



PRESENTACIÓN DEL INFORME EXTRAORDINARIO DE ACCESIBILIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CAPV ANTE LA COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS Y SOLICITUDES CIUDADANAS DEL PARLAMENTO VASCO

Vitoria-Gasteiz, 15 de junio de 2011

Señora presidenta, señoras y señores parlamentarios. Es para mí un honor comparecer nuevamente ante esta Comisión de Derechos Humanos y Solicitudes Ciudadanas con el objeto de dar a conocer el informe extraordinario *Accesibilidad del sistema de transporte público en la CAPV*. Me acompañan en esta comparecencia la adjunta, Julia Hernández, el secretario general Faustino López de Foronda, la directora de Relaciones Sociales, Estudios y Modernización y responsable de informes, Inmaculada de Miguel y la asesora responsable del área de personas con discapacidad y coordinadora del informe losune Etxeberría.

Emplearé en mi exposición indistintamente los dos idiomas oficiales de la CAPV, el euskera y el castellano, sin repetir el contenido.

Quiero, en primer lugar, volver a saludar a los miembros de esta comisión parlamentaria, y especialmente, a su presidenta, M^a Mar Blanco.

I. CONTEXTO Y OBJETIVOS DEL INFORME

El pasado 15 de marzo realizamos la entrega a la Sra. presidenta del Parlamento Vasco de este informe extraordinario que compendia el estudio de diagnóstico dirigido por la institución del Ararteko y realizado a lo largo del año 2010.

Los derechos de las personas con discapacidad han ocupado siempre un lugar destacado en nuestra institución ya que se trata de un colectivo que se encuentra con grandes obstáculos para el ejercicio de sus derechos. Las numerosas actuaciones que se han seguido desde esta institución a lo largo de estos años de funcionamiento han tenido como objetivo prioritario contrastar las políticas públicas con las necesidades y protección de derechos de este colectivo y, asimismo, procurar una mayor sensibilización de la sociedad vasca, todo ello con el objeto de hacer más real y efectivo su derecho a no ser discriminados y a poder disfrutar de las mismas oportunidades.



Algunas ideas básicas

- Es preciso recalcar que la movilidad, entendida como capacidad de desplazamiento, es un elemento indispensable para la integración social, cultural y económica de la persona. Se trata de un derecho individual, y con ese cariz debe ser considerado y tratado en la sociedad, si bien es cierto que, debido a las constantes barreras que aún existen, especialmente en el área del transporte, el Ararteko ha venido recibiendo diversas quejas al respecto, de las cuales existe constancia en los sucesivos informes anuales.
- La accesibilidad universal implica la accesibilidad de los entornos urbanos, de la edificación, de los sistemas de transporte, de la comunicación y de los servicios, los cuales se constituyen en elementos fundamentales para garantizar la igualdad de las personas y el respeto de sus derechos. La accesibilidad universal de los sistemas de transporte posibilita, en consecuencia, una participación activa en la vida social y económica en igualdad de oportunidades a toda la ciudadanía.
A su vez, la accesibilidad universal presupone la estrategia de un diseño para todos, que implica admitir que es la sociedad en su conjunto la que debe adaptarse a la diversidad de sus miembros.
- Desde la entrada en vigor de la Ley para la promoción de la accesibilidad (Ley 20/1997, de 4 de diciembre) han sido importantes los avances que se han producido en la adopción de las condiciones técnicas de accesibilidad en los medios de transporte. No obstante, el diagnóstico realizado en el presente informe permite concluir que en la actualidad se observan carencias muy significativas que condicionan su uso de manera universal.
- Como **objetivo** del informe se ha tratado de identificar las carencias y deficiencias del sistema público de transportes en la CAPV, con relación a la seguridad y funcionalidad de los desplazamientos para el colectivo de personas con movilidad reducida.
- En esta presentación, me apoyaré en una presentación interactiva muy útil para ver gráficamente los contenidos del informe que se encuentra en la web y que también se facilitó con el informe extraordinario. Además dicha presentación está desarrollada en dos formatos, uno de los cuales permite su accesibilidad a las personas con discapacidad visual.
- En esta presentación –haciendo buena la expresión de que más vale una imagen que mil palabras–, veremos algunas de estas situaciones de grave riesgo o mala situación de la infraestructura de transporte.



- A los efectos del informe, hemos de entender por **persona con movilidad reducida** cualquier persona con dificultades para desplazarse y para poder utilizar de manera autónoma y funcional los sistemas de transporte, bien sea esta merma en la capacidad de desplazarse de manera transitoria o bien provocada por una discapacidad física, psíquica o sensorial, que a su vez puede sobrevenir como consecuencia de la edad o por otras razones. En este sentido, debemos tomar en consideración la opinión de numerosos expertos que entienden que las personas mayores deben ser incluidas en esta categoría a efectos de articular por parte de las administraciones públicas medidas y actuaciones plenamente inclusivas.
- En esta concepción integral de la movilidad reducida puede afirmarse que **un 37,3% de la población actual residente en la CAPV puede ser considerada como tal**, porcentaje que irá en aumento al proyectarse en un futuro la tasa de envejecimiento en Euskadi. Por lo tanto, estamos ante una problemática que afecta o puede afectar a una gran parte de la población.
- El estudio diagnóstico comprende toda la red del sistema de transporte público en los tres territorios históricos de Euskadi de carácter regular y uso general, y con origen y/o destino en la CAPV. Por ello, el análisis incluye 15 líneas de ferrocarril; los dos sistemas tranviarios operativos (Bilbao y Vitoria-Gasteiz); el sistema metropolitano de Bilbao; el sistema por carretera que engloba las líneas urbanas, interurbanas y de largo recorrido; y, por último, los tres aeropuertos vascos.
- Queremos poner de relieve, como ya se apunta en el propio informe, la total colaboración que las administraciones vascas, así como los operadores de transporte y gestores de infraestructuras tanto estatales como de Euskadi, nos han prestado para la realización del informe.
- Asimismo, hemos contado con el contraste y aportaciones de diversas asociaciones vinculadas al ámbito de la discapacidad, que nos sirven de contraste y fuente de información permanente en nuestro trabajo diario, al igual que en esta ocasión. Todas ellas – a las cuales hicimos una presentación del contenido del informe –, lo han considerado un instrumento de gran valor en sí mismo, así como los productos derivados como la presentación interactiva o los futuros mapas web.

II. METODOLOGÍA: HERRAMIENTAS PARA EL DIAGNÓSTICO



- Se ha realizado un amplísimo trabajo de observación de campo y recogida gráfica de aquellos puntos que a lo largo del estudio han aparecido como significativos, incluyendo visitas a todas las estaciones ferroviarias, terminales de autobuses, aeropuertos y paradas de metro y tranvía.
- Todo este trabajo queda soportado e incluido en el estudio mediante elementos gráficos (fotografías) y la cumplimentación de fichas de inspección, que permiten disponer de detalles de indudable valor que posibilita la comparación de distintos elementos en cada uno de los sistemas de transporte.
- Además, se ha incorporado en la explotación de los datos una metodología innovadora que ofrece dos tipos de instrumentos:
 - la matriz de carencias, de carácter cuantitativo, del que se deriva el índice de accesibilidad;
 - y el diagrama de accesibilidad, de carácter cualitativo, que permite una visión de la accesibilidad de cada sistema de transporte evaluado en su conjunto.

III. PRINCIPALES CONCLUSIONES QUE SE DERIVAN DEL INFORME

El trabajo que presentamos arroja luz sobre actuaciones urgentes a desarrollar para **evitar auténticas situaciones de riesgo** en los accesos a las estaciones, pasos a nivel, accesos a los andenes, etc. o a hechos tales como la ausencia de taxis adaptados en algunos municipios del País Vasco.

- El informe contiene, diferenciadas por sistemas de transporte, un apartado de **conclusiones concretas**, completado con una conclusión final de la que se deduce que aún queda mucho trabajo por hacer. Dicho trabajo, en muchas ocasiones, debe abordarse desde una visión global del conjunto de la infraestructura de transporte, y en colaboración entre las diversas autoridades competentes (insistimos en muchas ocasiones en la coordinación y colaboración entre administraciones, sean estas de ámbito local, de territorio histórico, comunidad autónoma o estatal).
- Insistimos: Es imprescindible tener en cuenta la importancia de garantizar **la accesibilidad durante toda la cadena de desplazamiento** desde el origen al destino, independientemente del número de las etapas realizadas y de los modos de transporte empleados. Con ello queremos insistir en que de poco sirve una estación de ferrocarril modélica-como hay algunas-a la que no sea posible acceder por existir una rampa en la zona de acceso; o que algunas



estaciones de un corredor sean accesibles, si no lo es aquella que es el origen o destino de una persona en concreto. De ahí la importancia de analizar esta cuestión en su globalidad.

CONCLUSIONES

III.1. Sistema ferroviario

Podemos señalar que la CAPV dispone de un **sistema de transporte ferroviario con muchas dificultades y obstáculos en la accesibilidad**. Las condiciones de accesibilidad del sistema ferroviario de la CAPV no difieren en exceso de la situación que se presenta en otros ámbitos geográficos. El estado de accesibilidad del material móvil y de la infraestructura ferroviaria a fecha de hoy no ofrece suficientes garantías para su utilización por las personas con movilidad reducida, a pesar de las importantes inversiones que se han efectuado en los últimos años. Las carencias en el estado de la accesibilidad de las redes ferroviarias se producen, con mayor o menor intensidad, en todas las etapas claves de la cadena de accesibilidad:

- En el itinerario de acceso a la infraestructura ferroviaria.
- En los accesos a las estaciones del ferrocarril y a los apeaderos.
- En la movilidad interna en la estación, en el acceso a los andenes así como al material móvil, en numerosas ocasiones. Es de reseñar la grave situación en la que se encuentran la mayor parte de los pasos a nivel existentes en las estaciones ferroviarias de nuestra comunidad autónoma, así como el problema no resuelto de la accesibilidad andén-tren.

Asimismo, es necesario destacar que prácticamente son inexistentes las medidas de accesibilidad en la comunicación en toda la red ferroviaria que permitan a las personas con discapacidad visual o sensorial acceder a una adecuada información.

También son importantes las carencias en la ergonomía y en la funcionalidad de las instalaciones y de los equipamientos de transporte.

En todas las líneas estudiadas se puede comprobar que coexisten dos tipos de estaciones: (1) las estaciones que pueden resultar modélicas por las condiciones de accesibilidad que reúnen, vinculadas a las capitales de los territorios históricos o a los grandes núcleos de población, y (2) aquellas instalaciones con significativas carencias en cuestiones como la seguridad, la ergonomía y la accesibilidad. Dado que los desplazamientos en el modo ferroviario tienen mayoritariamente un carácter interurbano-metropolitano, la existencia de estaciones debidamente preparadas únicamente en los grandes núcleos de población resultan insuficientes



o escasamente operativas, ya que la accesibilidad debe garantizarse en toda la cadena, desde el origen al destino.

Si analizamos el sistema por redes ferroviarias, debemos decir que las líneas de ETS/RFV-EuskoTren presentan, en términos generales, mejores condiciones de accesibilidad que los corredores vascos que pertenecen en su gestión a ADIF y FEVE. No obstante, la situación en su conjunto debe merecer una valoración negativa, teniendo en cuenta, como señalábamos, que desde una óptica integral no se garantiza la accesibilidad en toda la cadena de desplazamiento.

En nuestra comunidad autónoma se dispone de 167 estaciones para servicios de cercanías y en estado operativo. De éstas, 73 pertenecen a ADIF, 73 a ETS-RFV y 21 a FEVE.

Desde el punto de vista de la accesibilidad física, cabe señalar que del total de las estaciones de la CAPV sólo un 22% disponen de un itinerario o entorno urbano peatonal accesible.

En cuanto al cumplimiento de la accesibilidad física del entorno urbano al andén, sólo el 17% de las estaciones permite su utilización con garantía para las personas con movilidad reducida. El 83% restante resulta inaccesible.

Tampoco resulta satisfactorio el resultado sobre la accesibilidad de las estaciones; sólo un 22% alcanza la accesibilidad física.

A la vista de los datos obtenidos, debemos señalar que la funcionalidad de las intervenciones programadas o ejecutadas, además de suponer una mejora puntual de las condiciones de accesibilidad en las instalaciones y en los servicios, debe comprender una estrategia de acción más global que oriente las actuaciones hacia la mejora integral de toda la cadena de accesibilidad.

Desde esta perspectiva integral se pone de manifiesto la responsabilidad de cada agente sobre la accesibilidad del sistema de transportes ferroviario en cada etapa de la cadena. Así:

- A los ayuntamientos les corresponde garantizar la accesibilidad del itinerario de acceso, es decir, del trayecto peatonal que comunica el entorno urbano inmediato con el equipamiento o la infraestructura ferroviaria.
- A los gestores de la infraestructura les corresponde adoptar las medidas necesarias para garantizar un desplazamiento seguro y funcional en las estaciones.



- A los operadores ferroviarios les corresponde la adaptación del material móvil, ya que resulta determinante para garantizar una relación andén-tren plenamente accesible.

Para obtener una información más precisa de las conclusiones obtenidas en el diagnóstico realizado nos remitimos a las denominadas fichas de síntesis, información específica sobre cada uno de los corredores estudiados.

III.2. Sistema metropolitano

Con carácter general, el sistema del metro de **Bilbao** obtiene una alta calificación en materia de accesibilidad. No obstante, existen cuestiones sobre las que hay que acometer las pertinentes actuaciones de mejora, especialmente aquellas dirigidas a facilitar el acceso a dicho sistema de manera autónoma a las personas con discapacidad visual y auditiva.

En este sentido, podemos señalar que si bien las instalaciones y entornos peatonales resultan funcionales para las personas con movilidad reducida, presentan determinadas barreras en la comunicación que a continuación detallamos:

- En los entornos peatonales se constata la carencia de señalización táctil de guiado en el pavimento que oriente a las personas con discapacidad visual hacia la entrada de los ascensores, y hacia las rampas y escaleras de acceso al vestíbulo.
- Tampoco se dispone de señalización táctil de guiado en los recorridos desde el ascensor hacia los elementos y servicios de interés del vestíbulo interior.
- También se comprueba la falta de un sistema de guiado (placas en Braille y altorrelieve) en las escaleras y las rampas de acceso al andén que pudiera orientar a las personas con discapacidad visual hacia el sentido de circulación que desean dirigirse.
- Se carece de franjas de guiado en el andén que dirija a la persona con discapacidad visual hacia la localización de las puertas de acceso a la unidad móvil (puertas extremo). Este hecho puede resultar problemático en el caso de las unidades móviles más cortas.
- Con respecto a los ascensores, hemos de señalar que se constata la necesidad de establecer y regular un sistema de preferencias de uso, así como de asegurar el número y la capacidad necesaria para atender adecuadamente la demanda en las nuevas estaciones.

III.3. Sistema tranviario



Los sistemas tranviarios son un referente de la accesibilidad universal en el transporte público urbano. No sólo son proyectos que “hacen ciudad”, por cuanto exigen una profunda labor de integración urbanística y de reordenación espacial del ámbito funcional por donde discurre el trazado, sino que particularmente son proyectos que favorecen la integración social y cultural de los colectivos con movilidad reducida en tanto que garantizan los desplazamientos sin barreras. Es un sistema de transporte que no discrimina a nadie, puede ser utilizado por todas las personas con discapacidad, por personas que empujan cochecitos de bebés e incluso por personas que en un momento dado puedan transportar una bicicleta. No obstante, de las visitas de inspección realizadas tanto al sistema tranviario de Bilbao como al de Vitoria-Gasteiz se han comprobado las siguientes carencias:

- Una vez superadas las barreras de la accesibilidad física en los proyectos del tranvía de Bilbao y Vitoria-Gasteiz, en la actualidad quedan por eliminar las barreras en la comunicación para garantizar la plena accesibilidad del sistema a las personas con discapacidad sensorial.
- En este sentido, el tranvía de Vitoria-Gasteiz, por ser más moderno que el tranvía de Bilbao, ha conseguido integrar en el sistema las medidas de accesibilidad necesarias para suprimir las barreras de comunicación existentes.
- Será necesario que la entidad competente aborde la problemática suscitada en torno al tranvía de Vitoria-Gasteiz sobre la estrechez del paso entre la marquesina y la acera en algunas paradas, lo que dificulta el paso a las personas usuarias de sillas de ruedas y puede plantear problemas de seguridad. De hecho existe un procedimiento judicial instado por la asociación Eginaren Eginez en demanda de reforma de dichos elementos, así como sobre la altura excesiva de las máquinas expendedoras que entienden incumple la Ley Vasca de Accesibilidad.
- Los entornos peatonales inmediatos de las paradas carecen, en la mayoría de los casos, de franjas guía en el pavimento que aporten información a las personas con discapacidad visual.

III.4. Sistema por carretera

En cuanto al grado de la accesibilidad de los **sistemas por carretera**, se puede indicar que la situación de las principales terminales de autobús, así como de las paradas en todo el territorio de la comunidad autónoma, tampoco resulta satisfactoria. Sigue sin alcanzarse la accesibilidad plena de la flota de autobuses que se utiliza para los recorridos interurbanos y de largo recorrido.

- Servicios regulares (autobús)



El año 2012 ha de suponer el punto de inflexión en la promoción de la accesibilidad de los servicios interurbanos y de largo recorrido en la CAPV, tal y como lo fue para los servicios urbanos la incorporación del autobús de plataforma baja.

La renovación integral del mapa concesional de las líneas interurbanas ha de estimular la progresiva ruptura con el pasado y servir como puerta de entrada a una nueva era en el transporte por carretera, donde la calidad, la modernidad y la plena accesibilidad de los servicios sean los pilares donde se apoye la competitividad de las compañías operadoras.

Este hecho ha de ir acompañado del progresivo acondicionamiento de las estaciones y paradas de autobús; de la adaptación de los itinerarios peatonales de acceso; y de la programación y ejecución de los planes de formación y sensibilización de los conductores sobre las necesidades especiales de los colectivos de las personas con movilidad reducida.

- Servicios de largo recorrido (interregionales)

- Las terminales de largo recorrido presentan significativas carencias en materia de accesibilidad, confort y ergonomía.
- Las instalaciones y servicios de la terminal de Bilbao muestran un nivel más satisfactorio que las estaciones de Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz, cuya situación está supeditada a los proyectos de estaciones intermodales previstos.
- Se constatan notables carencias en materia de accesibilidad comunicacional en las tres estaciones de autobuses de la CAPV.
- Los vehículos que prestan servicios de largo recorrido se caracterizan por su inaccesibilidad en tanto que no están convenientemente adaptados para su uso por las personas con movilidad reducida.

- Servicios interurbanos (dentro de la CAPV)

- Según los datos facilitados por las diputaciones forales, Bizkaia cuenta con el 91% de la flota de autobuses accesibles, Gipuzkoa con el 78% y Álava con el 43%.
- Se constata la presencia de vehículos de piso alto que no resultan accesibles, pero que se encuentran, como anteriormente hemos señalado, en el límite de su operación. No obstante, todas las líneas tienen en su flota autobuses de piso alto accesibles que ponen a disposición de las personas con movilidad reducida cuando dicho servicio es solicitado con antelación. Estos autobuses deben disponer de una plataforma electrohidráulica que



permita salvar el desnivel existente entre la dársena de estacionamiento o la calzada exterior y el interior del piso del autocar. Es necesaria su correcta utilización, de lo contrario resulta peligrosa para la persona usuaria.

- Se ha comprobado la existencia de vehículos de piso bajo con la rampa averiada durante el servicio.
- El acceso a las paradas supone uno de los principales obstáculos para el uso normalizado de los servicios interurbanos.
- Se constatan importantes carencias en los aspectos referidos a la accesibilidad en la comunicación, tanto en las paradas como en los vehículos, en los servicios de los tres territorios.
- Son los servicios territoriales de Álava los que muestran un nivel más insatisfactorio.

- Servicios urbanos

- El acceso a las paradas sigue siendo una de las principales barreras para el uso normalizado de los servicios urbanos.
- Los modelos de marquesina de las capitales de los tres territorios muestran una adecuada funcionalidad para su uso por parte de las personas con movilidad reducida.
- Se evidencia una progresiva mejora de la relación acera-vehículo con la incorporación de las plataformas de avance de acera, que permiten una mayor seguridad en el embarque y desembarque de las personas con movilidad reducida.
- Los vehículos de las flotas urbanas son mayoritariamente de piso bajo y plenamente accesibles a través de sus rampas de acceso.
- Se aprecian algunas carencias en cuanto a la accesibilidad en la comunicación tanto en las paradas como en los vehículos de Vitoria-Gasteiz y de Donostia-San Sebastián.

- Servicio de taxi adaptado

Se constata el incumplimiento por parte de numerosos municipios de la CAPV, importantes núcleos de población en algún caso, de los parámetros de cobertura poblacional que debe alcanzar el servicio de taxi adaptado, que vienen establecidos por la normativa vigente.

III.5. Sistema aéreo

El cumplimiento en la red de aeropuertos **vascos** de la normativa comunitaria sobre los derechos de las personas con discapacidad en el transporte aéreo condiciona cualquier análisis de accesibilidad que se efectúe. Así, se obliga a la prestación de



una asistencia personal durante todas las fases del ciclo del vuelo: llegada, proceso de facturación, controles de seguridad y de aduanas, embarque, vuelo, desembarque, controles, recogida de equipajes y salida a destino.

No obstante, esta asistencia no debe ocultar las carencias que se observan en la accesibilidad de las instalaciones aeroportuarias:

- Los aeropuertos vascos cumplen con las condiciones de accesibilidad física, pero se constatan barreras en la comunicación que dificultan la movilidad por dichas instalaciones a las personas con discapacidad sensorial.
- Uno de los aspectos más problemáticos es la configuración de los servicios de transporte público a los aeropuertos de Hondarribia y Vitoria-Gasteiz, lo que dificulta la accesibilidad en la cadena de desplazamiento.

IV. RECOMENDACIONES

Igualmente, las **recomendaciones (18 en total)** se han organizado por sistemas de transporte y, dentro de ellas, por administraciones competentes u operadores o gestores de la infraestructura, para que su visión resulte más sistemática:

1. Sistema ferroviario

La mejora de la calidad de los servicios ferroviarios de la CAPV y su conversión en alternativa capaz de competir con el vehículo privado y con otros medios de transporte público, exige la superación de las barreras que, hoy por hoy, condicionan el uso universal de este modo de transporte.

Con carácter general, a tenor del diagnóstico efectuado, se considera que:

1º. Los ayuntamientos deben priorizar las actuaciones dirigidas al acondicionamiento de los entornos peatonales de las instalaciones.

2º. Se recomienda a los gestores de la infraestructura (ADIF, FEVE, ETS-RFV):

- La incorporación de material móvil plenamente accesible tanto en lo relativo a la relación andén-tren como en el tránsito en el interior del vehículo y el acceso a la información y servicios prestados en la unidad móvil.
- El acondicionamiento de los andenes para garantizar una relación andén-tren a nivel.



- La realización de un **plan de supresión de pasos peatonales a nivel**, y la instalación o construcción de sistemas técnicos que garanticen el desplazamiento universal y seguro entre andenes.
- La instalación de pasos a nivel de metal-caucho en las estaciones sin paso alternativo.
- **La automatización de las puertas de acceso e interiores de las estaciones; la adaptación de las rampas y escaleras en los accesos, vestíbulos y andenes.**
- **La implementación y la mejora de los sistemas de comunicación y señalización** en las instalaciones mediante la adopción de tecnologías innovadoras que permitan mejorar la accesibilidad para las personas con discapacidad visual y auditiva.
- La mejora de las **condiciones de ergonomía y confort** durante toda la cadena de la accesibilidad: mobiliario, máquinas autoventa, aseos, etc.

En las fichas de síntesis que se incorporan en el anexo del informe y que constituyen elementos de gran valor y utilidad, se detallan con profusión las carencias detectadas y las actuaciones que en estos momentos están en ejecución, han sido proyectadas o están en fase de estudio de cada uno de los corredores ferroviarios inspeccionados. A partir del diagnóstico que la información obtenida permite realizar, se formulan las correspondientes recomendaciones específicas para cada una de las líneas estudiadas.

2. Sistema metropolitano

Se proponen tres líneas de actuación para mejorar las condiciones de accesibilidad del sistema del metro de Bilbao:

- 1º. Se recomienda al Ayuntamiento de Bilbao que acondicione los entornos peatonales de todas las estaciones que presentan barreras**, bien para la eliminación de las barreras físicas que condicionan el desplazamiento hacia la estación, o bien para la instalación de franjas táctiles de guiado que permita el recorrido peatonal hacia los ascensores, las rampas y las escaleras de acceso a los vestíbulos de las estaciones.
- 2º. Se recomienda al Consorcio de Transportes de Bizkaia el desarrollo de las actuaciones dirigidas a procurar el incremento de la funcionalidad de la red de ascensores del metro** mediante:
 - La elaboración de mapas para la localización de los ascensores ubicados en la trama urbana, diseñados en un formato accesible para todos los usuarios.



- La señalización expresa y la reglamentación de las preferencias de uso por parte de las personas con movilidad reducida.
- El incremento de la capacidad de los ascensores en las estaciones de nueva construcción.

3º. Se recomienda al Consorcio de Transportes de Bizkaia la implantación de los sistemas de guiado en las instalaciones del metro basados en las nuevas tecnologías, para procurar la accesibilidad de las personas con discapacidad visual. Para ello se deberá facilitar:

- La instalación de pavimento táctil, con bandas guía, en el recorrido que va desde el ascensor hacia los elementos y servicios del vestíbulo interior.
- La instalación de placas guía, en sistema Braille y en caracteres de altorrelieve, en las escaleras y en las rampas de acceso al andén que orienten a las personas con discapacidad visual hacia la dirección de circulación que desean tomar.
- La instalación en el andén de una señalización específica que permita a las personas con discapacidad visual reconocer durante la parada la posición del extremo de las unidades de metro más cortas.
- La instalación de franjas táctiles que orienten a las personas con discapacidad visual hacia la localización de la puerta de acceso a la unidad móvil.

3. Sistema tranviario

1º. Se recomienda a los ayuntamientos de Vitoria-Gasteiz y de Bilbao que acondicionen los entornos peatonales de acceso a las paradas mediante la instalación de franjas podo táctiles de guiado en el pavimento.

En este sentido, se insta a las instituciones y entidades competentes a que se estudie la implantación de sistemas de guiado basados en las nuevas tecnologías – posicionamiento magnético, radiofrecuencia o guiado bluetooth–, que permitan mejorar de forma importante la accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad visual.

2º. Se recomienda a Euskal Trenbide Sarea que adopte las siguientes medidas para procurar la accesibilidad universal en el tranvía de Bilbao:

- Se ha de garantizar la accesibilidad a las máquinas expendedoras de billetes y a los dispositivos de cancelación de viaje en la parada.
- Se ha de procurar que la información en la parada sea totalmente accesible.
- Se han de instalar los sistemas acústicos de posición de la puerta.



- Se han de instalar los sistemas de información en 'Modo T' en el interior de los tranvías.

3º. Se recomienda a Euskal Trenbide Sarea, respecto al tranvía de Vitoria-Gasteiz, que estudie posibles soluciones que garanticen la plena seguridad del usuario de silla de ruedas en el tránsito peatonal entre la marquesina y la acera.

4. Sistema por carretera

1º. Se recomienda a los ayuntamientos que resuelvan los problemas de accesibilidad que se plantean en **los itinerarios peatonales de acceso a las paradas y a las dársenas de estacionamiento** de todos los servicios de autobús, tanto urbanos como interurbanos.

2º. Se recomienda a los ayuntamientos y a las diputaciones forales que elaboren planes especiales de acondicionamiento de las paradas de autobús para garantizar su plena funcionalidad, de tal manera que se encuentran libres de obstáculos que condicionen la aproximación del vehículo a la acera, así como el tránsito y el acceso a la plataforma del vehículo desde la acera o dársena de la persona con movilidad reducida. Asimismo, se recomienda, con carácter general, la instalación de tecnologías de localización de la marquesina y de provisión de información visual y acústica en las paradas, además de la adaptación del mobiliario y la incorporación de apoyos isquiáticos complementarios.

3º. En relación con las terminales de autobús de las capitales de los tres territorios, en primer lugar, cabe recordar que los equipamientos de Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz se encuentran en una situación de provisionalidad, por cuanto los periodos de operación de ambas instalaciones se encuentran supeditados a los nuevos proyectos de estaciones intermodales. Bajo esta premisa, se ofrece una serie de recomendaciones que permitan mejorar las condiciones de uso y funcionalidad de las terminales durante la fase final de su operatividad:

- **Terminal de Donostia-San Sebastián:** Se recomienda al Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián el acondicionamiento de las instalaciones de la terminal, con el objeto de mejorar las condiciones de accesibilidad, confort y ergonomía de los usuarios durante la espera. En particular, debemos instar a la instalación de una marquesina amplia y funcional que ofrezca al viajero resguardo, comodidad e información estática y dinámica de los servicios de transporte. A su vez, será precisa la señalización de los



itinerarios guía sobre el pavimento urbano para garantizar el acceso universal a los locales comerciales de los operadores.

- **Terminal de Vitoria-Gasteiz:** Se recomienda al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz la mejora de las condiciones de acceso a la terminal mediante el acondicionamiento de las rampas y la automatización de las puertas de entrada al edificio. Asimismo, se insta al ayuntamiento a que garantice las condiciones de seguridad y resguardo de los usuarios durante la espera y el tránsito hacia las dársenas de estacionamiento, en particular, en el punto conflictivo de la calle José Mardones, tal como se refleja en el diagnóstico realizado.
- **Terminal de Bilbao:** Se recomienda al Ayuntamiento de Bilbao que promueva un acuerdo con la sociedad explotadora de Termibus y con los operadores de transporte, para la mejora de los accesos, el acondicionamiento de los mostradores de información y venta de billetes, la locución de la salida y llegada de los servicios a través de la megafonía, y la prolongación del itinerario guía existente hacia todos los puntos de servicio e interés de la terminal.

4º. Se recomienda a los operadores de transporte que se señalicen adecuadamente en el interior del vehículo los escalones, las puertas y plataformas de acceso; se instalen barras guía con elementos táctiles para facilitar la localización de los asientos por las personas con discapacidad visual; así como que se habilite un dispositivo de cancelación de viajes en la puerta de acceso de las personas con movilidad reducida.

5º. Se recomienda a los operadores de transporte que adopten los programas de mantenimiento que sean necesarios para procurar que el parque de vehículos se encuentre en estado operativo de accesibilidad. Asimismo, se recomienda que dispongan de los planes de formación precisos para la plantilla de conductores sobre las necesidades de los viajeros con movilidad reducida.

6º. Se recomienda al Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes que estudie la posibilidad de que, a través de la Autoridad del Transporte de Euskadi, se constituya un foro de trabajo que integre a las administraciones concernidas en esta materia, empresas operadoras, fabricantes de vehículos, centros de investigación y usuarios, que fomente nuevas líneas de investigación para mejorar las condiciones de accesibilidad y ergonomía de los servicios de transporte por carretera con la integración de los sistemas inteligentes de transporte y de los sistemas basados en las nuevas tecnologías.

7º. Se recomienda incrementar el presupuesto destinado a la adaptación de los vehículos de taxi a los parámetros de accesibilidad para asegurar la cobertura



poblacional mínima legalmente establecida (1/3.000 habitantes), permitiendo cumplir dicha ratio en ámbitos supramunicipales. Asimismo, se deben establecer actuaciones dirigidas a la sensibilización del colectivo de taxistas para concienciar sobre las necesidades de las personas con movilidad reducida.

5. Sistema aéreo

1º. En relación con las necesidades que se plantean sobre el aeropuerto de Loiu, se recomienda el acondicionamiento con franjas táctiles de guiado de los itinerarios de acceso a la terminal y a los servicios y elementos presentes en el vestíbulo: mostradores de facturación, puntos de asistencia para las personas con movilidad reducida, aseos, etc. Asimismo, se considera preciso adaptar el mobiliario de la terminal, procurando también reservar asientos para personas con movilidad reducida tanto en el vestíbulo como en las zonas de salida.

2º. En relación con las necesidades que se plantean sobre el aeropuerto de Hondarribia, se recomienda el acondicionamiento con franjas táctiles de guiado de los itinerarios de acceso a la terminal y a los servicios y elementos presentes en el vestíbulo: mostradores de facturación, puntos de asistencia para las personas con movilidad reducida, aseos, etc. Asimismo, se considera preciso adaptar el mobiliario de la terminal, procurando también reservar asientos para personas con movilidad reducida tanto en el vestíbulo como en las zonas de salida.

A su vez, es necesaria la instalación de bucles de inducción magnética en los mostradores y en los puntos de información y asistencia al pasajero que faciliten el acceso a la comunicación de las personas con discapacidad auditiva. Por último, se recomienda que se permita de nuevo el acceso a la terminal de los servicios regulares de autobús.

3º. En relación con las necesidades que se plantean sobre el aeropuerto de Foronda, se recomienda el acondicionamiento con franjas táctiles de guiado los itinerarios de acceso a la terminal y a los servicios y elementos presentes en el vestíbulo: mostradores de facturación, puntos de asistencia para las personas con movilidad reducida, aseos, etc. Asimismo, se considera preciso adaptar el mobiliario de la terminal, procurando también reservar asientos para personas con movilidad reducida tanto en el vestíbulo como en las zonas de salida.

Se debería adquirir un vehículo ambulift que garantice la seguridad del embarque y desembarque de las personas con movilidad reducida, usuarias de sillas de ruedas.

V. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN DE GESTORES Y OPERADORES



Para dar cabida a las actuaciones previstas a corto y medio plazo por los operadores, gestores y administraciones de la Comunidad Vasca –por tanto, las que se encuentran sujetas a nuestro control efectivo–, ponemos de relieve que el apartado III del informe incluye los programas proyectados que se nos han trasladado por aquellos.

Relacionado con esta cuestión, debemos poner de manifiesto que las visitas de inspección realizadas para el informe datan, aproximadamente, de 1 año, de lo cual se deduce que algunos de los programas indicados en el informe pueden haberse acometido, total o parcialmente, especialmente los referidos a la programación 2011.

VI. FORMATOS DEL INFORME EXTRAORDINARIO

- Este informe se ha editado en formato libro y en soporte digital de CD que incluye todas las fichas de auditoría resultantes de la campaña de recogida de datos, pero introduce un nuevo formato electrónico como ya adelantamos en nuestra comparecencia ante esta Comisión el pasado día 1, como todas las nuevas publicaciones del Ararteko e incorporado a la página web, totalmente navegable y en diversos soportes: pdf, html, xml, que facilitarán su utilización; así como la carga de todos los datos abiertos del mismo (open data), lo que permitirá su reutilización libre por parte de la ciudadanía o las empresas que tengan interés en ello.
- Precisamente, para dar información de dicha posibilidad de reutilización (eliminando el habitual copyright) se incorpora la licencia *creative commons*, que reconoce la posibilidad de reutilización de dicho informe con la única obligación de citar su autoría.

Con esta iniciativa nos sumamos al objetivo puesto en marcha por algunas administraciones –entre ellas, el ejecutivo vasco– y algunas empresas con compromiso social acreditado, de aportar y sumar para el aprovechamiento común, que permita a otras personas reaprovechar y crear a partir de lo que otros han hecho.

Igualmente, durante los próximos meses, el Ararteko, a partir de los datos que arroja este informe junto con otros provenientes de diversas fuentes, pondrá a disposición del público un mapa de accesibilidad interactivo (a semejanza de lo que conocemos como google maps) que permitirá acceder a esta información de forma dinámica. Estará disponible, asimismo, en la página web www.ararteko.net.



Esta iniciativa, en la que queremos contar con la colaboración de las asociaciones que trabajan en el ámbito de la discapacidad para mantener actualizada la información, permitirá a quien quiera consultarlo, poder ver desde su casa, a través de Internet, de forma gráfica y a través de iconos, fotos y fichas toda esta información del informe y disponer de los elementos de juicio que le permita iniciar sus desplazamientos con seguridad.

* * * *

En suma, este informe no es un punto final, sino que constituirá un elemento de trabajo permanente que nos servirá:

- Para dotar a las personas con discapacidad de herramientas tecnológicas valiosas para facilitarles información sobre estos recursos, poder decidir a partir de las mismas y favorecer su autonomía.
- Para una evaluación de las próximas actuaciones de las administraciones vascas. En ese sentido puedo ya adelantarles que el próximo año nos centraremos en dos aspectos:
 - o Las adjudicaciones de las concesiones administrativas de las líneas regulares de transporte por carretera, y evaluar si se ha exigido el cumplimiento de los requisitos que se ponen de manifiesto en este informe, así como la foto final de accesibilidad de los recursos resultante.
 - o Si se han cumplido o no los programas de actuación que las administraciones y operadores nos han trasladado.