# PRESENTACIÓN DEL INFORME EXTRAORDINARIO *DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CAPV*

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, que 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 una participación activa en la vida social y económica en igualdad de oportunidades a toda la ciudadanía.

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.

## Contexto y objetivos del Informe

Los derechos de las personas con discapacidad han ocupado siempre un lugar destacado en nuestra institución. Las numerosas actuaciones que se han seguido desde el Ararteko han tenido como objetivo prioritario procurar una mayor sensibilización de la sociedad hacia las necesidades reales del colectivo, como estrategia para hacer más real y efectivo su derecho a no ser discriminados y a poder disfrutar de las mismas oportunidades.

La problemática a la que se enfrenta este colectivo de personas es múltiple y variada: barreras urbanísticas y arquitectónicas; accesibilidad a los medios de transporte, al mundo del trabajo, a la educación, a las nuevas tecnologías; medidas fiscales; atención temprana; valoración de los grados de minusvalía; ayudas técnicas para el desarrollo de una vida en igualdad de oportunidades…

Coincidiendo con el año europeo de las personas con discapacidad (año 2003) presentamos en el Parlamento Vasco dos informes extraordinarios: *Accesibilidad en edificios de uso público de la Comunidad Autónoma del País Vasco* y *La integración laboral de las personas con discapacidad en la CAPV.*

La movilidad, entendida como capacidad de desplazamiento, es un elemento indispensable para la integración social, cultural y económica de la persona.

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.

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 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

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.

El trabajo que hoy 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.

Igualmente, las r**ecomendaciones** (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

## Principales conclusiones que se derivan del Informe

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. De ahí la importancia de analizar esta cuestión en su globalidad.

Podemos señalar que la CAPV dispone de un **sistema de transporte ferroviario** prácticamente inaccesible. Los datos obtenidos resultan contundentes: en cuanto a la accesibilidad física, el 78% de los entornos peatonales de la infraestructura son inaccesibles; el 78% de las estaciones también lo son; y en el 83% de los casos no se garantiza el recorrido peatonal desde la calle al andén.

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.

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. Aún así, existen algunas áreas de mejora.

Con carácter general, **el sistema del metro de Bilbao** obtiene una alta calificación en materia de accesibilidad, coexistiendo con actuaciones de mejora especialmente dirigidas a facilitar el acceso a dicho sistema de manera autónoma a las personas con discapacidad visual y auditiva

Los **aeropuertos vascos** cumplen con las condiciones de accesibilidad física, siempre con acompañante, 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.

Se constata el incumplimiento por parte de numerosos municipios de la CAPV de los parámetros de cobertura poblacional que debe alcanzar el **servicio de taxi adaptado.**

La adopción de las **medidas técnicas que garanticen la accesibilidad en la comunicación** sigue siendo la **asignatura pendiente** en todo el sistema de transporte de la comunidad autónoma, incluso respecto a aquellos sistemas que desde el punto de vista de la accesibilidad física obtienen un resultado más favorable, como son el metro y el tranvía. La falta de provisión de elementos que garanticen el acceso a la información y la comunicación en los diferentes sistemas de transporte impide que las personas con discapacidad visual y auditiva puedan acceder de manera autónoma al transporte público.

Por último, debemos insistir en la necesidad de que **las administraciones locales** se impliquen en el acondicionamiento de los itinerarios peatonales y de acceso a las infraestructuras de transporte para que éstos resulten seguros y accesibles.

En los próximos meses, el Ararteko, , pondrá a disposición del público un mapa de accesibilidad interactivo, que permitirá acceder a esta información de forma dinámica. Estará disponible, asimismo, en la página web www.ararteko.net.

Esta iniciativa permitirá a quien quiera consultarlo, poder ver desde su casa a través de internet de forma gráfica toda esta información y adoptar las decisiones adecuadas conforme a la misma.

Vitoria-Gasteiz, 15 de marzo de 2011