

UN COMPROMISO POR LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EUSKADI

Quiero, en primer lugar, agradecer la amable invitación que me ha sido dirigida para poder hacer nuestra aportación en este ámbito de la accesibilidad universal, que ha sido y es uno de las grandes líneas transversales del trabajo permanente de la actividad de la institución del Ararteko

Me complace como ararteko poder saludarles y participar, en este Seminario para reflexionar en torno a los 20 años que han transcurrido desde la aprobación de la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la igualdad, en Euskadi.

Con carácter previo, he de señalar, con rotundidad que referirnos hoy a la accesibilidad es hablar de derechos humanos, es hablar del derecho a la igualdad y a la dignidad de las personas. Derechos y principios que deben informar todo el ordenamiento jurídico.

La accesibilidad se concibe, a partir de la premisa de que cualquier persona debe disponer y poder utilizar las edificaciones, servicios o productos en condiciones de igualdad con el resto de la ciudadanía. Esto implica algo más que eliminar u ofrecer una alternativa a un escalón en la entrada de un edificio, implica tener las mismas oportunidades y beneficios y disfrutar de los mismos programas o servicios que los demás. Entre estos servicios no deben olvidarse, como a menudo ocurre, aquellos relacionados con la comunicación y la información.

En efecto, el concepto de accesibilidad debe entenderse teniendo en cuenta tres formas básicas de actividad humana: la movilidad, la comunicación y la comprensión; y estas tres actividades están sujetas a limitación como consecuencia de la existencia de barreras.

Tal y como establece el Libro Blanco de Accesibilidad, se define la Accesibilidad como *"...el conjunto de características de que debe disponer un entorno, producto o servicio para ser utilizable en condiciones de confort, seguridad e igualdad por todas las personas y, en particular, por aquellas que tienen alguna discapacidad"*.

Desde la perspectiva propia de esta Institución es de suma importancia reseñar que la accesibilidad universal se ha consignado en el Convenio Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de 2016, no solo como un derecho, garantía necesaria para el goce y ejercicio de los derechos, sino también como un principio, esto es, como una parte esencial de los derechos fundamentales, que garantiza que las personas con discapacidad puedan desarrollar libremente su propia personalidad al igual que el resto de las personas. Por ello, el que se construya un edificio inaccesible es también una forma de discriminación.

Es responsabilidad de la sociedad en su conjunto y muy especialmente de los poderes públicos modificar el entorno de modo que pueda ser utilizado en igualdad de condiciones por toda la ciudadanía. Además, resulta necesaria la participación de las personas con discapacidad y sus organizaciones en el diseño de un entorno que permita asegurar el acceso en términos de igualdad.

Creo necesario subrayar el desarrollo que ha tenido la percepción de lo que significa la accesibilidad universal. En la actualidad no cabe duda de que tanto en el marco teórico como en el legislativo es considerada desde una visión mucho más amplia, que no se restringe ni relaciona exclusivamente con la discapacidad. La accesibilidad ya no es un asunto que concierne únicamente al colectivo de las personas con discapacidad, se trata de una cuestión que corresponde a toda la sociedad, a una sociedad cada vez más diversa, y en un contexto donde el envejecimiento de la población es una realidad. Es por ello que la accesibilidad debe ser abordada a través de una mirada global que supere las políticas dirigidas exclusivamente a la discapacidad, entendiendo que los beneficiarios de la accesibilidad somos todas las personas que formamos parte de la sociedad.

En la recomendación que, en el año 1994, bajo el título *“La problemática de la accesibilidad en el medio físico”*, la Institución del Ararteko incluyó en el informe ordinario presentado ante este Parlamento Vasco, se abordaba la accesibilidad desde esta nueva percepción, entendiendo que lo que había nacido como una demanda de un colectivo era una demanda general, una exigencia de calidad en la construcción de la ciudad y una responsabilidad pública de hacer la ciudad para el disfrute de toda la ciudadanía. En estos términos, en dicha recomendación, se planteaba la necesidad de aprobar en nuestra Comunidad Autónoma una nueva norma con rango de ley que aglutinara de una manera integral la supresión de las barreras, tanto las arquitectónicas, como las urbanísticas, así como las que se encuentra en el transporte y en la comunicación.

Es en el año 1997 cuando en la Comunidad Autónoma del País Vasco se aprueba la Ley 20/1997, de 4 de diciembre para la Promoción de la Accesibilidad, que apuesta por *“un modelo cuya finalidad sea garantizar el pleno y libre desarrollo de las personas en el medio social y comunitario y, para ello, garantice la accesibilidad al medio físico y a la comunicación a todas las personas de nuestra Comunidad y de una manera especial a aquellas que por razones diversas presenten algún tipo de limitación.”*

Cuando esta norma se aprobó hace 20 años, resultaba especialmente avanzada en el tiempo dado que no sólo asumía el modelo social, sino que también se inspiraba en las nociones propias de la filosofía del diseño universal. Así, admite que garantizar la accesibilidad implica no sólo garantizar el acceso a un determinado entorno, edificio, medio de transporte o medio de comunicación, sino también posibilitar a todas las personas el uso para el que está pensado. Hace suya,



además, la idea de uso autónomo, es decir, que todas las personas, sea cual sea su condición, puedan hacer uso del medio de que se trate de forma independiente, sin requerir imperativamente la ayuda de terceros. Por lo tanto, desde un punto de vista conceptual se trata de una norma progresista, y que está amparada en el principio de igualdad y en la defensa de la diversidad y de los derechos de todas las personas.

Brevemente, quiero referirme a las previsiones que contempla dicha norma como instrumentos garantes para la promoción de la accesibilidad y, amparadas en el principio de igualdad y en la defensa de la diversidad y de los derechos de todas las personas.

Primeramente, en la Ley se prevén diferentes cupos de reserva en los entornos urbanos, espacios públicos y edificaciones de uso público, en alojamientos turísticos, aparcamientos y en viviendas, tanto de protección oficial como en las promociones de vivienda libre.

Por otra parte, la ley impone a las administraciones públicas vascas la obligación de elaborar programas cuatrienales de accesibilidad, herramienta básica diseñada por la Ley para garantizar y promover la accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificios, transportes y sistemas de información y comunicación ya existentes de uso y servicio público.

Y por último, quiero destacar que la norma articula instrumentos de control como garantía del cumplimiento de las previsiones que contempla: El primero de ellos es condicionar la concesión de las licencias, autorizaciones o calificaciones al cumplimiento con carácter previo de la normativa en materia de accesibilidad. El segundo instrumento de control previo es la inclusión en los pliegos de condiciones de los contratos administrativos de cláusulas de adecuación a la normativa sobre accesibilidad. También, como saben, existen otros elementos de control sobre la aplicación de excepciones y exenciones a la normativa de accesibilidad y, finalmente, como una de las grandes novedades de la ley, se incorpora un régimen sancionador, lo que supuso un gran avance sobre la situación anterior, por lo que supone para su efectividad

Con posterioridad, en desarrollo del texto legal se aprobaron las siguientes normas de carácter técnico: el Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación, así como del Decreto 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad en el transporte.

A partir de ese momento, ha sido un objetivo de la institución del Ararteko analizar las intervenciones públicas en dicha materia atendiendo al nuevo marco general de actuación definido. Quiero significar que, resulta evidente, que han sido importantes los avances que se han producido a lo largo de estas dos décadas en el ámbito de la accesibilidad en nuestra Comunidad. No hay más que observar nuestro entorno, las nuevas edificaciones, las mejoras que se han introducido en el transporte...Sin embargo, he de señalar que no es menos cierto que han sido numerosas las ocasiones en las que desde nuestra institución se ha podido constatar que desde las administraciones públicas vascas se ha realizado una interpretación restrictiva en su aplicación, desarrollando actuaciones que se alejaban de los principios básicos definidos en la propia norma y, en el Convenio Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de 2016.

Como algunos de ustedes recordarán en el año 2003, coincidiendo con el año europeo de las personas con discapacidad, el Ararteko presentó en el Parlamento Vasco el informe extraordinario sobre la *"Accesibilidad en edificios de uso público de la Comunidad Autónoma del País Vasco"*. En dicho informe se pretendía examinar en qué medida las administraciones públicas –Gobierno Vasco, Diputaciones Forales y Ayuntamientos– se habían comprometido con dicha cuestión y habían dado cumplimiento a las obligaciones establecidas.

Como anteriormente he referido, la herramienta básica diseñada por la Ley para garantizar y promover la accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificios, transportes y sistemas de información y comunicación ya existentes de uso y servicio público es el programa cuadrienal de promoción de la accesibilidad. A través de este programa todas las administraciones y demás entidades públicas deben: realizar un diagnóstico de la situación e inventariar los espacios exteriores, edificación, transporte y comunicación objeto de adaptación; fijar un orden de prioridades que tendrá en cuenta la mayor eficiencia y afluencia de personas; aprobar un programa económico financiero y un calendario de ejecución de las adaptaciones.

La Ley daba a las instituciones un plazo de dos años, a partir de la publicación en el BOPV, para la aprobación del primer programa cuadrienal. Quiere esto decir que, para finales de 1999, todos los ayuntamientos vascos deberían haber elaborado un plan de estas características. En las conclusiones obtenidas en el informe extraordinario se pudo constatar que, pese a haber transcurrido con creces el plazo fijado en la ley entonces, sólo siete municipios de los que habían respondido a nuestro cuestionario habían cumplido este mandato legal. Por este motivo, la institución asumió el compromiso de intervenir de oficio para realizar un seguimiento sobre la elaboración y ejecución de los programas cuadrienes por las distintas administraciones públicas.

En el ejercicio del año 2004 los distintos departamentos del Gobierno Vasco, las tres diputaciones forales y los ayuntamientos de más de 10.000 habitantes que, en su momento, habían informado de que no disponían de dicho programa cuadrienal, nos comunicaron que habían adoptado alguna medida encaminada a la elaboración del correspondiente Programa Cuadrienal de accesibilidad, hasta el punto de que el entonces Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales se vio desbordado para atender todas las solicitudes que los Ayuntamientos habían formulado respecto a las convocatorias de subvenciones para la elaboración de los preceptivos Programas Cuadrienes de accesibilidad.

Considerando que había transcurrido un tiempo suficiente para que los ayuntamientos hubieran ido aprobando los correspondientes programas, en el ejercicio correspondiente al año 2008 se estimó conveniente efectuar un diagnóstico actualizado de la situación.

En esta ocasión, se centró inicialmente la atención en los municipios de menos de 10.000 habitantes, que son clara mayoría en nuestra Comunidad Autónoma: 208 sobre un total de 248. Contrastando los resultados obtenidos respecto de los logrados en el año 2003 sobre los municipios de menos de 10.000 habitantes que disponen de plan, se concluyó que el balance resultaba positivo, ya que habíamos pasado de que hubiera 7 municipios con programa cuadrienal aprobado a disponer de 107 municipios, en términos absolutos.

En cualquier caso, es preciso señalar que la realidad ha confirmado que en municipios de tamaño medio y grande, con numerosos entornos urbanos y espacios públicos la elaboración de estos planes ha resultado compleja y, en los municipios pequeños debido a importantes dificultades técnicas y sobre todo económicas, ha resultado complicada la ejecución del calendario de las actuaciones previstas. La crisis económica se ha esgrimido muchas veces como un hándicap a sortear, pero entendemos que, sin excluir su impacto, no puede justificarse ningún retroceso en el aún difícil camino para alcanzar la accesibilidad universal.

Varios años después, en marzo de 2011 se presentó ante este Parlamento Vasco el informe extraordinario sobre la *Accesibilidad del sistema de transporte público en la CAPV*. El objetivo del informe era el de identificar las carencias y deficiencias del sistema público de transportes con relación a la seguridad y funcionalidad de los desplazamientos para el colectivo de personas con movilidad reducida.

El estudio comprende toda la red del sistema de transporte público, de carácter regular y uso general, con origen y/o destino en la CAPV, en los tres territorios históricos de Euskadi. 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.

Como conclusiones fundamentales de este informe se consignaban las siguientes:

- 1º. Que el sistema de transporte ferroviario de la CAPV resulta prácticamente inaccesible;
- 2º. Que el sistema del metro de Bilbao, con carácter general, obtiene una alta calificación en materia de accesibilidad;
- 3º. Que el sistema tranviario resulta un referente de la accesibilidad universal en el transporte público urbano;
- 4º. Que los sistemas por carretera, teniendo en cuenta la situación de las principales terminales de autobús, así como de las paradas en todo el territorio de la comunidad autónoma, tampoco resultan satisfactorios respecto a su grado de accesibilidad;
- 5º. Que el servicio de taxi adaptado no alcanza los parámetros de cobertura poblacional en numerosos municipios de la CAPV y
- 6º. Que en el transporte aéreo, conforme señala la normativa comunitaria sobre los derechos de las personas con discapacidad, es obligatoria la prestación de una asistencia personal durante todas las fases del ciclo del vuelo en la red de aeropuertos vascos.

En mayo de 2013 Eusko Trenbide Sarea presentó al Ararteko el plan de accesibilidad que había puesto en marcha en las líneas explotadas por dicha entidad. Hay que destacar que dicha Entidad abordó la accesibilidad, tal como se recomendaba en nuestro informe, de una manera integral en todas aquellas instalaciones donde técnicamente resultaba posible. Ello permitió avanzar no sólo en la mejora de las condiciones de accesibilidad para la eliminación de las barreras de los accesos y de la movilidad en el interior de los equipamientos, sino también en la adopción de las condiciones de accesibilidad referidas a los sistemas de comunicación, garantizando el acceso a la información a las personas con discapacidad visual y auditiva para un adecuado uso del sistema de transporte.

Asimismo, en el ámbito del sistema por carretera, también se ha producido una progresiva mejora en las paradas de los servicios urbanos de la relación acera-vehículo con la incorporación, en numerosas localidades de nuestra Comunidad, de las plataformas de avance de acera, que permiten una mayor seguridad en el embarque y desembarque de las personas con movilidad reducida.

Por otro lado, la renovación integral del mapa concesional de las líneas interurbanas también ha servido para garantizar una flota de autobuses accesibles, con un importante aumento de vehículos de piso bajo en muchas de las líneas y, con la instalación de plataformas elevadoras más seguras en los autobuses de piso

alto. No obstante, no podemos dejar de señalar que quedan pendientes de resolver cuestiones de seguridad en el interior de algunos de estos vehículos.

En este punto quiero referirme a las nuevas terminales de autobuses que se han construido o están en fase de construcción en las tres capitales vascas.

Así, en el caso del territorio alavés la terminal de Vitoria-Gasteiz cuenta con unas instalaciones y servicios satisfactorios en materia de accesibilidad, garantizando que las personas con movilidad reducida puedan embarcar y desembarcar del vehículo en condiciones de accesibilidad, seguridad y de manera autónoma en las dársenas construidas.

En cambio, en Donostia-San Sebastián la estación de autobuses subterránea que se ha construido recientemente cuenta con 23 dársenas, de las cuáles únicamente en cuatro de ellas se garantizaba, en un principio, la posibilidad de embarcar y desembarcar a las personas usuarias de sillas de ruedas con condiciones mínimas de accesibilidad.

Resulta sorprendente que, teniendo en nuestra Comunidad Autónoma, como anteriormente he señalado, una normativa progresista en el ámbito de la accesibilidad universal, ocurra que en el año 2016 se pusiera en marcha una nueva infraestructura pública cuyo uso en condiciones de igualdad no era posible para toda la ciudadanía. Además, resulta muy preocupante que habiendo dispuesto de la oportunidad de subsanar las irregularidades detectadas, en tanto que era posible, esta adaptación no se produjera.

En efecto, tras advertir, tanto desde la Asociación de Elkartu como por el Ararteko al Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián el grave incumplimiento de la normativa de accesibilidad, como ya conocen, dicha Entidad Local fue realizando varias propuestas para tratar de remediar esta situación. En una propuesta definitiva (“en un último movimiento de última hora pactado con la empresa concesionaria”) se habilitaron nueve dársenas accesibles (de un total de 21), cinco de ellas con las dimensiones ajustadas a la norma y cuatro en las que los autobuses accederían maniobrando marcha atrás.

La normativa que resulta de aplicación obliga a la accesibilidad de todas las dársenas que se instalen en la estación ya que son la zona de parada donde se produce el embarque y desembarque de los vehículos para las personas.

El Decreto 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad en el transporte, establece claramente que:

“Todas las estaciones ferroviarias, marítimas, de autobuses y aeroportuarias, de nueva construcción, destinados en la CAPV al transporte público de viajeros,

deberán cumplir, en todo lo que sea de aplicación, las condiciones técnicas de accesibilidad indicadas en los Anejos II, III y IV del Decreto 68/2000, de 11 de abril.”

En consecuencia, el conjunto de los elementos de la nueva estación de autobuses, que comprende la edificación así como los espacios urbanos que permiten el acceso desde o hacia el exterior, tendrían que haber cumplido con todas las condiciones técnicas que se determinan en la normativa de referencia. Ello implica que deben garantizar la accesibilidad universal mediante la habilitación de itinerarios peatonales que permitan la utilización de todos los recursos previstos por todas las personas en condiciones de igualdad.

Tras un exhaustivo estudio jurídico recogido en el apartado de las consideraciones de la Resolución emitida, de fecha 25 de noviembre de 2015, el Ararteko llegó a la conclusión de que se trataba únicamente de determinar el cumplimiento o no de la normativa que resultaba de aplicación, cuya responsabilidad correspondía a los responsables de los órganos de decisión municipal y a los servicios jurídicos del propio Ayuntamiento. No se trataba, pues de una situación en la que resultara posible acordar o transaccionar las previsiones exigidas por nuestro ordenamiento jurídico. Se trataba de cumplir, con base en el principio constitucional de legalidad, las previsiones exigidas por la normativa vigente. Por ello, en ningún caso resultaba compatible con ningún criterio de interpretación la propuesta municipal.

El Ararteko, mediante la Resolución antes citada recomendó al Ayuntamiento de Donostia – San Sebastián que revisara el proyecto de arquitectura y actividad de la nueva estación de autobuses en tramitación, procurando que el diseño previsto de las dársenas garantice el principio de accesibilidad universal. Esta recomendación, como saben, no fue aceptada. Como sabemos también en Bilbao está en marcha la construcción de una nueva estación por lo que habrá que estar vigilantes, para que, a pesar de que la infraestructura prevista sea subterránea, todas las dársenas de la terminal sean accesibles, garantizando que las personas con movilidad reducida puedan embarcar y desembarcar del vehículo en condiciones de accesibilidad, seguridad y de manera autónoma.

Por otra parte quiero referirme a otro de los problemas, que ha sido recurrente en la Institución del Ararteko y, que viene derivado de la puesta en marcha de planes de promoción de la accesibilidad: la exclusiva opción de escaleras mecánicas en las obras municipales aprobadas para eliminar o salvar los obstáculos urbanos. Las rampas y escaleras mecánicas no resuelven el problema de accesibilidad de todas las personas, los mayores, las personas con sillas de bebé, las personas con movilidad reducida, no pueden hacer uso de dichas instalaciones.

En la mayoría de los supuestos planteados en el Ararteko, en un primer momento no se pudo obtener información suficiente de los motivos que habían llevado a las autoridades locales a primar la instalación de una rampa o escalera mecánica frente a la instalación de un ascensor.

Los ascensores frente a otro tipo de soluciones previstas, además de contribuir a mejorar las condiciones de vida de las personas con movilidad reducida que viven o deben transitar por dicha zona, tienen otras virtualidades que los otros elementos cuestionados no disponen, esto es: pueden ser utilizados por toda la población, incluidos aquellos que más lo necesitan, las personas con movilidad reducida; permiten la movilidad vertical en ambos sentidos; el coste económico es muy inferior al de las rampas o escaleras mecánicas; los gastos en su instalación así como en el mantenimiento son también considerablemente inferiores; se garantiza un mejor funcionamiento y resultan ser elementos técnicos más seguros.

El artículo 3 del Anejo V del Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación, prevé dos excepciones posibles a la aplicación de las condiciones de accesibilidad:

- La primera se da cuando las características orográficas, estructurales o de forma determinen la imposibilidad de aplicar dichos criterios.
- La segunda se da cuando, atendiendo al presupuesto económico disponible, la adaptación constituya un gasto desproporcionado.

Si nos encontramos ante uno de los supuestos de excepción establecidos por la norma de aplicación, ello obliga a justificar documentalmente los motivos que generan la exención mediante un informe de los servicios municipales, previo a la aprobación del proyecto que determine la idoneidad de la medida propuesta. Asimismo, determina que debe darse traslado del expediente municipal tramitado al Consejo Vasco de Accesibilidad para su oportuno conocimiento.

En ninguno de los supuestos planteados se había seguido dicho procedimiento, por lo que no se disponía de todos los elementos precisos, para valorar, en sus justos términos, si las decisiones adoptadas habían sido conforme a derecho. Ello obligó a la institución, con la colaboración de FEKOOR en Bizkaia y ELKARTU en Gipuzkoa, a desplazarse a los ubicaciones propuestas con el fin de valorar, en la medida de lo posible, la idoneidad de las medidas planteadas.

En todas las visitas realizadas se pudo constatar que era viable que hubieran instalado ascensores para salvar los problemas de accesibilidad de las zonas donde se pretendían acometer las obras. Sin embargo, los ayuntamientos habían optado por la instalación de escaleras o rampas mecánicas con importantes pendientes y

en un único sentido. Además, los itinerarios alternativos previstos para las personas con movilidad reducida seguían siendo recorridos sumamente largos, con pendientes importantes y, en ocasiones, teniendo que hacer uso de tramos de carretera en el tránsito además de tener que sortear aceras que carecían de rebajes.

Ante las observaciones formuladas desde esta institución, hubo ayuntamientos que sí consideraron oportuno modificar los proyectos iniciales, (Erandio fue uno de ellos), pero otros que se resistieron a rectificarlos, estimando desproporcionado la paralización de las obras ya iniciadas.

En el informe anual correspondiente al ejercicio del año 2009 que el Ararteko presentó ante este Parlamento Vasco se abordó esta cuestión en una recomendación general, bajo el título *“Sobre la necesidad de dar prioridad a la instalación de ascensores frente a las rampas y escaleras mecánicas.”*

Por último, en este recorrido por las principales actuaciones del Ararteko en materia de accesibilidad, he de referirme al informe extraordinario sobre el *“Diagnóstico de Accesibilidad en los hospitales de la CAPV”* que el 14 de setiembre de 2017 entregamos a la Presidenta de este Parlamento.

Este estudio ha puesto su foco de atención en el ámbito funcional del sistema sanitario de Euskadi, teniendo presente el conjunto de la cadena de accesibilidad que determina la disposición y la usabilidad de los itinerarios, edificaciones y servicios para las personas con movilidad reducida.

Para este estudio, han sido analizados los 16 hospitales de la red pública de Osakidetza, 12 hospitales privados-concertados con Osakidetza y los 8 hospitales psiquiátricos de la Comunidad Autónoma del País Vasco. También se han analizado los 7 servicios de Osatek existentes, complemento esencial de la red hospitalaria y herramienta básica de análisis y posterior tratamiento de diversas enfermedades.

El total de Edificios analizados ha sido, por tanto, 36. En el Informe, se realiza un exhaustivo análisis de cada uno de ellos.

Dado que se trata de un estudio muy extenso y detallado (tiene más de 330 páginas en cada idioma, y cuenta con 117 gráficos y cientos de fotografías), resulta difícil presentar aquí un resumen que resulte representativo del conjunto de los edificios analizados.

Es evidente que las dificultades que se relacionan en el Informe, no son las mismas en todos los recintos hospitalarios ni afectan por igual a personas con diferentes tipos de discapacidad. Tampoco tienen la misma trascendencia en los servicios hospitalarios externos o en los derivados de la hospitalización.

Hay que señalar también que desde la entrada en vigor de la ley de accesibilidad han sido importantes los avances que se han producido en la adopción de diversas medidas para ir garantizando las condiciones técnicas de accesibilidad en los centros sanitarios de la CAPV. Esta evolución se aprecia de una manera cierta sobre todo en las nuevas edificaciones, que se construyen con accesos a cota cero, itinerarios y recorridos dentro del recinto libres de obstáculos, con aseos adaptados en todas las plantas del edificio y garantizando la accesibilidad de todas las habitaciones del hospital.

No obstante, el diagnóstico realizado, el presente informe permite concluir que en la actualidad se observan aún insuficiencias significativas que continúan limitando la aplicación generalizada del derecho a la accesibilidad universal, en un ámbito tan sensible como el de los centros hospitalarios

En cuanto a los edificios que no son de nueva planta hemos de señalar que, también, han sido importantes los esfuerzos realizados en su rehabilitación y adecuación, llevándose a cabo diferentes actuaciones dirigidas a garantizar y promover la accesibilidad de sus instalaciones. Sin embargo, a la vista de los datos resultantes de este estudio, podemos determinar que las mejoras logradas en accesibilidad resultan aún insuficientes para alcanzar un grado de accesibilidad que permita que las personas con movilidad reducida puedan acceder a los servicios hospitalarios de la CAPV de manera autónoma y en condiciones de igualdad con el resto de la ciudadanía.

Se han detectado déficits en:

- En los itinerarios de acceso a los hospitales. Se observa, con carácter general, el deficiente estado de accesibilidad de los entornos urbanos que sirven de acceso a los centros hospitalarios,
- En los itinerarios dentro del área hospitalaria: en los itinerarios de acceso y de movilidad entre diferentes edificios de un mismo hospital; falta de aparcamientos reservados para personas con discapacidad (los cuales, además, rara vez están ubicados cerca de las entradas principales, como debieran),
- En la movilidad interna dentro de las diferentes secciones que constituyen los centros hospitalarios: salas de espera (carencias de espacio suficiente para personas en silla de ruedas), consultas (especialmente de ginecología), ciertas unidades de diagnóstico (por ejemplo espacios para realizar pruebas de audiometría), en las habitaciones (número reducido de habitaciones accesibles en la mayoría de los centros hospitalarios), aseos (insuficientes aseos adaptados), etc. Se ha podido constatar que las habitaciones adaptadas tienden a encontrarse en las áreas de traumatología, lo que supone que las personas con movilidad reducida, independientemente de la patología por la

que deban permanecer en el hospital, para recibir el correspondiente tratamiento deben ser frecuentemente ingresadas en dichas zonas, lo que genera problemas organizativos. La disponibilidad de un mayor número de grúas en las distintas áreas del hospital, sería de gran ayuda para facilitar la transferencia de las personas con movilidad reducida.

- Hay que destacar que, al igual de lo que ocurre en otros ámbitos, pocas instalaciones sanitarias garantizan la accesibilidad a la comunicación por parte de personas con discapacidad visual o auditiva a una adecuada información en condiciones de igualdad.

En el informe se formulan 42 Recomendaciones, muchas de ellas, aunque no todas, dirigidas al Servicio Vasco de Salud / Osakidetza.

La más importante, y que implica un compendio de varias de ellas es: diseñar sin mayor dilación una estrategia orientada a la promoción de las condiciones de accesibilidad universal en el sistema sanitario vasco, susceptible de ser desarrollada, de manera progresiva, en función de los recursos financieros disponibles en el marco del plan que al efecto se establezca. Para ello será necesaria la elaboración de un diagnóstico de las carencias existentes en materia de accesibilidad en lo referido a las instalaciones y servicios sanitarios, inspirándose en las dificultades y carencias señaladas en el presente Informe. Sobre esta base se deberían elaborar los preceptivos programas cuatrienales para la promoción de la accesibilidad en cada centro hospitalario, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad.

Es decir, como hemos señalado antes, utilizar el instrumento que la propia Ley de accesibilidad establecía hace 20 años para ir realizando una planificación realista y progresiva, asegurándose de que en todas las unidades del sistema sanitario vasco y en cada uno de sus hospitales existan medios suficientes para dar adecuada respuesta a las necesidades de las personas con discapacidad. Y a este objetivo y a ningún otro obedece el presente informe extraordinario del Ararteko, un instrumento técnico que esperamos que sea de utilidad en el arduo camino hasta conseguir la accesibilidad universal.

Este breve recorrido que he realizado sobre la labor de la institución del ararteko en el ámbito de la accesibilidad, pone de manifiesto que son innegables los avances que se han producido en garantizar el pleno y libre desarrollo de las personas en el medio social y comunitario. No obstante, con idéntica rotundidad me atrevería a señalar que son muchas, a fecha de hoy, las ocasiones en las que resulta decepcionante la limitada utilización por las administraciones públicas de los instrumentos previstos en la Ley para la promoción de la accesibilidad.

En las reuniones que el personal del Ararteko ha mantenido con las asociaciones que trabajan, desde distintas perspectivas, en el ámbito de la discapacidad, una de las cuestiones más demandadas ha sido la necesidad de proceder a la revisión de la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad y su normativa de desarrollo.

Tras 20 años de andadura de la ley y, tras constatar que han sido numerosos los supuestos en los que desde las administraciones públicas vascas se ha realizado una interpretación restrictiva en su aplicación, desarrollando actuaciones que se alejaban de los principios básicos definidos en la propia norma y que posteriormente han sido reconocidas en el Tratado, quizás ha llegado el momento para evaluar una posible modificación normativa con la participación en dicho proceso de todas las personas afectadas e implicadas en la promoción de la accesibilidad universal.

Para finalizar quiero subrayar que, en todo caso, las mejoras legislativas que se pudieran incorporar en este ámbito quedarían en papel mojado si no van necesariamente acompañadas por una decidida intervención de todos los poderes públicos por asegurar su cumplimiento.

Es preciso tomar conciencia de que trabajar por garantizar los derechos de las personas con discapacidad exige a las administraciones públicas vascas mantener permanentemente la visión transversal de la diversidad funcional en la agenda institucional, de forma que sea una constante tanto en la planificación como en la ejecución de todas las políticas públicas que pudieran afectarles.

No me queda más que agradecerles su atención y quedar a su disposición para responder cuantas cuestiones quieran plantear.