



**CARTA DE COMPROMISO DE LAS AUTORIDADES DE TRANSPORTE
DE LAS REGIONES METROPOLITANAS EUROPEAS SOBRE LA ACCESIBILIDAD
DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES PÚBLICOS A LAS PERSONAS
CON MOVILIDAD REDUCIDA**

2003

ASSOCIATION OF EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES

c/o S.T.I.F. 11, avenue de Villars F - 75007 Paris

T : + 33 (0) 1 47 53 28 98 - F : + 33 (0) 1 47 53 28 47 - e-mail : emta@emta.com

<http://www.emta.com>

Preámbulo

La asociación de las autoridades responsables de los transportes de las metrópolis europeas (EMTA) fue fundada en 1998 para ofrecer un punto de encuentro destinado al intercambio de informaciones y de las mejores prácticas entre las autoridades responsables de los sistemas de transportes públicos en las metrópolis europeas. Actualmente reúne a unos 30 organismos, responsables de la planificación, de la mejora, de la coordinación y de la financiación de los servicios de transportes de más de 70 millones de Europeos. Se estima actualmente que el 12 %¹ de la población europea tiene alguna minusvalía. El total de las personas mayores y minusválidas alcanza el 24 % de la población, y las cifras que tienen en cuenta a las personas que sufren una minusvalía temporal (las personas con maletas, con carritos de bebés, etc.) alcanzan un 30%² de la población europea global, es decir más de 100 millones de personas en la UE de los 25. Debido al envejecimiento de la población, se prevé un aumento importante de esa cifra durante los próximos años.

La problemática de la accesibilidad de todos los ciudadanos a los servicios de transporte público es un objetivo social prioritario. Todos los ciudadanos, sea cual sea su minusvalía o su edad, deben tener la posibilidad de llevar una vida autónoma, y los transportes públicos accesibles contribuyen a ello de manera considerable. Aumentan las posibilidades de formación, de empleo y ocio y la asistencia social cuesta cara a los gobiernos y a los ciudadanos. Además, hay que tener en cuenta que todo el mundo se beneficia cuando los transportes públicos son accesibles.

Los servicios de transportes públicos facilitan la movilidad de todo el mundo. Pero, en la mayoría de los casos, la realidad no corresponde a este deseo. Las antiguas redes de metro, con sus escaleras, los autobuses de suelo elevado, la flota de vehículos desprovistos de espacio para las sillas de ruedas, las informaciones insuficientes o mal concebidas, etc. : La lista de obstáculos con que se encuentran las personas con movilidad reducida es larga.

Durante los diez últimos años se han realizado importantes avances, principalmente gracias a presiones legales³. La conferencia europea de los ministros de transportes (CEMT) trabajó activamente en la sensibilización de los gobiernos nacionales a ese problema. La Comisión europea encargó a varios gobiernos investigar sobre los aspectos técnicos⁴ y los organismos internacionales activos en el sector de los transportes públicos (UITP) trabajaron para intercambiar informaciones sobre las mejores prácticas y la definición de normas. Todas esas iniciativas contaron con los consejos de las organizaciones que representan los intereses de las personas con movilidad reducida, como el Forum europeo de personas minusválidas.

Pero, a pesar de estas iniciativas positivas, queda mucho que hacer. La mejora de la accesibilidad de los servicios de transporte es un desafío difícil, que exige no sólo un apoyo político, sino también tomarse tiempo, exige conocimientos técnicos y puede, a primera vista, parecer costoso. Por ello, la mayoría de los vehículos de transporte público y de las estaciones todavía no son accesibles a las personas con movilidad reducida en las regiones metropolitanas europeas⁵.

La mejora de la accesibilidad de los servicios de transporte público, fue en el pasado esencialmente responsabilidad de los operadores. Las empresas de transporte tienen la responsabilidad principal en la gestión de los mecanismos que deben ofrecer día a día un sistema accesible, y, habitualmente, disponen de las competencias técnicas necesarias para el establecimiento de las normas de la flota de vehículos y de la infraestructura.

Incluso si esta situación se mantiene en el futuro, las autoridades de los transportes públicos deberán comprometerse más con el proceso y podrían jugar un papel más importante en la mejora de la accesibilidad a los servicios de transporte, y ello por varias razones:

- **Las autoridades de los transportes públicos están comprometidas en la planificación de los servicios de transporte público desde el principio**, y está claro que resulta más fácil realizar la accesibilidad a menor coste y más fácilmente si esto se tiene en cuenta desde el principio de los procesos;

¹ Fuente : COST 335

² Fuente : CEMT

³ Fuente : Informe de la CEMT sobre la legislación dedicada a mejorar el acceso (2000)

⁴ COST 322 sobre los autobuses de suelo rebajado, COST 335 sobre los metros express regionales, COST 349 sobre los autobuses de largo recorrido

⁵ Fuente : EMTA Barómetro sobre el transporte público en las metrópolis europeas (2000)

- **La mejora de la accesibilidad de los servicios de transporte es una tarea compleja que implica intervenir, no solamente en los sistemas de transportes públicos, sino también en su entorno físico, social y legal**, y las autoridades públicas están mejor situadas para la coordinación de este enfoque. Por ejemplo, la mejora de la accesibilidad de los itinerarios de autobús implica a menudo una concepción especial de las paradas de autobús y de la acera en las inmediaciones, y sólo las autoridades públicas pueden tener un enfoque tan amplio;
 - **Las autoridades públicas contribuyen en una gran parte a la financiación de los servicios de transportes públicos y a su gestión.** En numerosas ciudades de Europa, son las principales recaudadoras de fondos⁶. Y por ello tienen una responsabilidad esencial, al tiempo que disponen de un poder real en la concepción de los servicios de transporte. Una Carta, adoptada por los ministros de transportes (CEMT) en 1999 recomienda que la financiación pública de los transportes esté condicionada a la accesibilidad a las personas con movilidad⁷ reducida.
 - **La mayoría de las autoridades de transportes públicos están actualmente ligadas a los operadores de transporte por contrato**, ya sean contratos obtenidos mediante procedimientos abiertos o no⁸. Dichos contratos contienen a menudo exigencias de calidad del servicio, y especialmente un porcentaje de la flota de vehículos accesible o que disponga de equipamiento como ascensores en las estaciones. Se trata por tanto de poderosos instrumentos para obligar a los operadores a prestar una atención máxima a este aspecto de sus actividades que debe conformarse a las necesidades de todos los pasajeros y, por tanto, conseguir una mayor accesibilidad.
 - **La generalización de la competencia en la concesión de los contratos a los operadores da lugar con frecuencia a que sean las autoridades públicas, que poseen la infraestructura y la flota de vehículos**, quienes las alquilen o las presten a los operadores durante el periodo del contrato. Este aspecto da a las autoridades públicas una nueva responsabilidad en la definición de las características físicas de la infraestructura y de la flota móvil, y las incita a firmar contratos directamente con los fabricantes. Las autoridades públicas deben por ello desarrollar sus propias competencias en este campo y deberían asegurarse de que esta dimensión se tenga en cuenta durante la concepción y la compra de la flota de vehículos.
 - **Las condiciones de paradas programadas de los transportes puerta a puerta en numerosas ciudades para ciertas categorías de pasajeros minusválidos deberían ser objeto de una coordinación y ser complementarias de los esfuerzos dirigidos a la mejora de la accesibilidad de los servicios principales de transportes públicos.** Las informaciones deberían tener en cuenta estas dos categorías de servicios y aconsejar a la gente los servicios que mejor respondan a sus necesidades. Una vez más, se trata de una misión encomendada a las autoridades públicas;
 - Finalmente, como existen grandes diferencias en los niveles de accesibilidad de las redes de transportes públicos entre los países europeos, un estudio de los países más avanzados (los países escandinavos) podría ayudar a las autoridades públicas de los demás países a tener en cuenta la mejor práctica más rápidamente. Así, **el análisis comparativo entre las autoridades de transportes públicos debería ser considerado como un proceso permanente de mejora.**
- En este contexto, las autoridades de servicio público representadas en el seno de la asociación EMTA se comprometen, a la vez individual y colectivamente, a mejorar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida a los servicios de transportes públicos de los que son responsables.

⁶ Fuente : Estudio comparativo de la financiación de los transportes públicos en las metrópolis europeas (estudio ATM/EMTA, 2001) y barómetro sobre el transporte público en las metrópolis europeas (2000)

⁷ Fuente : Carta de CEMT sobre el acceso a los servicios de transportes y la infraestructura (1999)

⁸ Fuente : ¿Qué autoridades de transportes públicos para las regiones metropolitanas europeas? (S. Lecter/EMTA, 2001)

Resoluciones

Las autoridades de transportes públicos de las regiones metropolitanas europeas representadas en el seno de la asociación CEMT se comprometen a

- 1 - **Considerar la mejora de la accesibilidad de sus sistemas de transporte como un objetivo social prioritario**, que debe beneficiar a todos los pasajeros y que no será confiado exclusivamente a la responsabilidad de los operadores de transportes públicos;
- 2 - **Coordinar sus acciones con las demás autoridades públicas para abordar la problemática de la accesibilidad de los sistemas de transporte bajo todos sus aspectos**, principalmente bajo el aspecto de los problemas de la organización física de las estaciones y de las paradas de autobús;
- 3 - **Tener en cuenta las necesidades de las personas con movilidad reducida en cada una de sus decisiones**, con el fin de garantizar que ninguna decisión pueda complicar las condiciones de movilidad de las personas con movilidad reducida;
- 4 - **Aplicar planes directivos sobre la mejora de la accesibilidad de los sistemas de transportes públicos bajo su jurisdicción**, teniendo como objetivo final el ofrecer un sistema de transporte sin obstáculos y completamente accesible.
- 5 - **Garantizar que las personas que no pueden tener acceso a los servicios de transportes públicos tengan a su disposición un servicio de transporte puerta a puerta**, a la vez de gran calidad y abordable en la región en cuestión;
- 6 - **Garantizar que las informaciones sobre los transportes públicos sean claras, comprensibles, estén actualizadas y sean accesibles a todos**, también a las personas con dificultades de aprendizaje. Éstas se refieren a la vez a las informaciones antes del viaje y durante el viaje. Por informaciones accesibles, se entiende las informaciones proporcionadas bajo formas diferentes (visuales y vocales, por ejemplo);
- 7 - **Desarrollar sus competencias en materia de accesibilidad**, lo que incluye las cuestiones ligadas a la infraestructura, a la flota de vehículos y a la información;
- 8 - **Consultar con regularidad a los expertos y representantes de las organizaciones de personas con movilidad reducida**, principalmente antes de tomar decisiones con respecto a la accesibilidad a los servicios de transportes públicos, con el fin de garantizar que las soluciones adoptadas respondan realmente a las necesidades del público al que se destinan;
- 9 - **Seguir atentamente los resultados obtenidos por toda medida dedicada a mejorar la accesibilidad de las redes de transportes públicos para las personas con movilidad reducida**. Esto incluye el rendimiento técnico del material y la satisfacción de los usuarios.
- 10 - **Definir y medir, a intervalos regulares, los indicadores que reflejan el nivel de accesibilidad de las redes de las que son responsables** (número de estaciones de metro accesibles, número de autobuses con suelo rebajado, número de itinerarios dotados de informaciones visuales o vocales);
- 11 - **Seleccionar en las estructuras los directores responsables de la coordinación de cuestiones de accesibilidad**, que son aspectos correspondientes a la misión de las autoridades de transportes (nuevas infraestructuras, contratos con los operadores, las informaciones, etc.)
- 12 - **Examinar regularmente las políticas introducidas en las otras ciudades para identificar las mejores prácticas y tener en cuenta las experiencias exitosas**. El análisis comparativo es un instrumento útil para progresar más rápidamente y con menor coste.
- 13 - **Comprobar que las empresas responsables de la operación de los transportes concedan una extrema atención a la accesibilidad de su red**. La accesibilidad debería ser una exigencia fundamental de los procedimientos de adjudicación, y cuando los contratos entre autoridades y operadores contienen incitaciones a la calidad del servicio, la accesibilidad debería formar parte de las mismas;
- 14 - **Intercambiar los esfuerzos realizados para mejorar la accesibilidad** y garantizar que esas prestaciones gocen de una amplia publicidad en la empresa;
- 15 - **Contribuir a la adopción de normas relativas a las características técnicas del material destinado a los servicios de transportes públicos accesibles** que deberían estar armonizados en el ámbito europeo.