# CAPÍTULO VII

# SISTEMA POR CARRETERA

ararteko

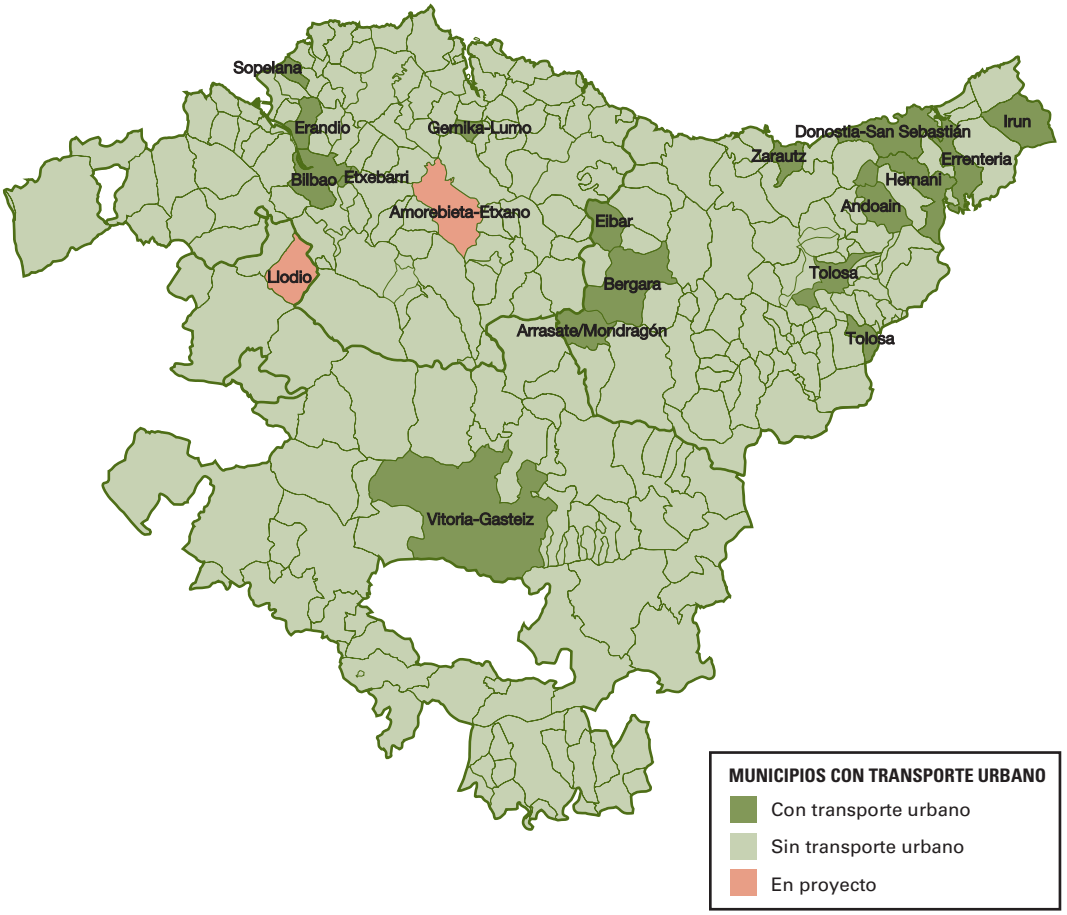
## 1. INTRODUCCIÓN, TITULARIDAD, GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN

### 1.1. Servicios urbanos

La titularidad y administración de los servicios urbanos de transporte público por carretera corresponde a los ayuntamientos.

La explotación corre a cuenta bien de operadores públicos dependientes de la administración local, bien de operadores privados en régimen de concesión pública. La operación se realiza habitualmente con vehículos de plataforma baja.

El mapa adjunto refleja la relación de municipios vascos con servicios regulares urbanos de transporte de viajeros por carretera.




Llama la atención el escaso número de municipios de Bizkaia que tienen transporte público urbano comparativamente con la situación de Gipuzkoa. Este hecho obedece al grado de cobertura de los servicios interurbanos en el ámbito metropolitano.

### 1.2. Servicios interurbanos

Los servicios interurbanos territoriales –en el interior de la CAPV– son competencia de las diputaciones provinciales. Las diferentes líneas regulares de transporte son explotadas por operadores privados en régimen de concesión pública. Este conjunto de servicios se suele organizar en torno a una marca; una imagen única y representativa, como es el caso de Lurraldebus en Gipuzkoa y Bizkaibus en Vizcaya.

La titularidad y gestión de la concesión pública de las líneas regulares de carácter interprovincial –que prestan servicio entre dos territorios históricos de la CAPV– corresponde a la administración de aquel territorio donde el servicio efectúe más kilómetros.

Los servicios se prestan tanto con vehículos de plataforma baja como de piso alto, en función de las características de la línea: si realiza o no paradas intermedias, longitud del trayecto, red viaria por donde circula, necesidades del cliente, etc.

### 1.3. Servicios de largo recorrido (interregionales)

Las concesiones que unen más de una comunidad autónoma –interregionales– son de competencia de la Administración General del Estado a través del Ministerio de Fomento. El propio ministerio solicita informe a las comunidades autónomas afectadas sobre modificaciones a realizar en las concesiones de su titularidad.

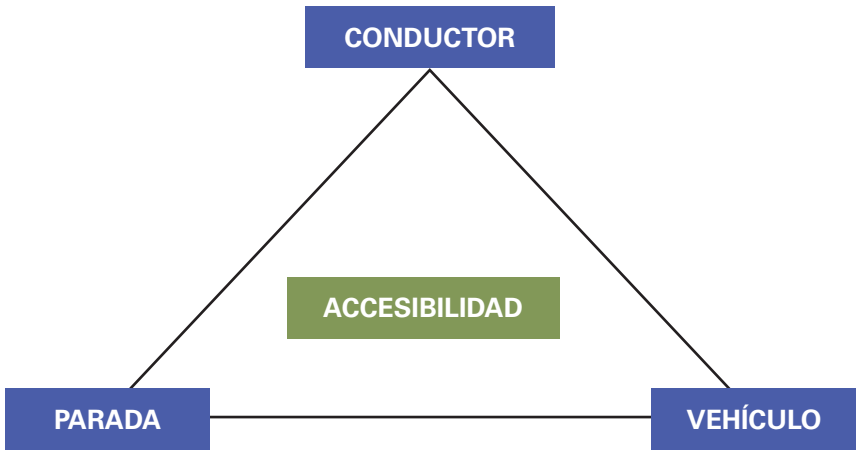
Los servicios son explotados por operadores privados en régimen de concesión pública. Las líneas de largo recorrido se operan habitualmente con vehículos de plataforma alta.

El informe sobre la accesibilidad del transporte público regular por carretera en la CAPV comprende dos niveles funcionales de análisis:

- Los equipamientos: terminales de largo recorrido y paradas de autobús.
- El material móvil: autobuses.

Dos niveles que, sin embargo, no deben tratarse de forma disociada. La plena accesibilidad del sistema por carretera exige que el binomio parada-vehículo se comporte como una unidad integral que permita que la relación entre ambos elementos se materialice a nivel.

A diferencia de otros sistemas de transporte, la accesibilidad universal del transporte por carretera no se sustenta exclusivamente en los factores equipamiento y vehículo, resulta preceptivo integrar un tercer vector representado por el factor humano: los conductores de autobús.




Factores clave de la accesibilidad de tranporte de viajeros por carretera

En este sentido, el grado de accesibilidad de las líneas regulares de transporte por carretera en la CAPV ha experimentado una evolución significativa en la última década, a raíz de la progresiva incorporación de los autobuses de piso bajo para la prestación de servicios urbanos e interurbanos en nuestras ciudades.

Circunstancia esta que resulta condición necesaria, pero no suficiente, para favorecer la normalización y universalización del uso del autobús como medio de transporte. No obstante, persisten las barreras a las que se aludía en el triángulo de factores representado con anterioridad.

Así, se puede comprobar:

- La falta de sensibilización, empatía y compromiso, por un transporte para todas las personas, de algunas empresas operadoras y personal de conducción.
- La operación de servicios de largo recorrido con vehículos no adaptados[25].
- La prestación del transporte con autobuses en teoría accesibles en estado de no accesibilidad: plataformas y rampas averiadas, etc.
- La presencia de elementos barrera que condicionan la relación parada-vehículo.
- La insuficiente provisión de sistemas de información y comunicación para personas con discapacidad sensorial.
- Mobiliario no adaptado en las paradas (asientos excesivamente bajos).
- Etc.

En el apartado de anexos 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 servicios de transporte por carretera de la CAPV.

A continuación, se presenta el análisis específico de la accesibilidad en las unidades funcionales anteriormente citadas.

## 2. EQUIPAMIENTOS: TERMINALES

### 2.1. Estación de autobuses de Bilbao (Termibus)

La terminal de autobuses de Garellano, S.L. es la empresa titular de la concesión del ayuntamiento de Bilbao para la explotación de la estación de autobuses de la ciudad desde el año 1996.

La terminal de autobuses está ubicada en un lugar estratégico; cuenta con inmejorables accesos a la red viaria de alta capacidad, lo que facilita la operativa de los servicios de

[25] Material antiguo. Anterior a la entrada en vigor de la normativa de accesibilidad.

transporte por carretera. Además, en los últimos tiempos, se ha convertido en un nodo intermodal de referencia, con la confluencia en dicho punto de numerosos servicios urbanos e interurbanos de transporte: tranvía, metro, cercanías Renfe, Bilbobus, etc.

Termibus

Dársenas de estacionamiento y acceso al vehículo

### 2.1.1. Accesibilidad exterior

Termibus tiene dos accesos peatonales principales; uno desde el área intermodal de San Mamés, que se resuelve a través de un recorrido accesible que concluye en una rampa cuya disposición en curva complica la funcionalidad de la misma; el otro, desde la zona donde se ubica la empresa EITB –Euskal Irrati Telebista–, cuenta con un itinerario accesible que concluye en una rampa no acondicionada de pendiente pronunciada.

Las personas con discapacidad visual disponen franjas táctiles en ambos accesos que les orientan en su recorrido hacia la terminal.

Rampa de acceso desde el Intercambiador de transporte. Su disposición en curva complica la subida de la persona con movilidad reducida

Acceso desde la zona de EITB. Rampa no acondicionada de pendiente pronunciada. No hay zona de descanso

Franja guía podo-táctil de acceso desde la calle Gurtubay

Guía podo-táctil de acceso desde EITB

### 2.1.2. Accesibilidad interior

Una vez en el vestíbulo, el desplazamiento a los distintos servicios y elementos prestados y presentes en el equipamiento está, por lo general, libre de obstáculos, con espacios de amplitud suficiente para garantizar una buena maniobrabilidad física. El pavimento es compacto, duro y antideslizante.

Sin embargo, las personas con discapacidad visual carecen de sistemas de guiado –franjas táctiles– que les orienten hacia los elementos necesarios para el uso funcional del servicio de transporte: dársenas, taquillas de los operadores, etc. Existe una guía podo-táctil que se demuestra insuficiente, ya que solo discurre desde el vestíbulo hacia los servicios adaptados y el punto de información.

Vestíbulo de la estación

Guía podo-táctil con contraste cromático

Las taquillas y los mostradores de información no se encuentran acondicionados conforme a los parámetros normativos de accesibilidad. No hay tramo a menor altura ni hueco de profundidad adecuada.

Los asientos no están adaptados y no existe una batería específica de asientos reservados para personas con movilidad reducida. Tampoco hay apoyos isquiáticos complementarios

que faciliten el reposo de la persona con movilidad reducida sin necesidad de ejecutar totalmente la maniobra de sentado o levantamiento. Se facilitan en la estación servicios higiénicos adaptados.

Con respecto a los sistemas de comunicación e información se ha de comentar lo siguiente:

- Hay teleindicadores informativos que anuncian la salida y llegada de los autobuses.
- No hay sistema de megafonía para la locución de las salidas y llegadas.
- Tampoco hay sistema "Cyberpass"[26] que proporcione información oral a las personas con discapacidad visual. En general, no hay sistemas que garanticen el acceso a la información de las personas con discapacidad sensorial.
- La información estática no está centralizada, sino vinculada a cada operador privado. El tamaño de los contenidos y su ubicación no facilita el acceso y la lectura por parte de todos.

### 2.1.3. Accesibilidad de los vehículos

La mayor parte de los servicios que se prestan en Termibus se operan con vehículos de piso alto, ya que se trata de servicios interurbanos y de largo recorrido.

El diagnóstico de accesibilidad de los vehículos según su tipología será tratado en el capítulo correspondiente del presente informe.

## 2.2. Estación de autobuses de Donostia-San Sebastián

La capital guipuzcoana lleva años debatiendo el proyecto de la nueva estación intermodal de autobuses, y durante ese tiempo las personas usuarias han tenido que convivir con un equipamiento que dista mucho de ser una terminal al uso.

La actual estación de autobuses de Donostia-San Sebastián no es más que un área de estacionamiento de los vehículos al aire libre, que no integra en su estructura el mobiliario y los elementos funcionales que un equipamiento de una capital de provincia debiera.

Los locales comerciales de los operadores de transporte se encuentran diseminados por los aledaños de la estación. Las dependencias de la estancia del personal viajante están representadas por una gran marquesina para la espera, carente de mobiliario e información estática.

---

[26] Sistema Cyberpass: sistema emisor-receptor de señales que se activa mediante el accionamiento de un mando a distancia. El sistema emite señales sonoras, muy útiles para los invidentes en semáforos, paradas de bus…

Estación de autobuses de Donostia-San Sebastián

### 2.2.1. Accesibilidad exterior

La estación se encuentra a pie de calle (Pío XII). Los diferentes recorridos peatonales hacia el equipamiento (desde el centro de la ciudad o el barrio de Amara) garantizan la plena funcionalidad y seguridad del desplazamiento de la persona con movilidad reducida, aunque se constata la carencia de franjas guía sobre el pavimento que encaminen adecuadamente a la persona con discapacidad visual.

### 2.2.2. Accesibilidad interior

Como gran superficie de estacionamiento al aire libre la estación no dispone de vestíbulo interior. No obstante, el entorno peatonal inmediato carece de obstáculos, lo que asegura el desplazamiento autónomo y seguro hasta los locales comerciales de los operadores, donde comienzan las barreras.

Muchas de estas dependencias tienen escalones para acceder a su interior, lo que no permite la entrada de las personas usuarias de sillas de ruedas. Por otra parte, al igual que se indicaba para los recorridos exteriores, las personas con discapacidad visual no disponen de sistema táctil de guiado sobre el pavimento que facilite la localización de los locales comerciales.

El pavimento es compacto, duro, y antideslizante. El mobiliario es limitado y está representado por una gran marquesina de espera con asientos no adaptados ni apoyos isquiáticos complementarios.

La estación dispone de un aseo público adaptado de modelo tipo cabina.

Hay una carencia absoluta de sistemas de comunicación e información al usuario. No hay información dinámica, ni visual ni acústica, y la información estática es escasa y resulta poco funcional.

Locales comerciales de operadores. Acceso no rebajado

Marquesina de espera. Mobiliario escaso

### 2.2.3. Accesibilidad de los vehículos

Los servicios que se prestan en la terminal de Donostia-San Sebastián se operan con vehículos de piso alto, ya que se trata de servicios interurbanos y de largo recorrido.

El diagnóstico de accesibilidad de los vehículos según su tipología será tratado en el capítulo correspondiente del informe del sistema por carretera.

## 2.3. Estación de autobuses de Vitoria-Gasteiz

Al igual que en Donostia-San Sebastián, Vitoria-Gasteiz también está pendiente de la ejecución de su proyecto de estación intermodal (intercambiador de transporte) que integrará la terminal de autobuses en su estructura.

Mientras tanto, el actual equipamiento se demuestra insuficiente para garantizar la plena accesibilidad de todos los usuarios y usuarias.

Estación de autobuses de Vitoria-Gasteiz

### 2.3.1. Accesibilidad exterior

La estación de autobuses de Vitoria-Gasteiz comprende un edificio cuyo vestíbulo interior integra los puntos de información y venta de los operadores, junto con otra serie de servicios al personal viajero y dos aceras contiguas a la instalación, ubicadas en las calles Los Herrán y José Mardones, como áreas de espera y de estacionamiento de vehículos.

Área de espera y estacionamiento (calle José Mardones)

Área de espera y estacionamiento (calle Los Herrán)

Los itinerarios peatonales de acceso al equipamiento en cuestión están libres de obstáculos y son lo bastante practicables como para garantizar el desplazamiento autónomo y seguro de la persona con movilidad reducida. Sin embargo, las personas con discapacidad visual carecen de elementos guía sobre el pavimento que les encaminen hacia la localización de la estación.

Las aceras contiguas a las áreas de estacionamiento de vehículos de la calle José Mardones son demasiado estrechas, lo que puede suponer un riesgo para las personas con movilidad reducida que transitan hacia los autobuses.

Acera estrecha en la que se agolpan los viajeros

### 2.3.2. Accesibilidad interior

El acceso al vestíbulo de la estación se realiza por diferentes entradas frontales y laterales que no están debidamente acondicionadas desde la óptica de la accesibilidad física. Como principales barreras hay que citar la escasa funcionalidad de las rampas existentes, condicionadas además por la presencia tras ellas de puertas convencionales estrechas y pesadas.

Rampa no acondicionada. Pendiente excesiva. Puerta estrecha

Puertas cerradas en el acceso desde la rampa. Necesaria asistencia de un tercero

El vestíbulo interior está libre de obstáculos, lo que favorece el desplazamiento hacia los servicios y elementos prestados y presentes en el equipamiento.

El pavimento es compacto, duro y antideslizante, pero carece de franjas guía que orienten a las personas con discapacidad visual hacia los puntos de interés del vestíbulo: taquillas de venta, mobiliario, servicios higiénicos, etc.

Las taquillas de los puntos de información y venta de los operadores no están debidamente acondicionadas.

Los servicios higiénicos cuentan con un aseo adaptado por cada sexo, pero no se garantizan las condiciones mínimas de limpieza e higiene para su uso.

El mobiliario no dispone de una batería específica de asientos adaptados y reservados para personas con movilidad reducida, ni de apoyos isquiáticos complementarios.

Tampoco hay instalados sistemas "Cyberpass" y megafonía en "Modo T" que proporcionen información oral a las personas con discapacidad visual y auditiva, respectivamente.

### 2.3.3. Accesibilidad de los vehículos

Los servicios que se prestan en el equipamiento de Vitoria-Gasteiz se operan con vehículos de piso alto, ya que se trata de servicios interurbanos y de largo recorrido.

El diagnóstico de accesibilidad de los vehículos según su tipología será tratado en el capítulo correspondiente del informe del sistema carretera.

## 2.4. Red de paradas de autobús

La red de paradas de autobús en la CAPV es muy vasta y se integra en entornos físicos y peatonales altamente heterogéneos, lo que genera una diversidad de situaciones que condicionan severamente el grado de accesibilidad del transporte por carretera.

No se debe olvidar en ningún momento el concepto de la cadena de desplazamiento y la importancia de asegurar, en todo momento, la accesibilidad en todas las etapas de la misma, desde el origen al destino.

Los ayuntamientos de los municipios, donde las paradas de autobús se ubican, son los titulares del suelo y los competentes con respecto a la instalación y el mantenimiento de estos equipamientos; con independencia de la administración concesionaria de las líneas regulares –urbanas, interurbanas– que allí operan (paran). Este hecho introduce un factor más de variabilidad en los diseños y en las características de funcionalidad y accesibilidad de estos elementos del mobiliario urbano.

A la hora de abordar el análisis en las paradas de autobús hay tres factores que resultan determinantes de su funcionalidad y accesibilidad:

- El acceso: tan importante como que la parada sea accesible es garantizar el tránsito peatonal hasta la misma en el entorno urbano. En este sentido, la presencia de elementos como: vados cercanos, aceras anchas, espacios urbanos amplios, garantiza el desplazamiento autónomo y seguro de la persona con movilidad reducida.
- El módulo técnico: que integra la marquesina, el mobiliario, el espacio interior, la información estática y dinámica; elementos que caracterizan el grado de funcionalidad y ergonomía de la parada.
- El binomio acera-vehículo: es decir, la separación vertical-horizontal entre ambos, que puede limitar la capacidad de la persona con movilidad reducida de subir o bajar del vehículo de forma autónoma y segura.

En este informe no se pretende realizar un análisis de la accesibilidad de todas las paradas existentes en la CAPV, sino que se quiere poner de manifiesto el conjunto de barreras más comunes que se repiten en este tipo de equipamientos, con respecto a cada uno de los factores clave citados con anterioridad.

Para ello, se han investigado y analizado fuentes bibliográficas y documentales que permitan reflejar en el informe la realidad actual. A modo referencial se citan los siguientes estudios base:

- Plan Estratégico de Transporte Accesible de Bizkaia (PETAB), Diputación Foral de Bizkaia, 2009.
- Estudio de adecuación de una muestra de 20 paradas de autobús de la red de carreteras de Gipuzkoa, 2009.
- Inventario de paradas de autobuses de líneas regulares de Gipuzkoa, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2004.
- Plan de Accesibilidad de Vitoria-Gasteiz, 2007.

Las principales barreras de accesibilidad de las personas con movilidad reducida en paradas son las siguientes:

### 2.4.1. Acceso

El itinerario peatonal hacia la parada no siempre garantiza el acceso de la persona con movilidad reducida conforme a los principios básicos de seguridad y autonomía personal.

Las principales barreras se concretan en:

- La ubicación en entornos de gran tráfico de vehículos, en la periferia de núcleos urbanos, que precisen de un recorrido peatonal no protegido contiguo a la calzada.
- Carencia de vados peatonales en las proximidades del equipamiento.
- Aceras estrechas por cuestión constructiva o por la presencia de obstáculos –contenedores, alcorques, postes, vehículos– en el recorrido de acceso.
- Pavimento urbano en malas condiciones o carente de señalización de encaminamiento podo-táctil de marcado contraste cromático que guíe a la persona con discapacidad visual hacia la localización del equipamiento.

### 2.4.2. Módulo técnico

Existen varios factores que permiten calificar una parada como inaccesible o escasamente funcional:

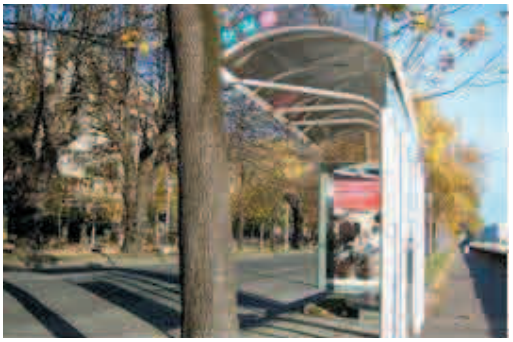
- Localización elevada de la marquesina respecto de la acera sin rampa de acceso a la misma.
- Ubicación de la marquesina próxima al bordillo de la acera que imposibilita el acercamiento de una persona con movilidad reducida en silla de ruedas.
- Espacio interior reducido que no permita la maniobrabilidad de la persona con movilidad reducida en silla de ruedas.
- Módulo de parada sin los elementos funcionales: marquesina, asientos adaptados, iluminación, información, que aseguren el confort, la ergonomía y seguridad de la persona durante la espera.
- Paneles de información estática en formatos no accesibles para todas las personas.
- Módulo de parada sin adaptaciones de tipo sonoro (sistema Cyber), que faciliten a una persona con discapacidad visual la localización de la marquesina o el poste de parada, el conocimiento del número de autobús que pasa por allí, el tiempo de espera, etc.[27]

[27] Este sistema se encuentra implantado con éxito en las paradas más importantes de Bilbao.

### 2.4.3. De la acera al vehículo

- Imposibilidad de acercamiento del vehículo a la acera por paradas temporales o estacionamientos de otros vehículos.
- Maniobrabilidad complicada de las sillas de ruedas en las plataformas-avances de acera como consecuencia de un diseño y una instalación que no ajusta la acera con la plataforma (ranuras peligrosas).
- Altura insalvable para el acceso de las sillas de ruedas en la relación bordillo-plataforma motivada por:
  - La no ejecución de la maniobra de arrodillamiento lateral del vehículo previa al despliegue de la rampa retráctil.
  - Bordillo de altura inadecuada.

A modo de ejemplo, se ilustran a continuación una serie de problemas comunes para las personas con movilidad reducida en paradas.



Árbol que obstaculiza y estrecha el acceso a la parada

Pendiente excesiva para acceder a la parada

Marquesina ubicada sobre escalón de 15 cm de altura. Inaccesible

Plataforma de acera sin rampa de acceso. Inaccesible la parada e imposibilidad de acceder al vehículo

Parada ubicada en cruce de carreteras. Sin entorno peatonal protegido. Peligroso

Sin acera para acceder. Peligroso

Como ya se ha comentado, existe una gran variedad de modelos de marquesinas en los tres territorios históricos. Dentro de este elenco de equipamientos hay algunos que resultan más accesibles que otros.

A modo de ejemplo, se compilan e ilustran a continuación modelos correspondientes a cada uno de los territorios y a cada capital provincial de la CAPV.

Cabe decir previamente que, a diferencia de lo que sucede en Bizkaia y Álava, donde ambas diputaciones cuentan con una imagen única de marquesina para todo el territorio, Gipuzkoa aún no lo tiene pese a los intentos de la diputación foral por comenzar a extender un modelo propio (ver imagen adjunta).

Modelo de marquesina urbana de Bizkaia

Modelo de marquesina rural de Bizkaia

Modelo de marquesina de Bilbao

Nueva imagen única de marquesina en Álava

Modelo de marquesina en Vitoria-Gasteiz

Modelo de marquesina en Gipuzkoa

Modelo de marquesina en Donostia-San Sebastián

Nuevo modelo de marquesina de Gipuzkoa (en extensión)

## 3. MATERIAL MÓVIL

Los autobuses de piso bajo se han convertido, en la actualidad, en uno de los elementos clave para la promoción de la plena accesibilidad en el transporte urbano.

Los vehículos de plataforma baja resultan totalmente accesibles para las personas con movilidad reducida, en particular para los usuarios de sillas de ruedas. Es necesaria la ejecución adecuada de dos maniobras complementarias: la primera, conocida como "kneeling" (arrodillamiento), permite que el vehículo se incline lateralmente hacia la acera; la segunda acciona el dispositivo de despliegue de la rampa retráctil instalada en su interior, y resulta preceptiva para garantizar el acceso con plena seguridad y autonomía de la persona con movilidad reducida.

Los vehículos de piso bajo operan en la CAPV en la prestación de la práctica totalidad de los servicios urbanos y en parte de los interurbanos territoriales –desplazamientos internos en la CAPV–.

Por el contrario, los vehículos de piso alto, caracterizados por tener peldaños para acceder a la plataforma y bodega, son los habituales para la prestación de los servicios interurbanos de medio y largo recorrido (interregionales). En estos servicios las necesidades de traslado de bultos y de equipaje por parte de los viajeros requieren la provisión de un espacio adicional.

El embarque y desembarque de los usuarios en sillas de ruedas en estos vehículos se ha de realizar mediante plataforma elevadora que permita salvar la altura existente en la relación dársena-plataforma.

### 3.1. Servicios urbanos

Por su importancia, el diagnóstico se ha centrado en la situación de los autobuses de las tres capitales vascas.

La siguiente tabla, confeccionada a partir de los datos facilitados por las administraciones locales y sus respectivos operadores de transporte urbano, refleja el grado de adaptación actual de cada flota municipal.

| Urbanos | Flota | Accesibles | % |
|---|---|---|---|
| Bilbao | 152 | 138 | 91%[28] |
| Donostia-San Sebastián | 122 | 122 | 100% |
| Vitoria-Gasteiz | 79 | 79 | 100% |

**Fuente:** elaboración propia.

Todos los nuevos autobuses que se incorporan a las flotas municipales son de piso bajo.

Los autobuses de las flotas urbanas cuentan con avisador acústico de parada (SIO)[29] que se activa mediante mando Cyberpass. No obstante, tanto en Donostia-San Sebastián como en Vitoria-Gasteiz el sistema se encuentra desactivado y solo se activa a demanda de la persona con discapacidad visual.

Las principales carencias de accesibilidad de los parques móviles urbanos en la CAPV vienen motivadas por cuestiones ligadas a la accesibilidad comunicacional para personas con discapacidad sensorial. Estas carencias se concretan en:

- La falta señalización adecuada de los escalones, las puertas y plataformas de acceso en algunos vehículos.
- La carencia de barras guía con elementos táctiles para facilitar la localización de los asientos de las personas con discapacidad visual.
- La disposición de avisadores acústicos de próxima parada desactivados en Donostia-San Sebastián y Vitoria-Gasteiz.

[28] La distribución de los autobuses no adaptados en Bilbao se reparte entre reserva y servicio, procurando minimizar el impacto sobre la población. Se asignan a líneas con varias unidades de forma que, en caso de demanda de un autobús de piso bajo, el tiempo de espera en parada sea el menor.

[29] Sistema SIO: Sistema de Información Oral.

### 3.2. Servicios interurbanos territoriales (dentro de la CAPV)

La tabla siguiente refleja la relación actual de vehículos adaptados en las flotas de transporte interurbano, según los datos facilitados por las diputaciones provinciales.

| Servicios Interurbanos | | Flota | Accesibles | % |
|---|---|---|---|---|
| Bizkaibus | Bizkaia (DFB) | 309 | 281 | 91% |
| Lurraldebus | Gipuzkoa (DFG) | 198 | 154 | 78% |
| | Álava[30] (DFA) | 58 | 25 | 43% |

**Fuente:** elaboración propia.

En los últimos años, las administraciones forales bien a través de los contratos-programa (DFA), bien a través de las líneas específicas de ayuda para la compra de vehículos (DFG, DFB) han contribuido significativamente a la modernización del material móvil de los operadores privados y, en consecuencia, a la mejora integral de la accesibilidad de los servicios de transporte.

Aun con todo, las principales barreras vienen determinadas bien por la presencia de vehículos de piso alto muy antiguos, en el límite de su operación (14 años), o bien de autobuses de plataforma baja con rampa averiada (en estado de no accesibilidad).

La renovación del mapa concesional de las líneas regulares de uso general del País Vasco a partir del año 2012 debe servir para actuar como palanca clave en la mejora integral de la accesibilidad del material móvil. En virtud de este hecho, las nuevas empresas concesionarias deberán cumplir con la normativa de accesibilidad vigente; exigencia que quedará expresa y reglamentariamente recogida en los pliegos técnicos de concesión. Sin duda, esta circunstancia obligará a la adaptación de las flotas forales.

Igualmente son de aplicación en este apartado las carencias de accesibilidad comunicacional detalladas para los servicios urbanos.

### 3.3. Servicios de largo recorrido (interregionales)

Actualmente, no se dispone de datos acerca del grado de adaptación de la flota de largo recorrido de competencia estatal. Sin embargo, diversas fuentes consultadas certifican la generalizada inaccesibilidad de los autocares que prestan servicios de transporte de carácter interregional con origen o destino en la CAPV.

---

[30] En el caso particular de Álava cabe indicar que, además de la flota de autobuses suburbanos que prestan servicios territoriales, existe una flota de taxis que opera prestando servicios de transporte interurbano a la demanda con vehículos de hasta 9 plazas en las cuadrillas del territorio.

El mapa concesional estatal, salvo que se concedan prórrogas a la explotación, debe variar significativamente a partir del año 2012 con la finalización de la vigencia temporal del 55% de las actuales concesiones. Los pliegos técnicos de licitación de las nuevas adjudicaciones deben exigir el cumplimiento de la normativa de accesibilidad vigente, con relación a la disposición de servicios regulares de transporte interurbano por carretera accesibles.

Las condiciones específicas a cumplir por estos servicios son:

- Accesibilidad para las personas que viajan en su propia de silla de ruedas, así como los medios necesarios para el acceso al vehículo del usuario en la silla.
- Locución y texto en el interior de los vehículos cuando sea preciso informar a los viajeros.
- Reserva de espacio gratuito para utensilios, ayudas técnicas, etc.

## 4. CONCLUSIONES

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, como lo fue para los servicios urbanos la incorporación del autobús de plataforma baja.

La renovación integral del mapa concesional de servicios ha de estimular la ruptura con el pasado y servir como puerta de entrada a una nueva era de transporte, 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 planes de formación y sensibilización de los conductores sobre las necesidades especiales de los colectivos de personas con movilidad reducida.

## 5. SERVICIO DE TAXI: SITUACIÓN DEL TAXI ADAPTADO EN LA CAPV

La situación de accesibilidad de los medios de transporte en la CAPV, aunque evidencia mejoras significativas, en especial en los principales núcleos de población, continúa limitando el derecho a la libre movilidad de las personas con movilidad reducida. En estas circunstancias el servicio de taxi adaptado adquiere aún mayor relevancia, en particular, para aquellas personas de movilidad reducida que residen en las pequeñas ciudades y pueblos de nuestra geografía.

El servicio taxi es de competencia municipal. Son los ayuntamientos los que limitan y conceden las licencias de taxi. Las administraciones forales, por su parte, autorizan la prestación del servicio público de transporte a la demanda mediante la expedición de la correspondiente autorización de transporte.

## ¿Qué dice la norma?

El Decreto 68/2000, del 11 de abril, que desarrolla lo dispuesto en la Ley 20/1997 de 4 de diciembre para la Promoción de la Accesibilidad, recoge las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación, y determina las condiciones técnicas de accesibilidad que han de reunir las infraestructuras y material móvil. En concreto, el artículo 4.6 establece que:

> *"1.- En los municipios de la Comunidad Autónoma del País Vasco con población superior a tres mil (3.000) habitantes, los Ayuntamientos de dichos municipios promoverán la existencia de al menos una licencia de taxi adaptado, debiendo garantizarse el servicio durante las 24 horas al día.*
>
> *2.- En todo caso, los municipios de más de 20 licencias de taxi concedidas, un 5% de las mismas deberán corresponder a vehículos adaptados a las personas usuarias de sillas de ruedas".*

## ¿Cuál es la realidad de las capitales y de los territorios vascos?

A la vista de la tabla adjunta, Bilbao no cumple con el preceptivo 5% de licencias adscritas a vehículos adaptados.

| Taxi adaptado | Licencias | Adaptados | % |
|---|---|---|---|
| Bilbao | 774 | 28 | 3,62% |
| Donostia-San Sebastián | 307 | 15 | 4,89% |
| Vitoria-Gasteiz | 194 | 17 | 8,76% |

**Fuente:** elaboración propia.

Se han podido obtener algunos datos parciales de la realidad del taxi adaptado en la CAPV a través de la Federación Vasca del Taxi. Aun a pesar de la calidad y fiabilidad de las fuentes de información, no ha sido posible establecer una línea informativa homogénea por cada territorio histórico.

En esta tesitura se ha optado por abordar la cuestión desde una óptica más holística poniendo el acento en alguna situación concreta que sí se ha podido constatar.

En este sentido, se pueden realizar las siguientes aseveraciones genéricas:

- Muchos municipios de >3.000 habitantes y/o más de 20 licencias incumplen el articulado legislativo ya que no garantizan el exigible número de vehículos adaptados.
- Conscientes de esta situación, las administraciones forales de Gipuzkoa y Álava han tratado de garantizar la disponibilidad de servicios de taxi adaptado a nivel de

comarcas o cuadrillas. En este sentido, se ha tratado que por cada comarca o cuadrilla haya al menos un vehículo taxi adaptado.

Desde un punto de vista más específico, se ha de hacer especial mención la situación del taxi adaptado en las ciudades más importantes de Bizkaia y Gipuzkoa tras las capitales, Barakaldo e Irun.

Ambos municipios, de casi 100.000 y 70.000 habitantes, respectivamente, y más de 20 licencias de taxi cada uno, deberían contar con 4 y 3 vehículos adaptados, respectivamente. Actualmente, Barakaldo no cuenta con ningún vehículo adaptado e Irun solamente con dos, que además deben prestar servicio en toda la comarca del Bidasoa, así como en el aeropuerto de Hondarribia. Estos condicionantes, sin duda, reducen la garantía de prestación del servicio demandado por parte de las personas con movilidad reducida.