



**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA**  
**ILMO. SR. ALCALDE**  
**PLAZA MAYOR, 2**  
**37002 SALAMANCA**

**Expediente: ACTUACIÓN DE OFICIO 976/2023**

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

Ilmo. Sr.:

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

Como se recordará, el inicio de la presente Actuación de oficio obedece al 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 se va asumiendo 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 incitan 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, en concreto la situación de estos elementos de acceso de la flota de vehículos del transporte urbano de ese municipio de Salamanca, desarrollando al respecto las gestiones de investigación oportunas.



A su tenor, se ha informado por ese Ayuntamiento que el número de autobuses urbanos que componen la flota del transporte público de ese municipio asciende a 62, contando todos ellos con las necesarias rampas de acceso.

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 cabe duda, pues, que en el sistema de transporte público urbano de ese municipio está presente la accesibilidad, lo que beneficiará tanto a las personas con problemas de movilidad como a otros colectivos con discapacidad y al conjunto de los viajeros, que percibirán la mejora en velocidad resultante, efecto que favorece también a la empresa operadora al reducir el tiempo de detención en la parada, gracias a la mayor velocidad en la entrada y salida de viajeros, mejorando así la eficiencia de su flota.

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 se señala en la información remitida a esta Institución que durante 2022 se produjeron 40 incidencias/deficiencias en las rampas de acceso y otras 15 hasta agosto de 2023. Lo que resulta suficiente para demostrar que en esos casos las personas afectadas habrán visto condicionado su desplazamiento, en discriminación con el resto de pasajeros.

Hace falta, pues, 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 discapacidad y, con ello, prestar el servicio, que es lo realmente importante.

Ciertamente, según el informe remitido a esta Institución, en la flota del servicio de transporte urbano de Salamanca se realiza un control semanal del funcionamiento de tales mecanismos de acceso.

No obstante, la accesibilidad universal implica que hay que seguir trabajando para conseguirla plenamente, mediante constantes intervenciones para evitar, salvo excepciones razonables, situaciones que, por reducidas que puedan ser, conlleven a la discriminación en la utilización del servicio.

Para conseguir que el transporte público en autobús de Salamanca sea plenamente accesible, cómodo y de calidad, es necesario poner todos los medios al alcance 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. Así, debe tenderse a que los fallos o averías sean algo muy excepcional, sino inexistentes.

Para ello, en concreto, resultaría necesario revisar diariamente sus mecanismos de acceso y realizar un continuo mantenimiento para que en el momento en que el usuario demande su utilización funcionen correctamente.

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 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 para 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 Salamanca, se recomienda la implementación de nuevas actuaciones específicas y eficaces en materia de accesibilidad (revisiones diarias de las rampas de acceso de todos los autobuses, mejores sistemas de mantenimiento, etc.) para garantizar de forma continua un funcionamiento cada vez más eficiente y eficaz de los mecanismos destinados al embarque y desembarque de todas las personas con dificultades de acceso. Elaborando, si considera necesario, un concreto plan de acción del transporte urbano fundamentado en criterios de accesibilidad universal.**

**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.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN  
Tomás Quintana López