

Análisis de Accesibilidad para Personas con Movilidad Reducida en viajes de RENFE



Nada sobre
nosotros
sin nosotros

Javier Romañach - Foro de Vida Independiente

6 de julio de 2004

TABLA DE CONTENIDOS

1. Introducción.....	3
2. Resumen ejecutivo.....	4
3. Metodología	5
4. Análisis de viajes.....	6
5. Análisis de destinos	7
6. Análisis por tipo de tren.....	12
7. Análisis de discriminación	14
8. Acción positiva de RENFE en favor de las personas con discapacidad ...	15
9. Análisis legislativo	16
10. Referencias bibliográficas.....	17
Anexo I - Legislación asociada.....	18
Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	18
Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de los Minusválidos.....	19

-

1. Introducción

Este estudio pretende establecer datos objetivos sobre la accesibilidad y la discriminación de las Personas con Movilidad Reducida (PMR) en sus viajes en tren.

Para ello se ha considerado el caso óptimo, es decir, los viajes con trayectos sin trasbordo desde la capital del Estado, Madrid, ciudad de las mejores comunicadas por tren del país.

El presente estudio es modesto pero se considera estadísticamente válido. Servirá en un futuro para que, repitiéndolo, se pueda analizar la evolución real de la accesibilidad y la discriminación de las PMR por parte de RENFE.

La consideración de la accesibilidad para otros colectivos como puedan ser personas mayores o personas con limitaciones visuales, auditivas o intelectuales, queda fuera del ámbito de este estudio, debido a los escasos recursos disponibles para realizarlo.

Este trabajo tampoco ha incluido el análisis de otras variables a tener en cuenta como pueden ser las estaciones ferroviarias o los distintos servicios existentes para PMR.

Entendemos que un estudio exhaustivo debería ser realizado por la propia compañía, ya que es quien está en disposición de explotar todas sus bases de datos.

2. Resumen ejecutivo

El estudio se resume de la siguiente manera: **TODOS los viajes y trenes de la compañía RENFE DISCRIMINAN a las Personas con Movilidad Reducida.** Esta discriminación puede tomar diferentes formas¹: no se puede acceder, no se puede utilizar el WC, o no se puede elegir categoría de viaje.

De todos los tipos de tren estudiados, los que menos discriminan son el AVE, las LANZADERAS y el Alaris, ya que tienen una única plaza reservada en casi todas sus unidades, sólo obligan a viajar en segunda y tienen un WC de difícil o imposible acceso desde una silla de ruedas, pero teóricamente adaptado. El Altaria es frecuentemente accesible, con WC adaptado, pero obliga a viajar en primera.

De los 549 viajes analizados, **no se puede acceder** al tren en el **57% de los casos.**

De los **79 destinos analizados**, el **46% son inalcanzables** en tren para una PMR, quedando vetado el viaje a ciudades tan importantes como Paris, Lisboa, San Sebastián, Bilbao, Vitoria (todas las capitales vascas), Málaga, Burgos, o Badajoz.

De los **17 tipos de tren** analizados, el **59% no son accesibles** y sólo el 18% son siempre accesibles.

¹ Ver capítulo 7

3. Metodología

Para realizar este estudio se han utilizado los datos de accesibilidad facilitados por la propia compañía en su página Web www.renfe.es, y la experiencia en viajes en tren del autor del estudio. Los datos se extrajeron entre los días 5 y 6 de julio de 2004.

Se analizaron todos los viajes de trayectos sin trasbordo que la propia compañía propone como destinos más visitados en su página web principal. Se utilizó como origen Madrid, analizando cada trayecto, es decir los diferentes viajes asociados a él.

No se estudiaron otro tipo de viajes como, por ejemplo, los de cercanías.

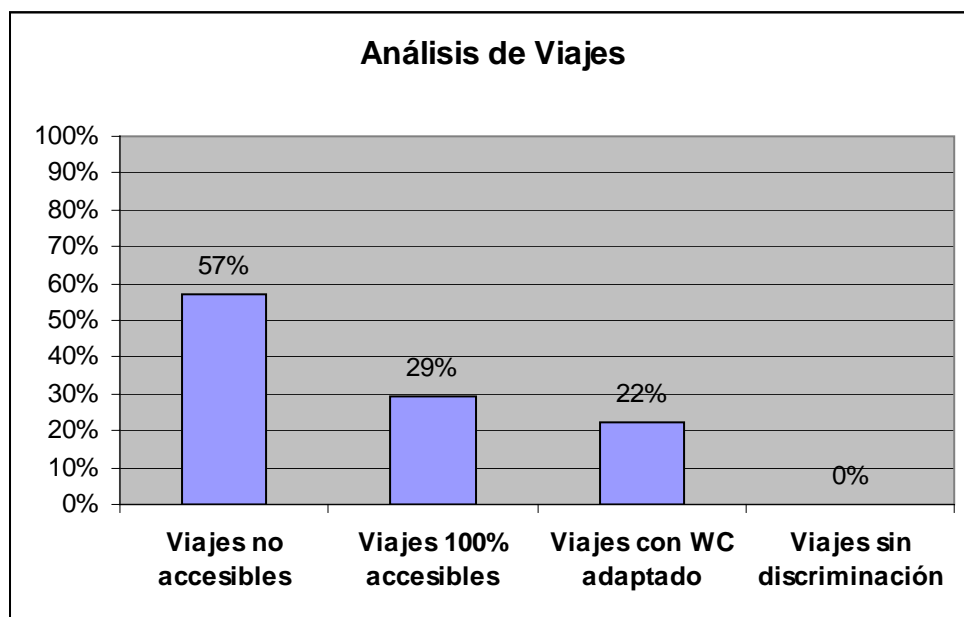
Se examinaron un total de 549 viajes, 79 destinos y 17 tipos de tren.

Se entiende que este tipo de análisis es estadísticamente válido, ya que establece el **porcentaje óptimo** de accesibilidad y no discriminación, porque en él se incluyen todas las últimas innovaciones de RENFE (Alaris, Altaria, AVE y Lanzaderas), y se excluyen los trenes de cercanías, Talón de Aquiles de la accesibilidad de la compañía.

4. Análisis de Viajes

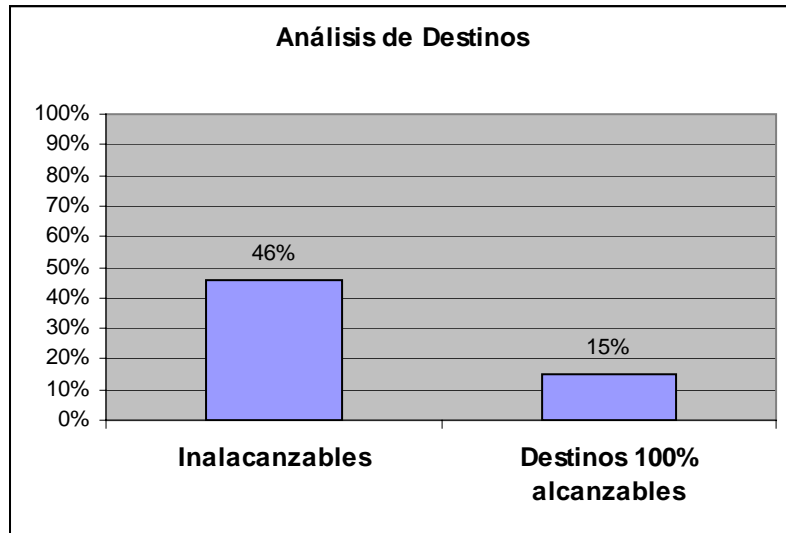
En este estudio, se denomina viaje a cada posible opción de hacer un trayecto a un destino, en un mismo día y a horas diferentes. Hay trayectos que tienen muchos viajes, p. Ej. Madrid-Sevilla (22), y otros que tienen muy pocos, Madrid-Huelva (1).

Se analizaron un total de 549 viajes de los que en 312 casos **(57%) NO se puede acceder en silla de ruedas**, en 121 (22%) se puede acceder al WC, y en ninguno (0%) se puede elegir categoría. O se viaja en Segunda, o lo que es peor, la persona con movilidad reducida se ve obligada a viajar en Preferente, como es el caso de los viajes a Barcelona, con el consecuente menoscabo económico.



5. Análisis de destinos

Se analizaron un total de 79 destinos directos desde Madrid. El resumen de los resultados aparece en la siguiente tabla:



Los **destinos que están vetados** a las PMR son un total de 36 (**46%**), y los destinos que tienen todos sus viajes accesibles son un total de 12 (**15%**).

Los destinos analizados aparecen en la tabla siguiente por orden de accesibilidad, con su número total de viajes posibles, los que son accesibles y el porcentaje de viajes accesibles.

Estación	Total viajes	Total Accesibles	%Accesibles
Almería	2	0	0%
Badajoz	4	0	0%
Bilbao-Abando	3	0	0%
Blois	1	0	0%
Burgos	7	0	0%
Cáceres	7	0	0%
Cuenca	4	0	0%

Donostia/San Sebastián	4	0	0%
Ferrol	1	0	0%
Figueres/Figueras	1	0	0%
Gasteiz/Vitoria	6	0	0%
Girona/Gerona	1	0	0%
Granada	2	0	0%
Hendaya	4	0	0%
Irún	4	0	0%
Jaén	3	0	0%
Linares-Baeza	7	0	0%
Lisboa Santa Apolonia	1	0	0%
Lugo	1	0	0%
Málaga	7	0	0%
Mérida	5	0	0%
Miranda de Ebro	7	0	0%
Monforte de Lemos	1	0	0%
Monzón-Río Cinca	1	0	0%
Navalmoral de la Mata	8	0	0%
París Austerlitz	1	0	0%
Ponferrada	1	0	0%
Pontevedra	1	0	0%
Portbou	1	0	0%
Salamanca	6	0	0%
Santander	3	0	0%
Segovia	9	0	0%
Soria	3	0	0%
Toledo	6	0	0%
Valdepeñas	6	0	0%
Gastéiz/Vitoria	7	0	0%
Ávila	32	4	13%
Valladolid-Campo Grande	18	3	17%
Medina del Campo	20	4	20%
Palencia	14	3	21%

León	9	2	22%
Bobadilla	8	2	25%
Sahún	7	2	29%
Alcázar de San Juan	22	7	32%
A Coruña/La Coruña	3	1	33%
Gijón (*)	3	1	33%
Ourense/Orense	3	1	33%
Oviedo	3	1	33%
Santiago de Compostela	3	1	33%
Vigo	3	1	33%
Zamora	3	1	33%
Villena	5	2	40%
Alacant-Terminal/Alicante Término	10	5	50%
Algeciras	2	1	50%
Albacete	31	17	55%
Guadalajara (*)	16	9	56%
Elda-Petrer	5	3	60%
Córdoba-Central	21	15	71%
Zaragoza-Delicias	15	11	73%
Barcelona (*)	8	6	75%
Calatayud	12	9	75%
Reus	8	6	75%
Tarragona	8	6	75%
Ciudad Real	23	20	87%
Puertollano	23	20	87%
Lleida/Lérida	11	10	91%
Valencia (*)	12	11	92%
Cádiz	2	2	100%
Cartagena	5	5	100%
Castelló/Castellón de la Plana	2	2	100%
Gandía	2	2	100%
Huelva-Término	1	1	100%
Huesca	1	1	100%

Jerez de la Frontera	2	2	100%
Logroño	1	1	100%
Murcia del Carmen	5	5	100%
Pamplona/Iruña	3	3	100%
Puerto de Santa María	2	2	100%
Sevilla-Santa Justa	23	23	100%
Tudela de Navarra	3	3	100%

La lista de **destinos vetados** a las PMR es la siguiente:

Almería
Badajoz
Bilbao-Abando
Blois
Burgos
Cáceres
Cuenca
Donostia/San Sebastián
Ferrol
Figuera/Figuera
Gasteiz/Vitoria
Girona/Gerona
Granada
Hendaya
Irún
Jaén
Linares-Baeza
Lisboa Santa Apolonia
Lugo
Málaga
Mérida
Miranda de Ebro
Monforte de Lemos

Monzón-Río Cinca
Navalmoral de la Mata
París Austerlitz
Ponferrada
Pontevedra
Portbou
Salamanca
Santander
Segovia
Soria
Toledo
Valdepeñas
Gastéiz/Vitoria

6. Análisis por tipo de tren

Se han analizado un total de 17 tipos de tren, los que aparecen reflejados en el servidor web de RENFE y que salen de Madrid a los destinos seleccionados. Los tipos de tren se muestran a continuación:

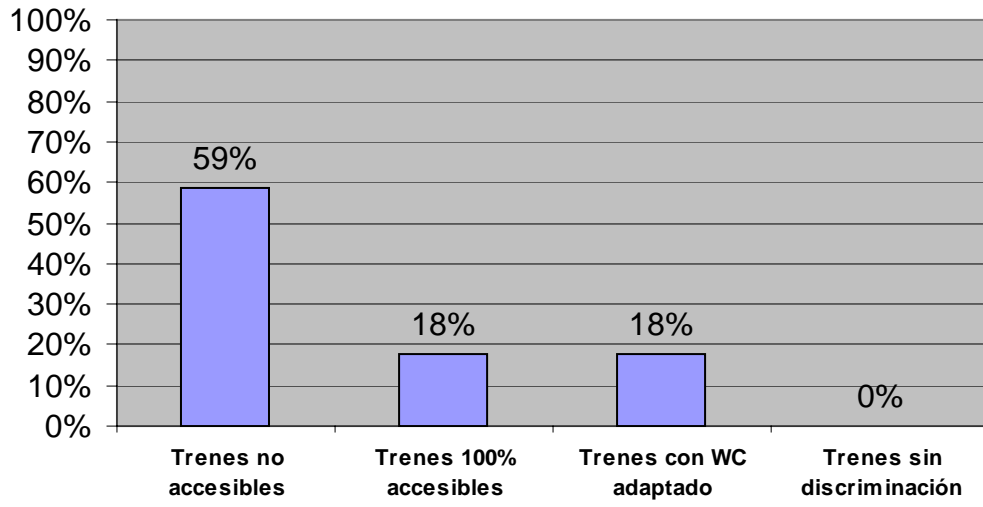
	Viajes	Accesibles	%Accesibles
Regional Express	71	0	0%
Trenhotel	20	0	0%
Intercity	15	0	0%
Regional	53	0	0%
Estrecho	6	0	0%
Costa Verde	9	0	0%
Costa Vasca	10	0	0%
T.R.D	12	0	0%
Atlántico	9	0	0%
Costa Brava	9	0	0%
Talgo 200	21	2	10%
TALGO	111	52	47%
Alaris	29	24	83%
Altaria	92	77	84%
00079	6	6	100%
AVE	54	54	100%
LANZADERA	22	22	100%

Como se puede ver, 10 de los 17 tipos de tren **(59%) son inaccesibles** y sólo 3 (18%) son siempre accesibles.

Sólo el Altaria, el Alaris, el AVE, las Lanzaderas y algún Talgo disponen de WC accesible para PMR.

Aunque se puede viajar en un total de 7 tipos de tren, en ninguno se permite elegir clase.

Análisis de Tipos de Tren



7. Análisis de discriminación

Entendemos que para poder viajar en igualdad real de oportunidades, se debe poder elegir y realizar las mismas actividades que el resto de los ciudadanos.

Para ello se debe poder:

- Elegir cualquier trayecto
- Elegir cualquier fecha y hora de las disponibles
- Elegir categoría
- Entrar al tren
- Acceder al WC
- Elegir que varias PMR puedan realizar el mismo viaje
- Acceder al coche-restaurante, si lo hay.

A día de hoy, todos los trenes, trayectos y viajes de RENFE incumplen los requisitos sobre igualdad de oportunidades establecidos en la Ley de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal (LIONDAU) del Estado Español. Por lo tanto, una persona con movilidad reducida siempre está discriminada cuando viaja con RENFE.

8. Acción positiva de RENFE a favor de las personas con discapacidad

Existen determinadas medidas que RENFE puede esgrimir a favor del trato a las personas con discapacidad.

En su página Web, al hablar de la tarjeta dorada y las personas con discapacidad, RENFE establece lo siguiente:

“Si ya tiene 60 años, disfrute de las ventajas y comodidades que le ofrece el viaje en tren, obtenga la Tarjeta Dorada y podrá adquirir billetes para cualquier clase y tren de Grandes Líneas. Los lunes, martes, miércoles y jueves se beneficia de un 40% de descuento. Los viernes, sábados y domingos, así como, para billetes que no se han obtenido en venta anticipada y con reserva el descuento será del 25%.

La Tarjeta Dorada, con una validez anual, se puede adquirir en estaciones Renfe, Oficinas de Ventas y Agencias de Viajes por 3 Euros. También existe la posibilidad de adquirir la Tarjeta Dorada asociada a tarjetas de crédito y débito, emitidas por algunas entidades bancarias.

También son beneficiarios de la Tarjeta Dorada los pensionistas mayores de 18 años, en situación de incapacidad física o psíquica permanente, total, absoluta o gran invalidez, formalmente declarada, así como las personas con una minusvalía igual o superior al 65%. Para estas personas se emitirá una tarjeta con la impresión " Y ACOMPAÑANTE" que permite viajar a otra persona disfrutando de las mismas condiciones de descuento.“

Como se puede observar, esta medida de acción positiva está ligada a la de otros colectivos, por lo que no se puede considerar una acción específica para las PMR. Se da la excepción de aquellos que superan el 65% de grado de minusvalía y habitualmente tienen necesidad de viajar acompañados, en la que los beneficios se extienden al acompañante. Cabe reseñar que en países como Canadá o EEUU, el acompañante viaja gratuitamente, evitando gravar económicamente a la persona con esta necesidad.

Además, no se entiende muy bien por qué esta medida no se aplica a personas con discapacidad menores de 18 años.

Existe además un acuerdo entre la ONCE y RENFE por el cuál el acompañante de un afiliado a la ONCE sólo paga 1 € por viaje. Sin embargo, es ONCE la que paga el billete del acompañante, y por lo tanto la que realiza la medida de acción positiva a sus asociados.

9. Análisis legislativo

La discriminación de las personas con discapacidad es consecuencia, entre otras cosas, del incumplimiento sistemático de las leyes establecidas y de la falta de voluntad real del cumplimiento de las leyes dictadas por los gobiernos en los últimos 25 años.

Así la LISMI², teóricamente complementada por la LIONDAU², ha sido sistemáticamente incumplida en perjuicio de los derechos de las personas con discapacidad.

Según se establecía en el artículo 59 de la LISMI, y en su disposición adicional 7^a, en un plazo de 10 años, se debían haber adaptado los transportes públicos y se dispondría del presupuesto necesario para realizar esa adaptación. 22 años después, nos encontramos en una situación que ni siquiera ha sido cuantificada en el Libro Verde de la Accesibilidad ni en el Libro Blanco de Accesibilidad, publicados ambos por el IMSERSO en (el año 2003) los años 2002 y 2003 respectivamente.

La LIONDAU, ha venido a complementar a la LISMI, introduciendo nuevos conceptos de discriminación e igualdad de oportunidades que ponen de relieve aún más la discriminación que las PMR sufren al utilizar los servicios de RENFE.

En sus artículos 4, 5 y 6, la LIONDAU, describe la vulneración del derecho a la igualdad de oportunidades, menciona unas garantías para conseguir ese derecho y define las medidas a adoptar para luchar contra la discriminación. En este documento, se pone de relieve la vulneración del artículo 4 en todos los viajes y trayectos analizados.

La disposición adicional octava, define los nuevos plazos para que esta discriminación desaparezca, dando de 5 a 7 años para lo nuevo y de 15 a 17 para lo antiguo. Es éste un balón de oxígeno para RENFE, que se acaba dentro de cuatro años para sus unidades nuevas.

No obstante, si existe voluntad de cumplir estos plazos, RENFE debería estar hablando ya con sus proveedores de unidades de transporte para que las unidades futuras contemplen la eliminación de la discriminación descrita en el capítulo 7, y debería tener un Plan Estratégico que garantice que en 2020 la discriminación haya desaparecido, estableciendo los plazos en los que se va a ejecutar el Plan.

Actualmente, la situación es de incumplimiento de la LISMI, y de un previsible incumplimiento de la LIONDAU, situación que esperemos RENFE sea capaz de suprimir en el futuro.

² Todos los artículos de las Leyes mencionadas en este capítulo se pueden ver en el Anexo I

10. Referencias Bibliográficas

Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de los Minusválidos (LISMI)

Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU)

Libro verde de la accesibilidad en España: diagnóstico de situación y bases para elaborar un plan integral de supresión de barreras. Alonso López, Fernando, (dir.). Madrid: Instituto de Migraciones y Servicios Sociales, 2002. 290 p. ISBN 84-8446-048-7

Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. Resolución Aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Cuadragésimo octavo periodo de sesiones, 20 de diciembre de 1993. [Consultado 5 jul 2004, en: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/dissres0.htm>]

Rovira-Beleta y Cuyás, Enrique. Libro blanco de la accesibilidad. Barcelona: Edicions UPC, 2003. 297 p. ISBN 84-8301-743-1

<http://www.renfe.es>

Anexo I - Legislación Asociada

LEY 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Artículo 4. Vulneración del derecho a la igualdad de oportunidades.

Se entenderá que se vulnera el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad cuando se produzcan discriminaciones directas o indirectas, acosos, incumplimientos de las exigencias de accesibilidad y de realizar ajustes razonables, así como el incumplimiento de las medidas de acción positiva legalmente establecidas.

Artículo 5. Garantías del derecho a la igualdad de oportunidades.

Con el fin de garantizar el derecho a la igualdad de oportunidades a las personas con discapacidad, los poderes públicos establecerán medidas contra la discriminación y medidas de acción positiva.

Artículo 6. Medidas contra la discriminación.

1. Se consideran medidas contra la discriminación aquellas que tengan como finalidad prevenir o corregir que una persona con discapacidad sea tratada de una manera directa o indirecta menos favorablemente que otra que no lo sea, en una situación análoga o comparable.

2. Se entenderá que existe discriminación indirecta cuando una disposición legal o reglamentaria, una cláusula convencional o contractual, un pacto individual, una decisión unilateral o un criterio o práctica, o bien un entorno, producto o servicio, aparentemente neutros, puedan ocasionar una desventaja particular a una persona respecto de otras por razón de discapacidad, siempre que objetivamente no respondan a una finalidad legítima y que los medios para la consecución de esta finalidad no sean adecuados y necesarios.

Disposición final octava. Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los medios de transporte.

1. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno aprobará, según lo previsto en el artículo 10 de esta ley, y en razón de las necesidades, peculiaridades y exigencias que concurran en cada supuesto, unas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los medios de transporte por personas con discapacidad.

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

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 diferentes

medios de transporte, en lo que se considere más relevante desde el punto de vista de la no discriminación y de la accesibilidad universal.

Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de los Minusválidos

Art. 59. Al objeto de facilitar la movilidad de los minusválidos, en el plazo de un año se adoptarán medidas técnicas en orden a la adaptación progresiva de los transportes público colectivos.

DISPOSICIONES FINALES

7.^a Para adecuar el coste de los derechos contenidos en esta Ley de Integración Social de los Minusválidos a las disponibilidades presupuestarias que permita la situación económica del país, se establece la siguiente lista de prioridades, que las Administraciones Públicas deberán atender inexcusablemente, en la forma indicada abajo. De todos modos, el coste total de la presente Ley debe estar plenamente asumido en el plazo máximo de diez años a partir de su entrada en vigor.