



Consejería de la Presidencia de la Junta de Castilla y León
Ilma. Sra. Directora General de Relaciones Institucionales
C/ Santiago Alba, 1
47008 VALLADOLID

Expediente: 2017/2024

Asunto: Vehículos del transporte público interurbano ruta Íscar-Valladolid / Deficiencias de accesibilidad

Trámite: Resolución

Centro directivo: Consejería de Movilidad y Transformación Digital

Ilma. Sra.:

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

Este expediente, como se recordará, deriva de una reclamación en la que su promotor aludía a la existencia de deficiencias de accesibilidad en algunos de los vehículos del transporte público interurbano de la línea regular Íscar-Valladolid, al no estar adaptados para su utilización por personas usuarias de silla de ruedas y, en consecuencia, dificultar o impedir el acceso efectivo al servicio público.

Como resultado de las gestiones de información desarrolladas ante la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, se ha podido conocer que la citada ruta corresponde a la concesión administrativa VACL-057 (San Cristóbal de Cuéllar-Segovia, con hijuelas), cuyo titular es la empresa de transportes XXX, a la que tiene adscritos 23 autobuses, de los cuales 14 se encuentran adaptados a la población con movilidad reducida.

De ello se deduce el cumplimiento del Decreto-ley 2/2009, de 5 de noviembre, en el que se establecen las condiciones de las concesiones de los servicios de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Comunidad de Castilla y León. En concreto, de la obligación (art. 2.1.b) de tener adaptado un 20% de la flota a las condiciones básicas de accesibilidad establecidas en el segundo apartado del Anexo IV 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.

Ahora bien, sin perjuicio de la observancia de este porcentaje, debemos considerar que la finalidad de esta normativa no es solamente garantizar el cumplimiento de las condiciones establecidas, sino asegurar el acceso efectivo y en condiciones de igualdad al



transporte público, pues la accesibilidad universal no es una decisión opcional de las políticas públicas, sino una exigencia constitucional derivada del derecho a la igualdad real y efectiva.

Ciertamente, la accesibilidad en el transporte público constituye una manifestación concreta del principio constitucional de igualdad real. De ahí que la jurisprudencia del Tribunal Constitucional haya reiterado que la igualdad formal resulta insuficiente cuando concurren situaciones estructurales de desventaja, siendo necesarias medidas positivas para garantizar la obtención de una igualdad de resultados, mediante las cuales se otorgue un tratamiento preferente a aquellos sectores sociales que tradicionalmente han sufrido discriminación, o bien desigualdad de oportunidades. Así se expresa, entre otras, la STC 98/85 del 29 de julio, en la que se manifiesta que la desigualdad formal se justifica en la promoción de la igualdad material, pues lo que resulta verdaderamente prioritario es proteger a los grupos sociales menos favorecidos que tradicionalmente han sido discriminados.

Consolidada, así, esta doctrina favorable a los colectivos históricamente más vulnerables (SSTC 128/1987, 19/1989 y 144/1988, entre otras), se ha consagrado la discapacidad como una circunstancia protegida frente a la discriminación.

El Tribunal Constitucional en Sentencia 172/2021, de 7 de octubre, declara lo siguiente: *“La discapacidad constituye una circunstancia personal que el artículo 14 CE protege contra cualquier forma de discriminación (tal y como recuerda la STC 3/2018, de 22 de enero, con cita, entre otras, de la STC 269/1994, de 3 de octubre). Las medidas que se instrumentan para procurar la igualdad de oportunidades y la integración social y profesional de las personas con discapacidad, incluyendo aquellas de acción positiva, tienen una estrecha conexión con el mandato contenido en el artículo 9.2 CE y, específicamente, con su plasmación en el art. 49 CE que, sin reconocer derechos fundamentales, ordena a los poderes públicos realizar una política de integración de las personas con discapacidades físicas, sensoriales y psíquicas, que les ampare especialmente para el disfrute de los derechos que este título otorga a todos los ciudadanos (entre otras, las SSTC 10/2014, de 27 de enero, y 18/2017, de 2 de febrero).*

Por su parte, la STC 3/2018, de 22 de enero, destaca que según la Convención de la ONU sobre los derechos de las personas con discapacidad, de 13 de diciembre de 2006, ratificada el 23 de noviembre de 2007, *“existe discriminación por razón de la discapacidad tanto si se acredita un propósito de causar perjuicio a la persona por el mero hecho de ser discapacitada, como si se constata que se ha producido un resultado (el ‘efecto’, en palabras del art. 2) debido a la acción de un responsable, que causa la ‘distinción, exclusión o restricción’ de alguno de los derechos de quien es discapacitado, sin que tenga que concurrir la afectación de ninguna otra circunstancia personal. De allí, la importancia que la propia Convención confiere a quien tiene a su cargo el evitar esas*



barreras restrictivas (...) para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales (STC 3/2018, de 22 de enero)”.

Este modelo de protección jurídica de los derechos de las personas con discapacidad, previsto en la citada Convención, tiene reflejo en el Real Decreto legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, que establece el derecho a la accesibilidad universal y a la prohibición de cualquier discriminación directa e indirecta, obligando a las administraciones públicas a promover las medidas necesarias para que el ejercicio en igualdad de condiciones de los derechos de las personas con discapacidad sea real y efectivo en todos los ámbitos de la vida. Entre ellos, en el ámbito de los medios de transporte (art. 22).

Pese a ello, la accesibilidad en el transporte público por carretera continúa siendo a día de hoy un desafío importante tanto para las administraciones públicas competentes en este ámbito como para los operadores y los proveedores de servicios pues, a pesar de los progresos realizados, aún persisten obstáculos que impiden asegurar el acceso efectivo y en condiciones de igualdad al transporte público.

Así ocurre en el caso examinado, ya que, aun cuando se cumpla por el concesionario el porcentaje exigido de vehículos accesibles, no queda garantizada su disponibilidad plena y sistemática en la ruta objeto de la queja. No basta el cumplimiento formal de porcentajes mínimos si ello no garantiza la accesibilidad real al servicio.

El principal problema en este caso, pues, tiene que ver con la insuficiente disponibilidad de este tipo de vehículos adaptados al transporte de personas con movilidad reducida en la concesión VACL-057, de forma que sin ellos se impide la posibilidad de desplazamiento de las personas de dicho colectivo cuando se utilicen vehículos no accesibles, produciéndose, en consecuencia, una clara discriminación por motivos de discapacidad.

Para estas personas que emplean el transporte público como vía para realizar sus desplazamientos, cualquier impedimento en su acceso implica un aumento del riesgo de exclusión social y una vulneración del derecho a la movilidad, consagrado en la Declaración Universal de Derechos Humanos; derecho cuyo ejercicio efectivo pasa por garantizar las condiciones adecuadas de desplazamiento para toda la ciudadanía.

No hay que olvidar, por tanto, que una movilidad restringida es un componente fundamental de la exclusión social y un factor decisivo en la desigualdad.

Partiendo de todo ello, debe considerarse que la prestación del examinado servicio público de transporte interurbano requiere su adaptación a las necesidades reales de la población con discapacidad usuaria de la ruta en cuestión.



En este sentido, la Ley 2/2013, de 15 de mayo, de igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad de Castilla y León, establece (art. 59) la obligación de las administraciones públicas de adoptar las medidas necesarias para garantizar la accesibilidad de los servicios de transporte de pasajeros existentes, teniendo en cuenta la especialidad de las zonas rurales.

Ello enlaza con los principios básicos que rigen la aplicación de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, entre los que destaca, por su especial incidencia en el caso examinado, la satisfacción de las necesidades de movilidad de las personas de la Comunidad, con especial atención a las que sufren discapacidad, fomentando la accesibilidad universal y diseño para todas en los medios de transporte.

Así, en la misma norma se atribuye a la Administración autonómica la obligación de velar por la accesibilidad y supresión de barreras que existan en tales medios (art. 5.2). De hecho, los recursos que se destinen para la financiación de los servicios públicos de transporte público regular interurbano de viajeros de uso general se deben dirigir preferentemente a asegurar la accesibilidad universal en todo el territorio de la Comunidad, con independencia del lugar de residencia de los ciudadanos.

Por ello, a estos efectos, la Administración autonómica puede acordar de oficio aquellas modificaciones de las condiciones de prestación previstas en el título concesional que resulten necesarias o convenientes para mejorar el servicio (art. 75.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y 77.1 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba su Reglamento).

En relación con ello, debemos destacar que el contrato que rige el servicio en la ruta en cuestión (que data de 1997) está prorrogado hasta que se produzca una nueva adjudicación, estando pendiente el procedimiento para la tramitación del nuevo contrato de concesión del servicio. Por lo tanto, podría ser este un momento adecuado para modificar las condiciones de la explotación de este transporte en la ruta examinada con la finalidad de garantizar la accesibilidad real del servicio a los habitantes con discapacidad en ese medio rural.

Compartiendo el criterio del Defensor del Pueblo estatal (expte. 15009650), es de tener en cuenta que en el ámbito del transporte por carretera en autobús el principal problema radica en que muchos de los contratos datan de fechas en las que no se exigía en la concesión que los vehículos estuviesen adaptados para personas con movilidad reducida. Así, si bien no se puede obligar a las empresas a cumplir los requerimientos en accesibilidad de manera sobrevenida durante la vigencia de estos contratos dada la carga económica que esto puede conllevar, es imprescindible que una vez caducado el correspondiente contrato se licite lo antes posible uno nuevo que incluya obligaciones de accesibilidad, evitando las prórrogas de contratos caducados.



Para garantizar, pues, la accesibilidad real y efectiva del transporte público interurbano en la línea Íscar-Valladolid, especialmente en el contexto de la próxima reorganización del sistema concesional, consideramos oportuno, 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: Que se inicie lo antes posible el nuevo proceso de licitación del contrato de concesión del servicio de transporte público interurbano que incluye la línea regular Íscar-Valladolid (VACL-057), modificando las actuales condiciones de la explotación para incorporar los requerimientos que garanticen la disposición, por parte de los operadores del transporte, de una flota completa de vehículos plenamente adaptados a las personas con movilidad reducida y aseguren, con ello, la igualdad real y efectiva de esta población en el acceso a este servicio público.

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 por parte del órgano que corresponda de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital 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