbanismo

El resultado general en el ámbito del urbanismo indica que las actuaciones desarrolladas se centran, en la mayoría de los casos, en la adecuación de vados peatonales, las mejoras de pavimentos en mal estado y la ampliación del ancho de las aceras. En cuanto a su valoración sobre estas actuaciones, los responsables municipales consideran que los ciudadanos se encuentran satisfechos con los trabajos que han ejecutado.



Si tenemos en cuenta las diferentes zonas del municipio donde se han desarrollado las actuaciones, más de la mitad de los ayuntamientos incluidos en el estudio han implementado actuaciones de accesibilidad en su centro histórico.

Con independencia de si las actuaciones se han desarrollado en el casco histórico del municipio o en zonas residenciales, entre las actuaciones peor valoradas, tanto en su “ejecución” como en su “mejora producida”, destacan la señalización y los semáforos acústicos, mientras que la reparación de pavimentos en mal estado y la creación y adaptación de vados peatonales han sido mejor valoradas en ambos aspectos.

### **3.5.2. En la edificación pública**

Más de la mitad de los municipios refiere la realización de actuaciones en materia de accesibilidad en edificios de titularidad municipal como el ayuntamiento, las bibliotecas públicas o las juntas municipales.

Muchos municipios no han facilitado datos concretos en sus respuestas sobre el detalle de las actuaciones realizadas en materia de accesibilidad. De los datos que han podido obtenerse, las obras más recurrentes en estos edificios se realizan para la mejora de los accesos y la adaptación de los aseos.

### **3.5.3. En los servicios al ciudadano**

En lo referente a la accesibilidad de los servicios puestos a disposición del ciudadano solo ha contestado una quinta parte de los municipios incluidos en el estudio.

De sus respuestas, donde se ha realizado una mayor intervención es en la señalética de los espacios de atención al público, seguida por la mejora de la información ofrecida sobre accesibilidad y la atención en lengua de signos en los edificios públicos.

Las valoraciones más altas en “ejecución” y “mejora percibida” sobre las actuaciones realizadas corresponden con las actuaciones en atención en lengua de signos y en la accesibilidad de las páginas web municipales.



#### 3.5.4. En el transporte

El área de transportes es otro aspecto sobre el que las personas designadas por los ayuntamientos como interlocutores de accesibilidad para este estudio han aportado escasa información.

Poco más de la mitad de los municipios incluidos en el estudio refiere haber realizado mejoras referentes a la accesibilidad en el transporte urbano municipal.

##### 3.5.4.1. Paradas de transporte

La mayoría de las actuaciones referidas en este ámbito se centran en la creación o mejora de los espacios de aparcamiento reservado y en la mejora de las paradas de transporte público (ajuste de dimensiones, creación y rebaje de desnivel). En puestos menos relevantes queda la señalización mediante pavimentos direccionales de las paradas de transporte público.

##### 3.5.4.2. Flota de vehículos

Sobre la accesibilidad de la flota de vehículos más de la mitad de los municipios no ha aportado información sobre ese aspecto, si bien en algunos municipios de menos de 20.000 habitantes no existe flota de transporte público por lo cual no era posible que valoraran su nivel de accesibilidad.

De las respuestas recibidas, solo 1 de cada 5 municipios indica que la flota accesible es del 100% y 4 sitúan el porcentaje de flota accesible entre 50 y el 95%.

Con respecto a la flota de taxis adaptados (eurotaxis), el *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* estipula que los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento o fracción de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados. El resultado muestra un total de 14 respuestas de los 40 municipios y, de ellos, solo la mitad iguala el porcentaje del 5%.



## 4. RECOMENDACIONES PARA INCORPORAR EN EL PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD

“La accesibilidad es transversal a todos los ámbitos de la vida. El diseño universal o diseño para todos promueve la innovación y el uso de las nuevas tecnologías para salvar barreras que no pueden hacerse de forma física, tales como las barreras de la comunicación y de orientación, entre otras. La accesibilidad es uno de los criterios que debe incluir una *Smart City*, ya que es la disciplina que tiene en cuenta las necesidades de todos los ciudadanos”

Gerardo Santiago, 2015. Plan estratégico para la Accesibilidad Universal en Madrid

A lo largo de este documento se han referido algunas recomendaciones destinadas a los municipios. A través de “ejemplos ideales” y “buenas prácticas” de algunos municipios en los que la accesibilidad es un caso de éxito en determinados aspectos, se ejemplifican estrategias que los propios municipios podrían tener en cuenta para mejorar la accesibilidad.

A continuación, se exponen algunas recomendaciones para el Plan Nacional de Accesibilidad del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad.

### 4.1. CAMBIO DE CONCEPTO DE ACCESIBILIDAD

Es hora de desterrar la idea de que la accesibilidad es algo ajeno a la población. Todas y cada una de las medidas en materia de accesibilidad son aplicadas para beneficio de todos los ciudadanos y ciudadanas. Por ese motivo, el primer paso es incidir en que accesibilidad es sinónimo de calidad y que su implementación actúa en favor de todo el municipio. En este sentido, es fundamental trasladar la necesidad de que la accesibilidad no se trabaje de forma sectorial sino de forma global.

#### 4.1.1. Gestión de la accesibilidad vs. gestión de la discapacidad

**Gestión de la discapacidad:** Cuando se habla de discapacidad se refiere a un sector específico de la población, que se asemeja a otros grupos de población (infancia, personas mayores, mujeres...) que son atendidos en calidad de sectores.



**Gestión de la accesibilidad:** Sin embargo, la accesibilidad debe ser entendida como un área que afecta a toda la población, y ser implantada por aquellas áreas que trabajan para la población.

### ILUSTRACIÓN 3. GESTIÓN DE ACCESIBILIDAD VS. GESTIÓN DE LA DISCAPACIDAD



Fuente: elaboración propia.

La aplicación práctica de esta idea implicará la creación de un área de accesibilidad en los municipios (a modo de oficina, departamento, delegación o lo que se considere) que dependa directamente de alcaldía y que tenga competencias para cumplir funciones de coordinación, planificación, comunicación, participación y calidad.

Los ejemplos propuestos en este documento sobre la creación de esta área se basan en la suposición de que el municipio entiende esta necesidad. Así, se trata de una tarea que debiera considerarse a nivel nacional, para poder ponerla en práctica a través del desarrollo de unas guías de aplicación práctica.

#### 4.2. PLAN DE FORMACIÓN SOBRE ACCESIBILIDAD Y SU APLICACIÓN

A pesar de que hay ejemplos incipientes de una mejora en la formación de los técnicos y responsables municipales sobre accesibilidad, la realidad es que en la mayor parte de las ocasiones se asume la accesibilidad como sabida (en el caso de urbanismo, por ejemplo, con respecto a la normativa) y en muchos casos ni siquiera se tiene en consideración.





La formación es la base necesaria para entender el porqué de ciertas medidas y la herramienta que asegura que la aplicación de la normativa sea coherente y basada en las necesidades de los usuarios. Son múltiples los casos de una incorrecta aplicación de la normativa por su desconocimiento o, por el desconocimiento de las necesidades de los usuarios que son, en todos los casos, los ciudadanos del municipio.

En este sentido es crucial que exista un plan nacional de formación en materia de accesibilidad al que tengan acceso tanto los trabajadores de los ayuntamientos como los profesionales que llevan a cabo su trabajo en obras y servicios, e incluso los propios ciudadanos. Este plan nacional de formación cumpliría al mismo tiempo los objetivos de sensibilizar y de educar en la aplicación práctica de la accesibilidad

Existen múltiples y variadas formas de impartir formación en materia de accesibilidad de manera que esta se adecúe a las expectativas y perfiles de los profesionales que deben recibirla. Dentro de la variedad de temáticas que se deberían poner a disposición de los municipios están:

- Gestión de la accesibilidad
- Normativa en materia de accesibilidad y su aplicación práctica (entornos físicos y virtuales)
- Atención a personas con necesidades especiales
- Accesibilidad en Turismo como motor económico

Otra medida efectiva de implantación sería la incorporación, en los criterios de contratación de ciertos perfiles profesionales, de requisitos basados en el conocimiento en accesibilidad través de cursos o experiencia directa en la materia.

#### 4.3. LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN

Muchos expertos llegan a la misma conclusión: la accesibilidad es importante, la normativa existe, entonces... ¿Por qué no se llega a unos valores altos de accesibilidad?

“El afán por promover y fomentar la accesibilidad en nuestra ciudad requiere que haya un cumplimiento estricto de la actual normativa



para garantizar que todas las personas, independientemente de sus limitaciones puedan disfrutar del entorno físico que les rodea”

(Municipio de 50.000 a 1 millón de habitantes)

Existen varios factores que dificultan el cumplimiento de la normativa y la legislación en materia de accesibilidad en los municipios y no solo se trata de cuestiones puramente presupuestarias. En la mayoría de las ocasiones, la falta de cumplimiento o de información responde a notables carencias de comunicación, coordinación y supervisión en el municipio de lo que ya se está implementando.

En este sentido, y sobre la base de los puntos anteriores, es vital que los municipios cuenten con unas líneas estratégicas que les guíen en la implementación y gestión de la accesibilidad, tanto si disponen de un área específica, como si no.

Estas líneas estratégicas podrían transmitirse bajo los títulos de:

#### **4.3.1. Recursos humanos destinados a la accesibilidad (gestores y responsables de área)**

Se trata de valorar cuántas personas son necesarias en exclusiva para gestionar la accesibilidad en el ayuntamiento (gestores con las características y competencias mencionadas) y cómo identificar a los responsables en materia de accesibilidad dentro de cada departamento o área de la estructura municipal.

#### **4.3.2. Planificación de la accesibilidad**

Dentro del sistema de gestión de la accesibilidad es imprescindible realizar un análisis y diagnóstico del municipio para valorar cuáles son las acciones prioritarias y en qué plazo deben ser diseñadas e implementadas.

Esta planificación de la accesibilidad tiene multitud de opciones y variantes dentro de cada departamento: desde la experiencia del propio ayuntamiento, el apoyo de los expertos o la participación ciudadana.

En cualquiera de los formatos en los que se proponga realizar esa planificación es imprescindible concretar los grados de avance conseguidos al cabo



de un tiempo, el nivel de accesibilidad conseguido y las desviaciones sobre los planes iniciales.

#### **4.3.3. Transparencia y transversalidad de la información interdepartamental**

Una de las conclusiones más relevantes del diagnóstico de la accesibilidad en los municipios es que, en un gran porcentaje de ellos, las diferentes áreas o departamentos municipales no cuentan con la información sobre lo que hace el resto de las áreas o departamentos en materia de accesibilidad. Esto tiene como consecuencia que, a pesar de las actuaciones en materia de accesibilidad que se hayan podido implementar, en muchas ocasiones no se realizan de manera coordinada y los recursos e incluso el gasto económico son mayores de lo que deberían ser.

Cuando existe la posibilidad de centralizar la información, y poder actuar en consecuencia sobre una visión global, se consigue una mayor efectividad en el uso de los recursos.

#### **4.3.4. Sistemas de medición de cumplimiento de normativa**

Debido a que se ha puesto de manifiesto un alto grado de incumplimiento de normativa de accesibilidad es evidente que se necesitan herramientas que permitan avanzar en el control de su grado de su cumplimiento.

Esta línea de actuación es más relevante si cabe dado el plazo de cumplimiento establecido en el *Real Decreto Legislativo 1/2013*, que establece el 4 de diciembre de 2017 como fecha límite para que todos los entornos, productos y servicios sean accesibles.

De nuevo existen varios medios para favorecer el cumplimiento de la normativa, que pueden ser aplicados secuencialmente.

En primer lugar, existe una herramienta de control ya mencionada en este documento, que es la planificación de la accesibilidad, que permite el registro de las actividades a realizar y la normativa que se cumple con las mismas.



La monitorización de los avances permite llevar un seguimiento de los incumplimientos, observar las causas que los provocan y darles una solución o establecer un ajuste razonable, en su caso.

En segundo lugar, relacionado con la participación ciudadana, se recomienda la realización de campañas de sensibilización acompañadas de sistemas de consulta o participación ciudadana. Lo ideal es que la ciudadanía sea consciente de las necesidades de sus conciudadanos y de las bondades que la accesibilidad ofrece y, al mismo tiempo, pueda participar en la detección de incumplimientos y, por tanto, en la mejora de la accesibilidad de su municipio.

Estas campañas de sensibilización-consulta deben realizarse de manera periódica y sus resultados deben ser públicos.

En tercer lugar, una vez realizadas las dos actuaciones anteriores, se debe plantear la necesidad de penalizar las infracciones, de manera que lo que se considere adquirido por parte de la sociedad se mantenga como un criterio obligado, no opcional.

#### **4.3.5. Sistemas de participación interna y ciudadana**

En los 7 años transcurridos desde el primer estudio ha aumentado el número de municipios que impulsan mecanismos de participación ciudadana, aunque estos presentan una efectividad muy baja en la mayoría de los casos.

En los municipios que sí consideran efectivos sus canales de participación ciudadana, estos son una parte más del sistema integrado de gestión municipal que han implementado.

En este documento se recomienda que se establezcan sistemas de participación, tanto interna como externa, con el objetivo de tener en cuenta a todos los agentes del municipio.

##### **4.3.5.1. Participación interna: reuniones departamentales**

Al igual que la planificación de la gestión de la accesibilidad tiene que tener en cuenta la participación de todas las áreas del ayuntamiento, es imperativo que se establezcan espacios de consulta (como mesas de tra-



bajo) para profesionales de los departamentos, donde puedan trasladar su experiencia y sus necesidades y recibir el *feedback* desde la parte de gestión de la accesibilidad.

#### 4.3.5.2. Participación ciudadana

De manera similar a la participación interna, los cauces de participación ciudadana deben poder aprovechar los sistemas generales de participación establecidos en el municipio para integrar la accesibilidad de manera efectiva.

En este caso se deberá poner atención a que los componentes de las mesas de trabajo (o similares) sean representativos de todos los perfiles de población y asegurar que existe un representante interno de alto nivel que refleje el interés del municipio por la materia.

#### 4.4. REGISTRO MONITORIZADO DE LA ACCESIBILIDAD A NIVEL NACIONAL

Como ejemplo de la globalidad de las líneas estratégicas aplicadas en cada municipio se deben establecer unos indicadores de accesibilidad municipal, objetivos y comparables entre los distintos municipios, de modo que se pueda monitorizar el estado y la evolución de la accesibilidad en cada uno de ellos.

Estos indicadores deberán ser desarrollados de manera que cada municipio sea capaz de autoevaluarse (desde el conocimiento profesional) para establecer un mapa real y dinámico de la situación de la accesibilidad en los municipios españoles.

Algunos ejemplos de estos indicadores, que siempre deben quedar documentados, pueden ser:

- Porcentaje de recursos humanos dedicados en exclusiva y en corresponsabilidad a la accesibilidad.
- Existencia de área específica
- Porcentaje de personal formado en el año
- Existencia de sistema de herramientas de planificación de actuaciones futuras a acometer.
- Existencia de campañas de sensibilización/infracción/ buenas prácticas



Como se puede observar, estos indicadores van en la línea de las recomendaciones realizadas en este documento, pudiendo profundizarse en los temas en los que se considere necesario establecer mapas temáticos (transportes, servicios, edificaciones públicas, etc...).

Este registro monitorizado permite, además, favorecer el cumplimiento de los criterios de accesibilidad por comparación con otros municipios de las mismas o similares características en los que los niveles de accesibilidad son mejores.

# ANEXO



## DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

Hernández Galán, J. (dir.) (2011): *Manual de accesibilidad para técnicos municipales*. Madrid: Fundación ONCE; Fundación ACS.

Fundación ONCE (2011): *Observatorio de la Accesibilidad Universal en los Municipios de España 2011*. Madrid: Fundación ONCE.

Fundación ONCE (2017): *Observatorio de Accesibilidad Universal del Turismo en España*. Madrid: Fundación ONCE.

Red de Ciudades por la Accesibilidad (2015): *Decálogo de propuesta sobre accesibilidad*.

Sala Mozos, E. y Alonso López, F. (dir) (2005): *La Accesibilidad Universal en los Municipios: guía para una política integral de promoción y gestión*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

