**REGULACIÓN JURÍDICA DE LA ACCESIBILIDAD**

**8.- La accesibilidad en los transportes**

**8.1.- ¿Qué norma regula las condiciones básicas de accesibilidad en esta materia?**

El [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](https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-20785) (BOE de 4 de diciembre de 2.007).

Con esta norma se viene a dar un paso más en el camino para hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad recogido en la [Ley 51/2003, de 2 de diciembre, sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad](https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-22066), que entronca con los principios consagrados en los artículos**9.2**, **10**, **14** y **49** de la Constitución, como son los de libertad, igualdad, participación y atención a las personas con discapacidad, garantizando unos niveles mínimos extensibles a todo el Estado sin los cuales se podrían sufrir desequilibrios territoriales que generarían discriminaciones y desventajas al grupo ciudadano de las personas con discapacidad.

Por otra parte, el Real Decreto aprobado no es sino cumplimiento del mandato contenido en el **artículo 10 de la Ley referida**, en el que se establece que el Gobierno “regulará unas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación que garanticen unos mismos niveles de igualdad de oportunidades a todos los ciudadanos con discapacidad”.

De esta manera, el [Real Decreto 1544/2007](https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-20785), en cuya elaboración han colaborado, además de las Administraciones implicadas y de las asociaciones profesionales y empresas del sector, el CERMI y el Consejo Nacional de la Discapacidad, determina las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para su utilización por las personas con discapacidad para los modos de transporte ferroviario, marítimo, aéreo, por carretera, en autobús urbano y suburbano, ferrocarril metropolitano, taxi y servicios de transporte especial, fijando también su calendario de implantación, en el marco de lo establecido por la **Disposición Final Octava de la Ley 51/2003**.

No obstante y, según se deriva de la **Disposición Final Tercera del Real Decreto aprobado**, a estas condiciones de accesibilidad y no discriminación, que tienen carácter básico, podrán adicionarse otras por parte de las Comunidades Autónomas y las Administraciones Locales.

Interesa destacar, finalmente, que, para atender a los costes derivados de la aplicación de este Real Decreto a las infraestructuras y medios de transporte de competencia estatal, en la **Disposición Final Quinta** se prevé la adopción de las medidas presupuestarias necesarias para que los Ministerios responsables de su aplicación puedan afrontarlos sin menoscabo de la ejecución de los planes que tengan establecidos.

**8.2.- ¿Qué condiciones básicas de accesibilidad se establecen en relación con el transporte ferroviario y en qué plazos serán de obligado cumplimiento?**

Además de la normativa europea en materia de especificaciones técnicas de interoperatividad (ETI) sobre accesibilidad de las personas con movilidad reducida, al transporte ferroviario serán de aplicación las condiciones básicas de accesibilidad que recoge el **Anexo I del Real Decreto 1544/2007**, de 23 de noviembre, distinguiendo, a tal efecto, entre:

1.- Las estaciones, para las que se establecen las siguientes previsiones:

* a) En sus aparcamientos deberán existir plazas reservadas para personas con discapacidad autorizadas y con identificación.
* b) Contarán con Itinerarios accesibles tanto en el entorno inmediato a la estación como en el interior de las mismas, de manera que quede conectado el acceso adaptado de la estación con los puntos esenciales de la misma: venta de billetes, información, aseos, cafetería y andenes.
  + No podrán formar parte de estos itinerarios las escaleras que no cuenten con algún dispositivo que permita que sea salvada por usuarios de sillas de ruedas, ni tampoco las escaleras mecánicas.
  + Por su parte, las rampas fijas en los recorridos principales, cuyo suelo será antideslizante, tendrán una anchura libre de paso mínima de 90 centímetros, medido entre barandillas. En lo que a las rampas mecánicas o pasillos rodantes se refiere, contarán con pasamanos laterales a 90 centímetros de altura y una pendiente máxima del 21,26%.
  + Los pasos elevados y subterráneos que formen parte de un itinerario accesible deberán disponer a lo largo de los mismos de un área libre de obstáculos de 160 centímetros de ancho y una altura libre de 220 centímetros.
  + Los ascensores de uso público integrados en el itinerario deberán permitir su uso a usuarios de sillas de ruedas con su equipaje y acompañados de una persona.
* En cuanto a los accesos, existirá, al menos, una puerta designada como accesible, de acceso a la estación y otra de entrada a los andenes, en su caso.
* Los aseos estarán acondicionados para permitir su utilización por personas en silla de ruedas.
* El mobiliario, complementos y elementos en voladizo de la estación contrastarán con el entorno y tendrán sus bordes redondeados, de manera que sean fácilmente identificables por personas con discapacidad visual y no puedan causarles daño.
* Los mostradores de venta de billetes, información y atención al cliente serán fácilmente identificables y, al menos uno de ellos, será accesible a efectos de desempeñar estas tres funciones.
* En cada grupo de máquinas expendedoras y otros elementos interactivos, como las cabinas de teléfono público, deberá existir un elemento adaptado para personas con discapacidad.
* Las informaciones sobre variaciones de última hora, incidencias o situaciones de emergencia deberán proporcionarse de manera visual y acústica, de tal modo que la información sea fácilmente comprensible por las personas con discapacidad.
* Los andenes de nueva construcción asegurarán, en la medida de lo posible, que las puertas de los trenes designadas para usuarios de sillas de ruedas no queden enfrentadas con elementos fijos (tales como pilares, postes, escaleras, ascensores, rampas, etc.) que impidan el normal desenvolvimiento de éstos, algo que se garantiza mediante el establecimiento de distancias libres mínimas.  
  El suelo del andén deberá ser antideslizante y, en la zona de aproximación a la vía, se colocarán bandas cuyos colores intensos y relieves permitan a la persona discapacitada identificarla fácilmente.

2. El **acceso al tren**, en relación con el cual deberá 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.

Aquellos trenes que no se hayan adaptado a la altura de los andenes en los que presten servicio una vez transcurrido el período de adaptación de 13 años establecido en el **artículo 2.5**, deberán contar con un elevador a bordo (plataforma elevadora) situado bien en cada lado del tren o bien con equipos móviles en andén, que serán manejados por el personal de la operadora del transporte.

Como condición básica que necesariamente ha de observarse en las estaciones de tren se establece que la entidad responsable de los servicios de asistencia en las estaciones y los operadores de los servicios de transporte de viajeros acordarán la forma en que todo usuario de silla de ruedas sea auxiliado con los medios precisos para subir o bajar del tren en toda estación en condiciones de dignidad y seguridad.

3. Los trenes, que deberán contar con:

* a) Asientos prioritarios para uso de las personas con discapacidad, debiendo habilitarse:
  + Al menos un 10 % en los trenes o servicios ferroviarios cuya utilización no requiera reserva previa de asiento.
  + 1, 2, 3 o 4 asientos dependiendo de si el tren tiene menos de 110 metros, de 110 a 205 metros, de 205 a 300 metros y de más de 300 metros, respectivamente. Estos asientos los ocuparán viajeros que acceden al tren en silla de ruedas pero que viajan en un asiento convencional.
* b) En el caso de viajeros que no abandonen su silla de ruedas, se habitarán, en función de la longitud del tren antes referida, de 1 a 4 espacios destinados a ellos, en los que se deberá garantizar la correcta sujeción de la silla.
* c) Todas las puertas del tren, tanto exteriores como interiores, deberán ajustarse a las medidas de accesibilidad que precisan las personas con discapacidad visual o física.
* d) Cuando un tren lleve aseos, y las dimensiones interiores de los coches lo permitan, se facilitará un aseo universal (diseñado para ser utilizado por todos los viajeros, incluidas todas las categorías de personas con discapacidad) adyacente al espacio destinado a las sillas de ruedas y, en su caso, a las plazas de camas accesibles, y se ajustará tanto a los requisitos de los aseos estándar (no está diseñado para uso por parte de personas en silla de ruedas) como a los requisitos de los aseos universales.
* e) Los pasillos y zonas inmediatas a los espacios destinados a los viajeros en sillas de ruedas contarán con las dimensiones necesarias para facilitar el normal desenvolvimiento de estas personas.
* f) La información al viajero se facilitará de tal forma que sea accesible y comprensible por el mayor número de personas con discapacidad y, así, se recurrirá al color y al contraste en los trenes, andenes y accesos, procurando, en la medida de lo posible, que los mensajes orales también se muestren en forma de texto escrito.  
  Esto será especialmente importante en el caso de señales de seguridad, advertencia, obligación y prohibición, que se incluirán en pictogramas.
* g) En lo que a los desniveles se refiere, la huella de todos los escalones de una escalera será destacada por una banda en el borde, que será de textura y coloración diferente y bien contrastada.
* No se permiten escalones entre el vestíbulo de una puerta exterior accesible para sillas de ruedas, el espacio destinado a las sillas de ruedas, un compartimento dormitorio universal y el lavabo universal.
* h) Por su parte, se colocarán pasamanos a ambos lados de las entradas que tengan más de dos escalones.
* i) En el caso de que el tren disponga de plazas de camas para los viajeros llevará un vehículo en el que habrá por lo menos una plaza de cama accesible para personas usuarias de sillas de ruedas, que deberán reunir las condiciones de accesibilidad oportunas y contar con un lavabo universal cercano.
* j) En lo que a los estribos que ayudan a subir o bajar el tren se refiere, serán no deslizantes y tendrán una anchura real y sin obstrucciones tan amplia como el vano de la puerta.  
  En el caso de estribos movibles, funcionarán en conjunción con las secuencias de apertura/cierre de la puerta, de manera que la extensión del estribo deberá quedar completada antes de que se inicie la apertura de la puerta, y, a la inversa, la retracción del estribo sólo podrá comenzar cuando la puerta esté completamente cerrada. Por otra parte, estarán provistos de un dispositivo que detenga su movimiento de salida si su borde anterior entra en contacto con cualquier objeto rígido.
* k) Finalmente, se recogen los requisitos generales de accesibilidad y seguridad que deben reunir los medios auxiliares para la subida al tren de viajeros en sillas de ruedas, estableciendo las concreciones oportunas en el caso de rampas, rampas semiautomáticas y planchas-puente, que son aquellas integradas en el coche, automáticas o manuales, activadas, cuando sean automáticas, en conjunción con las secuencias de apertura/cierre de las puertas.

En lo que a los **Plazos de cumplimiento** se refiere, según establece el **artículo 2 del Real Decreto aprobado**, las condiciones de accesibilidad que se han puesto de manifiesto deberán reunirlas las estaciones que soporten un tráfico de viajeros superior a 1000 viajeros / día de media anual o las de capitales de provincia en un plazo no superior a 8 años desde la entrada en vigor del mismo, que se produjo el 5 de diciembre de 2.007.

Las estaciones de tráfico menor o igual a 1000 viajeros / día y superior a 750 viajeros / día deberán cumplir sólo algunas de las especificaciones apuntadas (**marcadas con un asterisco en el Anexo I del Real Decreto**) en un plazo no superior a 13 años.

No obstante lo anterior, tales medidas serán de aplicación a las estaciones nuevas o las existentes que sufran modificaciones estructurales, en las condiciones que determinada la **Disposición Adicional Primera**, en el plazo de dos años desde la entrada en vigor del Real Decreto.

En lo que a los trenes se refiere, los que se adquieran tras los 12 primeros meses de vigencia del Real Decreto deberán adaptarse a las condiciones establecidas en el mismo. Los que ya estén en servicio o se adquieran dentro de esos 12 meses siguientes a la aprobación del Real Decreto deberán adaptarse a las medidas contempladas en el plazo máximo de trece años. Los trenes de valor histórico o patrimonial serán objeto de adaptación e la medida en que la misma no suponga detrimento o pérdida de dichos valores.

**8.3.- ¿Qué condiciones básicas de accesibilidad se establecen en relación con el transporte marítimo y en qué plazos serán de obligado cumplimiento?**

Al transporte marítimo serán de aplicación las condiciones básicas de accesibilidad previstas en el **Anexo II del Real Decreto aprobado**, distinguiéndose al respecto entre:

1. Medidas aplicables en el entorno urbanístico de las instalaciones portuarias:

a) En las zonas de estacionamiento deberá reservarse un número de plazas suficientes destinadas a los vehículos que transporten personas con discapacidad permanente, situadas inmediatamente, o tan cerca como sea posible de los itinerarios peatonales destinados a acceder a las instalaciones marítimas y otras instalaciones de uso público.  
En el caso de garajes o aparcamientos con más de una planta, se establecerán itinerarios de entrada y salida accesibles y, en caso de que sea necesaria la instalación de un ascensor, su cabina y las puertas de entrada serán accesibles, estando colocado lo más cerca posible de los espacios reservados para aparcamiento adaptado y lo más próximos posibles a los itinerarios de acceso.  
Tanto las zonas de aparcamiento reservadas a las personas con discapacidad como los ascensores accesibles deberán estar dotados de los medios de comunicación suficientes que permitan solicitar asistencia del personal de los puertos en caso de necesidad.

b) Deberá haber al menos un itinerario peatonal que conecte las plazas reservadas en los aparcamientos para las personas con discapacidad con el resto de las infraestructuras e instalaciones portuarias de uso público, lo más directo posible, respetándose, a este respecto, las condiciones de accesibilidad necesarias en cuanto a anchura, rampas, pavimento, etc.  
Respecto de los espacios de los muelles e instalaciones de embarque, deberán tomarse medidas específicas para la circulación cómoda y segura de las personas con discapacidad física y visual, singularmente, con el pavimento adecuado, vías de encaminamiento, señalización de cantiles y puntos peligrosos y cubrimiento y techado de dichas vías.

2.- Accesos a los edificios de uso público de los puertos y estaciones marítimas, que deberán permitir el fácil desenvolvimiento de las personas con discapacidad, cuidando de forma especial la iluminación, la señalización de puertas y accesos y la accesibilidad y seguridad de desniveles y rampas.

3.- Accesibilidad dentro de los edificios de uso público de los puertos y estaciones marítimas:

* a) Los vestíbulos, salas de espera y zonas de servicio al público deberán de estar dotados de itinerarios señalizados mediante sistemas gráficos o acústicos y adaptados a su uso por personas con discapacidad. Además, su pavimento ha de ser antideslizante y continuo.
* b) El mobiliario cercano a los itinerarios internos de los edificios anteriormente citados, así como el existente en las zonas de servicio y espera, deberá adaptarse de forma que sus acabados, cantos y esquinas estén redondeados, a efectos de evitar golpes y lesiones a las personas con discapacidad visual, a la par que permitan la mayor movilidad posible y el acceso más cómodo a los servicios a las personas usuarias de sillas de ruedas.
* c) Deberán tomarse las medidas precisas para el descanso de las personas con discapacidad física, con asientos y apoyos isquiáticos, debiendo estar ambos dispositivos colocados en los lugares y según el diseño más adecuado para las necesidades de las personas con discapacidad física.
* d) Las instalaciones de atención a los usuarios con discapacidad, tales como mostradores, ventanillas, máquinas expendedoras de billetes y puntos de información. Deberán estar diseñadas de forma que permitan el fácil acceso a las mismas, con especial atención a establecer espacios suficientes que garanticen y faciliten un radio de giro adecuado para las personas usuarias de sillas de ruedas, estando ubicadas en zonas aledañas o en su defecto, lo más próximas posibles a los itinerarios accesibles. Además, deben facilitar su uso por personas con discapacidades visuales, auditivas o intelectuales.
* e) En cada grupo de teléfonos públicos debe instalarse al menos uno de ellos específicamente habilitado para personas con discapacidad auditiva, visual o física.
* f) Los aseos estarán especialmente habilitados para usuarios de sillas de ruedas, de forma que dentro de cada batería de aseos se disponga de uno que permita su utilización en adecuadas condiciones por los usuarios citados sin necesidad de ayuda externa.  
  Además, en los aseos comunes de uso público deberán tomarse medidas precisas para facilitar su utilización por las personas con discapacidad visual, auditiva o de baja talla.
* g) Deberán tomarse las medidas que permitan establecer las mejores condiciones posibles de accesibilidad y seguridad en las vías, medios y equipos de circulación de uso público de la estación marítima, tales como escaleras fijas, escaleras mecánicas, rampas fijas, ascensores y plataformas elevadoras.
* h) En las zonas de embarque y desembarque deberán implementarse las medidas de accesibilidad que faciliten soluciones de continuidad en la circulación puerto-buque, mediante el establecimiento de los correspondientes pasos peatonales, barandillas en corredores, escaleras, rampas, plataformas, elevadores o ascensores.
* i) La Información sobre situación de elementos e instalaciones deberá ser accesible para personas con discapacidad, especialmente cuando se trate de dar a conocer situaciones de emergencia (paneles o señalizaciones visuales o en braille, así como de sistemas de megafonía apoyados por bucles de inducción magnética).  
  Además, se pondrá a disposición de las personas con discapacidad que así lo soliciten y deban desplazarse en sillas de ruedas, camillas o que tengan afectada la visión en más de un 50 por ciento, un servicio de acompañamiento.
* j) En todo caso, las personas que precisen del acompañamiento de perros guía y de asistencia podrán acceder a los edificios e instalaciones de uso público de los puertos y de las estaciones marítimas.
* k) En los planes de emergencia de los puertos y de las estaciones marítimas deberán contemplarse las medidas precisas para garantizar la evacuación de las personas con discapacidad, así como dotar las instalaciones, espacios y edificios portuarios y de las estaciones marítimas de uso público de los elementos que sean precisos para el tratamiento de las situaciones de emergencia, tales como alarmas, vías de evacuación y formación de personal.

4.- Adaptabilidad de los buques de pasaje, en relación con lo cual las administraciones públicas competentes en materia de transporte marítimo adoptarán las medidas precisas, siempre que ello sea factible por razón de la seguridad del buque, para que las personas con discapacidad puedan gozar de un acceso y una estancia cómodos y seguros a bordo de los buques de pasaje de las clases A, B, y C y en todas las naves de pasaje de gran velocidad. En este sentido:

* a) En el acceso a los buques referidos mediante pasarelas o rampas deberá garantizarse la seguridad de personas discapacitadas.
* b) En el desplazamiento dentro de los buques, ya sea horizontal o vertical, deberá garantizarse el paso para las sillas de ruedas y la seguridad para las personas con discapacidad visual o que deban utilizar elementos de apoyo para su desplazamiento. En todo caso los pasillos y corredores deberán contar con pisos no deslizantes y estar debidamente señalizados y marcados mediante sistemas luminosos o acústicos.
* c) Las instalaciones y zonas de servicios, incluidas las zonas comerciales, recreativas y consultorios médicos, en su caso, deberán permitir los desplazamientos con sillas de ruedas y evitar en la medida de lo posible, de acuerdo con las características estructurales del buque, resaltes y desniveles, debiendo estar suficientemente indicadas mediante la utilización de medios de señalización, tanto luminosa como acústica.  
  Por otra parte, habrán de habilitarse espacios, debidamente acondicionados, destinados tanto a personas con discapacidad que no abandonen la silla de ruedas durante la travesía como a personas que sí la abandonen.
* d) De acuerdo con las dimensiones y los parámetros de seguridad estructural del buque, se habilitarán aseos que permitan su utilización por personas discapacitadas en condiciones de seguridad.
* e) Se adoptarán las medidas necesarias para que las personas sordas y con discapacidad auditiva disfruten de los medios audiovisuales y accedan a la información transmitida por megafonía (bucles de inducción magnética, instalación de frecuencia modulada, infrarrojos, subtitulación, lengua de signos y otras medidas técnicas), .  
  Respecto de las personas con discapacidad visual se ha de disponer de una adecuad iluminación de las posibles ayudas técnicas que auxilien en la realización de la travesía; además, se señalizarán en braille los asientos se están numerados.  
  En todo caso, se permitirá la utilización de perros de asistencia con sujeción a las normas a este respecto aplicables en las instalaciones portuarias y siempre que se respete la normativa en materia de sanidad exterior.
* f) Los camarotes de los buques deberán estar adaptados para su utilización por personas con discapacidad, habilitándose uno de cada cien o fracción del total de los mismos para su utilización por pasajeros con sillas de ruedas, y tres camarotes para su uso por personas con discapacidad distintas de los usuarios de sillas de ruedas.
* g) En lo que a las situaciones de emergencia se refiere, la camarotes que ocupen las personas con discapacidad se ubicarán los más cerca posible de los medios de evacuación, se establecerán vías de evacuación o, en su caso, áreas de rescate asistido, considerando las necesidades de las personas con discapacidad y los elementos de aviso (alarmas y señalización), información (instrucciones) y salvamento deberán ser fácilmente accesibles a las personas con discapacidad.
* h) Las compañías marítimas deben formar a la tripulación, de acuerdo con los protocolos que al efecto establezcan los organismos competentes, para el trato a las personas con discapacidad, su asistencia y auxilio para los que precisen en toda la travesía de forma singular en el camarote, los espacios públicos, los aseos, y de forma especial en las emergencias y evacuaciones.
* i) Precisamente con el objeto de atender a pasajeros con discapacidad en la forma debida, los miembros de la tripulación deberán conocer de qué pasajeros se trata.

En el mismo sentido, las personas con discapacidad deberán hacer constar su condición y el tipo de discapacidad que padecen en el momento de adquirir su billete, además de la circunstancia de si precisan algún tipo de asistencia o atención especial, de manera que se pueda garantizar su seguridad durante las operaciones de embarque y la navegación, así como facilitar el cumplimiento de las obligaciones de las navieras tanto en lo que se refiere a la reserva de camarotes, espacios reservados para aparcar vehículos, dotación de equipos adaptados, etc.

En cada buque y de forma proporcional a sus características se dispondrán ayudas técnicas a los pasajeros con discapacidad, en especial a los usuarios de sillas de ruedas (sillas adaptadas a las condiciones de los buques, andadores, bastones) y a las personas sordas, o con discapacidad auditiva (despertadores y timbres, luminosos y vibratorios, Internet, con sistema de videoconferencia, televisión con teletexto, teléfonos de texto, etc.).

En lo que a los **Plazos de cumplimiento** se refiere, según dispone el **artículo 3 del Real Decreto** aprobado, las estaciones marítimas existentes deberán adaptarse a las condiciones básicas de accesibilidad apuntadas en el plazo máximo de cuatro años desde su entrada en vigor, que se produjo el 5 de diciembre de 2.007. Por su parte, la nuevas instalaciones portuarias deberán ser accesibles a partir de los dieciocho meses desde esa entrada en vigor.

En lo que a los buques se refiere, las empresas dedicadas al transporte marítimo deberán contar, al menos, con un barco accesible a las personas con discapacidad para cada línea regular de viajeros, en cada día de servicio y en cada sentido de la derrota, en un plazo máximo de 3 años desde la vigencia del Real Decreto. Los nuevos buques deberán cumplir las condiciones de accesibilidad previstas a partir de los dos años siguientes a la aprobación del Real Decreto.

**8.4.- ¿Qué condiciones básicas de accesibilidad se establecen en relación con el transporte aéreo y en qué plazos serán de obligado cumplimiento?**

Adicionalmente a las normas de protección y asistencia recogidas en el [Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo](https://www.fomento.gob.es/areas-de-actividad/aviacion-civil/legislacion-del-sector-aereo/normativa-basica-del-sector-aereo-estructura/usuarios/personas-con-movilidad-reducida-pmr/reglamento-ce-n-11072006-del-parlamento-europeo-y-del-consejo-de-5-de-julio-de-2006-sobre-los-derechos-de-las-personas-con-discapacidad-o-movilidad-reducida-en-el-transporte-aereo), se establecen en el **Anexo III del Real Decreto aprobado** otras condiciones de accesibilidad relativas tanto a las infraestructuras aeroportuarias como a los sistemas de información y comunicación.

1.- En lo que a las infraestructuras aeroportuarias se refiere, la entidades gestoras del aeropuerto garantizarán:

* a) La accesibilidad de todas las nuevas instalaciones y equipamiento de las infraestructuras bajo su responsabilidad, tanto en el interior de los edificios terminales, como en el exterior a los mismos.
* b) La existencia de una ruta alternativa accesible cuando las puertas de embarque y desembarque no se encuentren comunicadas mediante pasarelas telescópicas con la puerta de la aeronave, o el embarque y desembarque se realice a nivel de la plataforma del aeropuerto.
* c) La interconexión mediante vías accesibles entre las terminales de transportes públicos metropolitanos terrestres y las terminales del aeropuerto, entre los aparcamientos y los puntos de llegada o salida, entre éstos y las instalaciones de facturación y recogida de equipaje, entre los diferentes edificios terminales que puedan dar servicio al aeropuerto, entre los mostradores de facturación y la aeronave y entre las puertas de llegada y las salas de recogida de equipaje.
* d) La intercomunicación telefónica entre determinadas plazas de aparcamiento reservadas para las personas con discapacidad y los puntos de llegada o salida, que habrán de ser accesibles en la medida de lo posible.
* e) La existencia de infraestructuras de intercomunicación y solicitud de ayuda accesibles en la medida de lo posible para todas las discapacidades, incluidas las de telefonía, entre los puntos de llegada o salida y las organizaciones que han de prestarle asistencia.
* f) La disponibilidad de sistemas de telecomunicación e información accesibles a los pasajeros con discapacidad auditiva y visual.
* g) La existencia de un equipo automático de emisión de billetes y de facturación para ser utilizado por personas discapacitadas en el caso de que haya dos o más.
* h) La existencia de una máquina expendedora accesible cuando haya dos o más máquinas expendedoras del mismo tipo en cada área.
* i) El acondicionamiento de vías de evacuación accesibles.

2.- Por lo que a las condiciones básicas del **sistema de información y comunicación** respecta:

* a) Con la finalidad de alcanzar un sistema coordinado e integrado de atención a las personas con discapacidad, la entidad gestora del aeropuerto deberá utilizar en sus comunicaciones con cualquiera de los órganos de gestión afectados, la clasificación y códigos establecidos en el Documento 30 de la Conferencia Europea de Aviación Civil y basados principalmente en la Resolución 700 y las Prácticas recomendadas 1700 de la IATA.
* b) Por su parte, los transportistas aéreos y sus agentes autorizados y los operadores turísticos, deberán:
  + Como mínimo y, a petición de una persona con discapacidad, proporcionar información relativa a las condiciones de acomodación a bordo de una aeronave (disponibilidad de asientos y aseos accesibles, de elementos de desplazamiento a bordo, de almacenaje en cabina de sillas de ruedas, incluidas las eléctricas, y de transporte en cabina de perros guía o de asistencia certificados).
  + Informar a las personas con discapacidad que lo soliciten sobre las condiciones de accesibilidad de los aeropuertos de destino en el extranjero.
  + Procurar, en la medida que lo permita la tecnología, medios y procedimientos de telecomunicación, que las personas discapacitadas tengan las mismas oportunidades que el público en general a la hora de obtener información sobre las condiciones del transporte.
* c) Por su parte, la entidad gestora del aeropuerto deberá tomar las medidas necesarias para informar a los personas con discapacidad acerca de cómo proceder en la realización de un viaje, desde el momento en que necesita información relativa a un vuelo, hasta la finalización del mismo, incluida la reserva y adquisición del billete, la llegada y desplazamientos en el interior del aeropuerto.
* d) Los transportistas aéreos españoles establecerán en sus respectivos manuales operativos procedimientos detallados relativos al servicio que deba darse a las personas con discapacidad.
* e) En el caso de que la información relativa al viaje, tanto en el aeropuerto como a bordo de la aeronave, no sea accesible en los sistemas de información generalmente usado por todos los pasajeros, se proporcionarán sistemas específicos para pasajeros con dificultades auditivas o visuales.
* f) El Ministerio de Fomento elaborará y distribuirá a las entidades gestoras de los aeropuertos, a los operadores aéreos y operadores turísticos, y a las empresas de transporte terrestre público de pasajeros desde y hacia el aeropuerto, un cuaderno en el que se incluya información relativa a las condiciones, medios y procedimientos necesarios para la atención a las personas con discapacidad. Contendrá asimismo información para que las personas con discapacidad puedan programar y realizar el vuelo.
* g) En cuanto a las personas con discapacidad auditiva, se procurará, en el ámbito de la gestión aeroportuaria, disponer de alarmas de emergencia visuales y luminosas, avisos e información visuales mediante rótulos y sistemas de reconocimiento de voz, transcripción de mensaje oral emitido por megafonía a texto escrito, mediante sistemas de reconocimiento de voz, sistemas de inducción magnética (bucles magnéticos), teléfonos de texto, vídeos subtitulados.

En lo que a los **Plazos de cumplimiento** se refiere, según se deriva del **artículo 4 del Real Decreto aprobado**, las medidas de accesibilidad previstas para las infraestructuras aeroportuarias serán de aplicación en los plazos máximos previstos en el **apartado 1 de la Disposición Final Octava de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre**, es decir, de cinco a siete años para las infraestructuras y material de transporte nuevo, y de quince a diecisiete años para todos aquellos existentes que sean susceptibles de ajustes razonables.

En lo que a las medidas sobre sistemas de información y comunicación se refiere, serán obligatorias transcurridos dieciocho meses desde la entrada en vigor del Real Decreto, que se produjo el 5 de diciembre de 2.007.

**8.5.- ¿Qué condiciones básicas de accesibilidad se establecen en relación con el transporte por carretera y en qué plazos serán de obligado cumplimiento?**

Las condiciones básicas de accesibilidad al transporte por carretera se fijan en el **Anexo IV del Real Decreto**, distinguiendo al efecto entre:

1.- Infraestructuras e instalaciones fijas de acceso público:

* a) En lo que a las **estaciones** se refiere, el Real Decreto aprobado se remite a las condiciones básicas aplicables de las del transporte ferroviario.
* b) Por lo que se refiere a los **andenes**, deberán reunir las siguientes condiciones específicas:
  + Existencia de itinerarios accesibles entre el edificio principal y cada una de las dársenas y andenes.
  + Carácter antideslizante el pavimento, empleándose franjas de pavimento especial, de acabado táctil-visual, para ayuda de las personas con discapacidad.
  + Disponibilidad de asientos y apoyos isquiáticos en número y lugar adecuados.
  + Iluminación adecuada en toda la superficie pisable de estos ámbitos, especialmente en el borde de los andenes y en el lugar de embarque y desembarque de los autocares.
  + Señalización comprensible para personas con discapacidad visual o auditiva en cuanto a horarios, salidas y llegadas por andenes y dársenas, incidencias, situaciones de emergencia, etc.

2.- Por lo que a los**autobuses** respecta, cumplirán las condiciones básicas que establezca la normativa de la Unión Europea en la materia así como las correspondientes disposiciones de transposición y complementarias. No obstante lo anterior, el Real Decreto aprobado establece, específicamente, las siguientes:

* a) Para todos los s**ervicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general interurbanos**:
  + Adquisición electrónica de billetes por Internet en las líneas que tengan 10 ó más vehículos adscritos.
  + Reserva de plazas para personas con discapacidad cercanas a los accesos al vehículo.
  + Piso del vehículo antideslizante.
  + Barras, asideros u otros elementos destinados a facilitar el acceso y abandono del vehículo.
  + Señalización adecuada de los bordes de los escalones u otros obstáculos que pueda haber.
  + Acceso gratuito a perros-guía o de asistencia.
  + Señalización interior de los elementos de acceso y abandono del vehículo.
  + Versión subtitulada de proyecciones audiovisuales.
  + Transporte gratuito de órtesis y dispositivos que pueda precisar un viajero con discapacidad.
* b) Para los **servicios cuyo itinerario exceda de una comunidad autónoma**, además de los requisitos previstos en el apartado anterior, se establecen los siguientes:
  + Accesibilidad para personas que viajen en su propia silla de ruedas así como los medios necesarios para el acceso al vehículo del viajero en la silla.
  + Información sonora y en texto en el interior de los vehículos.
  + Reserva de espacio gratuito para los utensilios, ayudas, aparatos o mecanismos que constituyan una ayuda técnica de las personas con discapacidad.
* c) En los **servicios cuyo itinerario discurra íntegramente dentro de una comunidad autónoma o en las ciudades de Ceuta y Melilla** y dispongan de 10 o más vehículos adscritos, el 10% de estos, como mínimo, deberá cumplir los requisitos apuntados.  
  **Plazos de cumplimiento**se refiere, según establece el **artículo 5 del Real Decreto aprobado**, las estaciones de autobuses e intercambiadores existentes que soportan un tráfico superior a 1.000.000 de viajeros anuales y las estaciones de las capitales de provincia deberán reunir las condiciones apuntadas, en su totalidad, en un plazo no superior a los ocho años desde la entrada en vigor del mismo, que se produjo el 5 de diciembre de 2.007.  
  **marcadas con un asterisco en el Anexo IV del Real Decreto**).  
  Las nuevas estaciones de autobús e intercambiadores serán accesibles, cumpliendo las condiciones básicas indicadas, a partir de los dos años de la vigencia del Real Decreto.  
  Se establecen, por otra parte, diferentes plazos de cumplimiento en relación con las condiciones de accesibilidad previstas para las líneas regulares de transporte interurbano en autobús.  
  Además, se dispone que las condiciones de accesibilidad exigidas para los autobuses se incluirán, con carácter de mínimos, en todos los pliegos de condiciones de las concesiones de los servicios de transporte que se otorguen a partir de la entrada en vigor del Real Decreto.  
  Finalmente, se establece que, en el caso de autobuses y servicios de líneas con un tráfico inferior a un millón de viajeros por kilómetro y año y cuya ruta más larga no supere los 100 kilómetros, sólo se exigirán determinadas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación (**Las contempladas en las normas del anexo IV.2, apartados 1.b) al 1.i), 2.c), 3 y 4**).

**8.6.- ¿Qué condiciones básicas de accesibilidad se establecen en relación con el transporte urbano y suburbano en autobús y en qué plazos serán de obligado cumplimiento?**

Es en el **Anexo V del Real Decreto** aprobado donde se recogen las condiciones básicas de accesibilidad en el transporte urbano y suburbano en autobús.

1.- En lo que a las **paradas** se refiere:

* La presencia de las mismas se señalizará en el pavimento mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual.
* Los caracteres de identificación de la línea tendrán una altura mínima de 14 centímetros y contrastarán con la superficie en la que se inscriban.
* Los postes correspondientes a las paradas contarán con información sobre identificación y denominación de la línea en sistema Braille.
* Junto al bordillo de la parada, se instalará una franja tacto-visual de tono y color amarillo vivo y ancho mínimo de 40 centímetros.
* El ámbito de la calzada anterior, posterior y de la misma parada ha de protegerse con elementos rígidos y estables que impidan la invasión de vehículos que indebidamente obstaculicen la aproximación que debe realizar el autobús para que la rampa motorizada alcance el punto correcto de embarque.
* Por lo que a las marquesinas respecta, deberán permitir el acceso bien lateralmente, bien por su parte central, con un ancho libre mínimo de paso de 90 centímetros.

Los cerramientos verticales transparentes o translúcidos dispondrán de dos bandas horizontales y de colores vivos y contrastados.  
La información correspondiente a la identificación, denominación y esquema de recorrido de las líneas, contará con su trascripción al sistema Braille. Cuando se informe a los usuarios con una pantalla de la situación de los autobuses de las líneas que pasan en esa parada se procurará completar el dispositivo con la información sonora simultánea, a la demanda de un invidente, con un mando de los utilizados para el accionamiento de la sonorización de las señales semafóricas; o sistema alternativo.  
Se dispondrá al menos de un apoyo isquiático y algún asiento.

2.- Por lo que a los **autobuses** respecta, cabe distinguir entre:

* a) Los **autobuses urbanos**, de clase I (provistos de zonas para viajeros de pie y con capacidad superior a 22 pasajeros) y clase A (provistos de zonas para viajeros de pie y con capacidad no superior a 22 pasajeros), que deberán cumplir la Orden CTE/1612/2002, de 25 de junio, por la que se actualizan los anexos I y II de Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos (BOE de 28 de junio de 2.002).  
  Los **autobuses urbanos de piso bajo y de clase I** son aquellos en los que al menos el 35 % de la superficie disponible para viajeros de pie constituye una superficie llana sin escalones, con acceso, como mínimo, a una puerta de servicio. Además, deberán reunir las siguientes condiciones de accesibilidad:
  + La altura desde la calzada al piso del autobús por al menos una de las puertas de servicio, medida con el sistema de inclinación (Kneeling) activad, no ha de ser mayor de 25 cm.
  + Deben contar, al menos, con un espacio para alojar al menos a un pasajero en silla de ruedas, que deberá reunir las condiciones establecidas en cuanto a colocación, accesibilidad, seguridad en el transporte, etc.
  + Dispondrán de pulsadores de solicitud de parada que indicará al conductor que un pasajero de éstas características quiere salir del autobús.
  + Tendrán una rampa motorizada o elevador y sistema de inclinación («Kneeling») para facilitar el acceso a las personas con movilidad reducida.
  + Deben contar con una trama completa de barras y asideros, sin zonas en las que existan dificultades para asirse.
  + Al menos cuatro asientos próximos a la puerta de acceso estarán reservados a personas con movilidad reducida, no usuarios de sillas de ruedas, señalizándolos con pictograma normado.
  + Las personas ciegas podrán viajar acompañadas de su perro guía y las que tengan otras discapacidades, con su perro de asistencia.
  + El piso del vehículo será de materiales que no produzcan reflejos y será no deslizante tanto en seco como en mojado.
  + Existirán avisadores acústicos y luminosos que permitirán a las personas con discapacidad sensorial localizar la puerta de servicio (también se señalizará con el símbolo de accesibilidad) y obtener información sobre las paradas.
  + El autobús dispondrá en su exterior de tres letreros (parte delantera, trasera y derecha) en los que se coloque el número que le identifica y la línea a la que corresponde.
  + En el interior, la línea de borde del suelo de acceso, se señalizará en toda su longitud con una franja de color fuertemente contrastado en relación con el resto del suelo.
  + La información en los paneles luminosos interiores, deberán poseer caracteres gráficos con tamaño según norma.
* b) Para los **autobuses interurbanos-suburbanos**, de clase II (vehículo con capacidad superior a 22 viajeros, que irán sentados, o de pie pero sólo en el pasillo o en una zona que no sobrepase el especio de dos asientos dobles), será obligado el cumplimiento de la Orden CTE/1612/ 2002, de 25 de junio, por la que se actualizan los anexos I y II de Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos (BOE de 28 de junio de 2.002).
  + Los de piso bajo habrán de reunir las mismas condiciones básicas previstas para los autobuses urbanos de piso bajo.
  + Los que tengan escalones también deberán reunir las condiciones previstas para los autobuses de piso bajo aunque con las siguientes matizaciones: deberán contar con una plataforma elevadora para facilitar el acceso a las personas con movilidad reducida y los escalones deberán reunir las condiciones necesarias de accesibilidad.  
    En lo que a los **Plazos de cumplimiento** se refiere, según establece el **artículo 6 del Real Decreto**, las paradas existentes de los servicios de transporte urbano y suburbano en autobús se adaptarán a las disposiciones de las condiciones básicas de accesibilidad establecidas en el plazo no superior a dos años, desde la entrada en vigor del presente Real Decreto, que se produjo el 5 de diciembre de 2.007, si la parada es utilizada por más de una línea; y en un plazo no superior a cuatro años, en el resto de los casos.  
    Todas las nuevas paradas serán accesibles a partir del año a partir de la vigencia del Real Decreto.  
    Los autobuses nuevos afectados, clases I y II, serán accesibles a partir del año desde esa vigencia.

**8.7.- ¿Qué condiciones básicas de accesibilidad se establecen en relación con el transporte en ferrocarril metropolitano y en qué plazos serán de obligado cumplimiento?**

En el **Anexo VI del Real Decreto** aprobado se agrupan las condiciones básicas de accesibilidad de los tres sistemas de transporte que pueden ser parte del ferrocarril metropolitano: metro convencional o pesado, metro ligero y tranvía.

**A) En lo que a las estaciones se refiere, hay que distinguir entre las destinadas al metro y las paradas de tranvía.**

1.- En cuanto a las **estaciones** de Metro se refiere:

* a) Deberán existir plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad, autorizadas y con identificación, ubicadas lo más cerca posible de la entrada accesible, estando comunicadas con la misma por un itinerario accesible.
* b) Contarán con itinerarios accesibles, tanto exteriores como interiores, con las condiciones de accesibilidad previstas en el propio Real Decreto, similares a las ya apuntadas para el transporte ferroviario.
* c) Existirá, al menos, una puerta designada como accesible de acceso a la estación, destacada visualmente. Además, ha de ser parcialmente transparente y con bandas señalizadoras a la altura de los ojos.
* d) Todo el mobiliario, complementos y elementos en voladizo contrastarán con su entorno y tendrán sus bordes redondeados, evitando materiales que brillen o destellen.  
  En cada área de descanso existirá, al menos, un espacio dotado de asientos ergonómicos, con respaldo, y se colocaran también apoyos isquiáticos.
* e) Donde existan mostradores para venta de billetes, mostradores de información y puntos de asistencia al viajero, se procurara una clara identificación de los mismos, existiendo al menos un mostrador para cada función accesible para las distintas discapacidades.
* f) Si existen baterías de máquinas para la misma función o que expenden el mismo producto, al menos una de ellas deberá tener las instrucciones de uso en formato accesible para las distintas discapacidades.  
  En cada grupo de teléfonos públicos debe instalarse al menos uno de ellos habilitado para personas con discapacidad visual, con discapacidad auditiva y con discapacidad física.
* g) Se debe proporcionar de manera visual y acústica la información básica para los viajeros. Se considerarán informaciones básicas las variaciones de última hora, incidencias o situaciones de emergencia. La información escrita se procurará emitir simultáneamente en una pantalla con la lengua de signos.  
  En este sentido, los elementos de señalización, las pantallas de información dinámica y los pictogramas reunirán las condiciones establecidas para procurar su fácil lectura e identificación.
* h) En lo que a los andenes se refiere:
  + Su altura no superará la del piso del tren en su posición más baja y su borde será de traza recta.
  + El suelo de los mismos será antideslizante y contrastará con el de las zonas especiales.
  + En lo que a las zonas especiales se refiere, se pueden distinguir: La pieza de borde de andén, que será de material ranurado y tendrá un color que contrate con el de la vía.  
    Se aconseja instalar aneja a la pieza de borde y hacia su interior una línea de puntos de luz, a todo lo largo del andén, que emitan ligeros destellos ante la llegada del tren.  
    Adosada a la anterior, se ha de colocar una franja de advertencia de peligro próximo, de botones de color amarillo vivo y reflectante.  
    Si hay espacio suficiente, además de las bandas anteriores se colocará una banda de pavimento listado que encamine por textura y color, paralela al borde del andén, a todos los puntos de interés, ante los que se colocarán franjas de advertencia. Una de las más importantes de estas franjas formará la llamada “zona segura”. La misma, transversal al andén, conduce a la “puerta de servicio accesible” del tren.
  + Se sugiere que en el borde del andén se coloque un panel a todo lo largo, con puertas que abran solamente cuando el tren pare exactamente en lugar que empareje sus puertas con las del panel del borde.
  + El andén, por otra parte, habrá de estar convenientemente alumbrado.
  + Los andenes contarán con dispositivos de información visual y sonora que permitan a las personas con discapacidad sensorial obtener información sobre el transporte.  
    Las situaciones de emergencia han de advertirse en toda la estación, también en los andenes, con los medios luminosos y sonoros normados.
  + En cuanto al mobiliario se refiere, los andenes han de disponer asientos y apoyos isquiáticos accesibles.
* i) Las estaciones de todo tipo, con niveles de uso público a nivel con el del viario, subterráneos o aéreos, contendrán vías de evacuación accesibles o, en su defecto, Áreas de Rescate Asistido.

2.- Por lo que a las **paradas de tranvía** se refiere:

* La superficie del andén no estará a más altura que la del piso del vehículo en su posición más baja.
* El pavimento será de superficie antideslizante, tanto en seco como en mojado, y no producirá deslumbramientos.
* Las paradas se comunicarán con el resto del viario peatonal urbano con un itinerario accesible.
* La presencia de las paradas se señalizará en el pavimento mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual.  
  Junto a la pieza de bordillo del andén, en la zona del pavimento adyacente al mismo, se instalará una franja tacto visual de botones de color amarillo vivo reflectante. Dicha franja transcurrirá sin interrupciones a lo largo de todo el andén.
* Los postes correspondientes a las paradas contarán con información sobre identificación y denominación de la línea en sistema Braille.  
  Si se informa a los usuarios en una pantalla de la situación de los tranvías de las líneas que paran en una parada se procurará completar el dispositivo con la información sonora simultánea, a la demanda de una persona con discapacidad visual, con un mando a distancia de los utilizados para el funcionamiento de la información sonora de los semáforos, o sistema alternativo.
* En el caso de existencia de marquesinas, la configuración de las mismas deberá permitir el acceso bien lateralmente, bien por su parte central, con un ancho libre mínimo de paso de 90 centímetros.  
  Si alguno de los cerramientos verticales fuera transparente o translúcido, éste dispondrá de dos bandas horizontales de colores vivos y contrastados para hacerlos fácilmente identificables.  
  La información correspondiente a la identificación, denominación y esquema de recorrido de las líneas, contará con su transcripción al sistema Braille.  
  Se dispondrá al menos de un apoyo isquiático y algún asiento.
* La ubicación de máquinas expendedoras, canceladoras y terminales de información se señalizarán mediante la instalación en el pavimento de una franja tacto visual con contraste de color elevado, dispuesta en paralelo al frente de la máquina, adyacente a la misma y con una longitud igual a dicho frente. Al menos una de las máquinas tendrá las medidas de accesibilidad para las distintas discapacidades.  
  Las condiciones de accesibilidad apuntadas serán obligatorias en su totalidad en las estaciones nuevas de todo tipo, y en las existentes, ya sean cabecera, de paso o final, por la que pase más de una línea y las que formen parte de un intercambiador. En las estaciones existentes por las que pasa una sola línea serán obligatorias sólo las disposiciones **señaladas con un asterisco en el Anexo VI del Real Decreto**.

**B) Habrán de respetarse las distancias óptimas entre el metro o tranvía y el andén, de manera que puedan ser salvadas con seguridad.**

**C) En cuanto a las características de los metros y tranvías se refiere:**

* 1.- Al menos una de las puertas de acceso de cada tren o tranvía garantizará la accesibilidad de las personas con movilidad reducida. Será la primera del tren, inmediata a la cabina del maquinista.  
  La puerta de acceso irá acompañada de paletas o rampas motorizadas cuando resulten necesarias para salvar la distancia entre el vehículo y el andén.  
  Por lo demás, deberán tener la anchura suficiente y un alto contraste cromático en relación con el correspondiente al resto del vehículo.  
  Estarán provistas de un dispositivo anti-aprisionamiento.  
  De ser necesario un pulsador para la apertura, éste se situará accesible, con alto contraste de color y detectable fácilmente por su forma por una persona ciega.
* 2.- La solicitud de parada se confirmará de forma sonora y visual. Deberá existir un pulsador en el espacio reservado para pasajeros en silla de ruedas que, al igual que el resto de pulsadores existentes en el vehículo, deberá estar señalizado visual y táctilmente, siendo de un color que contraste con la superficie a la que estén fijados y permitiendo su accionamiento con la palma de la mano.
* 3.- En todo el tren o tranvía se dispondrá una trama completa de barras y asideros de un material antideslizante y color que contraste con su entorno, sin que puedan quedar zonas en las que existan dificultades para asirse.
* 4.- Al menos dos asientos próximos a la puerta de acceso, por coche, estarán reservados a personas con discapacidad no usuarias de sillas de ruedas, señalizándolos con el pictograma correspondiente.
* 5.- El piso del vehículo será de materiales que no produzcan reflejos y será no deslizante tanto en seco como en mojado.
* 6.- Existirá un avisador acústico y luminoso en las inmediaciones de la puerta de servicio accesible con el fin de facilitar la localización de ésta y también un dispositivo que de forma visual y sonora informe sobre parada solicitada y sobre denominación de la próxima parada.  
  Del mismo modo, las puertas contendrán avisadores sonoros y luminosos de apertura y cierre de puertas, perceptibles tanto desde el interior como desde el exterior.
* 7.- El símbolo internacional de accesibilidad se fijará en la parte frontal derecha del vehículo y en la puerta de servicio accesible.
* 8.- En el interior, la línea de borde del suelo y el borde de los peldaños, en su caso, se señalizarán en toda su longitud con una franja de color fuertemente contrastado en relación con el resto del suelo.
* 9.- La información en los paneles luminosos interiores deberán poseer caracteres gráficos según norma técnica específica.
* 10.- Debe de existir al menos un espacio libre de asientos con capacidad para alojar al menos a dos pasajeros en silla de ruedas, con las dimensiones y condiciones de sujeción y accesibilidad establecidas al respecto.  
  **Plazos de cumplimiento**se refiere, según establece el **artículo 7 del Real Decreto aprobado**, las estaciones de una red de metro, ya sean cabecera, de paso o final, de más de dos líneas, y aquellas que formen parte de un intercambiador serán accesibles en un plazo no superior a los cuatro años desde la entrada en vigor del mismo, que se produjo el 5 de diciembre de 2.007. En aquellas estaciones de más de una línea dicho plazo será de siete años.  
  **señaladas en el Anexo VI del Real Decreto con un asterisco**; las demás tendrán carácter de recomendaciones.  
  Toda nueva estación de metro o parada de tranvía y todas las existentes que se sometan a actuaciones de transformación estructural serán accesibles a partir de la vigencia del Real Decreto.  
  En lo que al material rodante se refiere (metro convencional, metro ligero y tranvía) será accesible a partir de los dos años de la entrada en vigor el Real Decreto. El material rodante existente con vida útil superior a los diez años se adaptará en un plazo no superior a los cuatro años a partir de esa entrada en vigor.

**8.8.- ¿Qué condiciones básicas de accesibilidad se establecen en relación con el transporte en taxi adaptado y en qué plazos serán de obligado cumplimiento?**

En lo que al transporte en taxi se refiere, en el **Anexo VII del Real Decreto** aprobado se distingue entre:

* 1.- Medidas relativas a las**paradas de taxis** que, básicamente, estarán unidas con el entorno urbano a través de vías accesibles.
* 2.- Medidas relativas a la accesibilidad en los **taxis**, en relación con lo cual se dispone que los vehículos que presten servicio de taxi o autotaxi, a efectos de ser calificados como accesibles para poder transportar personas con discapacidad, deben satisfacer los requisitos recogidos en la Norma UNE 26.494 y sus posteriores modificaciones.

En todo caso, el vehículo estará acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar en el mismo, una persona en su propia silla de ruedas; todo ello con comodidad y seguridad. Además, los taxis adaptados deberán llevar las tarifas escritas en sistema Braille.

Si entre el suelo y el marco de la puerta trasera hubiera una altura superior a 25 cm, el vehículo deberá contar con un escalón.

No podrán ser homologados como autotaxis los vehículos tipo furgoneta ni los vehículos todo terreno.

En lo que a los**Plazos de cumplimiento** se refiere, según dispone el **artículo 8 del Real Decreto** aprobado, en todos los municipios, los ayuntamientos promoverán que al menos un 5 por ciento, o fracción, de las licencias de taxi correspondan a vehículos adaptados. Los titulares de las licencias solicitarán voluntariamente que su taxi sea adaptado; pero si no se cubre el citado porcentaje, los ayuntamientos exigirán a las últimas licencias que se concedan que su autotaxi sea accesible.

Esta medida será planificada por los ayuntamientos antes del año desde la entrada en vigor del Real Decreto, que se produjo el 5 de diciembre de 2.007. La ejecución de la misma no podrá superar los diez años tras esa entrada en vigor.

**8.9.- ¿Qué condiciones básicas de accesibilidad se establecen en relación con los servicios de transporte especial y en qué plazos serán de obligado cumplimiento?**

Un servicio de transporte especial (STE) es aquél que no tiene todas, aunque pueda tener alguna de las características de un servicio de transporte ordinario; esto es, regularidad, horarios, tarifación comercial y recorridos fijos, entre otras.

Además, es un servicio que se concibe expresamente para transportar a los ciudadanos con más grave discapacidad de cualquier tipo; que por ello no pueden o no quieren utilizar los servicios de transporte ordinario, aunque sean accesibles. Esto puede suceder por su grave discapacidad intelectual o física (falta de equilibrio, de coordinación de movimientos, incapacidad de manejar o valerse de una silla de ruedas...).

Las condiciones básicas de accesibilidad en los servicios de transporte especial se recogen en el **Anexo VIII del Real Decreto** aprobado, en el que se establece que:

* Sólo se prestarán con vehículos adaptados; en este sentido, los vehículos con capacidad hasta 9 plazas, incluido el conductor, deberán ajustarse a lo establecido en la Norma UNE 26.494/2004. Los vehículos con capacidad superior a 9 plazas reunirán las condiciones de accesibilidad establecidas en la serán las establecidas en la Orden CTE/1612/ 2002, de 25 de junio (BOE de 28 de junio de 2.002).
* Se prestarán por personal cualificado en todo el proceso del servicio: antes y durante el mismo.
* Podrán darse, siempre a la demanda, con antelación o sin ella, en grupo o individual; con vehículos de diferentes capacidades, siempre automóviles, pero desde turismos hasta autobuses, pasando por furgonetas, microbuses y minibuses.
* Puesto que debe resolver las carencias de los servicios de transporte ordinario, el ámbito en el que pueden operar los STE no tiene límite, si bien el mínimo debe ser el ámbito municipal - en las grandes ciudades ese ámbito se puede parcelar -, aunque en los pequeños núcleos de población será preciso que preste servicio en ámbitos mancomunados o comarcales.

En lo que a los **Plazos de cumplimiento** se refiere, según dispone el **artículo 9 del Real Decreto** aprobado, los ayuntamientos, mancomunidades de municipios, comunidades comarcales y comunidades autónomas realizarán antes de los dos años desde su entrada en vigor, que se produjo el 5 de diciembre de 2.007, un estudio técnico de las necesidades de STE de la población con discapacidad que vive en sus ámbitos.

Las mismas entidades antedichas, en el plazo no superior a los tres años desde esa entrada en vigor, pondrán en marcha y mantendrán los STE que den respuesta a la demanda habida. Ello deberá ser objeto de un plan que deberá ejecutarse en su totalidad en un plazo de seis años desde la vigencia del Real Decreto.

**8.10.- ¿Qué son las medidas transversales?**

Se recogen en el **Anexo IX del Real Decreto** aprobado y serán de aplicación cuando no se contemple ninguna específica sobre la materia en el Anexo sectorial correspondiente. Tales medidas con las siguientes:

* 1.- En las instalaciones de transporte público de entidad tal que su gestión lo permita se dispondrá de un servicio asistencial, debidamente formado, para atender a las personas con discapacidad, en su tránsito por la instalación, facilitarles la información que precisen y atenderles en la expedición de billetes.
* 2. Los perros-guía y de asistencia serán aceptados en todos los vehículos de los servicios de transporte público y en los edificios y dependencias de uso público de aquellos servicios.
* 3.- Los servicios e instalaciones de entidad tal que su gestión lo permita dispondrán de:
  + a) Página o sitio de Internet, adaptada a las pautas de accesibilidad establecidas, en la que se procurará recopilar y concentrar en un enlace toda la información disponible que pueda ser de utilidad para los viajeros potenciales con alguna discapacidad.
  + b) Folletos informativos específicos, en formatos que los hagan útiles para el mayor número de discapacidades, que recojan un extracto de la información precisa para preparar y realizar el viaje en las mejores condiciones posibles, derechos del viajero con discapacidad, normas de seguridad, protocolos, etc.
  + c) Otros medios y, así, si el servicio de transporte contara con otros medios de información, generales o convencionales, como guías impresas, éstas incluirán una información al menos básica sobre la accesibilidad de sus infraestructuras, servicios disponibles, etc.
* 4.- En lo que al material auxiliar que puedan precisar las personas con discapacidad se refiere, deberán disponer del mismo tanto los servicios de larga distancia, cuando el medio de transporte lo permita, como las instalaciones de transporte interurbano de entidad tal que su gestión lo permita; esta últimas, además, contarán necesariamente con sillas de ruedas ordinarias.  
  En todo caso, el material auxiliar o las ayudas técnicas propiedad de las personas con discapacidad que utilicen en el viaje se almacenarán en lugar adecuado y de forma estable y segura.
* 5.- Por lo que respecta a las situaciones de emergencia, en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor del Real Decreto, que se produjo el 5 de diciembre de 2.007, habrá de aprobarse el protocolo y previsión de actuaciones en las situaciones de emergencia que pudieran darse en el viaje, considerando, especialmente, las distintas situaciones de discapacidad.  
  Además, en las terminales de viajeros., las vías de evacuación de uso general serán accesibles a todas las personas, siempre que ello resulte posible y proporcionado.
* 6.- Cuando circunstancias excepcionales exijan la utilización de un medio de transporte de apoyo, éste deberá organizarse considerando que los servicios extraordinarios que procedan tienen que prestase en condiciones de dignidad y accesibilidad para los viajeros con discapacidad.
* 7.- Los dispositivos de alarma de uso público en situaciones de emergencia serán accesibles en todo vehículo y, en la medida de lo posible, a las personas con cualquier discapacidad.
* 8.- Las empresas operadoras que deban prestar atención al pasaje establecerán procesos de formación para su tripulación a fin de que puedan asistir y auxiliar a los pasajeros con discapacidad, cualquiera que sea la situación.
* 9.- En todos los medios de transporte público en que sea factible existirán plazas de ocupación preferente para personas con discapacidad, y esto para todas las clases; en el supuesto de que sólo hubiera plazas de ocupación preferente en clases superiores, el viajero con discapacidad tendrá derecho a utilizarlas abonando solamente el precio del billete de clase inferior.

Las condiciones apuntadas serán de obligado cumplimiento para entidades de grandes dimensiones. En lo que a las infraestructuras y servicios de pequeñas entidades se refiere, se considerarán condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación las relativas a los perros-guía, la información básica sobre accesibilidad de infraestructuras, servicios, etc., el almacenamiento de material auxiliar propiedad de la persona discapacitada en lugar seguro y estable durante el viaje, las situaciones de emergencia, los dispositivos y de alarma y las plazas reservadas.

A modo de principio general, al final del **Real Decreto aprobado** se recoge un previsión que promueve la utilización de equipos y dispositivos que aseguren el viaje y la asistencia a las personas con discapacidad en condiciones de dignidad, así como de comodidad y seguridad razonables, impidiendo recurrir, salvo en circunstancias excepcionales, a medios improvisados como el traslado “a pulso” de los viajeros con necesidades intensas de apoyo (usuarios de sillas de ruedas, etc.).