

Accessibilitat als serveis de transport de RENFE rodalies i regionals de Catalunya.



Aquesta publicació està subjecte a llicències Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Per a veure una còpia d'aquesta llicència, visiteu https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es_ES

Contacte accessibilitat@ecom.cat

V.10. 2018.2

A. Plantejaments generals

L'accessibilitat com a dret

L'accessibilitat és un dret humà reconegut a diferents lleis i normatives (catalanes i estatals), convencions internacionals (ONU), així com per l'Estatut d'Autonomia de Catalunya i la Constitució espanyola.

El transport públic accessible és un **element fonamental per garantir tant el dret a la mobilitat de les persones**, com el dret al desenvolupament personal i ciutadà. Influxa de forma determinant en la inclusió de les persones amb discapacitat a tots els àmbits de la vida.

És per això que cal actuar en conseqüència de les **exigències legals i els seus terminis de compliment** per fer els serveis de transport públic accessibles. Els terminis vigents (refosos al Reial Decret legislatiu 1/2013) eren:

- Infraestructures i material de transport nous: 4 de desembre de 2010.
- Infraestructures i material de transport existents: el 4 de desembre de 2017.
- Tot el material mòbil comprat després del 1995 a Catalunya, hauria de ser accessible segons el Codi d'Accessibilitat aprovat aquell any.

L'accessibilitat com a cadena

L'accessibilitat és una **cadena d'elements interrelacionats** que s'han de tractar conjuntament de manera coordinada per totes les parts implicades (tant públiques com privades), amb un diàleg obert, caràcter constructiu i una participació activa del col·lectiu de persones amb discapacitat.

Parlem **d'accessibilitat a un servei** de transport públic: tenir un % de la flota del material mòbil adaptat no significa que el mateix % del servei és accessible. Hi intervé també directament l'accessibilitat a les estacions i el seu entorn, i el manteniment dels elements que permeten aquesta accessibilitat.

Si manca l'accessibilitat a algun dels punts de la cadena, tant del trajecte com dels elements que hi intervenen, el servei de transport no és accessible.

L'accessibilitat s'ha de treballar de manera transversal i integral (és a dir, **des de la perspectiva física, sensorial i cognitiva alhora**), sota els valors de l'autonomia personal i la no discriminació, tot tenint en compte la diversitat humana (i, per tant, de persones usuàries habituals i potencials del transport públic) i revalorant-la.

Treball conjunt dels operadors de transport, les administracions i les entitats socials.

- ECOM es compromet a **col·laborar i treballar conjuntament amb els operadors, administracions i parts implicades** per poder desenvolupar les accions consensuades de la manera més àgil i coherent possible.

Em aquest sentit, RENFE, ADIF i el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya facilitaran a ECOM i a les altres entitats socials, la **informació de l'estat actual de l'accessibilitat al servei (en format digital), quines són les accions previstes a curt, mig i llarg termini** tant en quan a l'adquisició/adaptació de material mòbil i d'estacions, i execució de mesures de gestió que millorin l'accessibilitat al servei.

ECOM es compromet a traslladar aquesta informació a les seves entitats i base social per a que tothom conegui la tasca que s'està fent i es pugui posar en valor. Així mateix, per motius de transparència i responsabilitat social, es promourà que aquesta informació estigui a l'abast de la ciutadania.

- Per a aquelles qüestions que són **competència estricta del govern estatal**, s'han d'estudiar fórmules que permetin obrir un diàleg i traslladar les aportacions que es tractin en aquests espais de treball, ja que les situacions de discriminació per manca d'accessibilitat es produeixen a territori català.

- **Degut a la seva especificitat Crear un grup de treball específic de rodalies i regionals de Catalunya** (amb operador i parts implicades) a fi de poder seguir treballant conjuntament de manera democràtica i pro-activa l'accessibilitat al servei. Així mateix, crear una via de comunicació àgil per tal d'informar-nos a les entitats de les accions que s'estiguin desenvolupant a fi de fer arribar aquesta informació a les nostres bases socials .

Què és ECOM?

ECOM és un moviment associatiu integrat per més de 130 organitzacions de persones amb discapacitat física de Catalunya.

Té una doble missió:

- Defensar l'exercici dels drets de les persones amb discapacitat física per assolir la plena inclusió social i millorar la seva qualitat de vida, amb l'apoderament de les persones com a eix vertebrador.

- Enfortir el sector associatiu de la discapacitat física a través de la participació, la representació i el seu apoderament.

Aquesta doble missió se sustenta en els valors de l'apoderament, la inclusió, l'activisme, la participació, el compromís i la innovació.

B. Accions per a desenvolupar i/o fer seguiment per a la millora de l'accessibilitat als serveis de Rodalies i Regionals RENFE .

* Les següents propostes han estat treballades en diferents espais de participació amb les entitats federades d'ECOM i les seves bases socials, i aquelles amb les que treballem en xarxa.

1. Millores de gestió de la informació i la comunicació.

- **Per fomentar l'ús del transport públic** entre les persones amb discapacitat i el seu entorn, és imprescindible disposar d'informació sobre l'accessibilitat d'aquests serveis de transport i **garantir que tot el que ja està adaptat es comunica adequadament**, tenint en compte -entre altres- la intermodalitat (ús de diferents mitjans de transport per a fer un trajecte).

Aquesta informació ha d'estar **exposada públicament i en format accessible** a les pàgines web de l'operador i de l'administració (per exemple, "Mou-te" de la Generalitat), a les seves corresponents aplicacions mòbils i a tot el material de difusió imprès. **En aquest sentit, cal destacar que ni la web ni l'aplicació de Rodalies Gencat són accessibles per a persones amb discapacitat visual, fet que incompleix normativa vigent fa temps i el recent Real Decreto 1112/2018, de 7 de setembre, sobre accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles del sector público.**

Així mateix, la **informació ha de ser fiable** i ha de contenir tant els paràmetres d'accessibilitat del material mòbil com de les estacions, tenint en compte les mesures tècniques legals vigents així com aspectes consensuats amb les entitats del col·lectiu.

- Millorar i actualitzar la **informació sobre l'accessibilitat del servei de Rodalies i Regionals RENFE a la web**. Hem de tenir en compte que la **informació sobre accessibilitat a les estacions ha de ser detallada** tenint en compte tots els serveis i espais dels que gaudeixen la resta de ciutadania (cafeteria, lavabos, espais comercials...). Els punts que com a mínim s'han d'incloure són els següents:

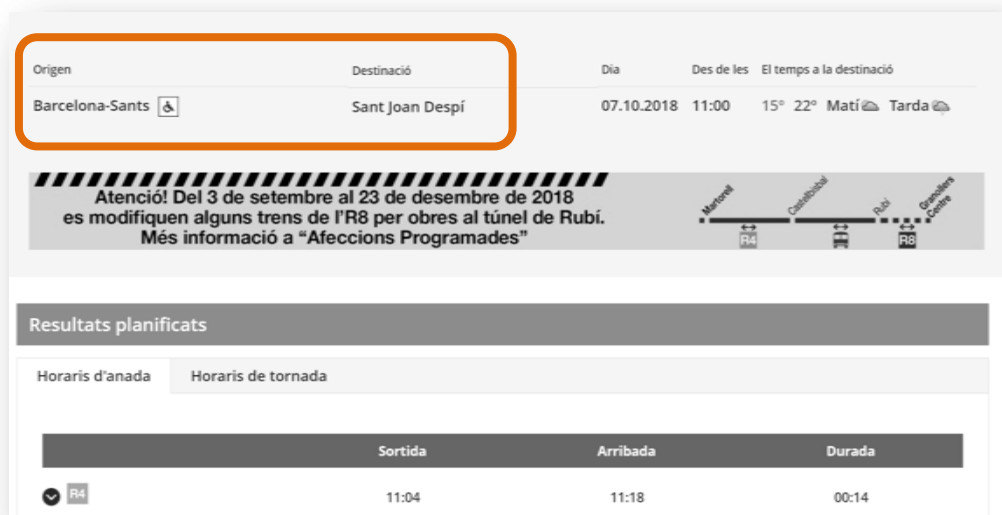
- L'existència de **zones d'estacionament reservat**, tal com indica la llei i l'itinerari accessible que ho connecta (important per a afavorir la intermodalitat a nuclis urbans dispersos i zones rurals p.ex.) .
- Accessibilitat de **l'itinerari que connecta l'estació amb el carrer**.
- Accessibilitat de **l'itinerari dins estació per arribar a les andanes**.
- Accessibilitat **entre andanes**: si hi ha pas soterrani o passera elevada amb rampes o ascensor, o si el pas s'ha d'efectuar creuant per sobre de les vies.
- Indicació del **recreixement de les andanes** i, per conseqüent, que el GAP sigui conforme amb la normativa.
- Existència de **lavabos** a l'estació i si aquests són accessibles.
- Correspondència amb altres serveis de transport públic i si són accessibles.


Actualment només s'indica si la estació és o no accessible amb un el símbol del SIA sense donar cap altra informació de les que les persones usuàries necessiten (tant a la

web com a l'aplicació): amb la versió anterior de la web era més senzill incloure aquesta informació i era accessible també per a les persones amb discapacitat visual. Així mateix, **la web de rodalies de la Generalitat no té actualitzades les estacions que han estat adaptades els darrers anys** (Sant Joan Despí, Sabadell Centre, ...) cosa que la de renfe.com i la pròpia aplicació de rodalies de la Generalitat sí, o bé consten com a accessibles estacions que no ho són: cal crear les dades per oferir informació veraç i actual del servei.

Tanmateix, **important tenir en compte les necessitats dels altres col·lectius per treballar de manera coherent l'accessibilitat del servei per a totes les persones, plantejant l'accessibilitat com a suma dels factors d'entorn físic, sensorial i cognitiu**. És a dir, cal tenir en compte que les estacions han de comptar amb encaminaments i franjes d'avis de perill a les andanes, informació tant visual com acústica de l'actualitat del servei (també en situació d'incidències), ...

A la imatge superior veiem el resultat de la cerca de l'itinerari Barcelona Sants - Sant Joan Despí, on aquesta darrera estació surt com no accessible. A la imatge de sota veiem que fent la mateixa cerca per al mateix dia a la web de renfe.com la estació de Sant Joan Despí sí surt com a accessible.




Origin: Barcelona-Sants  Destination: Sant Joan Despí

Day: 07.10.2018 Time: 11:00 Temperature: 15° 22° Time of day: Matí Tarda

Atenció! Del 3 de setembre al 23 de desembre de 2018 es modifiquen alguns trens de l'R8 per obres al túnel de Rubí. Més informació a "Afeccions Programades"

Resultats planificats

Horaris d'anada Horaris de tornada

	Sortida	Arribada	Durada
 R4	11:04	11:18	00:14



Horarios Solicitados

 Solicitar los Horarios de Regreso en el día

 Imprimir horarios

Origen:  Barcelona-Sants

Destino:  Sant Joan Despí

Día de viaje: 07-10-2018

 Tren Accesible. Consulte información de accesibilidad más actualizada 3 horas antes de su viaje

Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de Viaje
R4 	06:43	06:55	12min.

A la següent imatge tenim el PDF dels horaris de pas de la línia R16 i R2sud descarregats de la web rodalies gencat, on la informació s'indica que ha estat actualitzada el 1/5/2018: allà trobem com a no adaptades les estacions de Sitges, Vilanova i la Geltrú, Cubelles, Sant Vicenç de Calders, ... on si s'han fet actuacions d'accessibilitat (algunes fa ja més de 2 anys). A la imatge de sota observem com fent la cerca d'itinerari a la web rodalies gencat se'ns indica que Sant Vicenç de Calders i Sitges si son estacions adaptades: és a dir, ni dins la mateixa web la informació està contrastada.

R Rodalies de Catalunya Operat per **renfe** Generalitat de Catalunya Transports públics

1 / 5 / 2018

R16 Barcelona Estació de França → Tarragona → Tortosa / Ulldecona

R2 Sud Estació de França → Sant Vicenç de Calders Per Por By Vilanova i la Geltrú

Map showing stations: Barcelona Estació de França, Barcelona Passeig de Gràcia, Barcelona Santa Creu, Cardener, Castelldefels, Sitges, Vilanova i la Geltrú, Cubelles, Cunit, Segur de Calafell, Calafell, Sant Vicenç de Calders, Torredembarra, Albaladea - Tamarit, Tarragona, Port Aventura, Salou, Cambrils, Mont-roig del Camp, L'Hospitalet de l'Infant, L'Ametlla de Mar, L'Ampolla - Penelles - Daltabarba, Cambrils - Daltabarba, L'Aldea - Amprosa, Campo-velo, Tortosa, Ulldecona, Alcanar-La Suda.

Time Train	Barcelona Estació de França	Barcelona Passeig de Gràcia	Barcelona Santa Creu	Cardener	Castelldefels	Sitges	Vilanova i la Geltrú	Cubelles	Cunit	Segur de Calafell	Calafell	Sant Vicenç de Calders	Torredembarra	Albaladea - Tamarit	Tarragona	Port Aventura	Salou	Cambrils	Mont-roig del Camp	L'Hospitalet de l'Infant	L'Ametlla de Mar	L'Ampolla - Penelles - Daltabarba	Cambrils - Daltabarba	L'Aldea - Amprosa	Campo-velo	Tortosa	Ulldecona	Alcanar-La Suda	
18184 RE																													
18059 RE	5.43	5.56	6.03	-	-	-	6.36	-	-	-	-	6.49	6.57	7.00	7.10	7.19	7.24	7.30	-	7.40	7.56	8.04	8.09	8.15	-	8.26			
RE	5.47	5.58	6.06	6.22	6.26	6.38	6.45	6.50	6.54	6.57	7.00	7.06																	

Origen: Sant Vicenç de Calde | Destinació: Sitges | Dia: 07/10/2018 | Des de les: 13:00

Seleccioneu només origen per veure les sortides en temps real

Origen: Sant Vicenç de Calders | **Destinació:** Sitges

Dia: 07.10.2018 | **Des de les:** 12:00 | **El temps a la destinació:** 13° 23° Matí ☁ Tarda ☁

Seguidament trobem la imatge de la informació que s'ofereix a la web renfe.es per a un tren regional exprés de la sèrie 448 de la línia R16, i a sota el tren al que es correspon en realitat i que no té en cap cas reuneix les característiques per a ser considerat "tren accessible per a totes les persones".

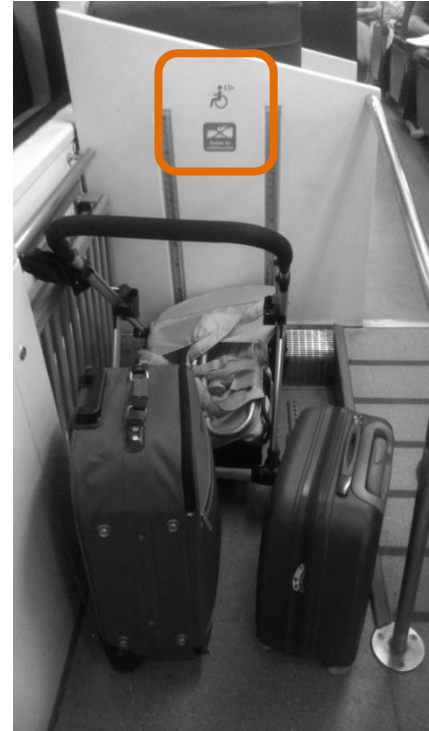
R. EXPRES (Nº 18093)

- Sin Restauración
- Plazas para personas de movilidad reducida
- Tren accesible para todas las personas

CERRAR

Detalles del trayecto
Tren R. EXPRES - 18093 Ida 08/10/2018 Duración 2 h. 13 min.

Recorrido
BARCELONA-SANTS.....L'ALDEA-AMPOSTA-TORTOSA. [Ver recorrido](#)



En aquest sentit, des d'ECOM ens oferim per treballar conjuntament la realització d'una diagnosi dels serveis de rodalies i regionals de RENFE per avançar en la materialització d'un pla d'accessibilitat d'aquest servei de transport ferroviari, tal i com requereix la Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat (que, a més, indica al seu article 42.5 que s'ha de fer comptant amb la participació de les persones amb discapacitat). Actualment només existeix una escassíssima informació sobre aquest pla d'accessibilitat a la **web rodalies gencat**, on a més no queda clar si inclou els serveis de trens regionals o si està coordinat amb les actuacions que fa ADIF a les infraestructures.

- Dur a terme per part d'ADIF i RENFE les gestions necessàries per poder seguir generant els **horaris de pas de trens accessibles de rodalies i regionals per les estacions, i anunciar-ho pels diferents canals de comunicació i suports dels que es disposa** (web, paper, megafonia i panells a les estacions, ...).

Aquesta informació ha de ser veraç, ha d'estar disponible amb mínim 24 h d'antelació per a que les persones es puguin planificar en el seu dia a dia (cosa que actualment no succeeix) i **ha de permetre establir unes rutines per a garantir l'ús del servei de manera quotidiana** (és a dir: s'han de pautar uns horaris aproximats que es puguin mantenir en el temps perquè les persones puguin fer ús d'aquest transport públic per anar a treballar, estudiar, ...). Així mateix, s'haurà d'informar in situ a l'estació si el tren és curt o llarg (doble composició) per tal de que les persones es puguin ubicar millor davant les portes dels cotxes accessibles del tren.

Tenir en compte que el risc d'avaries sempre hi és, tant si és un tren accessible com si no ho és. Per tant, aquest fet no pot servir de pretext com per no començar a amortitzar les inversions ja fetes en matèria d'accessibilitat.

Actualment s'han detectat diferències territorials en la implementació de la disposició d'aquesta informació vital per a utilitzar aquest servei de transport públic (p.ex. R3 molt sovint no disposa d'informació de trens adaptats), i aproximadament des de mes de juliol la fiabilitat d'aquest servei d'informació s'ha vist sensiblement minvada (tant via web, aplicació, com a les mateixes estacions), habitualment no informant precisament del pas de trens que si han estat adaptats i que fins i tot trobant-se a la mateixa estació i els panells indicaven que no era accessible. En aquest sentit, els únics horaris fixes que trobem establerts són els dels trens mitja distància de la línia **regional R11 (Barcelona Sants - Portbou)**, servei efectuat per trens 449.

2. Gestió del material mòbil.

- Distribuir el material mòbil ja adaptat (model civia, 447 PMR ...) per totes les **diferents línies de rodalies de Catalunya de manera equitativa, prioritant el seu ús sobre trens no adaptats el cap de setmana** (on, de per si, ja hi haurà menys freqüència de trens) i **procurant que facin completes les opcions més llargues de**

les línies a fi de no incrementar les desigualtats territorials que ja existeixen en matèria de transport públic i d'accessibilitat.

És preferible tenir uns mínims horaris de pas a totes les línies i a tot el territori, que no tenir-ne algunes amb cap material adaptat i per tant deixar zones sense opció a servei de transport ferroviari accessible.

- Estudiar la possibilitat **d'incorporar cotxes adaptats del model 447 PMR a trens 447 que encara no hagin estat remodelats**, amb l'objectiu de donar un salt en el temps en el procés de transformació de tots els trens de la sèrie i avançar de manera notòria en l'accessibilitat al servei de transport. Si és necessari, replantejar el software i els mecanismes elèctrics del tren sense remodelar per fer-ho compatible. Aquesta solució permetria un gran avenç en l'accessibilitat al servei amb un cost econòmic menor que amb la reforma completa del tren.

- **Sota cap concepte es pot considerar adaptat un tren que no compleix els requisits legals d'accessibilitat.** I menys, informar del seu horari de pas com si ho fos. En aquest sentit s'han arribat a detectar diferents incidències que considerem especialment greus en relació a considerar un tren de la sèrie 450 (de dos pisos) com a adaptat quan és evident que no se li ha practicat cap remodelació per a fer-lo accessible, simplement s'ha col·locat una enganxina a la porta: les imatges que adjuntem són de diferents dies i diferents trens de la línia R2 anunciats a la web i a l'aplicació com a accessibles.



Imatge de l'accés a un tren de la sèrie 450 de la línia R2 a l'estació de Sants en direcció Barcelona - Estació de França el dia 7 de setembre de 2018.



Imatge de l'accés a un tren de la sèrie 450 de la línia R2 a l'estació de Sants en direcció Sant Vicenç de Calders el dia 2 de juliol de 2018.

3. Crear i implementar un protocol de manteniment dels mecanismes d'accessibilitat del servei.

- Tenir en compte que el factor **manteniment** de la cadena d'accessibilitat està regulat per la darrera Llei d'accessibilitat catalana de 2014 (capítol 8) i la seva manca és sancionable. Per tant, s'ha de ser conseqüent i **establir i aplicar els protocols que siguin necessaris** i fer-los públics per a que la ciutadania els pugui conèixer com a garantia de seguretat i qualitat del servei.

- Fer seguiment de les incidències en manteniment dels elements per **detectar els factors que provoquen les averies** (p.ex. als ascensors de les estacions), i plantejar passar d'un enfocament paliatiu (amb poc resultats i poc satisfactoris) a un **enfocament preventiu que tingui en compte tots els factors** (p.ex. vandalisme a les instal·lacions).

4. Operativitat d'elements durant l'horari de servei.

- **Mantenir operatius tots els elements d'accessibilitat durant tot l'horari de servei:** és a dir, els ascensors en funcionament, les portes dels itineraris accessibles obertes, les validadores accessibles actives, ...

5. Implementació de la fase de diagnosi dels plans d'accessibilitat al serveis de transport ferroviari.

- Elaborar un **l·listat d'ítems consensuats amb les entitats de persones amb discapacitat i basats en la normativa actual d'accessibilitat** - catalana i estatal -, per realitzar una **diagnosi tècnica de l'accessibilitat** dels serveis de transport (des de la Generalitat, dins el marc de les seves competències, i en col·laboració amb els ens locals, entitats, etc. RENFE i ADIF) i començar a **implementar els plans**

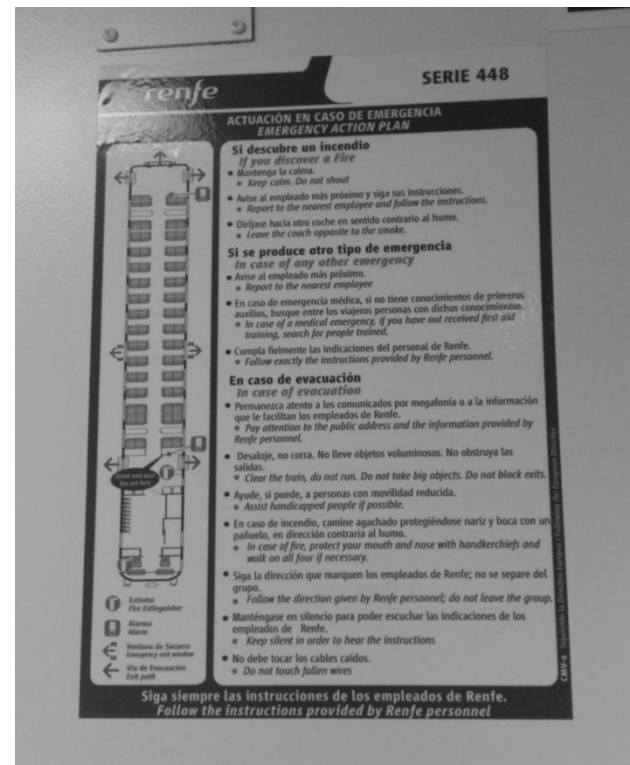
d'accessibilitat obligatoris que marca la Llei catalana d'accessibilitat (tant l'actual de 2014 com l'anterior de 1991) i desenvolupar les accions d'adaptació de manera més efectiva. Tot prestant especial atenció a la **cadena d'accessibilitat**, les **línies de més volum de viatgers de fora de Barcelona ciutat** (per avançar en la disminució de les desigualtats territorials existents) i les estacions que actuen com a intercanviadors.

- El llistat d'ítems i els resultats de la diagnosi **han de ser d'accés públic i gratuït per fomentar el coneixement obert sobre accessibilitat i transport públic** a Catalunya, així com per promoure les bones pràctiques en matèria de transparència i qualitat dels serveis. Tanmateix, aquestes dades han de servir per actualitzar la informació que s'ofereix a la ciutadania a través dels canals habituals (esmentats al punt 1 d'aquest document).

6. Renovació de la flota de trens.

- En la renovació de trens o compra de nous, tenir en compte com a factor clau l'autonomia personal i igualtat d'oportunitats de les persones amb discapacitat. **En aquest sentit, no s'entén que es considerin com a adaptats els trens model 448 renovats (veure imatges a sota) que no han estat dotats de pis baix i que contenen un elevador dins el tren que no pot accionar ningú:** per a l'usuari és impossible, la majoria d'estacions a les que dona servei aquest tren no tenen cap tipus de personal i tampoc hi ha personal que pugui accionar l'elevador o a qui es puguin dirigir les persones per sol·licitar l'accés o desembarcament.





A les imatges veiem detalls de la plataforma salvaescales instal·lada a la porta del cotxe del tren adaptat de la serie 448 que feia el trajecte Barcelona - Caspe (i alhora part de servei regional a la zona de Tarragona).

- **Incrementar la flota de trens accessibles als serveis de rodalies i regionals, i seguir adaptant el material mòbil**, millorant les solucions tècniques (com la rampa), per a poder optimitzar la qualitat del servei i minimitzar el gap. Sota cap criteri, adquirir material mòbil que no sigui accessible i de pis baix (fet que vulneraria legislació i normativa vigent des de fa anys).

7. Millora de la gestió d'incidències.

- Crear un **sistema àgil, clar, accessible i efectiu per gestionar les incidències** a nivell de la persona usuària del servei, amb connexió entre els operadors i l'administració, per poder fer seguiment, **detectar l'origen i plantejar accions de millora** del servei que beneficiaran tothom (tant a la ciutadania usuària com als operadors i les administracions).

- Promoure un **sistema d'avís en temps real en cas d'avaría** d'elements clau en l'accessibilitat del servei (com p.ex. els ascensors de les estacions) vinculat als diferents canals d'informació habitual de l'operador (tenir en compte l'accessibilitat comunicativa també en aquest aspecte).

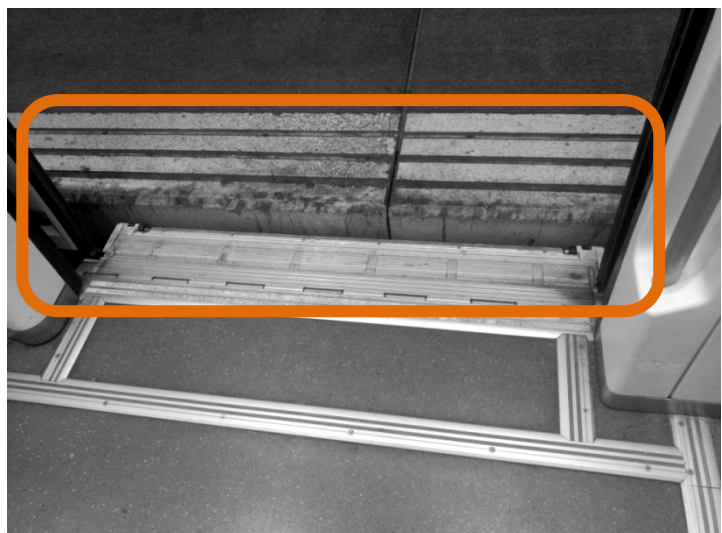
8. Execució de les obres d'adaptació de les estacions que falten, amb clau de territori.

- **Adaptar les estacions per fer-les accessibles a tothom**, acomplint amb tots els paràmetres legals establerts, i sense oblidar el recreixement imprescindible de les andanes a fi de que la mesura aproximada del gap en referència al pis d'un tren adaptat (civia, 447 PMR o 449) sigui el marcat per normativa.

- Revisar a totes les estacions (incloses sobre les que s'han fet ja actuacions com el recreixement d'andanes) els espais de 'gap' (espai entre cotxe i andana) per valorar intervenir a l'espai de vies: s'ha detectat que la col·locació de les vies a diferents cotes repercuteix en **la inclinació dels trens a les dues bandes de les andanes, generant 'gaps invertits'** (esglaó intern a la porta del tren al cotxe adaptat) **i gaps que no compleixen normativa**.

En aquest sentit, per tal de no veure trencada la cadena d'accessibilitat al transport públic i començar a fer ús de les inversions realitzades, és imprescindible atendre aquesta qüestió i **repensar si també es pot solucionar millorant mecanismes tècnics del propi tren**.

A la imatge veiem l'esglaó intern o 'gap invertit' que es genera a la porta d'un tren model civia a l'estació de Barcelona - Arc de Triomf.





A la imatge de dalt veiem com el gap que queda amb un tren 447 PMR a l'estació de Cornellà (R4, considerada accessible) a l'andana direcció Barcelona, no compleix normativa. A la imatge de sota veiem com es percep la inclinació del tren per la ubicació de les vies a diferents cotes, sumat a una andana en corba. A la tercera foto, veiem com queda el gap a la mateixa estació, però en direcció Sant Vicenç de Calders.



9. Senyalització a les andanes de la ubicació de les portes accessibles dels trens.

- Amb la conformació de trens de 20 metres de llarg realitzada, **senyalitzar a les andanes la ubicació de la porta accessible del tren**. Continuar informant mitjançant les diferents vies disponibles a les estacions (panells visuals, megafonia...)

10. Anàlisi dels elements tècnics del material mòbil.

- Analitzar quin és el perfil del material mòbil que s'esta adquirint nou i quin adaptat hi ha en servei actualment, amb l'objectiu de valorar quines són les condicions tècniques que donen millors resultats en matèria d'accessibilitat i eficiència del servei. Tot plegat amb l'objectiu de consensuar amb el col·lectiu **les característiques tècniques més adequades de cara a fer recomanacions per a les properes compres de material mòbil**.

C. Normativa i legislació bàsica aplicable en accessibilitat al transport públic

Llei 13/2014, de 30 d'octubre, d'accessibilitat. *(vigent, àmbit català)*

No conté paràmetres tècnics (mides en cm, etc.) , però sí directrius generals (terminis, etc.) i **règim sancionador**.

L'article 61 parla del control de l'accessibilitat en la concessió de visats, llicències i autoritzacions amb relació als serveis i els establiments d'ús públic. Al punt 3. C) d'aquest article es diu específicament que "Els plec de condicions tècniques dels contractes administratius, els quals han de contenir les clàusules específiques necessàries perquè es compleixin les normes d'accessibilitat".

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. *(vigent, àmbit estatal)*

A nivell estatal, el 2013 es va publicar la que es coneix com "Ley General de la Discapacidad" per actualitzar i unificar moltes lleis que existien vinculades a aquesta matèria (laboral, habitatge, etc.).

Conté directrius generals, **règim sancionador i terminis** de quan han de ser les coses accessibles. A la disposició addicional tercera, hi diu que els supòsits i els terminis màxims d'exigibilitat de les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació, en tot cas, per a l'accés i la utilització dels mitjans de transport, eren el 4 de desembre de 2010 per Infraestructures i material de transport nous, i el 4 de desembre de 2017 per a infraestructures i material de transport existents abans del 4 de desembre de 2010.

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. *(vigent, àmbit estatal)*

Decret que desplega la LIONDAU del 2003 (actual Reial Decret Legislatiu 1/2013) en matèria específica sobre accessibilitat al transport. Els **paràmetres tècnics** que conté s'han de sumar als del Decret 135/1995 català (Codi d'accessibilitat) per implementar les mesures que més beneficiïn l'autonomia personal, la igualtat d'oportunitats i la inclusió social de les persones amb discapacitat.

Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del codi d'accessibilitat - Codi d'Accessibilitat de Catalunya (vigent, àmbit català)

Al capítol 4 parla d'accessibilitat al transport, i a l'article 34 es diu que tot el material mòbil nou ha de ser accessible des de l'entrada en vigor d'aquesta llei (any 1995). A l'article 49 parla de les competències de la Generalitat en aquesta matèria.

Els **paràmetres tècnics** que conté s'han de sumar als del Decret 1544/2007 estatal per implementar les mesures que més beneficiïn l'autonomia personal, la igualtat d'oportunitats i la inclusió social de les persones amb discapacitat.

Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques (Derogada per la Llei 13/2014, àmbit Catalunya)*

L'article 12.3 diu que "En qualsevol cas, el material de nova adquisició haurà d'estar adaptat a les mesures tècniques que s'estableixin" (les mesures tècniques de les quals parla són les que es determinen posteriorment al Decret 135/1995, el Codi d'Accessibilitat de Catalunya). A l'article 17 sobre els contractes administratius es diu que "els plecs de condicions de contractes administratius contindran clàusules d'adequació al que disposa a aquesta llei".

A l'article 15 sobre les Llicències i autoritzacions municipals es diu que "el compliment dels preceptes d'aquesta llei serà exigible per la concessió de les preceptives llicències i autoritzacions municipals". Per tant, **qualsevol servei de transport públic creat a posterior de 1995 i qualsevol material mòbil comprat després d'aquest any, obligatòriament hauria de ser accessible.**

D. Bibliografia de referència

Plan de Accesibilidad Integral 2018-2026 de RENFE