

## Las pequeñas estaciones de FFCC carecen de accesibilidad al tren para personas con silla de ruedas.

Existen unos compromisos recogidos en las legislaciones vigentes para que las estaciones de FFCC se diseñen y acondicionen en base a un adecuado concepto de “accesibilidad universal”, posibilitando a todos los ciudadanos poder acceder al tren sin encontrar ningún obstáculo que lo imposibilite.

El [Real Decreto 1544/2007 de 23 de noviembre](#) hace referencia a los compromisos para garantizar que los distintos modos de transporte sean accesibles para las personas con discapacidad, entre ellos; las estaciones de FFCC y material móvil ferroviario que aún cuentan con barreras de algún tipo.

El [Artículo 2 de dicho Real Decreto](#), define un plazo de adaptación para las estaciones que superan los 1000 viajeros/día y otro plazo mas largo para habilitar aquellas otras que superan los 750 viajeros/día, estas últimas siempre que las actuaciones para su adaptación sean consideradas “proporcionadas”. Pero en lo referido al compromiso y de adaptar las estaciones de menos de 750 viajeros/día, no se hace mención.



Pequeña estación de FFCC.

Por otro lado, una ley mas reciente ([Ley 26/2011 de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad](#)) creada para mejorar las normativas vigentes y aproximarse mas a dicha Convención Internacional de la ONU; logró reducir algo los plazos previstos para la adaptabilidad de los modos de transporte.

Pero dicha Ley 26/2011, aunque hace alusión en su Artículo 1, a la necesidad de adecuar las pequeñas estaciones de FFCC de menos de 750 viajeros/día, solo define para ellas unas determinadas mejoras muy básicas enfocadas a determinadas discapacidades, sin concretar ni mencionar la necesidad de que estas estaciones sean accesibles para las personas con movilidad reducida (PMR), lo que además es contradictorio con la correcta interpretación del “diseño universal”.

Así, cuando plantea que se consideren “condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para las infraestructuras y servicios de pequeña entidad (que son las que tienen un tráfico igual o menos a 750 viajeros/día de media en promedio anual) las indicadas en los puntos 3, 4.c), 5.2 *in fine*, 6, 8 y 10, del Apartado 1 del Anexo IX del RD 1544/2007 de 23 de noviembre, comprobamos al leer esos puntos que se refieren a lo siguiente:

*- Garantizar que se permita el viaje en los medios de transporte a los perros guía y de asistencia debidamente identificados, así como su acceso a edificios y dependencias públicas de dichos servicios de transporte.*

*- Garantizar información básica en guías, etc., sobre la accesibilidad de las infraestructuras, servicios disponibles, etc...*

*- Garantizar la disposición del material auxiliar o ayudas técnicas que pudieran resultar de utilidad durante el viaje a las personas con discapacidad “cuando el material móvil lo permita” , así como el compromiso de almacenar en lugar adecuado y de forma estable y segura el material auxiliar o ayudas técnicas pertenecientes a las personas con discapacidad.*

*- Disponer de un protocolo con la previsión de actuaciones en casos de emergencia que pudieran darse en el viaje, así como garantizar la inexistencia de barreras en las vías de evacuación de emergencia de los edificios de estos transportes, teniendo en cuenta la normativa de protección contra incendios en edificios públicos.*

*- Instalar en todo vehículo “en la medida de lo posible” dispositivos de alarma en situaciones de emergencia, que sean accesibles a personas con cualquier discapacidad.*

*- Dotación de plazas de ocupación preferente en todas las clases para personas con discapacidad, con las características que los manuales técnicos de cada uno de ellos establezcan y con el derecho de utilizarlas abonando el precio de un billete de clase inferior cuando estas vayan situadas únicamente en clase superior.*

Con todo, comprobamos que a pesar del compromiso que se asume para las pequeñas estaciones sobre esas necesidades tan importantes, no se menciona compromiso alguno de adaptabilidad “tren-andén”, ya sea mediante un andén al mismo nivel del piso del vagón accesible (para trenes con diseño universal), ni mediante sistema de elevación “a bordo del tren o en la estación” (con personal de apoyo cuando sea necesario), de forma que se posibilite “siempre” el ascenso y descenso del tren a las personas con silla de ruedas.

Si todos los ciudadanos tenemos garantizado “por derecho constitucional” ser tratados con Igualdad y sin ningún tipo de discriminación, no pueden existir mayores barreras para quienes estando en una silla de ruedas habitan en pequeños y medianos municipios, que a quienes habitan en grandes urbes y capitales de provincia, porque eso genera discriminación a causa del lugar en el que se reside”, y esto no es propio de un Estado de Derecho.



Recrecimiento parcial de un andén para trenes con diseño universal.

En la actualidad existen múltiples posibilidades técnicas y tecnológicas para acondicionar mínimamente y a un coste proporcionado y razonable todas y cada una de las pequeñas estaciones en las que hace parada algún tren (por escasa infraestructura que posean), simplemente con **elevadores a bordo del tren** o con una “mínima adecuación del andén principal de cada estación”.

Es necesario que se asuma el compromiso de adaptar no solo las grandes y medianas estaciones de FFCC, sino también “todas las pequeñas estaciones en las que hacen parada trenes de media y larga distancia”, mediante la implantación y habilitación de trenes accesibles con puertas a nivel de andén o con sistemas de elevación para PMR a bordo.

Actualmente nos encontramos con una gran número de poblaciones no solo pequeñas, sino también de un tamaño considerable con mas de 15.000 habitantes repartidas por todo el país, cuyas estaciones de ferrocarril no disponen de sistema que nos posibilite a las personas con silla de ruedas poder subir y bajar de los trenes, y lo mas lamentable es que no se prevé a corto plazo un aumento de ese compromiso.

Véase un ejemplo:

Adjunto enlace al mapa interactivo de RENFE donde se indican las estaciones de FFCC en España que actualmente tienen servicio de atención a viajeros con silla de ruedas (servicio Atendo) y que posibilitan subir y bajar del tren a las personas con silla de ruedas. [www.renfe.com/viajeros/atendo/mapa\\_estaciones.html](http://www.renfe.com/viajeros/atendo/mapa_estaciones.html)

A pesar de ello, existen muchísimas otras estaciones de tamaño importante “aún sin adaptar”, y mas de un centenar de estaciones de menor tamaño en las que tampoco es posible subir y bajar del tren con una silla de ruedas porque no existe un sistema de elevación para sillas de ruedas ni personal para manejarlo. Asimismo, los trenes que hacen parada tampoco llevan sistema de elevación a bordo.

La situación causa una seria discriminación a las personas con silla de ruedas que creo que debería de ser objeto de debate porque es una circunstancia que no contribuye a la plena Igualdad de Oportunidades para las personas con silla de ruedas en el uso de los modos de transporte, ya que el hecho de que un ciudadano con silla de ruedas no pueda bajarse de un tren en la estación que necesita bajarse y se vea obligado a tener que bajarse en otra a 30 Km de distancia para posteriormente tener que desplazarse en un taxi y abonar esa tarifa que a veces supera el precio del billete de tren; es una circunstancia que genera discriminación y además un sobrecoste económico que injustamente debe de soportar la persona con discapacidad.

En este sentido quiero sugerir la siguiente propuesta:

## **PROPUESTA**

Frente a los casos de pequeñas y medianas estaciones en las que no exista personal para facilitar subir y bajar del tren a las personas con silla de ruedas, ni la compañía ferroviaria ofrezca al viajero esa posibilidad mediante elevador a bordo del tren: **se plantee a la compañía ferroviaria el compromiso de cubrir a la persona con silla de ruedas el desplazamiento en un taxi adaptado desde la estación en la que se vea obligado a bajar del tren, hasta la estación en la que debería de haberse bajado y no pudo hacerlo por no estar adaptada. Y del mismo modo en el caso de viajeros con silla de ruedas que residan en localidades cuya estación de tren no es accesible y se vean obligados a desplazarse hasta otra estación adaptada para poder subir al tren.**

**Y que este compromiso se incluya dentro de los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril** en base a la Igualdad de Oportunidades y no discriminación de los viajeros con discapacidad.

Enrique González Blanco.

Usuario de silla de ruedas y viajero de transporte público.

Delineante Técnico Especialista de Edificación y Obras.

## Reflexiones complementarias **Comparativa con la normativa europea**

He analizado el [reglamento 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros del ferrocarril](#), que es muy amplio y define ciertas obligaciones de los operadores de transporte ferroviario con los viajeros con discapacidad, como es la necesidad de un servicio de asistencia en las estaciones.

Sobre dicho compromiso, aunque en nuestro país existe un buen servicio de atención en todas las estaciones pertenecientes a grandes ciudades y a capitales de provincia, e incluso en algunas estaciones de poblaciones de mediano tamaño, lo cierto es que una mayoría de ellas, junto a la práctica totalidad de estaciones de municipios pequeños: carecen de ese servicio y no posibilitan que las personas con silla de ruedas podamos utilizar este medio de transporte, a pesar de que en dichas estaciones se detengan trenes cuyo interior SI es accesible para PMR.

Y al referirme estaciones de municipios de mediano tamaño, quiero especificar que hago referencia a municipios con "mas de 10.000 habitantes", e igualmente al referirme a estaciones de municipios de pequeño tamaño; me estoy refiriendo "a mas de 2000 habitantes". Por tanto, no estoy hablando de aldeas aisladas, sino de municipios en los que hay un importante número de ciudadanos, entre los cuales sin lugar a dudas siempre hay personas con discapacidad que residen o bien que precisan llegar desde otros municipios.

### Adaptación de las pequeñas y medianas estaciones:

*Según lo dispuesto en el Artículo 2 del RD 1544/2007 de 23 de noviembre: "Las estaciones que soporten un tráfico de viajeros superior a 1000 viajeros/día de media anual o que se encuentren en capital de provincia, estarán adaptadas a lo dispuesto en el Anexo I en un plazo no superior a 8 años desde su entrada en vigor (5/12/2015) siempre que las actuaciones para la adaptación resulten proporcionadas. Estas estaciones deberán cumplir todas las especificaciones del anexo I.*

*Me pregunto ¿Qué solución de accesibilidad va a darse a las estaciones cuya modificación sea considerada desproporcionada?*

*Así mismo, las estaciones que soporten un tráfico de viajeros menor o igual a 1000 y superior a 700 viajeros/día de media anual; se adaptarán a lo establecido en el Anexo I en un plazo no superior a 13 años desde su entrada en vigor (5/12/2017 de acuerdo con las modificaciones que realizó la Ley 26/2011 a fin de adaptarla al cumplimiento de la convención de la ONU ), siempre que las actuaciones para la adaptación resulten proporcionadas.*

*Estas estaciones deberán cumplir obligatoriamente "SOLO" las especificaciones del Anexo I señaladas con asterisco.*

*Me pregunto ¿Por qué las pequeñas estaciones solo deben cumplir lo señalado con asterisco (entre lo que no está la adaptación tren-anden ni el compromiso de sistema de elevación para sillas de ruedas a bordo del tren)?*

El Anexo I (Condiciones básicas de accesibilidad al ferrocarril) dice lo siguiente:

1. Estaciones:

En las grandes estaciones (> 1.000 viajeros/día, y de capitales de provincia) son de obligado cumplimiento todas las especificaciones incluidas en el anexo. En las estaciones con un tráfico de viajeros menor o igual a 1.000 y superior a 750 viajeros/día, son de obligado cumplimiento sólo las incluidas en un apartado o párrafo precedido de asterisco.

*De forma genérica, las medidas para garantizar la accesibilidad en las estaciones serán las establecidas en las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) sobre accesibilidad de las personas de movilidad reducida que estén vigentes según las normas de la Unión Europea.*

*Me pregunto:*

*¿Por qué no se nombra ningún compromiso con las estaciones de menos de 750 viajeros/día?*

*¿Por qué la legislación no señala con asterisco para las pequeñas estaciones las necesidades que a continuación se indican?*

**NECESIDADES QUE NO ESTAN SEÑALADAS CON ASTERISCO EN LA LEGISLACION :**

2. Acceso al tren desde el andén

2.1 Material móvil.

En los trenes debe existir una puerta a cada lado del mismo que conecte una zona adaptada del propio tren con el andén, contando además con algún dispositivo que cubra la distancia que, en su caso, exista entre coche y andén.

Transcurrido el período de adaptación de 13 años establecido en el artículo 2, el material móvil que no se haya armonizado con la altura de los andenes en los que preste servicio, deberá contar con un elevador a bordo (plataforma elevadora) situado bien en cada lado del tren o bien con equipos móviles en andén, a elegir en función del tipo de tren y de la infraestructura, que permitan cubrir el desnivel existente, en su caso.

*Un elevador a bordo es un dispositivo integrado en un vehículo, que ha de ser desplegado por el personal de la operadora de transporte. Cuando sea operado, el sistema será capaz de salvar la máxima diferencia de altura entre el piso del coche y el andén de la estación.*

*Los elevadores a bordo han de cumplir las especificaciones de la norma española y europea UNE-EN 1756-2 «Compuertas elevadoras. Plataformas elevadoras para montaje sobre vehículos rodantes. Requisitos de seguridad. Parte 2: Plataformas elevadoras para pasajeros. Diciembre 2005».*

## 2.2 Estaciones a cargo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

*Para los servicios de cercanías se fija en 68 centímetros la altura de andenes y el piso bajo de los trenes tipo CIVIA, y en 68 centímetros y 76 centímetros la altura de los andenes para los servicios de Media Distancia, teniendo en cuenta que la altura fijada podrá ser diferente en casos excepcionales debidamente justificados, mientras que se asegure una correcta accesibilidad.*

*Para el resto de servicios, la altura de los andenes será de 76 centímetros o 68 centímetros , sobre la cabeza de carril, admitiéndose, en casos excepcionales debidamente justificados, la altura de 55 centímetros*

*Es recomendable que en estaciones donde coexistan servicios de cercanías y de otro tipo, los andenes tengan un destino especializado en función de la naturaleza del servicio que presten.*

*Respecto al punto 2.2 me pregunto:*

*¿Por qué el espacio “h” tren-anden ha de variar 8.00 cm respecto a la altura del andén en los trenes de media distancia con piso bajo, imposibilitando el acceso de forma autónoma y segura de una persona con silla de ruedas?*

*¿Es todo ello una forma de normalización adecuada?*

La Especificación Técnica de Interoperabilidad ETI relativa a las personas con movilidad reducida (Normativa Europea) por su parte define en su punto 4.2.2.12.3.2. la necesidad de elevador para PMR a bordo de los trenes para estaciones sin elevador en el andén.

En España además de no existir elevador ni personal de atención a PMR en la mayoría de pequeñas y medianas estaciones, resulta que los trenes tampoco llevan elevadores a bordo ni hay compromiso para ello:

La presente ETI cubre los subsistemas; convencional y de alta velocidad, de infraestructura ferroviaria y material rodante para viajeros según lo descrito en el anexo I de la Directiva 2001/16/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE, solamente para el aspecto «Accesibilidad de personas de movilidad reducida». En ella se abordan también algunos elementos del subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de pasajeros, tales como, por ejemplo, los equipos de venta de billetes.

ETI

4.1.2.21. Dispositivos de embarque para pasajeros que usen sillas de ruedas

4.1.2.21.1. Requisitos del subsistema

*Rampas*

Deberá existir una rampa de acceso, manual o semiautomática, que manejará un miembro del personal, almacenada en el andén de la estación o a bordo del tren.

#### **4.2.2.12.3.2. Disponibilidad de dispositivos de embarque para los usuarios de sillas de ruedas.**

Si dos estaciones situadas en la misma ruta y provistas de andenes que utilizará el material rodante están separadas por una distancia no superior a 30 km , y dichas estaciones cuentan con dispositivos de embarque para usuarios en silla de ruedas, no será obligatorio que el material rodante transporte tales dispositivos.

El administrador de infraestructuras responsable (o el administrador de la estación, si es que ostenta la responsabilidad), junto con la empresa ferroviaria, acordarán la manera de gestionar los dispositivos de embarque de conformidad con el Reglamento (CE) N° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros internacionales de ferrocarril, a fin de determinar cuál de las partes será responsable de proporcionar cualesquiera dispositivos de embarque necesarios.

Al analizar con detalle todo esto, pueden darse cuenta de la ambigüedad que existe en nuestro país para garantizar una adecuada accesibilidad de las personas con silla de ruedas en todas las estaciones.