

Movilidad segura e independiente para personas ciegas y con deficiencia visual

Buenas prácticas en Europa



The voice of blind and partially sighted people in Europe

Agosto 2019

ÍNDICE

ÍNDICE.....	2
REGISTRO DE FICHAS TÉCNICAS	2
1. INTRODUCCIÓN	3
2. LEGISLACIÓN, NORMAS Y ESTRATEGIA.....	3
3. ENTORNO CONSTRUIDO E INFRAESTRUCTURAS.....	7
4. SOLUCIONES DIGITALES	17
5. MOVILIDAD INDEPENDIENTE Y SEGURA	26
6. CONCLUSIÓN	27
ACERCA DE ESTE FOLLETO.....	28

REGISTRO DE FICHAS TÉCNICAS

Ficha técnica1: Creación de responsabilidades legales	5
Ficha técnica2: Planificación estratégica de la accesibilidad	6
Ficha técnica3: Sistema de movilidad táctil y acústico	10
Ficha técnica4: Adaptación de las estaciones de tren en todo el país...	14
Ficha técnica5: Servicio de movilidad personal.....	16
Ficha técnica6: Desarrollo de aplicaciones móviles	19
Ficha técnica7: Guía en estaciones de autobuses	21
Ficha técnica8: Navegación puerta a puerta	23

1. INTRODUCCIÓN

En 2019, la Unión Europea de Ciegos (UEC) invitó a sus organizaciones miembro a presentar ejemplos de buenas prácticas en accesibilidad de la movilidad para personas con discapacidad visual. Esta actividad estuvo precedida por una convocatoria similar en 2018, que dio lugar a un folleto sobre buenas prácticas en accesibilidad al empleo ([Descargar folleto aquí](#)).

Este nuevo folleto documenta las buenas prácticas dirigidas a una movilidad independiente y segura llevadas a cabo en toda Europa. Está estructurado en tres grupos, que reflejan áreas importantes e interrelacionadas de movilidad accesible: legislación y normas, entorno construido e infraestructuras y, por último, soluciones digitales. Estos capítulos se complementan con una breve sección de análisis, con el fin de contextualizar algunas cuestiones pertinentes sobre la seguridad e independencia de la movilidad de las personas con discapacidad visual.

Es importante señalar que este folleto presenta las buenas prácticas de diferentes países. Como parte de la naturaleza de esta publicación, no se incluyen ejemplos negativos, lo que puede dar una impresión sesgada de movilidad totalmente accesible. De hecho, es todo lo contrario y queda mucho por hacer. Este folleto proporciona algunas ideas sobre cómo llevarlo a cabo.

2. LEGISLACIÓN, NORMAS Y ESTRATEGIA

Las leyes, los reglamentos y las normas son importantes requisitos previos para que la movilidad independiente y segura llegue a hacerse realidad. Los ejemplos de buenas prácticas son útiles, pero solo se produce un cambio real cuando se adoptan leyes para hacer que esas medidas sean obligatorias. Las buenas prácticas de **Bielorrusia** ofrecen un ejemplo reciente de cómo se puede lograr.

Lamentablemente, la aplicación de esas normas suele ser un problema. La mayoría de los países tienen dificultades para hacer que la legislación y las normas se cumplan en su totalidad. Entre las razones puede estar una formación insuficiente, que se traduce en una escasa experiencia de las autoridades públicas y de los profesionales, el respeto general de la legislación en las licitaciones públicas, que priorizan del diseño por encima de la accesibilidad y la usabilidad, la falta de recursos o una asignación insuficiente de los mismos, y muchas otras más. Las buenas prácticas de **Eslovenia** muestran cómo equilibrar estas cuestiones.

La legislación es, sin embargo, uno de los instrumentos más eficaces para mejorar la movilidad independiente y segura de las personas con discapacidad visual. Por lo tanto, el apoyo continuo de los responsables de la toma de decisiones es esencial para alcanzar el objetivo a largo plazo de lograr una movilidad totalmente independiente, que además será cada vez más importante, dado el envejecimiento de nuestra población en Europa.

Ficha técnica1: Creación de responsabilidades legales

Nombre:	Creación de responsabilidades legales
País:	Bielorrusia
Palabras clave:	Leyes; Normas técnicas
Planteamiento:	<p>En 2016, Bielorrusia ratificó la Convención de la ONU sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. De esta forma se estableció el punto de partida para un plan de acción de tres años por parte de las organizaciones de personas con discapacidad de Bielorrusia para apoyar de forma constructiva su aplicación y para crear responsabilidades legales para la accesibilidad del entorno construido y las infraestructuras de transporte.</p> <p>Se aprobaron leyes específicas sobre los derechos de las personas con discapacidad y sobre espacios vitales accesibles; en ellas se define una terminología común y el fundamento jurídico para hacer de la accesibilidad una obligación. Además, la experiencia del socio bielorruso de la UEC se utilizó para elaborar tres códigos técnicos sobre calzadas, diseño de edificios e infraestructuras ferroviarias para pasajeros, en los que se definen disposiciones normalizadas acerca de las bandas de guía y los elementos táctiles. Estos códigos técnicos se basan en las experiencias europeas existentes y convierten las responsabilidades legales en medidas concretas para las autoridades y los constructores.</p>
Información de contacto:	Asociación Bielorrusa de Discapacitados Visuales, Oleg CHEPEL (CEO) E-mail: cp@beltiz.by
Más información:	Lea el artículo de Bielorrusia completo

Ficha técnica2: Planificación estratégica de la accesibilidad

Nombre:	Planificación estratégica de la accesibilidad
País:	Eslovenia
Palabras clave:	Planificación urbana; Entorno construido
Planteamiento:	<p>La Planificación Estratégica de la Accesibilidad (PEA) es un concepto que proporciona un plan, consensuado por el ayuntamiento de la ciudad, expertos en accesibilidad y organizaciones de personas con discapacidad, acerca de las prioridades de accesibilidad en un contexto local. Su objetivo es permitir a todos el acceso a los espacios y edificios públicos. La PEA sigue una estructura establecida que incluye rutas seguras, transporte público, edificios clave y espacios abiertos.</p> <p>La PEA facilita la comunicación y el intercambio de información entre los ciudadanos y sus municipios, mejora la cooperación con los servicios locales y tiene un papel mediador entre las necesidades de acceso de las diferentes personas con discapacidad. También dirige las inversiones hacia donde más se necesitan y asigna claramente los recursos.</p> <p>Para asesorar y supervisar su ejecución, en cada municipio se establecen consejos de accesibilidad, compuestos por representantes locales de organizaciones de personas con discapacidad y otros expertos en accesibilidad. La PEA se fundamenta en la legislación nacional y está dirigida por un manual para el Ministerio responsable.</p>
Información de contacto:	Instituto de Accesibilidad DOSTOP, Dr. Andreja ZAPUŠEK ČERNE (arquitecto paisajista y consultor de diseño universal) E-mail: andreja@adkrajine.si
Más información:	Lea el artículo de Eslovenia completo

3. ENTORNO CONSTRUIDO E INFRAESTRUCTURAS

Muchas de las leyes y normas vigentes regulan el entorno construido, que incluye, por ejemplo, calles, estaciones de transporte público, semáforos y pasos de cebra o ascensores. Entre las adaptaciones táctiles del entorno construido están estructuras específicas para la calzada, que alertan a los peatones sobre direcciones y sobre áreas peligrosas. Además, puede haber adaptaciones acústicas, por ejemplo, para indicar semáforos en verde. Es importante destacar que el concepto de los espacios compartidos no garantiza una movilidad segura e independiente. Por lo tanto, los espacios para peatones, ciclistas y coches en el entorno construido deben estar claramente separados.

Es crucial que las adaptaciones tengan en cuenta las necesidades de accesibilidad de las personas ciegas, así como las de las personas con deficiencia visual o sordociegas. Los planificadores urbanos también deben tener en consideración las necesidades de otras personas con discapacidad. Entre otras muchas soluciones, eso requiere la incorporación de vibración y sonido, valores de alto contraste para las baldosas del suelo, o una mezcla de bordillos rebajados y normales. Estas adaptaciones deben estar íntimamente conectadas en un conjunto coherente, y las buenas prácticas de la **República Checa** ofrecen una buena estrategia para ello.

A lo largo de Europa, las adaptaciones difieren entre países o incluso entre ciudades. Dada la ausencia de normas armonizadas y teniendo en cuenta los diferentes enfoques culturales dirigidos a cambiar el entorno construido, es poco probable que exista un sistema común en todo el continente. No obstante, sería lo deseable, ya que la previsibilidad y la facilidad de uso para los peatones con discapacidad visual son elementos clave. Es necesaria una estructura común, por ejemplo, un «lenguaje» armonizado de bandas guía o señales de advertencia. Esta previsibilidad permite desplazarse con facilidad por lugares desconocidos. Las buenas prácticas de los **Países Bajos** muestran cómo se puede hacer esto en un contexto nacional.

Además de la previsibilidad, las soluciones también deben adaptarse al contexto local. Las adaptaciones del entorno construido en un casco antiguo con aceras adoquinadas y estrechas presentan retos diferentes y requieren soluciones diferentes a las de un barrio de nueva construcción. En lo referente a infraestructuras, los servicios existentes

Buenas prácticas en accesibilidad de la movilidad

juegan un papel importante en el diseño de una solución accesible. Esta dinámica puede verse en las buenas prácticas de **Islandia**.

Ficha técnica3: Sistema de movilidad táctil y acústico

Nombre:	Sistema de movilidad táctil y acústico
País:	República Checa
Palabras clave:	Control remoto; Balizas; Información acústica; Funciones táctiles
Planteamiento:	<p>Las adaptaciones táctiles y acústicas combinadas con formación del personal componen un sistema orgánico y bien planteado para la accesibilidad en la República Checa. Entre las funciones táctiles están indicadores de superficie, como unas bandas de señalización que alertan a las personas con discapacidad visual, o funciones importantes como el punto de entrada para los autobuses que llegan. Los indicadores de superficie incluyen además bandas de advertencia que informan sobre áreas peligrosas. Las funciones táctiles también incluyen el marcado con impresión en relieve y en Braille en los pasamanos o los elementos de control de cualquier máquina que se use para la movilidad personal.</p> <p>Las funciones acústicas se activan con un mando a distancia específico, denominado transmisor para ciegos. El mando a distancia tiene seis botones, cada uno de los cuales tiene un uso estándar predefinido, que puede ser desde la activación de balizas sonoras simples que proporcionan una orientación acústica de un destino hasta otras más complejas como altavoces externos de vehículos entrantes u horarios acústicos. Entre las funciones acústicas también están las que se utilizan para el público general, como los avisos de parada. Estos mensajes incluyen intencionadamente información para las personas con discapacidad visual, como el lado de la apertura de la puerta o el anuncio de la próxima parada, de la que se benefician incluso los pasajeros sin problemas de visión.</p>
Información de contacto:	Ciegos Checos Unidos (SONS), Centro para un Entorno sin Barreras, Jan URBÁNEK E-mail: urbanek@sons.cz

Más información:

Lea el [artículo de la República Checa completo](#)

Ficha técnica4: Adaptación de las estaciones de tren en todo el país

Nombre:	Adaptación de las estaciones de tren en todo el país
País:	Adaptación de las estaciones de tren en todo el país
Palabras clave:	Transporte; Estación de tren; Accesibilidad
Planteamiento:	<p>En colaboración con el socio holandés de la UEC, el operador nacional de ferrocarriles (NS) y el director correspondiente de la infraestructura, todas las estaciones de ferrocarril de los Países Bajos se han hecho accesibles para las personas con discapacidad visual. Se han aplicado las mismas disposiciones de accesibilidad de forma coherente en todas las estaciones de la red NS, lo que significa que son previsibles para el pasajero. Estas características incluyen descripciones de rutas que se pueden descargar de antemano tanto en versión impresa como en audio, guía y señalización táctiles, valores de contraste adecuados y ubicación armonizada de las máquinas de venta de billetes.</p> <p>Una vez implementadas las disposiciones de accesibilidad, se organizó formación tanto para los pasajeros como para el personal para aprender a utilizar las funciones en la práctica. A lo largo de todo el procedimiento, los voluntarios probaron las soluciones propuestas, y ofrecieron sus opiniones sobre los materiales y las medidas. Las evaluaciones iniciales de los usuarios muestran que los pasajeros con discapacidad visual tienen independencia móvil en todas las estaciones de tren de los Países Bajos, incluso si visitan una estación por primera vez.</p>
Información de contacto:	<p>Asociación Ocular Países Bajos, Ingeborg VAN DER PIJL (Director de Accesibilidad del transporte)</p> <p>E-mail: ingeborg.vanderpijl@oogvereniging.nl</p>
Más información:	Lea el artículo de los Países Bajos completo

Ficha técnica5: Servicio de movilidad personal

Nombre:	Servicio de movilidad personal
País:	Islandia
Palabras clave:	Taxi; Servicio de transporte
Planteamiento:	<p>El Servicio de movilidad personal del socio islandés de la UEC consiste en un servicio de taxi flexible para las personas con discapacidad visual. En el caso de carecer de un transporte público adecuado, este servicio es básico para participar plenamente en la vida social. Se establece un acuerdo entre el ayuntamiento local, el socio de la UEC y una compañía de taxis para poner en marcha el servicio. Solo las personas registradas, con discapacidad visual, pueden optar al servicio y pueden pedir un taxi por el precio de un billete de autobús normal en cualquier momento del día. Los taxistas están formados específicamente en lo referente a las necesidades de acceso. Al final de cada mes, el socio de la UEC calcula la cuenta de cada usuario.</p> <p>El servicio es rentable para todas las partes implicadas y, por lo tanto, muy satisfactorio. La diferencia con los costes reales de taxi la cubre el ayuntamiento. El servicio también es más barato que la otra solución existente, un servicio de transporte gestionado por la Administración para todas las personas con discapacidad. El 80 % de las personas con discapacidad visual en Islandia evalúan positivamente este servicio, ya que es fácil de usar y asequible y proporciona un servicio de alta calidad.</p>
Información de contacto:	Asociación Islandesa de Discapacitados Visuales, Kristinn Halldór EINARSSON (CEO) E-mail: khe@blind.is
Más información:	Lea el artículo de Islandia completo

4. SOLUCIONES DIGITALES

Las soluciones digitales implican una amplia variedad de tecnologías y sirven para la localización, la navegación, el control y el anuncio de información. Algunas soluciones requieren aplicaciones o dispositivos específicos, mientras que otras están disponibles para todos. A causa de su dependencia de la tecnología, lo que incluye a veces una conexión estable a Internet, su uso puede estar limitado en las zonas rurales o para los usuarios que no están familiarizados con la tecnología. Al mismo tiempo, su adopción avanza mucho más rápido que las adaptaciones al entorno físico. Las posibilidades de las tecnologías del futuro –por ejemplo, los coches sin conductor, la inteligencia artificial y el posicionamiento de alta precisión– son potencialmente ilimitadas, lo que indica su promesa de una movilidad independiente y segura.

Es fundamental consultar con expertos en discapacidad visual para identificar de antemano las necesidades específicas, tales como datos cartográficos muy precisos y detallados, puntos de interés específicos o la capacidad de distinguir varias paradas de autobús con el mismo nombre. Prácticamente cualquier pantalla o dispositivo puede hacerse accesible para los usuarios con discapacidad visual. Sin embargo, las adaptaciones difieren notablemente para las personas con deficiencia visual (valores de alto contraste, fuentes grandes y legibles, etc.) y para las personas invidentes (salida de voz sintética, disponibilidad a través de Internet, etc.). Además, cuando un dispositivo o aplicación accesible sirve para el público en general, es esencial no olvidar sus características de accesibilidad cuando se realizan actualizaciones. Las buenas prácticas de **España** son un ejemplo en este ámbito.

Las soluciones digitales deben estar bien planificadas, ser predecibles y ser utilizables. Siempre que sea posible, las soluciones digitales y la infraestructura física deben complementarse entre sí; por ejemplo, los autobuses y las paradas del transporte público. Las aplicaciones móviles especializadas o los equipos de asistencia especializados en forma de mando a distancia pueden activar funciones acústicas; por ejemplo, el anuncio de la llegada de vehículos. A su vez, pueden notificar a otros de la presencia y las intenciones de las personas con discapacidad visual; por ejemplo, para subir al vehículo o para solicitar asistencia. Estos aspectos están presentes en las buenas prácticas de **Israel**.

Las soluciones digitales pueden utilizarse tanto para desplazarse en interiores como en exteriores, anunciando la ubicación de ascensores o semáforos acústicos, entre otros aspectos. De cualquier forma –en oposición a la mayoría de las aplicaciones predominantes–, la

Buenas prácticas en accesibilidad de la movilidad

navegación debe priorizar la ruta más segura para los usuarios con discapacidad visual. Este enfoque está presente en las buenas prácticas de **Alemania**.

Ficha técnica6: Desarrollo de aplicaciones móviles

Nombre:	Desarrollo de aplicaciones móviles
País:	España
Palabras clave:	Aplicación; Cooperación; Etiquetas
Planteamiento:	<p>El socio español de la UEC colabora con los proveedores de aplicaciones de navegación convencionales. Los expertos de la organización auditan con regularidad una de las principales aplicaciones para el transporte público integrado multimodal (Moovit) y ejecutan los cambios necesarios para aumentar la accesibilidad para todos los grupos de usuarios, incluidos los usuarios sordociegos. Además, la organización coopera con desarrolladores de una innovadora aplicación para teléfonos inteligentes que escanea las nuevas etiquetas de códigos de barras bidimensionales (NaviLens). Estos códigos se pueden escanear hasta a 12 metros de distancia, y se han instalado, por ejemplo, en el sistema de metro de Barcelona, donde se emplean para la localización y para la navegación vocalizada.</p> <p>En ambos proyectos, el socio español de la UEC mantiene vínculos de larga duración con los principales operadores de aplicaciones para garantizar la accesibilidad para los usuarios con discapacidad visual. Este enfoque inclusivo también puede beneficiar a otras personas con necesidades de acceso. Además, al formalizar las relaciones, la probabilidad de existencia de problemas de accesibilidad después de las actualizaciones se reduce de forma significativa.</p>
Información de contacto:	<p>Organización Nacional de Ciegos Españoles, Dirección de Autonomía Personal, Accesibilidad, Tecnología e Innovación, Guillermo HERMIDA SIMIL (Director ejecutivo) E-mail: ghs@once.es</p>
Más información:	<p>Lea el artículo de España completo</p>

Ficha técnica7: Guía en estaciones de autobuses

Nombre:	Guía en estaciones de autobuses
País:	Israel
Palabras clave:	Estaciones de autobuses; Gestión de vehículos; Pulsera
Planteamiento:	<p>Conjuntamente con una empresa privada, el Centro para Ciegos en Israel dirige un sistema flexible y modular en estaciones de autobuses de dos líneas de autobús. Las personas con discapacidad visual reciben una pulsera electrónica o utilizan sus propios teléfonos inteligentes como transmisores de radiofrecuencia. Las estaciones reciben unidades de GPS alimentadas por energía solar, receptores Bluetooth y un módulo de audio, que están integrados en un sistema de hardware conjunto en cada estación.</p> <p>Al llegar a la estación de autobuses y después de la autenticación individual, se dirige a las personas con necesidades de acceso a lugares específicos y reciben una orientación de 360 grados. Los usuarios reciben información de voz sobre los tiempos de espera e identificación de voz de autobuses entrantes. Si se solicita, pueden comunicarse individualmente con los proveedores de servicios y los conductores de autobús. A través de la pulsera o del teléfono inteligente, también pueden indicar su deseo de bajarse en la siguiente estación o llamar para solicitar asistencia.</p>
Información de contacto:	Centro para Ciegos en Israel, Zohar SHABATH (Desarrollo de recursos y portavoz) E-mail: zohar@ibcu.org.il
Más información:	Lea el artículo completo de Israel

Ficha técnica8: Navegación puerta a puerta

Nombre:	m4guide (Navegación puerta a puerta)
País:	Alemania
Palabras clave:	Navegación puerta a puerta; Aplicación
Planteamiento:	<p>Basada en un proyecto de investigación fundado por un consorcio en el que está incluido el socio alemán de la UEC, la aplicación ofrece navegación puerta a puerta con una atención específica en las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad visual.</p> <p>La integración de múltiples sensores (radiofrecuencia, Bluetooth, WiFi, GPS) mejora la precisión del posicionamiento a aproximadamente 1 metro. La navegación se adapta a las necesidades de los usuarios con discapacidad visual, de forma que se proporcionan indicaciones más claras, así como información sobre cruces, escaleras o semáforos. El algoritmo no proporciona la ruta más rápida sino la más segura.</p> <p>La aplicación combina la navegación en interiores y exteriores con el uso del transporte público multimodal. Para lograr una mejor navegación en el exterior, se recopilaron y codificaron datos abiertos y ampliados para los mapas de las calles. En cuanto al uso del transporte público, la aplicación se basa en los datos de gestión de vehículos para comunicar los vehículos entrantes y las próximas paradas, así como en el entorno construido en la estación. El proyecto piloto en interiores se basa en los planos espaciales de los edificios y en los datos de los sensores para facilitar la navegación en los edificios de la administración pública. La infraestructura de datos se integró en la aplicación principal de transporte público para el área metropolitana de Berlín y se amplió a otras necesidades de acceso de movilidad.</p>
Información de contacto:	<p>Federación Alemana de Ciegos y Deficientes Visuales, Oficina internacional E-mail: international@dbsv.org</p>

Más información:	Lea el artículo de Alemania completo
-------------------------	--

5. MOVILIDAD INDEPENDIENTE Y SEGURA

Si bien estos ejemplos de buenas prácticas ilustran soluciones posibles y viables para una movilidad independiente y segura, se requieren algunos comentarios sistémicos. Todos se basan en la convicción de que las tres áreas de la legislación, el entorno construido y las soluciones digitales no son islas independientes. Por el contrario, deben combinarse para maximizar la accesibilidad de la movilidad en toda Europa.

En primer lugar, los proyectos innovadores no sustituyen a la legislación. Las leyes vinculantes son siempre la solución preferida para lograr un entorno accesible para las personas con discapacidad. Es necesario aplicarlas bien y hacer que se cumplan rigurosamente, por ejemplo, mediante la imposición de multas. Los administradores, los planificadores, el personal del transporte público y otros miembros del personal deben recibir formación para conocer las necesidades de acceso y las disposiciones de accesibilidad. Solo entonces puede ocurrir un cambio uniforme y duradero.

En segundo lugar, en la Europa interconectada de hoy en día, son preferibles las soluciones fácilmente transferibles de un contexto nacional a otro. Esto también significa que las disposiciones de accesibilidad deben ser utilizables también para los visitantes y turistas y no depender de dispositivos o servicios específicos que solo estén disponibles para los residentes locales. En algunos casos, el desarrollo de normas europeas podría ser beneficioso; por ejemplo, en lo que respecta al uso de controles remotos referidos en las buenas prácticas de la República Checa.

En tercer lugar, los teléfonos inteligentes y las aplicaciones móviles pueden ofrecer grandes beneficios, pero están limitados de una manera fundamental: no todas las personas con discapacidad visual pueden o quieren confiar en los servicios de movilidad basados en teléfonos inteligentes. Manejar un teléfono inteligente es difícil si se tiene que sostener un bastón blanco y una bolsa de la compra al mismo tiempo. Además, existe un riesgo significativo de exclusión de las personas mayores o de las que no pueden permitirse un teléfono inteligente. Por otra parte, no se debe sobrecargar a los peatones con múltiples aparatos adicionales para potenciar sus soluciones digitales, especialmente cuando estas solo funcionan en lugares restringidos.

En cuarto lugar, las soluciones de accesibilidad deben diseñarse de acuerdo con el principio de «diseño para todos», lo que significa que

benefician al mayor número posible de personas con discapacidad, así como a las personas sin discapacidad. La accesibilidad es necesaria para algunos, pero es útil para todos. Además, diseñar productos y servicios de forma accesible desde el principio es más barato y más fácil que efectuar una adaptación posterior.

Por último, y en la misma línea, son preferibles las soluciones de accesibilidad incluidos en los sistemas convencionales que las soluciones independientes y no inclusivas solo para los usuarios con discapacidad visual. Por ejemplo, las buenas prácticas islandesas son adecuadas para un contexto geográfico específico y una situación de infraestructura de transporte público limitada. En general, sin embargo, el transporte público convencional debe adaptarse a la accesibilidad total, de modo que pueda ser utilizado tanto por las personas con discapacidad como sin discapacidad. De forma adicional, las tarifas reducidas para las personas con discapacidad o su asistencia son una práctica recomendada para aumentar fácilmente la movilidad.

6. CONCLUSIÓN

Todos los países en los que hay socios de la UEC activos han ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las personas con discapacidad. La igualdad de acceso a la movilidad está garantizada en este tratado internacional. También es una condición previa importante para disfrutar de otros derechos, ya que la movilidad independiente y segura es necesaria para llegar al lugar de trabajo, a las actividades de ocio o a los servicios de salud. Este folleto reúne varias buenas prácticas de Europa para inspirar el futuro trabajo innovador sobre esta cuestión fundamental.

ACERCA DE ESTE FOLLETO

Esta publicación ha sido preparada, en nombre de la Unión Europea de Ciegos, por Marie DENNINGHAUS (EDF – Fórum Europeo de Discapacidad), Jan URBANEK (SONS – Ciegos Checos Unidos) y Benedikt VAN DEN BOOM (DBSV – Federación Alemana de Ciegos y Deficientes Visuales).

Descargo de responsabilidad: tenga en cuenta que los «artículos completos» disponibles como archivos descargables en este documento han sido recibidas de nuestros socios y es posible que no cumplan con los mismos estándares de accesibilidad que el resto de esta publicación.

Para efectuar consultas sobre el folleto, contacte con:

Jan URBANEK
Ciegos Checos Unidos
E-mail: urbanek@sons.cz

Para efectuar consultas sobre la Unión Europea de Ciegos y el proyecto «Buenas prácticas de accesibilidad», contacte con:

Romain FERRETTI
Unión Europea de Ciegos
E-mail: ebuprojects@euroblind.org



Este informe ha sido cofinanciado por el programa «Derechos, Igualdad y Ciudadanía» de la Unión Europea.

El contenido de este informe no refleja la opinión oficial de la Unión Europea. La responsabilidad de la información y las opiniones expresadas en la publicación recae exclusivamente en los autores.

FIN DEL DOCUMENTO