



**CAPÍTULO VIII**  
**SISTEMA AÉREO**

## 1. INTRODUCCIÓN, TITULARIDAD, GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN

El transporte aéreo es el sistema donde más se ha regulado y protocolarizado el tratamiento de las necesidades de las personas con movilidad reducida.

Esta estandarización de los servicios aéreos ha sido posible gracias a la entrada en vigor, desde el 26 de julio de 2008, del Reglamento (CE) 1.107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

Las disposiciones del reglamento son aplicables a las personas con movilidad reducida que utilicen o pretendan utilizar vuelos comerciales de pasajeros que salgan de los aeropuertos situados en el territorio de la Unión Europea, lleguen a éstos o transiten por ellos.

Los aeropuertos de la CAPV forman parte de la red estatal de aeropuertos de interés general, cuya titularidad recae en la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Fomento, y su gestión en los organismos públicos dependientes del citado ministerio: Dirección General de Aviación Civil y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

La explotación del transporte aéreo recae en las compañías aéreas y en aquellas entidades encargadas de la prestación de otra serie de servicios aeroportuarios.

Por tanto, el Reglamento 1.107/2006 es de obligado cumplimiento para los aeropuertos, las compañías aéreas y todos aquellos agentes relacionados con ambos en los diferentes aeropuertos de la CAPV.

**El propio reglamento, en sus artículos 3 y 4, establece que las compañías aéreas, sus agentes, o los operadores turísticos no podrán negarse a aceptar una reserva para un vuelo ni denegar el embarque alegando la discapacidad de una persona.**

El informe diagnóstico de la accesibilidad del sistema aéreo de la CAPV se concreta en el análisis de las condiciones de accesibilidad durante todas las fases del ciclo del vuelo, atendiendo a las dos unidades funcionales donde la persona con movilidad reducida se relaciona, los aeropuertos y aviones.

En el marco operativo definido por el citado reglamento europeo, resulta preciso hacer constar la importancia de continuar garantizando a la persona con movilidad reducida el acceso y uso ergonómico de los servicios prestados y elementos presentes en las instalaciones aeroportuarias y en los aviones con la suficiente autonomía, seguridad y dignidad personal.

En el apartado de anexos del presente informe se compilan las matrices de carencias y los diagramas de accesibilidad, que representan cuantitativa y cualitativamente el grado de accesibilidad de la cadena de desplazamiento en los aeropuertos de la CAPV.

## 2. AEROPUERTO DE BILBAO

El aeropuerto de Bilbao se encuentra a 12 km de la capital vizcaína, en el término municipal de Loiu.

Durante los últimos años la infraestructura ha experimentado un crecimiento constante de tráfico de pasajeros. En 2009 pasaron por sus instalaciones 3.654.951 pasajeros y se operaron 54.146 vuelos.



Aeropuerto de Bilbao

Fuente: [aena.es](http://aena.es).

Los responsables de la infraestructura realizan alrededor de 800-900 asistencias a personas con movilidad reducida por mes. En el conjunto del 2009 realizaron 17.097 asistencias. En 2010 (hasta la fecha), 4.140 asistencias. Sin embargo, no mantienen reuniones periódicas con las asociaciones de la discapacidad.

Con el fin de mejorar la operatividad del aeropuerto y la adaptación del edificio terminal a la normativa de promoción de la accesibilidad, se están desarrollando actuaciones concretas que mejorarán la funcionalidad de las instalaciones. Entre ellas, cabe destacar las siguientes:

- La adaptación de aseos (aumento de espacio) en la terminal.
- El acondicionamiento de rampas y ascensores.

- La instalación de nuevos ascensores y rampas mecánicas en la zona de llegadas.
- La instalación en los mostradores de información y en los puntos de asistencia a personas con movilidad reducida de AENA de bucles de inducción magnética utilizables por audífonos en "Modo T".

Este conjunto de actuaciones tiene un plazo estimado de ejecución de 6 a 9 meses.

## 2.1. Accesibilidad exterior

El aeropuerto de Loiu cuenta con una oferta de transporte público propia de un aeródromo de su categoría. Además de los servicios de taxi, la terminal se encuentra comunicada tanto con la capital vizcaína como con la guipuzcoana por medio de servicios interurbanos de transporte por carretera. La línea provincial (Loiu-Bilbao) opera con frecuencias de 20', mientras que la interprovincial (Loiu-Donostia) lo hace con servicios cada 60'. Los vehículos, en principio, están equipados con rampas y plataformas para facilitar el acceso de las personas con movilidad reducida.

Las zonas de estacionamiento de vehículos cumplen con las reservas recogidas en los parámetros normativos (1 plaza para personas con movilidad reducida por cada 40 ó fracción). Hay dos áreas específicas: la principal, con 2.908 plazas y 58 para personas con movilidad reducida, y la secundaria, con 672 plazas y 17 para personas con movilidad reducida (2,5%). No obstante, la zona de estacionamiento destinada a los trabajadores aeroportuarios no cuenta con reserva específica para personas con movilidad reducida.

El itinerario peatonal desde las áreas de aparcamiento de vehículos resulta funcional, aunque carece de elementos táctiles –franjas– de encaminamiento hacia el edificio de la terminal.

## 2.2. Accesibilidad interior

El vestíbulo y las áreas de estancia de pasajeros (salidas y llegadas) están libres de obstáculos al desplazamiento. No obstante, ambas dependencias carecen de franjas de guiado táctil para encaminar a las personas con discapacidad visual hacia los puntos de interés.

La terminal cuenta con servicio de megafonía y teleindicadores informativos.



Vestíbulo y mostradores

Fuente: [aena.es](http://aena.es).

Otros aspectos a destacar son:

- Los mostradores de información-facturación no están adaptados. No hay tramo a menor altura.
- Carencia de botonera táctil de altorrelieve en los ascensores que complemente el sistema Braille y la megafonía actualmente instalada.
- Los asientos no están adaptados ni existe una reserva específica (batería) de asientos para personas con movilidad reducida en las diversas zonas de estancia de viajeros y acompañantes. Tampoco hay apoyos isquiáticos complementarios.
- Hay provisión de aseos adaptados en el vestíbulo de la terminal y en las áreas de embarque y desembarque de viajeros.

### 3. AEROPUERTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

El aeropuerto de Donostia-San Sebastián está situado en la villa de Hondarribia, a 22 km de la ciudad de Donostia-San Sebastián. Sirve a un tráfico fundamentalmente nacional de tipo regular y también internacional, que en el año 2009 llegó a los 314.262 pasajeros.



Aeropuerto de Donostia-San Sebastián

Fuente: [aena.es](http://aena.es).

Actualmente, operan vuelos con destino a Madrid y Barcelona. Los gestores del aeropuerto junto con los responsables institucionales tratan, desde hace tiempo, de incrementar la oferta de destinos mediante la llegada de nuevos operadores aéreos.

Los responsables de la infraestructura guipuzcoana realizan reuniones periódicas con ELKARTU –Federación Coordinadora de Personas con Discapacidad Física de Gipuzkoa–, donde tienen ocasión de repasar las asistencias prestadas a las personas con movilidad reducida y la relación de incidencias surgidas en los servicios en virtud de la aplicación del reglamento europeo de asistencia a las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo.

### 3.1. Accesibilidad exterior

Al igual que sucede en otras infraestructuras aeroportuarias, su ubicación alejada de la capital obliga al empleo de medios motorizados para acceder a la misma.

En la actualidad, directamente a la terminal se puede acceder mediante vehículo particular y a través del servicio de taxi. La línea regular de autobús, que contaba con una parada contigua al edificio de la terminal, ya no penetra en la infraestructura.

La parada ha sido trasladada al exterior, en un entorno sin acera, junto a una calzada con intenso tráfico de vehículos, y sin paso de peatones regulado por semáforos en las inmediaciones. Esta circunstancia representa un grave peligro para todo el personal usuario del aeropuerto que acceda/salga de las instalaciones en autobús; muy en particular, si éstos cuentan con alguna discapacidad o tienen mermada su movilidad.



Parada de autobús en el exterior de las instalaciones



Entorno con elevado tráfico sin paso protegido

El itinerario peatonal desde la parada de autobús hasta el parking de vehículos resulta practicable, pero no cuenta con elementos guía –franjitas de encaminamiento– para las personas con discapacidad visual.

Desde el aparcamiento hasta el punto de encuentro para personas con movilidad reducida, ubicado en la entrada de la terminal, el recorrido presenta complicaciones por la presencia

de bolardos en los vados y un pavimento con irregularidades. Al igual que en el tramo previo, no hay franjas táctiles que encaminen adecuadamente a la persona con discapacidad visual.



Itinerario peatonal desde la parada al parking



Obstáculos en los vados peatonales

Recientemente se han acometido las obras de ampliación del aparcamiento de la terminal. Actualmente, son seis las plazas reservadas para personas con movilidad reducida de las 233 existentes, de conformidad con los criterios establecidos por la normativa de accesibilidad vigente (una plaza por cada 40 de las existentes o fracción equivalente).

### 3.2. Accesibilidad interior

El vestíbulo y las áreas de estancia del pasaje y acompañantes están libres de obstáculos al desplazamiento. El itinerario peatonal desde la bajada del avión hasta el acceso al edificio de la terminal es practicable y está libre de obstáculos. Tanto este itinerario como el vestíbulo interior carecen de franjas-táctiles para orientar a las personas con discapacidad visual hacia los puntos de interés.

La terminal cuenta con servicio de megafonía y teleindicadores informativos que anuncian la salida y llegada de los vuelos, así como cualquier otra incidencia que pudiera surgir.

Otros aspectos a destacar son:

- El mostrador de información está adaptado, no así los de facturación.
- El mobiliario no está adaptado. No cuenta con una reserva específica de asientos para personas con movilidad reducida ni con apoyos isquiáticos complementarios en las diversas zonas de estancia del pasaje y de los acompañantes.
- Hay provisión de aseos adaptados en la terminal y en la zona de salidas.



Vestíbulo interior. Mostrador e hito de encuentro para personas con movilidad reducida

#### 4. AEROPUERTO DE VITORIA-GASTEIZ

El aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, situado a ocho kilómetros de la ciudad, en la pedanía de Foronda, destaca por su importancia en el tráfico de mercancías. En 2009 utilizaron sus instalaciones 39.933 pasajeros, se operaron 9.489 vuelos y se movieron 27.388 toneladas de carga.

Actualmente, la oferta de servicios para pasajeros se concreta en un único servicio diario con Madrid. No obstante, suele ser una infraestructura habitual para la acogida de aeronaves que, por circunstancias climatológicas adversas, no pueden aterrizar en otras instalaciones.



Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz

El aeropuerto de Vitoria-Gasteiz, al igual que el resto de aeropuertos de la red de interés general, se rige por los principios rectores que establecen AENA y Aviación Civil, con respecto al tratamiento específico que se debe prestar a las personas con movilidad reducida.

La media de peticiones de asistencia de personas con movilidad reducida es del orden de 6-8 al mes. Hay que subrayar que los responsables de la instalación vitoriana tienen



reuniones periódicas con EDEKA (delegación autonómica del CERMI, Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad), para tratar de estudiar las incidencias surgidas en los servicios prestados.

El aeropuerto cuenta con un plan parcial de accesibilidad, cuyo programa de actuación se está ejecutando conforme a la disponibilidad presupuestaria existente.

#### 4.1. Accesibilidad exterior

El acceso al aeropuerto precisa del traslado en vehículo particular o en taxi, ya que actualmente se carece de un servicio específico de autobús que comunique la capital con la infraestructura. Los servicios de taxi son a demanda, ya que éstos tampoco tienen parada específica en las instalaciones.

Recientemente se ha concluido la remodelación del área de estacionamiento de vehículos, que ha sido dotada de las correspondientes reservas de aparcamiento para personas con movilidad reducida (6 plazas), conforme a los criterios de que establece la normativa autonómica de accesibilidad, más restrictiva en este aspecto que la estatal.

El itinerario peatonal desde el área de aparcamiento hasta el vestíbulo de la terminal es accesible. No hay obstáculos en el recorrido y los pasos peatonales están convenientemente rebajados. Las puertas automáticas facilitan además el tránsito seguro hacia el interior.



Reserva de aparcamiento para personas con movilidad reducida



Itinerario peatonal de acceso a la terminal

Se dispone de hitos –puntos de encuentro con el pasaje de movilidad reducida que solicita asistencia específica– en los exteriores de la terminal y en el vestíbulo interior. Es de ejecución inminente la remodelación integral del pavimento de la acera contigua al edificio del complejo aeroportuario.



Hito de encuentro con la persona con movilidad reducida en el exterior

## 4.2. Accesibilidad interior

El vestíbulo de la terminal y las dependencias de estancia del pasaje y de los acompañantes están libres de obstáculos al desplazamiento y cuentan con servicios y elementos adaptados a las necesidades de las personas con movilidad reducida:

- Mostradores de información-facturación.
- Teléfonos públicos / cajeros automáticos.
- Servicios higiénicos en la terminal y en la zona de salida. Se constata que en la zona de llegada solo hay aseos convencionales.
- Reserva de asientos para las personas con movilidad reducida (únicamente en la zona de salidas). La batería de asientos para personas con movilidad reducida no está debidamente adaptada. No hay apoyos isquiáticos complementarios.



Imagen del vestíbulo interior



Asientos reservados para personas con movilidad reducida

El itinerario peatonal desde la bajada del avión hasta el acceso al edificio de la terminal es practicable y está libre de obstáculos. Tanto este itinerario como el vestíbulo carecen de franjas-guía táctiles para orientar a las personas con discapacidad visual hacia los puntos de interés.

La terminal cuenta con servicio de megafonía y teleindicadores informativos que anuncian la salida y llegada de los vuelos, así como cualquier otra incidencia que pudiera surgir. Próximamente se van a instalar bucles de inducción magnética<sup>31</sup> en el punto de información para que los pasajeros con discapacidad auditiva puedan acceder a la información a través de su audífono.

## 5. ACCESIBILIDAD DE LOS VEHÍCULOS

En el aeropuerto de Bilbao el embarque y desembarque de la persona de movilidad reducida en silla de ruedas se realiza a través del sistema “finger” o del vehículo “ambulift” en el 92% de los casos. Para el resto, se emplea la silla de ruedas manual en lugar de la plataforma salva-escaleras, que no resulta operativa para ejecutar la maniobra de transferencia de la persona hacia el asiento asignado una vez ésta se encuentra en cabina.

El tipo de aviones que operan en Hondarribia son de fuselaje bajo, por lo que los sistemas de embarque y desembarque habituales –plataforma elevadora y “finger” telescópico– no resultan operativos.

El agente “handling” que opera en el aeropuerto guipuzcoano dispone de un vehículo “ambulift” para el embarque y desembarque de las personas usuarias de sillas de ruedas. Se trata de evitar en todo caso la transferencia a pulso de la persona.



Vehículo “ambulift” del aeropuerto de Hondarribia

En el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz el embarque y desembarque de la aeronave tiene una especificidad propia. Los aviones que operan en Vitoria-Gasteiz son de fuselaje bajo, por lo que los sistemas de embarque y desembarque habituales –“finger” y plataforma elevadora– no resultan operativos. Ante esta situación, emplean una máquina salva-escaleras

---

<sup>31</sup> Modelo T.

con operativa tipo oruga, que permite la subida y bajada del avión de la persona usuaria de silla de ruedas.



Máquina para el embarque-desembarque de la persona con movilidad reducida



Máquina salva-escaleras en funcionamiento

Sería conveniente que los responsables del aeropuerto de Vitoria-Gasteiz incorporaran otro sistema de embarque-desembarque del pasajero usuario de silla de ruedas. El vehículo "ambulift" puede ser una buena alternativa.

Respecto a las condiciones de desplazamiento de las personas con movilidad reducida en el interior de los aviones, en primer lugar, cabe señalar que, conforme a lo dispuesto en el Reglamento Europeo 1.107/2006, sobre los derechos de las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo, en el interior del avión los operadores aéreos están obligados a prestar asistencia a la persona con movilidad reducida en el desplazamiento hasta el asiento asignado, pero no pueden ayudar al pasajero con la comida, ni con la medicación, ni con la comunicación, ni tampoco llevarle al aseo. Para todo ello, la persona con movilidad reducida precisará de la asistencia de un acompañante.

Las principales carencias de accesibilidad en el interior de los aviones suelen ser:

- Pasillos estrechos. Desplazamiento complicado.
- Aseos no adaptados.
- Sistemas de seguridad y emergencia a elevada altura.
- Instrucciones de operación ante emergencias en formatos no accesibles para las personas con discapacidad visual.
- Incumplimiento de la reserva específica de asientos para personas con movilidad reducida en la cabina.

## 6. SÍNTESIS DE CONCLUSIONES

El cumplimiento en la red de aeropuertos vascos de los preceptos de la normativa comunitaria sobre los derechos de las personas con discapacidad y movilidad reducida en el transporte aéreo condiciona cualquier análisis de accesibilidad que se efectúe.

La operativa de asistencia personal durante todas las fases del ciclo del vuelo, desde la llegada al aeropuerto, durante el proceso de facturación, controles de seguridad y aduaneros, embarque, vuelo, desembarque, controles, equipajes y salida a destino, no debe ocultar las carencias de accesibilidad en las instalaciones aeroportuarias.

Uno de los aspectos más problemáticos es la insuficiente oferta de servicios de transporte público para acceder a la infraestructura:

- Solamente el aeropuerto de Bilbao dispone de una oferta de servicios suficiente para una infraestructura de transporte estratégica para cualquier territorio.
- En el caso de Gipuzkoa, el traslado de la parada de autobús a las afueras de la instalación no solo condiciona la funcionalidad del servicio de transporte, sino que además incrementa el riesgo para la persona usuaria, condiciona la promoción de la infraestructura en el exterior y a la generación de alternativas de movilidad al coche particular.
- Por su parte, el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz únicamente cuenta con los servicios de taxi como alternativa al desplazamiento en vehículo privado, algo, por otra parte, acorde con su limitada oferta actual de vuelos.

El resto de las carencias de accesibilidad más significativas de los aeropuertos vascos se concretan en:

- Instalaciones poco preparadas para personas con discapacidad sensorial: inexistencia de franjas de guiado podo-táctiles en el itinerario peatonal exterior y en las zonas comunes, carencia de bucles de inducción magnética en los mostradores de atención / facturación, etc.
- Mobiliario no adaptado en las instalaciones: tanto los mostradores de atención y facturación como los asientos están a excesiva altura respecto del suelo.