



**IX JORNADAS FEKOOR**  
**20 AÑOS DE LA LEY VASCA DE ACCESIBILIDAD:**  
**DERECHOS HUMANOS, PARTICIPACIÓN SOCIAL Y CONVIVENCIA**

**Primera mesa: Una mirada a la accesibilidad en Euskadi**

Arartekoa naizenez, pozik agurtzen zaituztet eta hartzen dut parte jardunaldi honetan, mahaikide ditudan pertsonekin batera. Jardunaldia Feekorrek antolatu du, irisgarritasuna sustatzeko legea onartu zenetik Euskadin igaro diren 20 urteez gogoeta egiteko.

Eskerrak eman nahi dizkiot Fekoorri, gonbidatu gaituelako eta irisgarritasun unibertsalaren arloan gure ekarpena egiteko aukera eskaini digulako, izan ere, arlo hori zeharkako lan-ildo nagusietako bat izan da beti Ararteko erakundearen jardueran, eta hala izaten jarraitzen du. Gure lanean, beti Feekor bezalako erakundeen laguntza jasotzen dugu, horiek gure antenak baitira aniztasun funtzionala duten pertsonen arazo larrietako batzuk detektatzeko.

Como ustedes conocen muy bien, la accesibilidad se concibe desde la premisa de que cualquier persona debe disponer y poder utilizar las edificaciones, servicios o productos en igualdad de condiciones 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, requiere disponer de las mismas oportunidades y beneficios, y disfrutar de los mismos programas o servicios que las demás personas. Entre ellos no deben olvidarse, como a menudo ocurre, los servicios relacionados con la comunicación y la información.

Asimismo, el concepto de accesibilidad debe entenderse teniendo en cuenta tres elementos básicos de la actividad humana: la movilidad, la comunicación y la comprensión. Esas tres actividades están sujetas a limitación, como consecuencia de la existencia de barreras de diverso tipo.

Afortunadamente, 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.

Quisiera realizar una pequeña enumeración de algunas de las intervenciones más significativas de nuestra institución en este ámbito:

Ya en la recomendación que, bajo el título *“La problemática de la accesibilidad en el medio físico”*, emitió el Ararteko en el año 1994 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, que es hacer la ciudad para el disfrute de toda la ciudadanía. Desde ese paradigma, 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 todas las barreras.

Cuando hace 20 años se aprobó la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad, resultaba especialmente avanzada, dado que no solo asumía el modelo social, sino que también se inspiraba en las tesis propias de la filosofía del diseño universal. Así, se recoge que garantizar la accesibilidad implica no solo 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, amparada en el principio de igualdad y en la defensa de la diversidad y de los derechos de todas las personas.

Dada su importancia, quiero referirme, al menos brevemente, a las previsiones que contempla dicha norma como instrumentos garantes de la promoción de la accesibilidad:

Por un lado, en esa 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 elaboración de 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 los instrumentos de control que articula la norma como garantía del cumplimiento de las previsiones que contempla, tales como condicionar la concesión de las licencias, autorizaciones o calificaciones al cumplimiento con carácter previo de la normativa en materia de accesibilidad; la inclusión en los pliegos de condiciones de los contratos administrativos de cláusulas de adecuación a la normativa sobre accesibilidad; y otros elementos de control sobre la aplicación de excepciones y exenciones a la normativa de accesibilidad. También incorpora un régimen sancionador, lo que supuso un gran avance sobre la situación anterior.

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, atendiendo al nuevo marco general de actuación definido, ha sido objetivo de la institución del Ararteko analizar las intervenciones públicas en dicha materia.

Así, coincidiendo con el año europeo de las personas con discapacidad, en el año 2003 el Ararteko presentó en el Parlamento Vasco el informe extraordinario *Accesibilidad en edificios de uso público de la Comunidad Autónoma del País Vasco*, en el que se pretendía examinar en qué medida las administraciones públicas vascas se habían comprometido con dicha cuestión y habían cumplido las obligaciones establecidas.

La ley otorgaba a las instituciones un plazo de dos años para la aprobación del primer programa cuadrienal. Sin embargo, en las conclusiones obtenidas en ese informe extraordinario de 2003 se constató el escaso cumplimiento de ese mandato legal.

Por ello, en el año 2008, considerando que había transcurrido un tiempo suficiente para que los ayuntamientos hubieran ido aprobando los correspondientes programas, el Ararteko estimó conveniente efectuar un diagnóstico actualizado de la situación. Contrastando los resultados obtenidos en relación con los municipios de menos de 10.000 habitantes que disponen de plan, el diagnóstico concluyó que el balance resultaba positivo, ya que habíamos pasado de tener 7 municipios con programa cuadrienal aprobado en el año 2003 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 ha resultado compleja la elaboración de estos planes 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, el Ararteko presentó al Parlamento Vasco el informe extraordinario *Accesibilidad del sistema de transporte público en la CAPV*. El estudio comprende toda la red del sistema de transporte público en los tres territorios históricos de Euskadi de carácter regular y uso general, con origen y/o destino en la CAPV.

Como conclusiones fundamentales se consignaban las siguientes:

- 1º. Que el sistema de transporte ferroviario de la CAPV (que incluye 15 líneas de ferrocarril) resultaba prácticamente inaccesible;
- 2º. Que el sistema del metro de Bilbao, con carácter general, obtiene una alta calificación en materia de accesibilidad. No obstante, a fecha de hoy y en relación con este sistema metropolitano he de señalar que en estos momentos estamos analizando las reclamaciones que nos han llegado en torno a los problemas de accesibilidad en la nueva línea 3 del Metro, tanto referidas a las nuevas estaciones como a los propios trenes. Iremos viendo cuál es la situación sobre el cumplimiento de la accesibilidad universal en la nueva infraestructura;
- 3º. Que el sistema tranviario resulta un referente de la accesibilidad universal en el transporte público urbano;
- 4º. Que los sistemas por carretera 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;
- 6º. Que en el transporte aéreo es obligatoria la prestación de una asistencia personal durante todas las fases del ciclo del vuelo en la red de aeropuertos vascos.

Desde entonces, se han producido avances destacables:

En mayo 2013 Eusko Trenbide Sarea presentó al Ararteko el plan de accesibilidad que había puesto en marcha en las líneas explotadas por dicha entidad. En él abordaba la accesibilidad, tal como se recomendaba en nuestro informe, de una manera integral en todas aquellas instalaciones donde técnicamente resultaba posible.

Asimismo, en el ámbito del sistema por carretera, 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, también es preciso 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.

La nueva 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 se ha construido una nueva estación de autobuses subterránea que cuenta con 23 dársenas, de las cuales únicamente en cuatro de ellas se garantizaba la posibilidad de embarcar y desembarcar a las personas usuarias de sillas de ruedas en condiciones mínimas de accesibilidad.

Resulta sorprendente que, contando nuestra Comunidad Autónoma con una normativa progresista en el ámbito de la accesibilidad universal, en el año 2016 se haya puesto en marcha una nueva infraestructura pública cuyo uso en condiciones de igualdad no es posible para toda la ciudadanía. Además, resulta muy preocupante que habiendo dispuesto de la oportunidad de subsanar las irregularidades detectadas, ésta no se haya aprovechado.

No podemos olvidar que la normativa que resulta de aplicación (Decreto 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad en el transporte) 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.

Por ello, el Ararteko, mediante la Resolución de 25 de noviembre de 2015, recomendó al Ayuntamiento de Donostia 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.

Me consta que en Bilbao ya se han dado los primeros pasos para la construcción de la nueva estación. Les aseguro que estaré vigilante, pero confío en 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.

Quiero referirme, asimismo, a otro de problema recurrente en las quejas planteadas ante la institución del Ararteko, que viene derivado de la puesta en marcha de planes de promoción de la accesibilidad: la exclusiva opción de las escaleras mecánicas en las obras municipales aprobadas para eliminar o salvar los obstáculos urbanos. Es evidente que las rampas y escaleras mecánicas no resuelven el problema de accesibilidad de todas las personas, ya que las mayores, las personas con sillas de bebé o las personas con movilidad reducida no pueden usar dichas instalaciones.

Conviene recordar que cuando la Administración entiende que se encuentra ante uno de los supuestos de excepción establecidos por la norma de aplicación, viene obligada 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, debe darse traslado del expediente municipal tramitado al Consejo Vasco de Accesibilidad para su oportuno conocimiento.

En ninguno de los supuestos planteados ante el Ararteko se había seguido dicho procedimiento, lo que obligó a esta institución, con la colaboración de FEKOOR en Bizkaia y ELKARTU en Gipuzkoa, a desplazarse a las 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 la instalación de ascensores para salvar los problemas de accesibilidad de las zonas donde se pretendían acometer las obras.

Además de diferentes actuaciones de oficio realizadas por el Ararteko, en el año 2009 se abordó esta cuestión de forma específica 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, quiero informarles de que en un plazo breve concluiremos un informe diagnóstico sobre la accesibilidad de los hospitales de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que nos está permitiendo apreciar, sin ninguna duda, el margen de mejora que existe, comenzando por la necesidad que el Departamento de Salud del Gobierno Vasco (y los ayuntamientos afectados en lo que se refiere a los accesos y aparcamientos) diseñen y desarrollen una estrategia orientada a la promoción de las condiciones de accesibilidad universal en el sistema sanitario vasco, dotando los recursos financieros precisos, así como la urgente elaboración de los preceptivos programas cuadriennales.



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 para garantizar el pleno y libre desarrollo de las personas en el medio social y comunitario. No obstante, en las reuniones que el Ararteko ha mantenido con las asociaciones que trabajáis, desde distintas perspectivas, en el ámbito de la discapacidad, una de las cuestiones que habéis demandado ha sido la necesidad de revisar la Ley para la promoción de la accesibilidad y su normativa de desarrollo, tras constatar que en numerosos supuestos, las administraciones públicas vascas han realizado una interpretación restrictiva en su aplicación.

En todo caso, esas posibles mejoras legislativas quedarían en papel mojado si no fueran 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, para que sea una constante, tanto en la planificación como en la ejecución de todas las políticas públicas que pudieran afectarles.

Hasi naizen bezala bukatuko dut, zuen adeitasuna eskertuz eta gogoraraziz Euskadiko herriaren defentsa-erakundea garenez, gure ateak zabalik dituzuela aholkuak jasotzeko eta administrazioei eskatzeko arduratsuak izan daitezela indarreko legerian jasota dauden eskubideak betetzeko orduan.

Manuel Lezertua  
Ararteko

Bilbao, 3 de mayo de 2017