



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BURGOS
EXCMA. SRA. ALCALDESA
PLAZA MAYOR, S/N
09071 BURGOS

Expediente: ACTUACIÓN DE OFICIO 976/2023

Asunto: Accesibilidad de los vehículos de transporte público urbano / Rampas de acceso

Excma. Sra.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. en relación con el expediente de oficio que se tramita en esta Institución con el número arriba indicado.

Como se recordará, el inicio de la presente Actuación de oficio vino determinado por el firme compromiso de esta Defensoría de promover las acciones públicas necesarias para la protección y defensa de la población con discapacidad. En este caso, en concreto, en relación con una de las condiciones de accesibilidad que debe reunir el transporte público urbano, como es la existencia de rampas destinadas al acceso de las personas con limitaciones de movilidad.

Es cierto que cada vez se tiene más presente la accesibilidad en la planificación de los diferentes sistemas de transporte, no sólo para el cumplimiento de los requerimientos de las normativas vigentes, sino porque sus gestores van entendiendo que la eliminación de barreras supone indiscutiblemente una mejora en la calidad del servicio.

En los últimos tiempos, pues, se vienen promoviendo servicios de transporte público (en particular, los autobuses urbanos) que animan a los automovilistas a dejar sus coches, ofertando un medio accesible, eficaz y fiable para el conjunto de la población.

Pero la accesibilidad depende de la distancia y de la facilidad de desplazamiento desde el domicilio a la parada del autobús, y desde aquí hasta el destino final, incluyéndose la subida y la bajada del vehículo.

Es por ello que en el marco de la presente Actuación de oficio se ha tratado de conocer la situación de los mecanismos o sistemas de acceso a los vehículos de la flota del transporte urbano de ese municipio de Burgos, desarrollando al respecto las gestiones de investigación oportunas con ese Ayuntamiento.



A su tenor, se ha remitido a esta Defensoría informe técnico (S.M. de Movilidad y Transportes) en el que se señala que el número de vehículos que componen la flota del Servicio de Autobuses Urbanos del municipio es de 68, disponiendo todos ellos de rampa de acceso eléctrica, contando además 60 de ellos con una rampa manual para ser utilizada cuando en las eléctricas se produce algún fallo o quedan fuera de servicio.

Así pues, los autobuses de esa flota cumplen con lo establecido en el Anexo V del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, y en particular con lo dispuesto en el apartado 2 (Material Móvil), en el que se especifica que *“i) Será imprescindible dotar al vehículo de rampa motorizada o elevador y sistema de inclinación (Keeling) para facilitar el acceso a las personas con movilidad reducida.”*

No obstante, la accesibilidad real no solamente depende del cumplimiento de la norma. Se puede decir que un autobús verdaderamente accesible solo es aquel que además de cumplir con la normativa vigente, responda de forma eficaz a las expectativas de los usuarios, asegurando que la subida y bajada de los pasajeros se realice sin incidencias o riesgos. Lo que no queda garantizado cuando surgen problemas técnicos en su funcionamiento que rompen la cadena de desplazamiento. De poco sirve contar con sistemas de acceso si los mismos fallan o generan inseguridad en los usuarios.

Pues bien, a este respecto en el referido informe técnico se confirma que desde el año 2022 hasta julio de 2023 se produjeron 1.043 averías relacionadas con las rampas de acceso. Número que se considera suficientemente importante como para tomar conciencia de la necesidad de adoptar medidas eficaces para evitar que persona alguna se vea condicionada en su desplazamiento. Hace falta que la accesibilidad sea plena e integral, de forma que garantice a las personas con problemas de movilidad el transporte en las mismas condiciones que al resto de los usuarios, no viéndose afectados por un fallo del material móvil o por la inseguridad que pueda generar un posible funcionamiento inadecuado, incluso por los perjuicios derivados de la necesidad de esperar a otro vehículo para poder llegar a su destino.

Esta ruptura de la cadena de desplazamiento deteriora la calidad del servicio y disuade su uso. Es por ello que el transporte en autobús debe garantizar en todo caso la continuidad del viaje; solo así se podrá captar al usuario con dificultades en el desplazamiento y, con ello, prestar el servicio.

Ciertamente, según el informe remitido a esta Institución, se viene llevando a cabo un control del funcionamiento de estos mecanismos; en concreto, de forma diaria antes del comienzo de la prestación del servicio y mediante mantenimientos preventivos y correctivos que se realizan cada 20.000 Km en todos los vehículos de la flota.



No obstante, el número de averías señalado alcanza la relevancia suficiente como para seguir trabajando para conseguir una accesibilidad plena; esto es, para evitar, salvo excepciones razonables, situaciones que conlleven a la discriminación en la utilización del servicio.

Para conseguir que el transporte público en autobús de Burgos sea plenamente accesible, cómodo y de calidad, es necesario poner todos los medios al alcance posible para evitar cualquier barrera que pueda impedir, aunque sea solo en situaciones concretas, que todos los ciudadanos hagan uso de este medio en condiciones de igualdad, implantando soluciones efectivas para la eliminación de cualquier problema o incidencia.

Sabemos que ese Ayuntamiento está comprometido activamente con la mejora en la accesibilidad en el transporte público. Así lo demuestra el Plan Municipal de Accesibilidad, en el que se reconoce la necesidad de proyectar y construir sistemas de transporte público accesibles para todos, de forma que cualquier persona pueda acceder, utilizar y abandonar el sistema en condiciones de seguridad, comodidad y eficacia.

Ahora bien, la vigencia de este plan municipal estaba prevista para el periodo comprendido entre 2018-2023, por lo que su aplicación se entiende finalizada. Además, se echa en falta que en el mismo se hubieran previsto acciones relacionadas con la renovación progresiva de la flota de vehículo para su total adecuación al criterio de accesibilidad universal, y acciones concretas de supervisión continua y eficaz de los elementos de acceso. Tampoco en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible se implementan este tipo de actuaciones, al margen de mejoras tecnológicas destinadas a favorecer la asistencia de personas con movilidad reducida.

Es momento, por tanto, de proceder a la aprobación de una nueva planificación que sirva para seguir atendiendo y mejorando las condiciones de la red de transporte urbano de esa ciudad.

Estamos seguros de que los resultados de la implementación de nuevos avances en este sector se dejarán sentir en una mayor comodidad del viaje y en un incremento de la velocidad comercial al reducir el tiempo de embarque y desembarque de los usuarios. Lo que, a su vez, repercutirá en un incremento de la demanda del servicio de un modo directo (un transporte poco accesible reduce considerablemente el mercado de usuarios correspondiente a aquella población con problemas de movilidad), así como indirecto (mayor confort y tiempo de viaje para todos). La demanda de viajes se ve fuertemente condicionada por las facilidades que los usuarios encuentren a la hora de realizar los desplazamientos.

A su vez, ofrecer un servicio que llegue al mayor número de ciudadanos con las mejores garantías de seguridad, rapidez, economía y comodidad es indispensable para



vivir en una ciudad accesible para todos. Acceso y uso habitual son conceptos clave para promocionar el cambio de actitud necesario y lograr que los medios de locomoción no sean un impedimento más en el desarrollo de las actividades ciudadanas.

Así, puesto que el transporte se considera uno de los pilares de una ciudad accesible y que los requerimientos básicos de los usuarios con dificultades de desplazamiento son los mismos que los de las demás personas (disponer de un transporte público rápido, cómodo y seguro), se hace aconsejable, al amparo de las facultades conferidas por el Estatuto de Autonomía de Castilla y León y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común, formular la siguiente **Resolución**:

ÚNICA: Con la finalidad de seguir trabajando para evitar cualquier situación que conlleve a la discriminación en la utilización de los autobuses urbanos de ese municipio de Burgos, se requiere la aprobación de un nuevo Plan de acción del transporte, en el que se establezcan actuaciones específicas y eficaces en materia de accesibilidad (sistemas de revisión, mantenimiento, renovación de la flota, etc.) para garantizar de forma continua un funcionamiento cada vez más eficiente y perfecto de los mecanismos destinados al embarque y desembarque de todas las personas con dificultades de acceso.

Sin perjuicio de la necesidad de trabajar, a su vez, en la accesibilidad de los entornos de las paradas, garantizando que sus características sean las adecuadas para realizar el despliegue de las rampas de acceso de los autobuses, especialmente en el caso de las automáticas motorizadas.

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma en el plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

EL PROCURADOR DEL COMÚN

Tomás Quintana López