

## MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO E COMERCIO

**20781** *CORRECCIÓN de erros da Orde ITC/2845/2007, do 25 de setembro, pola que se regula o control metrolóxico do Estado dos instrumentos destinados á medición de son audible e dos calibradores acústicos. («BOE» 290, do 4-12-2007.)*

Advertidos erros no texto remitido da Orde ITC/2845/2007, do 25 de setembro, pola que se regula o control metrolóxico do Estado dos instrumentos destinados á medición de son audible e dos calibradores acústicos, publicada no Boletín Oficial del Estado, suplemento en lingua galega número 25, do 18 de outubro de 2007, procédese a efectuar as oportunas rectificacións:

Na páxina 2993, columna da esquerda, anexo I. Definicións.–Xerais, primeiro parágrafo, primeira e segunda liñas, onde di: «Exposición sonora: integral temporal ao cadrado da presión acústica...», debe dicir: «Exposición sonora: integral temporal do cadrado da presión acústica...».

Na páxina 2993, columna da dereita, calibradores acústicos, oitavo parágrafo, primeira e segunda liñas, onde di: «Nivel de presión sonora especificada polo fabricante para ser utilizada na avaliación...», debe dicir: «Nivel de presión sonora especificado polo fabricante para ser utilizado na avaliación...».

Na páxina 2994, columna da esquerda, dentro da táboa 1, onde di: « $10000 \leq f < 12500 + 2,6; -3,6 \pm 5,6; -\infty$ », debe dicir: « $10000 \leq f < 12500 + 2,6; -3,6 + 5,6; -\infty$ ».

Na páxina 2995, columna da esquerda, número 3.5, onde di: «Os erros máximos permitidos para un sonómetro que dispoña de ponderación C pico para niveis de son...», debe dicir: «Os erros máximos permitidos para un sonómetro que dispoña de ponderación C de pico para niveis de son...».

Na páxina 2995, columna da dereita, táboa 6, columna de Rango de frecuencias nominais (Hz), terceira liña, onde di: « $1250 \leq f \leq 4000$ », debe dicir: « $1250 < f \leq 4000$ ».

Na páxina 2995, columna da dereita, táboa 6, columna de Rango de frecuencias nominais (Hz), cuarta liña, onde di: « $4000 \leq f \leq 8000$ », debe dicir: « $4000 < f \leq 8000$ ».

Na páxina 2996, columna da esquerda, táboa 8, columna de Rango de frecuencias nominais (Hz), terceira liña, onde di: « $1250 < f \leq 6000$ », debe dicir: « $1250 < f \leq 16000$ ».

Na páxina 2996, columna da dereita, táboa 9, columna de Frecuencia nominal Hz, sexta liña, onde di: «1995», debe dicir: «2000».

Na páxina 2996, columna da dereita, anexo III, Normas ou documentos que acreditan a presunción de conformidade. Sonómetros, onde di: «Para os sonómetros e os sonómetros integradores-pro mediadores, as normas UNE-EN 61672-1 (abril 2005) e UNE-EN 61672-2 (xuño 2005)», debe dicir: «Para os sonómetros, as normas UNE-EN 61672-1 (abril 2005) e UNE-EN 61672-2 (xuño 2005)».

Na páxina 2997, columna da esquerda, anexo IV, Procedemento de verificación despois de reparación ou modificación, cuarto parágrafo, Sonómetros, onde di: «Os erros máximos permitidos para os sonómetros e os sonómetros integradores-pro mediadores, serán os especificados no documento anteriormente citado», debe dicir: «Os erros máximos permitidos para os sonómetros serán os especificados no documento anteriormente citado».

**20782** *CORRECCIÓN de erros da Orde ITC/3022/2007, do 10 de outubro, pola que se regula o control metrolóxico do Estado sobre os contadores de enerxía eléctrica, estáticos combinados, activa, clases A, B e C e reactiva, clases 2 e 3, que se instalarán en subministracións de enerxía eléctrica ata unha potencia de 15 kW de activa que incorporan dispositivos de discriminación horaria e telexestión, nas fases de avaliación da conformidade, verificación despois de reparación ou modificación e de verificación periódica. («BOE» 290, do 4-12-2007.)*

Advertidos erros na Orde ITC/3022/2007, do 10 de outubro, pola que se regula o control metrolóxico do Estado sobre os contadores de enerxía eléctrica, estáticos combinados, activa, clases A, B e C e reactiva, clases 2 e 3, que se instalarán en subministracións de enerxía eléctrica ata unha potencia de 15 kW de activa que incorporan dispositivos de discriminación horaria e telexestión, nas fases de avaliación da conformidade, verificación despois de reparación ou modificación e de verificación periódica, publicada no Boletín Oficial del Estado, suplemento en lingua galega n.º 26, do 23 de outubro de 2007, procédese a efectuar a oportuna rectificación:

Na páxina 3087, columna da esquerda, anexo I, primeira liña, onde di: «a) Enerxía activa», debe dicir: «A) Enerxía activa».

Na páxina 3087, columna da esquerda, anexo I, liña 14, onde di: «b) Enerxía reactiva», debe dicir: «B) Enerxía reactiva».

Na páxina 3087, anexo I, columna da esquerda, liña 25, onde di: «c) Discriminación horaria», debe dicir: «C) Discriminación horaria».

Na páxina 3093, columna da esquerda, número 3.1, segunda liña, onde di: «suporá a retirada da rede e a situación do ou dos contadores...»; debe dicir: «suporá a retirada da rede e a substitución do ou dos contadores...».

## MINISTERIO DA PRESIDENCIA

**20785** *REAL DECRETO 1544/2007, do 23 de novembro, polo que se regulan as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos modos de transporte para persoas con discapacidade. («BOE» 290, do 4-12-2007.)*

A Lei 51/2003, do 2 de decembro, sobre igualdade de oportunidades, non discriminación e accesibilidade universal das persoas con discapacidade, estableceu o marco de referencia para ir progresivamente avanzando na adopción e implantación das medidas para garantir e facer efectivo o dereito á igualdade de oportunidades das persoas con discapacidade conforme os artigos 9.2, 10, 14 e 49 da Constitución.

O referido texto legal no seu artigo 10 establece que o Goberno «regulará unhas condicións básicas de accesibilidade e non discriminación que garantan uns mesmos niveis de igualdade de oportunidades a todos os cidadáns con discapacidade», ao mesmo tempo que a súa disposición derradeira primeira o autoriza para ditar, por proposta conxunta do Ministerio de Traballo e Asuntos Sociais e dos ministerios competentes na materia, coas

consultas previas que nela se recollen, as disposicións necesarias para o desenvolvemento e execución da lei.

A regulación das condicións básicas anteditas enmarcaríase nas previsións dos artigos da Constitución citados, que consagran os principios de liberdade, igualdade e participación, así como de atención ás persoas con discapacidade, garantindo uns niveis mínimos extensibles a todo o Estado sen os cales se poderían sufrir desequilibrios territoriais que xerarían discriminacións e desvantaxes ao grupo cidadán das persoas con discapacidade.

En cumprimento destas previsións legais, este real decreto determina as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para a súa utilización polas persoas con discapacidade para os modos de transporte ferroviario, marítimo, aéreo, por estrada, en autobús urbano e suburbano, ferrocarril metropolitano, taxi e servizos de transporte especial, e fixa tamén o seu calendario de implantación, no marco do establecido pola disposición derradeira oitava da Lei 51/2003, do 2 de decembro.

Respecto ao transporte aéreo, resultan de obrigado cumprimento as normas de protección e asistencia establecidas polo Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeo e do Consello, do 5 de xullo de 2006, sobre os dereitos das persoas con discapacidade ou mobilidade reducida no transporte aéreo. O anexo III deste real decreto complementa tales normas, incluíndo outras condicións, non reguladas no Regulamento (CE) n.º 1107/2006, relativas ás infraestruturas aeroportuarias e aos sistemas de información e comunicación.

Esta disposición foi sometida ao procedemento de información en materia de normas e regulamentacións técnicas e de regulamentos relativos aos servizos da sociedade da información, previsto na Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 22 de xuño, modificada pola Directiva 98/48/CE, do 20 de xullo, así como no Real decreto 1337/1999, do 31 de xullo, que incorpora esta directiva ao ordenamento xurídico español.

Durante o proceso de elaboración deste real decreto foron consultadas, igualmente, as entidades que a continuación se indican: en relación co transporte aéreo, a Asociación de Líneas Aéreas (ALA), a Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), a Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA) e a Asociación de Compañías Aéreas de Transporte Aéreo (ACETA). En relación co transporte ferroviario e por estrada, a Sección de Transporte de Viaxeiros do Consello Nacional de Transportes Terrestres e o Comité Nacional de Transporte por Estrada. En relación co transporte marítimo, a Asociación de Navieiros Españoles (ANAVE), a Asociación de Navieiros Vascos (ANAVAS) e as comunidades autónomas de Canarias e das Illas Baleares.

Por outra parte, o proxecto foi presentado á Conferencia Sectorial de Asuntos Sociais, así como á Federación Española de Municipios e Provincias, tendo emitido informe favorable tamén o Consello Nacional da Discapacidade.

Para atender os custos derivados da aplicación deste real decreto ás infraestruturas e medios de transporte de competencia estatal, na disposición derradeira quinta prevese a adopción das medidas orzamentarias necesarias para que os ministerios responsables da súa aplicación poidan afrontalos sen menoscabo da execución dos plans que teñan establecidos.

Hai que sinalar, finalmente, a activa participación na elaboración desta disposición das organizacións de persoas con discapacidade e das súas familias, articuladas arredor do Comité Español de Representantes de Persoas con Discapacidade (CERMI), entidade que orienta a este sector social.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Traballo e Asuntos Sociais e da ministra de Fomento, de acordo co

Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 23 de novembro de 2007,

## DISPONGO:

**Artigo 1.** *Condicións básicas de accesibilidade e utilización dos distintos modos de transporte para persoas con discapacidade.*

1. Apróbanse os anexos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII e IX, que se insiren a continuación, referentes respectivamente aos modos de transporte ferroviario (I), marítimo (II), aéreo (III) e de viaxeiros por estrada (IV), transporte urbano e suburbano en autobús (V), en ferrocarril metropolitano (VI), en taxi (VII) e servizos de transporte especial (VIII), e á adopción de medidas transversais ou comúns (IX), polos que se establecen as condicións básicas de accesibilidade e utilización destes por persoas con discapacidade de acordo co disposto no artigo 1.2 da Lei 51/2003, do 2 de decembro, sobre igualdade de oportunidades, non discriminación e accesibilidade universal das persoas con discapacidade.

2. Sen prexuízo do sinalado no punto 1 do anexo IX, as especificacións deste anexo, de forma xenérica, serán de aplicación, nun prazo non superior aos dous anos posteriores á entrada en vigor deste real decreto, nos novos servizos, materiais, infraestruturas e demais compoñentes de todos os modos de transporte afectados e, nun prazo non superior aos cinco anos, nos existentes.

**Artigo 2.** *Transporte ferroviario.*

1. As condicións básicas de accesibilidade contidas no anexo I serán de aplicación ás áreas de uso público e ao material móbil de todos os sistemas de transporte ferroviario coas especificacións que nel se indican. Entre elas, deberán cumprirse as disposicións establecidas nas especificacións técnicas de interoperabilidade (ETI) sobre accesibilidade das persoas de mobilidade reducida que están vixentes segundo as normas da Unión Europea.

2. As estacións que soporten un tráfico de viaxeiros superior a 1.000 viaxeiros/día de media anual ou que se encontren en capital de provincia estarán adaptadas ao disposto no anexo I nun prazo non superior aos oito anos desde a súa entrada en vigor, sempre que as actuacións para a adaptación resulten proporcionadas. Estas estacións deberán cumprir todas as especificacións do anexo I.

3. As estacións que soporten un tráfico de viaxeiros menor ou igual a 1.000 e superior a 750 viaxeiros/día, de media anual, adaptaranse ao establecido no anexo I nun prazo non superior a trece anos desde a súa entrada en vigor, sempre que as actuacións para a adaptación sexan proporcionadas. Estas estacións deberán cumprir obrigatoriamente só as especificacións do anexo I sinaladas cun asterisco.

4. As condicións establecidas no anexo I serán de aplicación en todas as novas estacións e nas existentes que se sometan a actuacións de transformación estrutural, nos termos previstos na disposición adicional primeira, independentemente do servizo que presten e do número de viaxeiros actuais ou previstos, a partir dos dous anos da entrada en vigor deste real decreto. Terán carácter obrigatorio cando así resulte de acordo cos criterios sinalados nos anteriores puntos 2 e 3.

5. As condicións básicas establecidas no anexo I, relativas ao material rodante, serán de obrigada aplicación, desde a data de vixencia deste real decreto, a todo o material novo cuxa compra se formalice con posterioridade aos doce meses desde esa mesma data. O material rodante xa en servizo, ou cuxa compra se formalizase antes de doce meses desde a entrada en vigor, adaptárase ao establecido no anexo I nun prazo non superior a trece anos contados desde a mesma data, sempre que as

actuacións para a adaptación sexan proporcionadas, sen prexuízo do disposto no punto 3.5.3.

As medidas relativas ao material rodante só serán aplicables a aquel con valor histórico ou patrimonial na medida en que a adaptación non supoña detrimento ou perda deses valores.

#### Artigo 3. *Transporte marítimo.*

1. As autoridades portuarias e os xestores das estacións marítimas deberán acometer as actuacións precisas para que as instalacións portuarias/interface obxecto da súa competencia cumpran o disposto no anexo II, no prazo máximo de catro anos desde a data de entrada en vigor deste real decreto.

As novas instalacións portuarias/interface serán accesibles a partir dos dezoito meses da entrada en vigor deste real decreto.

2. As empresas titulares de liñas de pasaxe deberán dotar polo menos dun barco, accesible ás persoas con discapacidade, cada liña regular de viaxeiros en cada día de servizo e en cada sentido da derrota nun prazo máximo de tres anos desde a vixencia deste real decreto. A súa condición de accesible daralla o cumprimento das condicións básicas do anexo II.

Os novos buques deberán cumprir as condicións de accesibilidade a partir dos dous anos da entrada en vigor deste real decreto.

#### Artigo 4. *Transporte aéreo.*

1. Adicionalmente ás normas de protección e asistencia recollidas no Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeo e do Consello, do 5 de xullo de 2006, sobre os dereitos das persoas con discapacidade ou mobilidade reducida no transporte aéreo, aplicables nos termos previstos na dita norma comunitaria, establécense no anexo III deste real decreto outras condicións de accesibilidade relativas ás infraestruturas aeroportuarias e aos sistemas de información e comunicación.

2. As medidas incluídas no punto 1 do anexo III serán de aplicación nos prazos máximos previstos no punto 1 da disposición derradeira oitava da Lei 51/2003, do 2 de decembro.

3. As medidas incluídas no punto 2 do anexo III serán obrigatorias transcorridos dezoito meses desde a entrada en vigor deste real decreto.

#### Artigo 5. *Transporte por estrada.*

1. As estacións de autobuses e intercambiadores existentes que soportan un tráfico superior a 1.000.000 de viaxeiros anuais e as estacións das capitais de provincia adaptaranse ao disposto no anexo IV, na súa totalidade, nun prazo non superior aos oito anos desde a entrada en vigor deste real decreto.

2. As estacións e intercambiadores con tráfico igual ou inferior a 1.000.000 de viaxeiros anuais adaptaranse ao citado anexo nun prazo non superior aos trece anos desde a entrada en vigor deste real decreto. Nestas estacións só serán de obrigado cumprimento as especificacións do anexo IV que nel se sinalan.

3. As novas estacións de autobuses e intercambiadores serán accesibles, cumprindo as condicións básicas que se indican no anexo IV, a partir dos dous anos de entrada en vigor deste real decreto, tendo en conta os criterios indicados nos puntos anteriores.

4. O disposto no anexo IV.2 sobre condicións básicas de accesibilidade nas liñas regulares de transporte interurbano en autobús será de aplicación nos seguintes prazos:

a) O disposto nos puntos 1.b), 1.c), 1.f), 1.i) e no punto 4 a partir da entrada en vigor deste real decreto.

b) O establecido nos puntos 1.d), 1.e), 1.g) e 1.h) exixiráselles a todos os vehículos novos que se incorporen aos servizos a que se refiren a partir da entrada en vigor deste real decreto.

c) O disposto no punto 1.a) aos tres anos da entrada en vigor deste real decreto.

d) As condicións exixidas nos puntos 2 e 3 incluíranse, con carácter de mínimos en todos os pregos de condicións das concesións dos servizos a que respectivamente se refiren que se outorguen a partir da entrada en vigor deste real decreto, e serán exixibles aos vehículos novos que se incorporen ás concesións a partir do seu outorgamento.

5. Nos autobuses e servizos de liñas cun tráfico inferior a un millón de viaxeiros por quilómetro e ano e cuxa ruta máis longa non supere os 100 quilómetros, consideraranse condicións básicas de accesibilidade e non discriminación soamente as normas do anexo IV.2, puntos 1.b) ao 1.i), 2.c), 3 e 4.

#### Artigo 6. *Transporte urbano e suburbano en autobús.*

1. As paradas existentes dos servizos de transporte urbano e suburbano en autobús adaptaranse ás disposicións das condicións básicas de accesibilidade establecidas no anexo V nun prazo non superior a dous anos, desde a entrada en vigor deste real decreto, se a parada é utilizada por máis dunha liña; e nun prazo non superior a catro anos, no resto dos casos.

2. Todas as novas paradas serán accesibles, cumprindo o anexo V, a partir do ano da entrada en vigor deste real decreto.

3. O material móbil novo afectado, clases I e II, será accesible, cumprindo o anexo V, a partir do ano da entrada en vigor deste real decreto.

#### Artigo 7. *Transporte en ferrocarril metropolitano.*

1. As condicións básicas de accesibilidade contidas no anexo VI serán de aplicación ás estacións e paradas así como ao material móbil dos tres sistemas que poden formar parte dun ferrocarril metropolitano: metro convencional ou pesado, metro lixeiro e tranvía.

2. No patrimonio existente, as estacións dunha rede de metro, xa sexan cabeceira, de paso ou final, de máis de dúas liñas, e aquelas que formen parte dun intercambiador serán accesibles nun prazo non superior aos catro anos desde a entrada en vigor deste real decreto. Nestas estacións será de aplicación a totalidade das especificacións do anexo IV.

3. Naquelas estacións de máis dunha liña o dito prazo será de sete anos, a partir da entrada en vigor deste real decreto. Nestas estacións será de aplicación a totalidade das especificacións do anexo IV.

4. Nas demais estacións de metro e paradas de tranvía do patrimonio existente o dito prazo será de dez anos, a partir da entrada en vigor deste real decreto. Nestas estacións serán de obrigado cumprimento as especificacións do anexo IV sinaladas cun asterisco; as demais terán carácter de recomendacións.

5. Toda nova estación de metro ou parada de tranvía e todas as existentes que se sometan a actuacións de transformación estrutural serán accesibles a partir do ano da entrada en vigor deste real decreto. Nelas, o carácter de obrigatorio ou de recomendación das especificacións do anexo IV será o seguinte:

Nas novas estacións serán obrigatorias todas elas.

Nas existentes, aplicarase o mesmo criterio establecido nos anteriores puntos 2, 3 e 4.

6. O novo material rodante de metro convencional, metro lixeiro e tranvía será accesible a partir dos dous anos da entrada en vigor deste real decreto.

7. O material rodante existente con vida útil superior aos dez anos adaptarase ao establecido no anexo VI, nun prazo non superior aos catro anos a partir da data de entrada en vigor deste real decreto.

#### Artigo 8. *Transporte en taxi adaptado.*

1. En todos os municipios, os concellos promoverán que polo menos un cinco por cento, ou fracción, das licenzas de taxi correspondan a vehículos adaptados, conforme o anexo VII. Os titulares das licenzas solicitarán voluntariamente que o seu taxi sexa adaptado; pero se non se cobre a citada porcentaxe, os concellos exixiránlles ás últimas licenzas que se concedan que o seu autotaxi sexa accesible.

2. Estes autotaxis prestarán servizo de forma prioritaria ás persoas con discapacidade, pero, en caso de estaren libres destes servizos, estarán en igualdade cos demais autotaxis non adaptados para dar servizo a calquera cidadán sen discapacidade.

3. O establecido nos anteriores puntos 1 e 2 planificarano os concellos antes do ano desde a entrada en vigor deste real decreto. A execución do establecido nos ditos dous subpuntos non poderá superar os dez anos, tras a entrada en vigor deste real decreto.

#### Artigo 9. *Servizos de transporte especial.*

1. As condicións básicas de accesibilidade dos servizos de transporte especial (en diante STE) establécense no anexo VIII.

2. Os concellos, mancomunidades de municipios, comunidades comarcais e comunidades autónomas realizarán antes dos dous anos desde a entrada en vigor deste real decreto un estudo técnico das necesidades de STE da poboación con discapacidade que vive nos seus ámbitos.

3. As mesmas entidades anteditas, no prazo non superior aos tres anos desde a entrada en vigor deste real decreto, porán en marcha e manterán os STE que dean resposta á demanda habida. Iso deberá ser obxecto dun plan, adecuado á entidade dos STE, que se deberá executar na súa totalidade, no peor dos casos, nun prazo de seis anos desde a entrada en vigor deste real decreto.

4. No medio rural, os STE poderanse integrar nos servizos interurbanos á demanda que, para todos os cidadáns, sen exclusión, se presten nas comunidades autónomas.

Disposición adicional primeira. *Adaptacións en instalacións portuarias, aeroportuarias, ferroviarias, ferrocarril metropolitano e de transporte urbano e suburbano en autobús.*

Toda obra que se realice en instalacións portuarias e estacións marítimas, aeroportuarias, ferroviarias, ferrocarril metropolitano e do transporte urbano e suburbano en autobús existentes no momento da entrada en vigor deste real decreto, que consista en ampliacións, reformas ou outras modificacións cuxo custo supoña un incremento maior do 50 por cento do valor de reposición, incluirá no proxecto de execución das obras a realización das reformas precisas para dotalas das condicións básicas de accesibilidade e non discriminación, coa seguinte orde de prioridades:

a) Establecer polo menos un percorrido practicable para as persoas con discapacidade, tanto usuarios de cadeiras de rodas como afectados por calquera outra discapacidade, nos accesos ás instalacións mediante ramplas, elevadores ou outros mecanismos similares.

b) Adecuar, facéndoos accesibles, os espazos de uso público dentro das instalacións, con especial atención ás vinculadas ao transporte de pasaxeiros, ao tipo de asistencias ao público e ás comunicacións entre infraestrutura e material móbil.

Disposición adicional segunda. *Adaptacións en material móbil existente de transporte de pasaxeiros, marítimo, ferroviario, de ferrocarril metropolitano e de transporte en autobús urbano e suburbano.*

No material móbil en servizo, con excepción do aéreo, no momento da entrada en vigor deste real decreto, ou cuxa compra se formalizase antes dos doce meses desde a entrada en vigor, no cal se realicen modificacións dun custo que supere o 30 por cento do seu valor inicial máis a súa amortización acumulada, introduciranse as reformas que sexan precisas para dotalo das condicións básicas de accesibilidade e non discriminación, de acordo coa seguinte orde de prioridades:

a) Establecer medios de acceso para as persoas con discapacidade usuarias de cadeiras de rodas consistentes en ramplas, elevadores ou outros mecanismos similares que permitan o acceso desde calquera plataforma das estacións comerciais.

b) Acondicionar os espazos destinados aos pasaxeiros para garantir a accesibilidade e a comunicación interna ás persoas con discapacidade, de acordo coas prescricións que contén o correspondente anexo.

Disposición adicional terceira. *Compatibilidade do disposto nos anexos con outras normas vixentes.*

O disposto neste real decreto entenderase sen prexuízo do establecido na Lei 21/1995, do 6 de xullo, reguladora das viaxes combinadas, pola cal foi obxecto de transposición ao ordenamento xurídico español a Directiva 90/314/CEE do Consello, do 13 de xuño de 1990, relativa ás viaxes combinadas, ás vacacións combinadas e aos circuitos combinados; do Regulamento (CE) 261/2004, do 11 de febreiro de 2004, polo que se establecen normas comúns sobre compensación e asistencia aos pasaxeiros aéreos en caso de denegación de embarque e de cancelación ou grande atraso dos voos; e do Regulamento (CE) 1107/2006, do 5 de xullo de 2006, do Parlamento Europeo e do Consello, sobre os dereitos das persoas con discapacidade ou mobilidade reducida no transporte aéreo.

Disposición adicional cuarta. *Réxime sancionador.*

O incumprimento do establecido neste real decreto será sancionable de conformidade co disposto na lexislación de infraccións e sancións en materia de accesibilidade universal e non discriminación.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

1. Quedan derogados o artigo 6 ter e o anexo III do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguranza aplicables aos buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois segundo a redacción dada polo Real decreto 1036/2004, do 7 de maio, polo que se incorpora ao ordenamento xurídico español a Directiva 2003/24/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 14 de abril de 2003, no que sexa de aplicación aos buques de pavillón español das clases A, B e C.

2. Quedan derogadas, así mesmo, cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao previsto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Facultades de desenvolvemento.*

Os ministros de Fomento e de Traballo e Asuntos Sociais ditarán, no ámbito das súas respectivas competencias, as disposicións oportunas para o desenvolvemento e aplicación do establecido neste real decreto.

Ambos os ministerios disporán a constitución dunha comisión, con representación do Consello Nacional da Discapacidade, para o seguimento e control do cumprimento do disposto neste real decreto.

Disposición derradeira segunda. *Actualización dos anexos.*

Cada catro anos, as medidas que conteñen os anexos deste real decreto serán sometidas a revisión co fin de procurar a súa actualización permanente para se acomodaren aos avances producidos no ámbito da accesibilidade. A dita actualización levarase a cabo mediante orde conxunta dos titulares dos ministerios de Fomento e de Traballo e Asuntos Sociais, oído o Consello Nacional da Discapacidade.

Disposición derradeira terceira. *Carácter das condicións establecidas neste real decreto.*

Dado o carácter de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación que teñen as contidas neste real decreto, as comunidades autónomas e as administracións locais poderán, no ámbito das súas competencias, establecer as adicionais que consideren pertinentes para favorecer a dita accesibilidade e non discriminación.

Disposición derradeira cuarta. *Elaboración de manuais técnicos.*

Nun prazo non superior aos tres anos, desde a entrada en vigor deste real decreto, o Ministerio de Fomento ou o órgano a que corresponda aprobará os manuais técnicos complementarios sobre accesibilidade en infraestruturas e material móbil dos modos e medios de transporte afectados por este real decreto.

Disposición derradeira quinta. *Financiamento.*

Os ministerios competentes adoptarán as medidas orzamentarias necesarias para a aplicación deste real decreto sobre as infraestruturas e medios de transporte de competencia estatal.

Disposición derradeira sexta. *Compensación do incremento de custo dos servizos regulares permanentes de transporte de viaxeiros por estrada.*

A compensación do custo das obrigas que se imponen neste real decreto ás empresas concesionarias dos servizos regulares de transporte por estrada levarase a cabo de acordo co establecido para o efecto na lexislación de ordenación dos transportes terrestres.

Disposición derradeira sétima. *Incorporación das condicións básicas de accesibilidade e non discriminación ao Código técnico da edificación.*

O Goberno, por proposta dos ministros de Fomento, de Traballo e Asuntos Sociais e de Vivenda, incorporará ao Código técnico da edificación, aprobado polo Real decreto 314/2006, do 17 de marzo, na medida en que proceda, as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación relativas ás infraestruturas de transporte reguladas neste real decreto.

Disposición derradeira oitava. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro das competencias que o artigo 149.1.1.<sup>a</sup>, 20.<sup>a</sup>, 21.<sup>a</sup> e 24.<sup>a</sup> da Constitución lle atribúe ao Estado.

Disposición derradeira novena. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao de súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 23 de novembro de 2007.

JUAN CARLOS R.

A vicepresidenta primeira do Goberno  
e ministra da Presidencia,

MARÍA TERESA FERNÁNDEZ DE LA VEGA SANZ

## ANEXO I

### Condicións básicas de accesibilidade ao ferrocarril

#### 1. Estacións

Nas grandes estacións (>1.000 viaxeiros/día e de capitais de provincia) son de obrigado cumprimento todas as especificacións incluídas no anexo. Nas estacións cun tráfico de viaxeiros menor ou igual a 1.000 e superior a 750 viaxeiros/día son de obrigado cumprimento só as incluídas nun punto ou parágrafo precedido de asterisco.

De forma xenérica, as medidas para garantir a accesibilidade nas estacións serán as establecidas nas especificacións técnicas de interoperabilidade (ETI) sobre accesibilidade das persoas de mobilidade reducida que estean vixentes segundo as normas da Unión Europea.

##### 1.1. Aparcadoiros.

(\*) Alí onde exista unha área de aparcadoiro público específico da estación, e xestionada por esta, deberán existir prazas de aparcadoiro reservadas para persoas con discapacidade autorizadas e con identificación.

Estas terán a pertinente sinalización horizontal e vertical, situaranse o máis cerca posible da entrada accesible e comunicaranse con ela a través dun itinerario, así mesmo, accesible.

O seu número de prazas, a sinalización, as características e as dimensións axustaranse á normativa específica vixente sobre aparcadoiros públicos.

##### 1.2 Itinerarios accesibles.

###### 1.2.1 Definición.

Débase entender como itinerario accesible aquel que estea sinalizado como tal e que permita o acceso a persoas con discapacidade. Entenderase como itinerario practicable aquel que estea sinalizado como tal e que permita o acceso de forma segura e puntual a persoas con discapacidade en lugares de paso con largura libre máis limitada.

###### 1.2.2 Itinerarios exteriores accesibles.

(\*) Todos os itinerarios peonís accesibles no contorno inmediato da estación deberán ter unha largura e unha altura libre mínima suficiente, que non é de aplicación en escaleiras, ramplas, escaleiras mecánicas, corretores rodantes, ramplas mecánicas nin ascensores ou outros medios mecánicos de comunicación vertical.

As súas pendentes lonxitudinal e transversal non superarán os límites das normativas específicas vixentes. Os pavimentos serán duros e terán propiedades antirreflectoras e non esvaradías, e permitirán o desprazamento sen tropezos.

Os rexistros e tapas de arquetas estarán rasados co pavimento. As covas estarán cubertas por pezas resistentes lisas ou de reixa.

Todos os vaos conseguirán a liña de contacto bordo-calzada, con desnivel nulo. Se non é posible, é admisible un pequeno desnivel sempre que se achafrane o bordo.

#### 1.2.3 Itinerarios interiores accesibles.

(\*) Existirá un itinerario peonil interior accesible na estación, que deberá conectar o acceso adaptado da estación cos seus puntos esenciais: venda de billetes, información, aseos, cafetería e plataformas.

No caso de que non se poidan prestar todos os servizos de trens desde a plataforma principal máis próxima ao edificio de viaxeiros, asegurárase a existencia dun itinerario accesible ao resto de plataformas que se deban utilizar, evitando a disposición de pasos a nivel nas vías. Para iso a estación deberá contar cos pasos elevados ou subterráneos, cos elementos necesarios (ramplas, ascensores, plataformas salvaescaleiras, escaleiras mecánicas, ramplas móbiles, etc.), que aseguren unha correcta accesibilidade.

(\*) O nivel de iluminación destes itinerarios interiores accesibles será polo menos de 100 luxes, medidos ao nivel do chan, cunha temperatura de cor máis fría.

O pavimento dos itinerarios interiores accesibles debe ser de material con acabado superficial non esvaradío.

#### 1.2.4 Escaleiras fixas e ramplas.

(\*) As escaleiras que non contén con algún dispositivo que permita que sexa salvada por usuarios de cadeiras de rodas non poderán formar parte dun itinerario accesible.

As súas características (tamaño de chanzos, sinalización, etc.) cinguiranse á normativa específica vixente.

(\*) Toda a escaleira debe ter un nivel de iluminación de polo menos 150 luxes medidos no chan e unha temperatura de cor de 4000° K. No seu arranque colocárase unha franxa de pavimento táctil de 120 centímetros, de coloración diferente e ben contrastada co pavimento circundante.

As ramplas fixas nos percorridos principais terán unha largura libre de paso mínima de 90 centímetros, medida entre varandas, e cumpriran coa normativa específica vixente.

A superficie do seu chan debe ter un acabado de material non esvaradío, en seco e en mollado.

(\*) Toda rampla debe ter un nivel de iluminación, medida no chan, de polo menos 150 luxes.

#### 1.2.5 Escaleiras mecánicas.

Igual que se sinalou no punto 1.2.4 anterior, as escaleiras mecánicas non poderán formar parte dun itinerario accesible.

Toda escaleira mecánica terá polo menos a lonxitude sen pendente, tanto no embarque como no desembarque desta, de tal modo que cumpra coa normativa específica vixente.

(\*) Toda a escaleira debe ter un nivel de iluminación de polo menos 150 luxes medidos no chan.

Marcáranse o bordo e os laterais de cada chanzo cunha banda de 5 centímetros de pintura amarela reflectora.

#### 1.2.6 Ramplas mecánicas/corredores rodantes.

Toda rampla mecánica ou corredor rodante terá polo menos unha zona de embarque e desembarque cun paso entre tapiz e pavimento horizontal. Contarán con pasamáns laterais a 90 centímetros de altura, prolongados 45 centímetros, e contrastada a súa cor co contorno.

As ramplas mecánicas terán unha pendente máxima de 12.° sexagesimais, que equivale ao 21,26%.

(\*) Deben ter un nivel de iluminación mínimo de 150 luxes, medidos no chan, en toda a súa lonxitude.

#### 1.2.7 Pasos elevados e subterráneos.

Os pasos elevados e subterráneos que se utilicen como parte do itinerario accesible do viaxeiro deberán dispor ao longo deles dunha área libre de obstáculos de 160 centímetros de largo e dunha altura libre de 220 centímetros.

(\*) Deben ter un nivel de iluminación mínimo de 100 luxes, medidos no chan, en toda a súa lonxitude.

#### 1.2.8 Ascensores de uso público.

(\*) As dimensións dos ascensores que se utilicen como parte do itinerario accesible do viaxeiro deberán ser tales que permitan o seu uso a usuarios de cadeiras de rodas coa súa equipaxe e acompañados dunha persoa.

En función de que a cámara teña un ou dous embarques e que neste caso sexan a 90 ou 180°, a súa planta mínima debe ser non menor de (largo x fondo): 110x140 centímetros, 140x140 centímetros e 110x140 centímetros, respectivamente.

O resto das especificacións estableceranse no correspondente manual técnico.

#### 1.2.9 Varandas e pasamáns.

As escaleiras e ramplas estarán dotadas de varandas en ambos os lados e a dous niveis. Deberán ser continuas e terminar a unha distancia de 45 centímetros, antes e despois do tramo de escaleiras.

#### 1.3 Accesos.

(\*) Existirá, polo menos, unha porta designada como accesible, de acceso á estación e outra de entrada ás plataformas, se é o caso.

Se as portas son automáticas, corredizas ou batentes, disporán de células fotoeléctricas que controlen a apertura e cerramento sen ningún perigo para os usuarios.

Os pasos controlados terán polo menos un deles cun sistema tipo coitela, tipo guillotina ou batente automático, cun paso con luz libre, non menor de 80 centímetros e cuxos dispositivos de manipulación estarán como máximo a 115 centímetros de altura. No seu defecto, no control deberase colocar unha portela coa mesma luz libre mínima, de apertura polo persoal da estación, que garanta o paso dunha cadeira de rodas.

O sistema de iluminación exterior disporá dun nivel mínimo de iluminación na entrada principal de 150 luxes medidos a nivel do chan. Se se require iluminación artificial para alcanzar estes niveis, o nivel de iluminación será polo menos 40 luxes superior aos niveis de iluminación do contorno, e cunha temperatura de cor máis fría. Evitárase deixar espazos ensombrecidos.

#### 1.4 Aseos.

Naquelas estacións provistas de aseos, as dimensións mínimas de todas as cabinas de aseos serán de 100 centímetros de largo por 170 centímetros de longo (se a porta abre cara a dentro), e de 150 centímetros (se a porta abre cara a fóra). As entradas ás cabinas terán un paso libre mínimo de 65 centímetros. As portas de todas as cabinas terán un zócolo superior ou inferior aberto.

(\*) Ademais, polo menos unha das cabinas de cada agrupación ou baterías terá a súa porta cunha largura de paso libre de 80 centímetros para permitir a súa utilización a usuarios con cadeiras de rodas. A súa sinalización, características e dimensións axustaranse á normativa específica vixente de aseos accesibles a usuarios de cadeiras de rodas. Se existise un aseo accesible para

ambos os sexos, terá entrada independente ao resto de aseos.

Todos os aseos disporán de dispositivos con sinais sonoros e luminosos para casos de emerxencia.

#### 1.5 Mobiliario, complementos e elementos con beiril.

Todo o mobiliario, complementos e elementos con beiril contrastarán co seu contorno e terán os seus bordos arredondados.

O mobiliario e os complementos estarán situados onde non obstrúan o paso de persoas con discapacidade visual. Como norma xeral, o mobiliario colocarse encaixado, aliñado nun lateral, fóra do itinerario peonil e evitando a instalación daqueles que sexan móbiles.

Todos aqueles elementos con beiril que estean por debaixo dunha altura de 220 centímetros, que sobresaian máis de 15 centímetros, sinalizáranse mediante un obstáculo no chan ata unha altura máxima de 25 centímetros, que poida ser detectado polo bastón dunha persoa con discapacidade visual.

Non existirán elementos colgados por debaixo dunha altura de 220 centímetros.

En cada área de descanso existirá, polo menos, un espazo dotado de asentos ergonómicos, con respaldo, e colocaranse tamén apoios isquiáticos.

#### 1.6 Mostradores de venda de billetes, información e atención ao cliente.

Onde existan mostradores para venda de billetes, mostradores de información e puntos de asistencia ao viaxeiro procurárase unha clara identificación destes. Polo menos un mostrador será accesible garantindo estas tres funcións, de acordo coa norma técnica específica correspondente.

#### 1.7 Máquinas expendedoras e outros elementos interactivos.

(\*) Se existen baterías de máquinas para a mesma función ou que expenden o mesmo produto, polo menos unha delas deberá estar adaptada para usuarios de cadeiras de rodas.

(\*) En cada grupo de teléfonos públicos débese instalar polo menos un deles habilitado para persoas con discapacidade visual, auditiva ou física. Estará sinalizado para o efecto.

Procurárase que a situación das máquinas expendedoras facilite a súa localización e que a súa posición varíe na menor medida posible.

#### 1.8 Información visual e acústica.

##### 1.8.1 Obxecto.

Débese proporcionar de maneira visual e acústica a información básica para os viaxeiros. Consideraranse informacións básicas as variacións de última hora, incidencias ou situacións de emerxencia.

A información falada será coherente coa información visual que se proporcione.

##### 1.8.2 Sinalización.

A información visual será lexible en todas as condicións de iluminación xeral, contrastará co fondo sobre o cal está presentada e será coherente e simultánea coa información falada que se proporcione.

Os elementos de información (carteis, paneis, monitores, etc.) débense colocar en lugares que lles permitan aos seus lectores aproximarse ou afastarse deles o que lles exixa a súa discapacidade visual ou física. Estarán iluminados directamente, procurando que non se produzan reflexos sobre eles, con cores contrastadas entre fondo e texto. Os anuncios non se mesturarán cos sistemas de información e orientación xerais.

A información tacto-visual daráselles ás persoas con discapacidade visual ou intelectual.

A sinalización, os símbolos e os pictogramas utilizaranse de modo coherente ao longo de todo o percorrido.

Toda información emitida por megafonía nas plataformas darase simultaneamente en paneis ou monitores accesibles.

Instalarase un bucle de indución magnética conectado coa megafonía, polo menos na zona da plataforma máis utilizada.

##### 1.8.3 Información dinámica.

As pantallas de información dinámica dimensionaranse para mostrar nomes e palabras completas e admítense abreviaturas de fácil comprensión. Cada nome de estación, ou palabra de mensaxe, mostrarase durante un mínimo de dous segundos. Se se utiliza un sistema de información en movemento (horizontal ou vertical), a velocidade de desprazamento non será maior de seis caracteres por segundo.

##### 1.8.4 Pictogramas.

Non existirán máis de tres pictogramas xunto a unha única frecha de dirección.

En caso de que existisen dotacións para persoas discapacitadas dalgún tipo non especificado incluírase un signo conforme a simboloxía internacional para a «dotación para persoas con discapacidade» acompañado do símbolo específico.

Ademais, incluírase o signo mencionado xunto á información direccional para percorridos e servizos accesibles para persoas en cadeira de rodas, sinalización da zona de embarque para viaxeiros en cadeira de rodas, se existe información da configuración do tren na plataforma, e sinalización da zona onde estean instalados bucles de indución.

Sinalarase o lugar onde se sitúe un teléfono de texto para emerxencias.

Tamén será necesario incluír o pictograma que aluda á existencia, se é o caso, do servizo de intérprete de lingua de signos, no lugar onde se localice.

#### 1.9 Plataformas.

Nas plataformas de nova construción, sen condicionantes de trazados de vía existente que o imposibiliten e nos cales non se poida asegurar que as portas dos trens designadas para usuarios de cadeiras de rodas non queden enfrontadas con elementos fixos (tales como piares, postes, escaleiras, ascensores, ramplas, etc.), deberase garantir a seguinte distancia libre mínima:

160 centímetros desde o bordo da plataforma aos elementos fixos cuxa dimensión paralela á vía é menor de 100 centímetros.

200 centímetros desde o bordo da plataforma aos elementos fixos cuxa dimensión paralela á vía é maior de 100 centímetros e menor de 1000 centímetros.

240 centímetros desde o bordo da plataforma aos elementos fixos cuxa dimensión paralela á vía é maior de 1000 centímetros.

Nas plataformas de nova construción, a cor do material do bordo de plataforma contrastará coa escuridade do oco entre coche e plataforma. A peza de bordo de plataforma será de 60 centímetros de largura e debe incluír, polo menos, dúas tiras de material non esvaradío.

(\*) Xunto á peza de bordo de plataforma débese colocar unha franxa de sollado de botóns de 60 centímetros de largura de material non esvaradío. Ademais, xunto a esta franxa existirá unha banda de 10 centímetros de largura de cor amarela viva (preferentemente Pantone 012).

Nas plataformas de nova construción, o pavimento será de superficie non esvaradía. O seu acabado superficial será preferentemente continuo e, se non o é, procurarase evitar as xuntas con largura maior de 0,5 centímetros e profundidade maior de 0,3 centímetros. Igualmente, evítanse os debuxos con resaltos ou fendas en posibles pavimentos ou lastras, con colocación «a tope».

(\*) A zona da plataforma que se prevexa que vai ser utilizada polos viaxeiros debe garantir que, uns quince minutos antes da chegada dos trens e ata cinco minutos despois da súa saída, teña unha iluminación mínima media de 20 lux, medidos ao nivel do chan, cun valor mínimo de 10 lux.

## 2. Acceso ao tren desde a plataforma

### 2.1 Material móbil.

Nos trens debe existir unha porta a cada lado que conecte unha zona adaptada do propio tren coa plataforma, contando ademais con algún dispositivo que cubra a distancia que, se é o caso, exista entre o coche e a plataforma.

Transcorrido o período de adaptación de 13 anos establecido no artigo 2, o material móbil que non se harmonizase coa altura das plataformas en que preste servizo deberá contar cun elevador a bordo (plataforma elevadora) situado ben en cada lado do tren ou ben con equipamentos móbiles en plataforma, a elixir en función do tipo de tren e da infraestrutura, que permitan cubrir o desnivel existente, se é o caso.

Un elevador a bordo é un dispositivo integrado nun vehículo, que debe ser despregado polo persoal da operadora de transporte. Cando sexa manipulado, o sistema será capaz de salvar a máxima diferenza de altura entre o piso do coche e a plataforma da estación.

Os elevadores a bordo deben cumprir as especificacións da norma española e europea UNE-EN 1756-2 «Comportas elevadoras. Plataformas elevadoras para montaxe sobre vehículos rodantes. Requisitos de seguraza. Parte 2: plataformas elevadoras para pasaxeiros. Decembro 2005».

### 2.2 Estacións a cargo do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

Para os servizos de proximidades fíxase en 68 centímetros a altura das plataformas e o piso baixo dos trens tipo CIVIA, e en 68 centímetros e 76 centímetros a altura das plataformas para os servizos de media distancia, tendo en conta que a altura fixada poderá ser diferente en casos excepcionais debidamente xustificadas, mentres que se asegure unha correcta accesibilidade. Para o resto de servizos, a altura das plataformas será de 76 centímetros ou 68 centímetros, sobre a cabeza de carril, admitíndose, en casos excepcionais debidamente xustificadas, a altura de 55 centímetros. É recomendable que en estacións onde coexistan servizos de proximidades e doutro tipo as plataformas teñan un destino especializado en función da natureza do servizo que presten.

### 2.3 Estacións a cargo de FEVE.

As plataformas e os coches de todos os servizos sitúanse a unha altura nominal de 105 centímetros.

### 2.4 Outras especificacións.

Poderanse completar estas especificacións coas que establezan no seu día as especificacións técnicas para a interoperabilidade (en diante ETI) ou un manual técnico (en diante MT) que completen estas condicións básicas en cumprimento do disposto na disposición derradeira cuarta deste real decreto.

## 5.5 Condición básica.

(\*) A entidade responsable dos servizos de asistencia nas estacións e os operadores dos servizos de transporte de viaxeiros acordarán a forma en que todo usuario de cadeira de rodas sexa auxiliado cos medios precisos para subir ou baixar do tren en toda estación en condicións de dignidade e seguraza.

## 3. Material rodante

### 3.1 Xeneralidades.

As disposicións que a continuación se establecen entenderanse como condicións básicas de accesibilidade no material rodante.

De forma xenérica, as medidas para a accesibilidade no material rodante serán as establecidas polas ETI, hoxe en proceso de elaboración, ou un MT aprobado polo Ministerio de Fomento.

### 3.2 Asentos.

Nos trens ou servizos ferroviarios cuxa utilización non requira reserva previa de asento, polo menos un 10 por cento dos asentos serán designados como asentos prioritarios para uso das persoas con discapacidade.

Os asentos prioritarios e os vehículos que os conteñan estarán identificados polos signos das ETI.

#### 3.2.1 Deseño e disposición dos asentos prioritarios.

Nas ETI ou no MT detallaranse o deseño e disposición dos asentos prioritarios, xa sexan unidireccionais ou cara a cara.

3.2.2 Viaxeiros que acceden ao tren en cadeira de rodas pero viaxan nun asento convencional.

En cada tren habilitaranse asentos prioritarios para viaxeiros que acceden ao tren en cadeira de rodas pero viaxan nun asento convencional, polo menos o número de unidades que se especifica na seguinte epígrafe 3.3, en función da lonxitude do tren.

Nestes asentos:

a) Habilitarase un espazo de aproximación a eles, suficiente e accesible.

b) Tomaranse as medidas precisas de axuda a estes pasaxeiros na súa transferencia entre a cadeira de rodas e o asento normal.

c) Tomaranse as medidas precisas para a almacenaxe no tren durante a viaxe da cadeira de rodas propiedade do viaxeiro con discapacidade.

d) Tomaranse os medios e medidas precisas para que ese viaxeiro poida utilizar nunha viaxe longa un aseo adaptado, en caso de que este exista.

### 3.3 Espazos para viaxeiros que non abandonen a súa cadeira de rodas.

De acordo coa lonxitude do tren, deberá haber nel, polo menos, o número de espazos para viaxeiros en cadeira de rodas que indica a táboa seguinte:

Lonxitude do tren	Número de espazos para viaxeiros en cadeira de rodas
Menos de 110 metros.	1 espazo para cadeira de rodas
110 a 205 metros.	2 espazos para cadeiras de rodas
205 a 300 metros.	3 espazos para cadeiras de rodas
Máis de 300 metros.	4 espazos para cadeiras de rodas

Para asegurar a estabilidade, o espazo para as cadeiras de rodas deberase deseñar de forma que estas se poidan situar de fronte ou de costas ao sentido da marcha. Terá un respaldo con repousacabezas.

A cadeira de rodas irá ancorada polo seu chasis ao piso do coche, con suficiente rixidez e con dispositivos versátiles e de colocación fácil.



O usuario da cadeira de rodas poderá levar colocado un cinto de seguraza de polo menos tres puntos de ancoraxe.

O espazo de cadeira de rodas destinado a un usuario de cadeira de rodas deberá acomodar unha cadeira das seguintes características:

Dimensións mínimas:

Largura de 700 milímetros, máis 50 milímetros a cada lado para as mans ao se mover.

Lonxitude de 1.300 milímetros.

Altura de 1.400 milímetros mínimo.

Círculo de xiro de 1.500 milímetros.

No espazo destinado ás cadeiras de rodas pódense instalar asentos abatibles ou encartables, pero cando se encontren en posición cerrada non deben interferir cos requisitos de dimensións do espazo destinado ás cadeiras de rodas.

### 3.4 Portas.

#### 3.4.1 Portas exteriores.

Todas as portas exteriores destinadas aos viaxeiros disporán das medidas de accesibilidade que precisan as persoas con discapacidade visual ou física, segundo detalle das ETI ou do MT.

#### 3.4.2 Portas interiores.

Se se prevén portas interiores, estas deberanse axustar igualmente aos requisitos das ETI ou do MT.

### 3.5 Aseos.

#### 3.5.1 Xeral.

Cando un tren leve aseos e as dimensións interiores dos coches o permitan, facilitarase un aseo universal adxacente ao espazo destinado ás cadeiras de rodas e, se é o caso, ás prazas de camas accesibles, e axustarase tanto aos requisitos dos aseos estándar como aos requisitos dos aseos universais, que se detallan nas ETI ou no MT.

#### 3.5.2 Aseo estándar.

Un aseo estándar non está deseñado para uso por parte de persoas en cadeira de rodas.

A largura mínima de paso sen obstáculos da porta será de 500 milímetros.

Todos os accesorios de control, incluído o sistema de descarga da cisterna, serán de cor ou tonalidade que contraste coa superficie de fondo, e serán identificables ao tacto.

Ofrecerase información clara e precisa da operación de todos os accesorios, facendo uso de pictogramas, e serán táctiles.

Xunto ao WC e ao lavabo procurarase instalar barras de agarradoiras verticais e horizontais. O asento e a tapa do WC e todas as agarradoiras serán de cor ou tonalidade que contrasten coas do fondo.

#### 3.5.3 Aseo universal.

Un aseo universal é un aseo deseñado para ser utilizado por todos os viaxeiros, incluídas todas as categorías de persoas con discapacidade.

A porta de acceso ao aseo terá unha largura mínima de paso libre de 800 milímetros.

O exterior da porta estará marcado co símbolo internacional para a «provisión para persoas discapacitadas ou minusválidas», de acordo coa norma ISO 7000:2004, símbolo 0100 (en diante SIA).

Dentro do compartimento do aseo deberá haber espazo suficiente para permitir que unha cadeira de rodas sexa manipulada para facer uso do inodoro e do lavabo. Nel caberá sen obstáculos un cilindro de 1.500 milímetros

de diámetro e 300 milímetros de altura, e sobre el outro de 1.400 milímetros de diámetro e 1.400 milímetros de altura. Este último cilindro, na distribución en planta do aseo, será como máximo tanxente ao inodoro e/ou ao lavabo.

En canto aos vehículos en servizo no momento da entrada en vigor do real decreto, ou cuxa compra se formalizase antes de doce meses desde a entrada en vigor, estudárase para cada serie en particular a mellor solución, se é viable, que facilite o acceso das persoas discapacitadas aos aseos ata a retirada do material da explotación comercial.

A cada lado do inodoro disporase unha agarradoira horizontal axustada aos requisitos da cláusula anterior. A agarradoira do lado accesible para a cadeira de rodas será desprazable de forma que lle permita ao usuario da cadeira de rodas pasar sen obstáculos desde esta ao inodoro e viceversa. Débese procurar que a distribución do aseo permita a aproximación da cadeira de rodas co seu eixe a 45 graos co eixe do inodoro en planta, para facilitar a transferencia.

A superficie do asento do inodoro, cando se baixe, estará a unha altura de entre 450 e 500 milímetros por encima do nivel do piso.

O lavabo estará instalado de modo que non teña pé e baixo o seu vaso caiban as pernas dunha persoa en cadeira de rodas: altura  $\geq 700$  milímetros, fondo  $\geq 500$  milímetros e largo  $\geq 500$  milímetros. Na distribución do aseo en planta, xa se coloque ou non o lavabo en esquina, débese permitir que a persoa en cadeira de rodas entre ao lavabo frontalmente.

Todos os elementos (lavabo, xaboeira, papel hixiénico, espello, billas e secador de mans) serán facilmente accesibles por parte dun usuario de cadeira de rodas.

O cubículo do lavabo estará provisto de, polo menos, un dispositivo que, en caso de perigo, lle permita a unha persoa con discapacidade informar ou avisar da existencia de problemas.

O dispositivo de alarma será distinto de calquera outro accesorio existente no aseo e será de cor e forma diferentes doutros dispositivos de control.

Os dispositivos de alarma serán accionables manualmente sen que se requira unha forza de máis de 30 N.

Dentro do compartimento do aseo instalarase unha indicación visual e audible que denote que o sistema de alarma foi activado.

A porta deste aseo debe ser corrediza, xa sexa recta ou curva e continua ou encartable, cunha luz libre de paso de, polo menos, 800 milímetros.

En función da situación da porta e do espazo de manobrabilidade dispoñible no exterior á entrada ao aseo, a luz libre de paso terá, como mínimo, un valor de 800 milímetros, podendo alcanzar 1.000 milímetros ou incluso máis, sempre que as condicións do deseño o requiran.

### 6.6 Corredores.

Desde a entrada do vehículo, a largura mínima de paso a través do vehículo será de 450 milímetros desde o nivel do piso ata unha altura de 1.000 milímetros e de 550 milímetros desde unha altura de 1.000 milímetros ata 1.950 milímetros.

O corredor de intercirculación entre vehículos interconectados dunha mesma composición manterá unha largura mínima de 550 milímetros, medida sobre unha vía recta e horizontal.

Desde a entrada ao vehículo, os accesos a e desde os espazos destinados ás cadeiras de rodas, ou as zonas e portas accesibles para estas, o aseo universal e, se é o caso, as prazas de camas accesibles terán unha largura libre de 800 milímetros como mínimo ata unha altura de 1.450 milímetros en calquera punto.

En todos os corredores o nivel de iluminación será polo menos de 150 luxes, medido ao nivel do chan.

Xunto a cada espazo destinado aos viaxeiros en cadeira de rodas, en lugar inmediato, que permita o acceso á porta do aseo universal fronte á porta do aseo universal e, se é o caso, as prazas de camas accesibles, disporase un espazo de manobra cun diámetro mínimo de 1.500 milímetros, no cal a persoa usuaria de cadeira de rodas poida manobrar con esta.

### 3.7 Información ao viaxeiro.

#### 3.7.1 Xeral.

Toda a información será de natureza consecuente e conforme as regras europeas ou nacionais.

Toda a información será coherente co sistema xeral de orientación e información, especialmente en canto á cor e contraste nos trens, plataformas e accesos.

Procurarase facer transcripción de mensaxe oral, emitida por megafonía, a texto escrito.

A información visual será lexible en todas as condicións de iluminación cando o vehículo ou a estación se encontre en servizo.

A información visual contrastará co fondo sobre o que se sitúe. Aconséllanse caracteres claros sobre fondo escuro.

Os elementos de información (carteis, paneis, monitores, etc.) débense colocar en lugares que lles permitan aos seus lectores aproximarse ou afastarse deles o que lles exixa a súa discapacidade visual ou física.

#### 3.7.2 Información (sinais, pictogramas, bucles indutivos e dispositivos de chamada de emerxencia).

Todos os sinais de seguranza, advertencia, obriga e prohibición incluírán pictogramas e serán deseñados de acordo coa norma ISO 3864-1.

As ETI ou o MT especificarán detalladamente as medidas precisas e coas especificacións que permitan a súa apreciación polo maior número de persoas con discapacidade posible; especialmente, discapacidade visual ou auditiva. De entre os asuntos que polo menos deben ser tratados, relaciónanse:

- Tamaño mínimo de símbolos, gráficos e escritura.
- Información e sinais táctiles.
- Símbolos e pictogramas.
- Bucles de indución magnética.
- Teléfonos de texto.
- Existencia de facilidade de axuda ou información.
- Existencia dun dispositivo de chamada de emerxencia.

#### 3.7.3 Información (descrición de destino e de reserva de praza).

Dentro de cada coche, nos vehículos de nova construción, mostrarase o destino final ou o percorrido do tren.

A próxima parada do tren mostrarase de forma que poida ser lida como mínimo desde o 50 por cento dos asentos para viaxeiros dentro de cada coche. Esta información exhibirase co tempo necesario para informar os viaxeiros e garantir unha saída cómoda, atendendo ás características do servizo ferroviario de que se trate e ao tempo previsto de parada na estación.

O requisito de que os anuncios de destino do tren e de «próxima parada» sexan visibles desde o 50 por cento dos asentos dos viaxeiros non é exixible se o tren se encontra parcial ou totalmente dividido en compartimentos de non máis de oito viaxeiros, servidos por un corredor. Non obstante, un visualizador será visible para unha persoa de pé no corredor e para un viaxeiro que ocupe un espazo de cadeira de rodas.

Se no coche se ofrece reserva de asentos, o número ou letra do coche (tal como se use no sistema de reservas) mostrarase en todas as portas de acceso ao tren ou á sala de viaxeiros, ou xunto a elas.

Se os asentos son identificados por números ou letras, o número ou letra correspondente aparecerá

nunha zona visible e facilmente identificable próxima a eles. Tales números e letras contrastarán co fondo.

Os vehículos de nova construción estarán provistos dun sistema de megafonía que poida ser utilizado para difundir avisos rutineiros ou de emerxencia polo maquinista ou por outro membro do persoal do tren que teña responsabilidade específica respecto aos viaxeiros. Estes avisos proporcionaranse tamén a través de texto escrito.

#### 3.7.4 Lecer e información.

As películas que se proxecten no traxecto emitiranse subtituladas, en caso de que algún pasaxeiro discapacitado auditivo llo solicite ao persoal de a bordo.

### 3.8 Desniveis.

A mesa de todos os chanzos dunha escaleira será destacada por unha banda no bordo. Será de textura e coloración diferente e ben contrastada, rasada co resto do pavimento do chanzo, que se estenderá a través de todo o largo destes.

Non se permiten chanzos entre o vestíbulo dunha porta exterior accesible para cadeiras de rodas, o espazo destinado ás cadeiras de rodas, un compartimento dormitorio universal e o lavabo universal.

### 3.9 Pasamáns.

Todos os pasamáns contrastarán co seu fondo.

As entradas que teñan máis de dous chanzos estarán provistas de pasamáns a ambos os lados, instalados internamente tan cerca como sexa posible da parede exterior do coche. Estes pasamáns seguirán a liña dos bordos de chanzo e prolongaranse 45 centímetros antes e despois do tramo de escaleira cando sexa posible.

Tamén se deberán instalar pasamáns ou agarradoiras nas pasarelas de intercomunicación ou xunto a elas.

#### 3.10 Prazas de camas accesibles para cadeiras de rodas.

Cando un tren dispoña de prazas de camas para os viaxeiros levará un vehículo no cal haberá polo menos unha praza de cama accesible para persoas usuarias de cadeiras de rodas.

Se un vehículo ferroviario proporciona prazas de camas accesibles para persoas usuarias de cadeiras de rodas, o exterior da porta do coche correspondente estará sinalado co SIA.

O acceso desde a plataforma será accesible nas condicións do punto 2.

As portas para acceder ás prazas de camas accesibles reunirán as condicións do punto 3.6.

Existirá un lavabo universal adxacente coas condicións dos puntos 3.5.1 e 3.5.3.

No acceso ao departamento e aproximación á cama e lavabo universal gardaranse os espazos sinalados xa no punto 3.5.3.

A praza de cama estará provista de polo menos dous dispositivos de control de emerxencia.

O dispositivo de control de emerxencia inferior estará situado de forma que poida ser comodamente alcanzado por unha persoa xacente no chan.

Dentro do compartimento de camas instalárase un medio de indicación visual e audible que denote que o dispositivo de control de emerxencia foi accionado.

#### 3.11 Posición do estribo pasa subir ou baixar do vehículo.

##### 3.11.1 Requisitos xerais.

Os estribos serán de tal natureza que as dimensións exteriores máximas de construción do vehículo se axusten aos requisitos do anexo C das ETI de vagóns de mercadorías, as ETH que no seu día se redacten ou as instru-

cións de dimensións ferroviarias que se encontren en vigor.

O chanzo máis baixo (primeiro nivel), se fose necesario, estará situado no límite inferior das dimensións de construción do vehículo, de acordo cos requisitos do anexo C das ETI de vagóns de mercadorías, as ETH que no seu día se redacten ou as instrucións das dimensións ferroviarias que se encontren en vigor.

A posición horizontal do chanzo máis baixo (primeiro nivel), se fose necesario, estará situada no límite exterior das dimensións de construción do vehículo, de acordo cos requisitos do anexo C das ETI de vagóns de mercadorías, as ETH que no seu día se redacten ou as instrucións das dimensións ferroviarias que se encontren en vigor.

Así mesmo, a posición do estribo debe cumprir os requisitos establecidos na ETI sobre accesibilidade que estean vixentes segundo as normas da Unión Europea.

### 3.11.2 Estribos de entrada/saída.

Todos os estribos de entrada e saída serán non esvaradíos e terán unha largura real e sen obstrucións tan ampla como o van da porta.

O nivel de iluminación mínimo dos estribos será de 75 luxes medidos a nivel das súas mesas.

Todos os chanzos, dentro do posible, serán da mesma altura, e destacarase mediante unha banda antiesvaradía próxima ao bordo. Esta será de textura e coloración diferente, ben contrastada e rasada co resto do pavimento do chanzo, que se estenderá todo ao longo dos chanzos nas superficies frontal e superior do seu bordo.

O acceso ao vestíbulo do vehículo deberase poder realizar cun máximo de catro chanzos, un dos cales pode ser móbil.

### 3.11.3 Estribos movibles.

Un estribo movable é un dispositivo integrado no coche, completamente automático e accionado en conxunción coas secuencias de apertura/cerramento da porta.

Permítese usar estribos movibles sempre e cando se axusten aos requisitos relativos ás dimensións de construción elixidas para o material rodante, de acordo co anexo C das ETI de vagóns de mercadorías, as ETH que no seu día se redacten ou as instrucións das dimensións ferroviarias que se encontren en vigor.

En caso de que o estribo móbil se estenda máis aló do permitido polas regras das dimensións, o tren deberá quedar inmovilizado mentres o estribo estea estendido.

A extensión do estribo movable deberá quedar completada antes de que se inicie a apertura da porta e, á inversa, a retracción do estribo só poderá comezar cando a porta estea completamente cerrada.

Instalarase un mecanismo adecuado para asegurar a estabilidade dos estribos movibles nas súas posicións de despregamento e retracción.

A superficie do estribo movable será non esvaradía, de textura e coloración diferente e contrastada con respecto ao contorno. Terá unha largura efectiva sen obstáculos similar á do van da porta e que as dimensións máximas permiten.

O estribo movable estará provisto dun dispositivo que deteña o seu movemento de saída se o seu bordo anterior entra en contacto con calquera obxecto ríxido.

3.12 Medios auxiliares para a subida ao tren de viaxeiros en cadeiras de rodas.

### 3.12.1 Requisitos xerais.

Cando unha porta compatible coas cadeiras de rodas se deba abrir en explotación normal, nunha plataforma dunha estación accesible, proporcionarase un medio auxiliar para uso entre a dita porta e a plataforma, que lle permita a un viaxeiro nunha cadeira de rodas subir ou

baixar do tren, menos que se demostre que o espazo entre o bordo do limiar da dita porta e o bordo da plataforma é salvable con seguranza.

Para as ramplas de acceso, estribos despregables e plataformas elevadoras a bordo, o medio auxiliar de acceso aceptará unha cadeira de rodas das dimensións convencionais (1.200 x 700 milímetros) e soportará un peso de polo menos 300 quilos situado no centro da rampla distribuído sobre unha área de 660 milímetros por 660 milímetros.

As superficies dos medios auxiliares de acceso ao tren serán non esvaradías e terán unha largura libre de 760 milímetros polo menos. Se a superficie ten unha largura inferior a 900 milímetros, os seus bordos a ambos os lados estarán realzados para evitar que as rodas das cadeiras poidan saír dela.

Os elevadores a bordo deben cumprir as especificacións da norma española e europea UNE-EN 1756-2 «Comportas elevadoras. Plataformas elevadoras para montaxe sobre vehículos rodantes. Requisitos de seguranza. Parte 2: plataformas elevadoras para pasaxeiros. Decembro 2005».

### 3.12.2 Requisitos específicos para ramplas.

Unha rampla de acceso será colocada manualmente polo persoal da operadora ferroviaria tanto se se garda na plataforma da estación como se se leva a bordo do tren, ou despregarase de modo semiautomático por medios mecánicos, accionada polo persoal da operadora ferroviaria.

A inclinación dunha rampla terá un valor máximo do 18 por cento. Este valor máximo pode requirir axuda ao viaxeiro.

Proporcionarase un compartimento seguro para garantir que as ramplas gardadas, incluso as portátiles, non tropecen coa cadeira de rodas dun viaxeiro ou cun medio auxiliar de mobilidade, ou provoquen calquera perigo para os viaxeiros en caso dunha súbita parada.

### 3.12.3 Requisitos específicos para ramplas semiautomáticas.

Un control asegurará que o vehículo non se poida mover cando non fose gardada unha rampla semiautomática.

Unha rampla semiautomática estará provista dun dispositivo capaz de deter o movemento se o seu bordo anterior entrase en contacto con calquera obxecto ríxido.

A rampla semiautomática deberá ser capaz de soportar unha carga vertical concentrada cara abaixo, de 2 kN, que será aplicada sobre unha área de 100 milímetros x 200 milímetros en calquera posición da superficie exposta da rampla, sen causar deformación.

A rampla semiautomática deberá ser capaz de soportar sobre a súa superficie exposta unha carga vertical uniformemente distribuída, cara abaixo, de 4 kN por metro de lonxitude de estribo sen causar deformación permanente importante.

Instalarase un mecanismo adecuado para asegurar a estabilidade das ramplas semiautomáticas en posición despregada e repregada.

### 3.12.4 Requisitos específicos para pranchas-ponte.

Unha prancha-ponte é un dispositivo integrado no coche, automático ou manual, activado, cando sexa automático, en conxunción coas secuencias de apertura/cerramento das portas. Permanece horizontal sen apoio pola plataforma da estación.

A prancha-ponte deberá ser capaz de soportar unha carga vertical concentrada cara abaixo, de 2 kN, que será aplicada sobre unha área de 100 milímetros \* 200 milímetros en calquera posición da superficie exposta da rampla, sen causar deformación.

A prancha-ponte deberá ser capaz de soportar sobre a súa superficie exposta unha carga vertical uniformemente distribuída, cara abaixo, de 4 kN por metro de lonxitude de estribo sen causar deformación permanente importante.

A forza máxima exercida por unha prancha-ponte automática axustarase ao seguinte:

A forza máxima exercida por unha prancha-ponte na dirección de apertura non excederá o máximo de 300 N ao tropezar cun obstáculo.

Cando os viaxeiros poidan permanecer en pé sobre unha prancha-ponte, a prancha-ponte non funcionará cunha forza vertical de 150 N aplicada sobre unha área de 80 milímetros de diámetro en calquera posición da superficie da rampla.

Instalarase un mecanismo adecuado para asegurar a estabilidade das pranchas-ponte en posición despregada e repregada.

A superficie da prancha-ponte será non esvaradía de textura e coloración diferente e contrastada con respecto ao resto, e terá unha largura efectiva e sen obstáculos igual á do van da porta. Así mesmo, sinalaranse con cor amarela reflectora os laterais onde se encontra inserida á rampla.

A prancha-ponte incorporará un método de emerxencia para despregala e gardala se falta a alimentación de corrente.

## ANEXO II

### Condicións básicas de accesibilidade dos medios de transporte marítimo

#### 1. Definicións.

Para efectos do previsto neste anexo entenderase por:

a) Instalación portuaria. Conxunto de espazos e edificios de uso público, localizados nun porto, destinados á prestación de servizos de transporte de pasaxeiros.

b) Instalación portuaria nova. Toda instalación portuaria cuxo proxecto de execución sexa visado polo colexio profesional correspondente con posterioridade aos seis meses desde a data de entrada en vigor desta disposición.

Considéranse incluídos nesta definición todos os proxectos de execución de instalacións portuarias que, téndose visado nos seis meses anteriores á entrada en vigor do real decreto, non se executasen no prazo de 18 meses contados tamén desde a súa entrada en vigor.

c) Estación marítima. O conxunto de instalacións existentes nun porto destinadas ao transporte de pasaxeiros e dotadas de espazos e medios precisos para facilitar o dito servizo, incluíndo as instalacións para o despacho de billetes, as zonas de recepción, as de espera e as de embarque e desembarque de pasaxeiros.

d) Interface. Ámbito de transición entre terra e buque situado na instalación portuaria ou estación marítima, que facilita as operacións de embarque e desembarque de pasaxeiros.

e) SIA. Símbolo internacional de accesibilidade.

f) Buque novo. Todo buque de pasaxe das clases A, B, e C e todas as naves de pasaxe de gran velocidade, cuxa quilla se instalou ou está nunha fase de construción equivalente con posterioridade aos seis meses desde a entrada en vigor do real decreto.

g) Buque en fase de construción equivalente. Buque en fase de construción identificable ou de montaxe que supoña a modificación de non menos de 50 toneladas do total estimado do material estrutural ou o 1% do dito total se este valor é menor.

2. Medidas aplicables no contorno urbanístico das instalacións portuarias.

#### 2.1 Aparcadoiros.

Nas zonas de estacionamento deberase reservar un número de prazas suficiente destinadas aos vehículos que transporten persoas con discapacidade permanente, cunhas dimensións mínimas adecuadas en relación coa superficie dos aparcadoiros e situadas inmediatamente, ou tan cerca como sexa posible dos itinerarios peonís destinados a acceder ás instalacións marítimas e a outras instalacións de uso público.

Estas prazas deberán estar sinalizadas co símbolo internacional de accesibilidade (SIA) e cos distintivos que establezan a prohibición de aparcarse nelas a persoas que non se encontren en situación de discapacidade.

No caso de garaxes ou aparcadoiros con máis dunha planta, estableceranse itinerarios de entrada e saída accesibles e, en caso de que sexa necesaria a instalación dun ascensor, a súa cabina e as portas de entrada serán accesibles, estará colocado o máis cerca posible dos espazos reservados para aparcadoiro adaptado e o máis próximo posible aos itinerarios de acceso.

Tanto as zonas de aparcadoiro reservadas ás persoas con discapacidade como os ascensores accesibles deberán estar dotados dos medios de comunicación suficientes que permitan solicitar asistencia do persoal dos portos en caso de necesidade.

#### 2.2 Itinerarios peonís.

Deberá haber polo menos un itinerario peonil que conecte as prazas reservadas nos aparcadoiros para as persoas con discapacidade co resto das infraestruturas e instalacións portuarias de uso público, o máis directo posible, coas características seguintes:

Os itinerarios deberanse establecer garantindo a existencia dun paso libre de calquera obstáculo, cunha largura tal que permita, como mínimo, o tránsito simultáneo de dúas persoas en cadeira de rodas, e os posibles desniveis deberanse salvar mediante ramplas co grao de inclinación suficiente para garantir un desprazamento seguro ás persoas con discapacidade.

Os pavimentos deberán ser non esvaradíños, e sen resaltos e neles deberase rasar as gradicelas, rexistros, proteccións de ocós e covas e outros de natureza análoga.

Estas medidas serán, así mesmo, de aplicación aos vaos, illas e pasos de peóns.

Respecto dos espazos dos peiraos e instalacións de embarque, deberanse tomar medidas específicas para a deambulación cómoda e segura das persoas con discapacidade física e visual, singularmente, co pavimento adecuado, vías de encamiñamento, sinalización de cantís e puntos perigosos e cubrición e teitadura das ditas vías, de conformidade co previsto nos parágrafos anteriores.

3. Accesibilidade aos edificios de uso público dos portos e estacións marítimas.

Os accesos aos edificios de uso público dos portos e estacións marítimas estableceranse de forma que permitan o libre acceso e o fácil desenvolvemento das persoas con discapacidade coidando de forma especial os seguintes aspectos:

a) Efecto cortina. Tomaranse medidas de iluminación e deseño que eviten o efecto cortina.

b) Sinalización de portas e accesos. Sinalizaranse adecuadamente as portas, paramentos de cristal e outros obstáculos, ben mediante sinais gráficos ou acústicos, que eviten accidentes, de forma especial ás persoas con discapacidade visual.

c) Desniveis e ramplas. No suposto de que existan superficies que se encontren en situación de desnivel respecto dos itinerarios de acceso, deberanse establecer as correspondentes ramplas dotadas de elementos suficientes de seguraza, observando as prescricións obxecto do punto 2.2 en canto a calidades dos pavimentos e estrutura das ramplas.

4. Accesibilidade dentro dos edificios de uso público dos portos e estacións marítimas.

#### 4.1 Vestíbulos e salas de espera.

Os vestíbulos, salas de espera e zonas de servizo ao público deberán estar dotados de itinerarios sinalizados mediante sistemas gráficos ou acústicos e adaptados ao seu uso por persoas con discapacidade.

Respecto das persoas con discapacidade que non sexan usuarias de cadeiras de rodas, os chans dos ditos itinerarios deberán ser non esvaradíis, evitanse os chans con acabamentos puídos, abrillantados e encerados.

Para as persoas con discapacidade usuarias de cadeiras de rodas os pavimentos dos itinerarios deberán ser continuos nestes ámbitos e zonas de espera específica nas cales poden, se o desexan, ser atendidos polo persoal da estación ata estaren embarcados.

#### 4.2 Mobiliario.

O mobiliario próximo aos itinerarios internos dos edificios anteriormente citados, así como o existente nas zonas de servizo e espera, deberase adaptar de forma que os seus acabamentos, cantos e esquinas estean arredondados, para os efectos de evitar golpes e lesións ás persoas con discapacidade visual, ao mesmo tempo que permitan a maior mobilidade posible e o acceso máis cómodo aos servizos ás persoas usuarias de cadeiras de rodas.

#### 4.3 Asentos e apoios isquiáticos.

Deberanse tomar as medidas precisas para o descanso das persoas con discapacidade física para o seu desprazamento, con asentos e apoios isquiáticos, debendo estar ambos os dispositivos colocados nos lugares e segundo o deseño máis adecuado para as necesidades das persoas con discapacidade física.

4.4 Mostradores, despachos de billetes, máquinas expendedoras de billetes e puntos de información.

As instalacións de atención aos usuarios con discapacidade deberán estar deseñadas de forma que permitan o fácil acceso a elas, con especial atención a establecer espazos suficientes que garantan e faciliten un raio de xiro adecuado para as persoas usuarias de cadeiras de rodas, debendo estar situadas en zonas lindeiras ou, no seu defecto, o máis próximas posibles aos itinerarios a que se refire o punto 4.1, así como a facilitar o seu uso por persoas con discapacidades visuais, auditivas ou intelectuais.

Os mostradores e puntos de atención deberán contar con sistemas de indución magnética (bucles magnéticos), debidamente sinalizados, para lles permitir ás persoas usuarias de próteses auditivas a mellor comprensión posible.

#### 4.5 Teléfonos públicos.

En cada grupo de teléfonos públicos débese instalar polo menos un deles especificamente habilitado para persoas con discapacidade auditiva, visual ou física.

#### 4.6 Aseos.

Os aseos estarán especialmente habilitados para usuarios de cadeiras de rodas, de forma que dentro de cada batería de aseos se dispoña de un que permita a súa utilización en adecuadas condicións polos usuarios citados sen necesidade de axuda externa.

Existirá polo menos, en consideración á superficie de cada unha das instalacións portuarias e á afluencia de pasaxe, un retrete que deberá ser aberto, para a súa utilización por calquera persoa usuaria de cadeira de rodas, sen ter que solicitar unha chave para o seu uso, ben que deberán dispor dun mecanismo de chave mestra que permita abrilo desde fóra, en situacións de emerxencia do usuario, para o cal deberán estar dotados dun sistema de comunicación facilmente accesible para efectos de poder solicitar, neses casos, a axuda do persoal das instalacións marítimas.

Ademais, nos aseos comúns de uso público deberanse tomar medidas precisas para facilitar a súa utilización polas persoas con discapacidade visual, auditiva ou de estatura baixa.

#### 4.7 Circulación.

Deberanse tomar as medidas que permitan establecer as mellores condicións posibles de accesibilidade nas vías, medios e equipamentos de circulación de uso público da estación marítima. Para estes efectos teranse en conta as seguintes condicións:

##### 4.7.1 Escaleiras fixas.

Débense tomar as medidas que procuren as mellores condicións de accesibilidade nas escaleiras fixas dos edificios portuarios de uso público e das estacións marítimas, tendo en conta os condicionantes das persoas con discapacidade física, con dificultade na deambulacón, non usuarios de cadeiras de rodas, e as persoas con discapacidade visual.

As medidas comprenderán o deseño de escaleiras e chanzos, varandas, descansos, superficie das mesas non esvaradíis en seco e mollado, pensando especialmente para o primeiro grupo de discapacitados mencionado, e, para o segundo, correcta iluminación, sinalización, podotáctil en chans e táctil en varandas, tiras de cores e sinalización no bordo das mesas, cor contrastada de mesas, tabicas, zócolos.

##### 4.7.2 Escaleiras mecánicas.

Se as instalacións dos edificios portuarios de uso público e das estacións marítimas dispuxesen de escaleiras ou tapices mecánicos, estes deberán contar cos elementos de seguraza precisos para garantir o seu uso en condicións de seguraza polas persoas con discapacidade.

##### 4.7.3 Ramplas fixas.

Todo desnivel nos itinerarios dun edificio portuario de uso público e dunha estación marítima débese resolver mediante a instalación de ramplas fixas cuxas condicións de seguraza e de nivel se axustarán ao disposto na letra c) do punto 3 deste anexo.

Ademais, deberase evitar a existencia de chanzos no trazado da rampla e de curvas que poidan ser susceptibles de causar perigo e incomodidade para o desprazamento das persoas con discapacidade, outorgando especial atención ao grao das pendentes.

##### 4.7.4 Ascensores de uso público.

Os ascensores deberán ter dimensións adecuadas para que se poida acceder e manobrar no seu interior facilmente mediante a utilización dunha cadeira de rodas, e deberán dispor de elementos de seguraza tales como cámaras de vixilancia e seguraza e dispositivos convencionais de alarma a unha altura facilmente accesible polos usuarios de cadeiras de rodas e cos textos e indicacións en braille.

Para os efectos de garantir a seguraza respecto das persoas con discapacidades auditivas, os ascensores deben ter o maior número de paramentos comunicados visualmente entre o exterior e o interior da cámara, de

forma que en situacións de emerxencia se eviten sensacións de incomunicación por parte do usuario.

Igualmente, os ascensores deberán estar dotados de dispositivos de aviso sonoro e luminoso de parada en planta e de sistemas de información verbal, todos eles con localización accesible.

#### 4.7.5 Plataformas elevadoras.

Nos supostos de desniveis de amplo gradiente ou en ausencia de escaleiras adaptadas, instalaranse plataformas elevadoras co fin de salvar aqueles, que deberán ter as dimensións adecuadas para a súa utilización cunha cadeira de rodas e estar provistas de ancoraxes, agarraoiras, varandas e demais elementos que garantan a seguraza dos usuarios con discapacidade.

### 5. Normas aplicables a interface

Nas zonas de interface deberánse implementar as medidas de accesibilidade que faciliten solucións de continuidade na circulación porto-buque, mediante o establecemento dos correspondentes pasos peonís, varandas en corredores, escaleiras, ramplas, plataformas, elevadores ou ascensores. Ademais deberán estar dotados de cubertas que protexan os usuarios contra as inclemencias atmosféricas.

Se na interface ou nos accesos por rampla aos buques ro-pax e ferries se empregan vehículos ao servizo das autoridades portuarias ou navieiras, estes deberán ser accesibles ás persoas con discapacidade de acordo co que establezan as normas técnicas que regulan esta materia.

### 6. Información e medidas de acompañamento

Co fin de que as persoas con discapacidade poidan dispor dunha información o máis ampla posible para os efectos de sinalización de elementos e instalacións e en supostos de emerxencia, nas zonas a que se fixo referencia nos artigos anteriores disporase de paneis ou sinalizacións visuais ou en braille, así como de sistemas de megafonía apoiados por bucles de indución magnética.

Nas instalacións portuarias e estacións marítimas deberáse dispor dun servizo de acompañamento, en apoio daquelas persoas con discapacidade que así o soliciten e se deban desprazar en cadeiras de rodas, padiolas ou que teñan afectada a visión en máis dun 50 por cento, se esas persoas non fosen acompañadas.

### 7. Cans-guía e de asistencia

En todo caso, as persoas que precisen do acompañamento de cans-guía e de asistencia poderán acceder aos edificios e instalacións de uso público dos portos e das estacións marítimas, debéndose identificar os cans cun distintivo de carácter oficial e acreditar o seu posuidor, por requirimento do persoal responsable, que cumpren as medidas a que se encontran sometidos estes cans.

Para os efectos do disposto no parágrafo anterior considéranse cans-guía e de asistencia aqueles que foron adestrados para o acompañamento, a conducción e a axuda das persoas con discapacidade, en escolas especializadas e oficialmente recoñecidas.

En lugar adecuado das grandes instalacións habilitarase un lugar para que os cans-guía e de asistencia poidan realizar as súas necesidades fisiolóxicas.

### 8. Situacións de emerxencia. Vías de evacuación

Nos plans de emerxencia dos portos e das estacións marítimas deberánse prever as medidas precisas para garantir a evacuación das persoas con discapacidade, así como dotar as instalacións, espazos e edificios portuarios e das estacións marítimas de uso público dos elementos que sexan precisos para o tratamento das situacións de emerxencia, de acordo coas prescricións que se detallan a continuación, mediante a formalización dos correspondentes protocolos de emerxencia:

#### 8.1 Alarmas.

Deberanse adoptar medidas específicas para as situacións de emerxencia mediante a instalación de dispositivos de información tanto sonoros como luminosos ou visual para situacións de emerxencia.

Así mesmo, en función das dimensións das instalacións, instalaranse puntos de alarma debidamente sinalizados que poidan ser utilizados polas persoas con discapacidade ou polos seus acompañantes en supostos de emerxencia.

#### 8.2 Vías de evacuación.

As vías de evacuación, tanto xerais como especiais, se é o caso, para as persoas con discapacidade deberán estar dotadas de ramplas fixas accesibles para salvar os desniveis e corredores e portas debidamente sinalizados mediante o establecemento de saídas con sinalización fotoluminiscente.

En relación cos ascensores que poidan estar instalados con fins de evacuación, deberán estar dotados de sistemas electróxicos de funcionamento automático, garantindo que todas as súas paradas e relanzos sexan estancos e estean protexidos por portas contra lume e fume.

Nas instalacións e plantas sen acceso directo ao exterior deberánse establecer áreas de rescate asistido debidamente sinalizadas que deberán estar protexidas contra o lume e os fumes, e dotadas de máscaras antigás e sistemas de intercomunicación que permitan o contacto cos departamentos de seguraza da instalación portuaria.

#### 8.3 Formación do persoal.

Tanto as autoridades portuarias como as entidades que presten servizos nos portos adoptarán as medidas necesarias para que, de acordo coa actividade que se vaia desenvolver e o volume das instalacións, unha parte do seu persoal recibise a formación precisa para a atención ordinaria ás persoas con discapacidade e fundamentalmente para atendelas nos supostos de emerxencias e evacuación.

### 9. Adaptabilidade dos buques de pasaxe. Normas xerais

As administracións públicas competentes en materia de transporte marítimo adoptarán as medidas precisas, sempre que iso sexa factible por razón da seguraza do buque, para que as persoas con discapacidade poidan gozar dun acceso e unha estancia cómodos e seguros a bordo dos buques de pasaxe das clases A, B, e C e en todas as naves de pasaxe de gran velocidade, de acordo coas prescricións que conforman os puntos seguintes.

#### 10. Acceso aos buques de pasaxe

As autoridades portuarias e as empresas navieiras adoptarán as medidas e disporán os medios precisos para garantir o embarque nos buques citados no artigo anterior por parte das persoas con discapacidade, en adecuadas condicións de seguraza, de acordo coas prescricións seguintes:

##### 10.1 Accesos por pasarela.

Os embarques mediante a utilización de pasarelas, conforme as características dos buques e das zonas de embarque dos portos, poderanse realizar mediante a utilización dos seguintes sistemas:

##### 10.1.1 Pasarelas de acceso a cubertas situadas a un nivel superior ao do peirao.

Entre a cuberta de recepción do buque e o peirao disporanse tramos en rampla de largura suficiente para que poidan ser utilizados por unha cadeira de rodas e dotados de varandas e chans non esvaradíos que permitan o des-

prazamento en condicións de seguranza, podendo utilizar pasarelas cubertas ou «fingers».

Alternativamente, en función das características dos buques e dos peiraos, poderase instalar un elevador vertical de tipo «ambulift», que resolva o desnivel entre o buque e o peirao ou, ben por popa ou por proa segundo as características do buque, acceder ao seu interior cun vehículo accesible para persoas con discapacidade.

10.1.2 Pasarelas de acceso a cubertas situadas a un nivel inferior ao do peirao.

Neste caso as medidas de accesibilidade consistirán no establecemento dunha rampla fixa a un nivel próximo ao da cuberta do buque en comunicación con ela mediante unha pasarela. Esta pasarela debe ser dunha largura suficiente, ter pendente aceptable, proteccións laterais e chan non esvaradío incluso en mollado.

## 10.2 Accesos por rampla.

Cando estea previsto que as persoas con discapacidade poidan acceder ao buque en coche por rampla móbil, deberanse establecer na cuberta destinada aos coches durante a travesía prazas de aparcadoiro de dimensións adecuadas e localización o máis próxima posible aos ascensores, en número proporcional ao conxunto do total das prazas de aparcadoiro e ás características técnicas do buque.

O embarque dos coches das persoas con discapacidade, para os efectos de que queden aparcados nos lugares designados no parágrafo anterior sen que prexudiquen o resto das operacións de embarque, deberase iniciar con prelación ao de calquera outro vehículo, e o seu desembarque producirase unha vez que finalizase o dos restantes vehículos.

Ademais, en lugar adecuado e o máis próximo posible ás prazas anteriormente citadas, disporanse sistemas de intercomunicadores ou interfonos que permitan solicitar axuda á tripulación do buque en caso de necesidade.

## 11. Desprazamentos dentro dos buques

Os corredores que permitan os desprazamentos horizontais dentro do buque deberán estar dotados dos medios precisos para salvar as discontinuidades en altura que supoñan unha imposibilidade de paso para as cadeiras de rodas ou impliquen un perigo para as persoas con discapacidade visual ou que deban utilizar elementos de apoio para o seu desprazamento, sempre que a utilización deses medios non afecte a seguranza estrutural do buque, nin implique o establecemento de obstáculos para as evacuacións en situacións de emerxencia.

En todo caso os corredores deberán contar con pisos non esvaradíos e estar debidamente sinalizados e marcados mediante sistemas luminosos ou acústicos.

Para efectos de garantir os desprazamentos verticais, e de acordo coas características estruturais e a seguranza do buque, estableceranse plataformas elevadoras ou ascensores dotados de equipamentos similares aos exixidos para as instalacións portuarias.

## 12. Espazos públicos

As instalacións e zonas de servizos, incluídas as zonas comerciais, recreativas e consultorios médicos, se é o caso, deberanse adecuar aos seguintes criterios de accesibilidade:

12.1 Con carácter xeral deben permitir os desprazamentos con cadeiras de rodas e evitar na medida do posible, de acordo coas características estruturais do buque, resaltos e desniveis, debendo estar suficientemente indicadas mediante a utilización de medios de sinalización, tanto luminosa como acústica.

12.2 Espazos destinados a persoas con discapacidade que non abandonen a cadeira de rodas durante a travesía.

Estableceranse zonas para o efecto en cada sala e cuberta, de acordo coa superficie que se poida destinar en función do desprazamento e a seguranza do buque, dotadas de chans non esvaradíos e ancoraxes e cintos de seguranza que garantan que a travesía se desenvolva en condicións adecuadas de seguranza.

12.3 Espazos para persoas con discapacidade que abandonen a cadeira de rodas durante a travesía.

Para as persoas que, sendo usuarias de cadeira de rodas, a abandonen, con ou sen axuda, durante a travesía, débense habilitar butacas en extremos das filas máis indicadas para a aproximación da cadeira de rodas, en número adecuado en cada sala e cuberta. Esas butacas deben ter o repousabrazos exterior abatible, para facilitar a transferencia, e agarradoiras para auxiliar o movemento das persoas con discapacidade. As ditas butacas terán cintos de seguranza de tres puntos de ancoraxe e o seu número será dunha butaca por cada cincuenta ou fracción do 50 por cento destas.

## 12.4 Aseos colectivos.

De acordo coas dimensións e os parámetros de seguranza estrutural do buque, nos aseos colectivos dotarase cada batería de urinarios con un adaptado que permita a súa utilización por persoas discapacitadas, dotados dos correspondentes elementos de seguranza, tales como agarradoiras ou pasamáns.

Respecto dos espazos habilitados como aseos habilitarase polo menos un destes habitáculos de forma que se permita a súa utilización por usuarios con cadeiras de rodas, dotados dos correspondentes elementos de seguranza e sustentación que permitan o seu uso dunha forma segura en función das condicións de navegación.

## 13. Normas especiais

Para as persoas xordas e con discapacidade auditiva adoptaranse as medidas adecuadas para que disfruten dos medios audiovisuais e accedan á información transmitida por megafonía: bucles de indución magnética, instalación de frecuencia modulada, infravermellos, subtitulación, lingua de signos e outras medidas técnicas.

Respecto das persoas con discapacidade visual débense tomar medidas de iluminación, sinalización de asentos en braille (se están numerados) e dotar das posibles axudas técnicas que auxilién na realización da travesía.

En todo caso, permitírase a utilización de cans de asistencia con suxeición ás normas a este respecto aplicables nas instalacións portuarias e sempre que se respecte a normativa en materia de sanidade exterior.

## 14. Camarotes

Os camarotes dos buques deberán estar adaptados para a súa utilización por persoas con discapacidade, de acordo coas seguintes normas:

14.1 Camarotes habilitados para persoas en cadeira de rodas.

Nos buques de pasaxe habilitarase un camarote de cada cen ou fracción do total destes, segundo as dispoñibilidades do buque, para a súa utilización por pasaxeiros con cadeiras de rodas.

Tanto o camarote como o seu aseo, se existe, deben ser accesibles para persoas con discapacidade e deben conter mobiliario, accesorios e dispositivos de manipulación adecuados e de cor contrastada.

#### 14.2 Camarotes convencionais.

Habilitaranse polo menos tres camarotes para o seu uso por persoas con discapacidade distintas dos usuarios de cadeiras de rodas.

Os ditos camarotes deberán estar dotados de sistemas de avisos sonoros e luminosos, capaces de advertir os usuarios cando se produzan situacións de emerxencia.

Ademais, se a demanda de pasaxeiros con discapacidades que non impliquen o uso de cadeiras de rodas fose superior ao número de camarotes establecido no parágrafo anterior, deberase contar con equipamentos portátiles sonoros e luminosos que poidan avisar sobre calquera situación de emerxencia.

#### 15. Situacións de emerxencia

Con carácter xeral os manuais e procedementos para as situacións de emerxencia dos buques que transporten pasaxeiros deberanse complementar de acordo cos seguintes criterios:

##### 15.1 Situación dos camarotes.

Os camarotes adaptados para a súa utilización por usuarios con cadeiras de rodas deben estar o máis próximos posible a un ascensor accesible que comunique coas cubertas de uso público e o máis próximos posible aos medios de evacuación.

O disposto no parágrafo anterior será, así mesmo, de aplicación aos camarotes que, sen estaren adaptados, ocupen persoas con discapacidade non usuarias de cadeiras de rodas.

##### 15.2 Vías de evacuación. Áreas de rescate asistido.

Nos buques de pasaxeiros habilitaranse vías de evacuación accesibles, incluso para pasaxeiros usuarios de cadeiras de rodas, cara aos puntos de abandono do buque.

Nos buques xa existentes, en que polas súas características técnicas, para a súa seguraza, sexa difícil ou pouco razoable o establecemento dunha vía de evacuación aceptable ou segura para os usuarios con cadeiras de rodas, habilitaranse áreas de rescate asistido, coas mesmas características que nas instalacións portuarias, para a espera dun equipo de rescate en condicións seguras.

As vías de evacuación deberán estar debidamente sinalizadas e indicadas, e utilizaranse para o efecto os dispositivos e medios visuais e acústicos que sexan precisos.

Se as características do barco obrigan a crear unha ruta ou vía de evacuación especial ou diferente das xerais para pasaxeiros en cadeira de rodas, esta deberá ser tamén sinalizada de forma diferente, baseándose no SIA.

##### 15.3 Alarmas accesibles.

Os dispositivos para accionar unha alarma deben ser accesibles para os pasaxeiros con calquera tipo de discapacidade.

##### 15.4 Sinalización e balizamento fotoluminiscente.

Nos buques é obrigatoria a sinalización e balizamento fotoluminiscente para auxiliar as evacuacións en situacións de emerxencia.

##### 15.5 Instrucións.

A información ás persoas con discapacidade, de forma singularizada, das instrucións, normas, protocolos e medios dispoñibles nunha situación de emerxencia e/ou unha evacuación débese dar cos formatos e medios máis adecuados para todos os tipos de discapacidade.

##### 15.6 Acceso aos medios de salvamento.

De forma especial, débense habilitar formas de acceso aos medios de salvamento do buque para todos os

pasaxeiros, calquera que sexa a súa discapacidade (sistema braille, lingua de signos, texto, etc.).

#### 16. Formación das tripulacións

As compañías marítimas deben formar a tripulación de acordo cos protocolos que para o efecto establezan os organismos competentes, para o trato ás persoas con discapacidade, a súa asistencia e auxilio para os que precisen en toda a travesía de forma singular no camarote, os espazos públicos, os aseos, e de forma especial nas emerxencias e evacuacións. O disposto nos ditos protocolos débese incorporar á actividade laboral normal da tripulación.

#### 17. Medidas complementarias

17.1 Conforme o previsto no Real decreto 665/1999, do 23 de abril, en todos os buques, ao acceder a eles, tomarase a filiación de todas as persoas con discapacidade que estean a bordo durante a travesía con indicación exacta da súa situación. Estes datos figurarán nunha lista que se lles facilitará aos membros da tripulación tanto para atender estes pasaxeiros en casos de emerxencia, como para podelos localizar rapidamente e auxiliálos por calquera circunstancia relacionada coa súa discapacidade que faga precisa esa axuda durante a navegación.

17.2 Para os efectos de garantir a seguraza durante as operacións de embarque e a navegación, así como para facilitar o cumprimento das obrigas das navieiras tanto no que se refire á reserva de camarotes, espazos reservados para aparcar vehículos, dotación de equipamentos adaptados, ademais daquelas relacionadas co cumprimento das obrigas obxecto do parágrafo anterior, as persoas con discapacidade no momento de reservar os seus billetes deberán facer constar a súa condición e o tipo de discapacidade que padecen, ademais da circunstancia de se precisan algún tipo de asistencia ou atención especial.

17.3 En cada buque e de forma proporcional ás súas características disporanse axudas técnicas aos pasaxeiros con discapacidade, en especial aos usuarios de cadeiras de rodas, tales como cadeiras adaptadas ás condicións dos buques, andadores, bastóns, e ás persoas xordas, ou con discapacidade auditiva, como espertadores e timbres, luminosos e vibratorios, internet, con sistema de videoconferencia, televisión con teletexto, teléfonos de texto, etc.

#### 18. Protocolos de asistencia

Os organismos competentes deben establecer unhas normas de actuación e protocolos, para cumpriren a tripulación e as persoas con discapacidade durante a travesía e en todas as situacións de emerxencia.

### Anexo III

#### Condicións básicas de accesibilidade relativas ás infraestruturas aeroportuarias

##### 1. Condicións básicas da infraestrutura

1.1 A entidade xestora do aeroporto deberá garantir, nos prazos establecidos, que todas as novas instalacións e equipamento das infraestruturas baixo a súa responsabilidade, tanto no interior dos edificios terminais, como no exterior destes, sexan accesibles ás persoas con discapacidade e en particular ás persoas que usan cadeiras de rodas, nas condicións establecidas neste anexo.

1.2 Cando as portas de embarque e desembarque non se encontren comunicadas mediante pasarelas telescópicas coa porta da aeronave, ou o embarque e desembarque se realicen a nivel da plataforma do aeroporto, o órgano xestor do aeroporto deberá proporcionar unha



ruta accesible a unha persoa con discapacidade entre a porta de embarque ou desembarque e a aeronave ou a terminal.

1.3 A entidade xestora do aeroporto garantizará nos termos indicados anteriormente a interconexión mediante vías accesibles entre:

- a) Os terminais de transportes públicos metropolitanos terrestres cos edificios terminais do aeroporto.
- b) Os aparcadoiros de vehículos de uso público en xeral e os puntos de chegada ou saída.
- c) Os puntos de chegada ou saída e as instalacións de facturación e recollida de equipaxe.
- d) Os diferentes edificios terminais que poidan dar servizo ao aeroporto.
- e) Os mostradores de facturación e a aeronave, cando a porta de embarque se sitúe ao mesmo nivel que a porta da aeronave e o embarque se realice a través de pasarelas telescópicas.
- f) Entre as portas de chegada e as salas de recollida de equipaxe.

1.4 A entidade xestora do aeroporto proporcionará infraestruturas de intercomunicación telefónica, accesibles na medida do posible para todas as discapacidades, entre determinadas prazas de aparcadoiro reservadas para as persoas con discapacidade e os puntos de chegada ou saída.

1.5 A entidade xestora do aeroporto deberá proporcionar infraestruturas de intercomunicación e solicitude de axuda accesibles na medida do posible para todas as discapacidades, incluídas as de telefonía, entre os puntos de chegada ou saída e as organizacións que lle deben prestar asistencia.

1.6 A entidade xestora do aeroporto deberá proporcionar, ademais das infraestruturas indicadas nos puntos 1.4 e 1.5, sistemas de telecomunicación e información accesibles aos pasaxeiros con discapacidade auditiva e visual nos mesmos termos e condicións que ao resto dos pasaxeiros. Cando esta información non sexa accesible a través dos medios normalmente utilizados para o público en xeral, a entidade xestora do aeroporto deberá, por petición do pasaxeiro con discapacidade, proporcionarlle de maneira individual.

1.7 Os transportistas aéreos que dispoñan de polo menos dous equipamentos automáticos de emisión de billetes e de facturación nun aeroporto deberán adecuar polo menos un deles, na medida en que o permita a tecnoloxía, por cada área de facturación, para que poida ser utilizado polos pasaxeiros con discapacidade nas mesmas condicións que o resto dos pasaxeiros. A súa localización determinarase en coordinación coa entidade xestora do aeroporto e o comité de usuarios.

1.8 Así mesmo, os órganos xestores dos aeroportos deberán garantir para cada tipo de máquina expendedora, calquera que sexan os seus contidos, iguais condicións que as mencionadas no punto 1.7, sempre e cando haxa un mínimo de dúas máquinas expendedoras do mesmo tipo en cada área.

1.9 En todos os ámbitos de uso público nun aeroporto se deberán acondicionar vías de evacuación accesibles, suficientes en número e en proporción co seu tamaño, na medida en que a infraestrutura o permita, e, no seu defecto, o ente xestor do aeroporto deberá arbitrar medidas de asistencia alternativas.

## 2. *Condicións básicas do sistema de información e comunicación*

2.1 Coa finalidade de alcanzar un sistema coordinado e integrado de atención ás persoas con discapacidade, a entidade xestora do aeroporto deberá utilizar nas súas comunicacións con calquera dos órganos de xestión afectados a clasificación e códigos establecidos no Docu-

mento 30 da Conferencia Europea de Aviación Civil e baseados principalmente na Resolución 700 e as Prácticas recomendadas 1700 da IATA.

2.2 Os transportistas aéreos e os seus axentes autorizados e os operadores turísticos deberán:

a) Como mínimo, por petición dunha persoa con discapacidade, proporcionar información relativa ás condicións de acomodación a bordo dunha aeronave, incluída a información relativa a dispoñibilidade de asentos e aseos accesibles, dispoñibilidade de elementos de desprazamento a bordo, dispoñibilidade de almacenaxe en cabina de cadeiras de rodas, incluídas as eléctricas, e dispoñibilidade de transporte en cabina de cans-guía ou de asistencia certificados.

b) Informar as persoas con discapacidade que o soliciten sobre as condicións de accesibilidade dos aeroportos de destino no estranxeiro.

c) Dispor, na medida que o permita a tecnoloxía, medios e procedementos de telecomunicación que lles permitan ás persoas con discapacidade, e en especial para as persoas con discapacidade visual e auditiva, poder dispor de información relativa aos voos, comunicarse con eles mediante algúns dos medios telefónicos e electrónicos ofrecidos por elas para realizar reservas, recibir a confirmación dunha viaxe e o correspondente documento de transporte, nas mesmas condicións que o público en xeral.

2.3 Mentres os sistemas de telecomunicación non permitan un trato non discriminatorio, os transportistas operadores aéreos e os seus axentes autorizados e os operadores turísticos deberánlles ofrecer por calquera medio alternativo un servizo ás persoas con discapacidade nas mesmas condicións económicas e de información que ao público en xeral.

2.4 A entidade xestora do aeroporto deberá tomar as medidas necesarias para informar as persoas con discapacidade acerca de como proceder na realización dunha viaxe, desde o momento en que necesita información relativa a un voo ata a súa finalización, incluída a reserva e a adquisición do billete, a chegada e os desprazamentos no interior do aeroporto.

2.5 Os transportistas aéreos españois establecerán nos seus respectivos manuais operativos procedementos detallados relativos ao servizo que se lles deba dar ás persoas con discapacidade.

2.6 A información relativa á viaxe, tanto no aeroporto como a bordo da aeronave, estará integrada cando sexa factible nos sistemas de información xeralmente usados por todos os pasaxeiros. En caso necesario proporcionaranse sistemas específicos para pasaxeiros con dificultades auditivas ou visuais.

2.7 O Ministerio de Fomento elaborará e distribuirá ás entidades xestoras dos aeroportos, aos operadores aéreos e operadores turísticos e ás empresas de transporte terrestre público de pasaxeiros desde e cara ao aeroporto, un caderno en que se inclúa información relativa ás condicións, medios e procedementos necesarios para a atención ás persoas con discapacidade. Conterá, así mesmo, información para que as persoas con discapacidade poidan programar e realizar o voo.

2.8 Medios técnicos. En canto ás persoas con discapacidade auditiva, procurarase, no ámbito da xestión aeroportuaria, adoptar as seguintes medidas:

Alarmas de emerxencia visuais e luminosas, avisos e información visuais mediante rótulos e sistemas de recoñecemento de voz, transcripción de mensaxe oral emitida por megafonía a texto escrito, mediante sistemas de recoñecemento de voz.

Sistemas de indución magnética (bucles magnéticos), teléfonos de texto, vídeos subtítulos.

## Anexo IV

### Condições básicas de accesibilidade ao transporte por estrada

#### 1. Infraestruturas e instalacións fixas de acceso público

Nas grandes estacións ( $\geq 1.000.000$  viaxeiros/ano e as de capital de provincia) serán obrigatorias todas as especificacións que se inclúen. Nas demais estacións só serán exixibles as sinaladas cun asterisco. A concreción dos asteriscos remite ao anexo I.

Relación das condicións básicas aplicables das do transporte ferroviario:

##### 1. Estacións.

##### 1.1 Aparcadoiros. (\*)

##### 1.2 Itinerarios accesibles.

##### 1.2.1 Definición.

##### 1.2.2 Itinerarios exteriores accesibles. (\*)

##### 1.2.3 Itinerarios interiores accesibles. (\*)

##### 1.2.4 Escaleiras fixas e ramplas. (\*)

##### 1.2.5 Escaleiras mecánicas. (\*)

##### 1.2.6 Ramplas mecánicas/corredores rodantes. (\*)

##### 1.2.7 Pasos elevados e subterráneos. (\*)

##### 1.2.8 Ascensores de uso público. (\*)

##### 1.2.9 Varandas e pasamáns.

##### 1.3 Accesos. (\*)

##### 1.4 Aseos. (\*)

##### 1.5 Mobiliario, complementos e elementos con beiril.

1.6 Mostradores de venda de billetes, información e atención ao cliente.

1.7 Máquinas expendedoras e outros elementos interactivos. (\*)

##### 1.8 Información visual e acústica.

##### 1.8.1 Obxecto.

##### 1.8.2 Sinalización.

##### 1.8.3 Información dinámica.

##### 1.8.4 Pictogramas.

##### 1.10 Accesibilidade nas vías de evacuación. (\*)

##### 2. Plataformas.

Reaciónanse as condicións básicas específicas para as plataformas dunha estación de autobuses.

2.1 (\*) Intercomunicación. A intercomunicación do edificio principal ata cada unha das dársenas e plataformas realizarase a través de itinerarios accesibles.

2.2 Pavimento. O pavimento das superficies pisables das plataformas será dun acabado superficial antiesvaradío, en mollado.

Empregaranse franxas de pavimento especial, de acabado táctil-visual, para axuda das persoas con discapacidade intelectual.

2.3 (\*) Asentos e apoios isquiáticos. Débense dispor asentos e, especialmente indicados para este lugar, apoios isquiáticos en número e lugar adecuados.

O seu deseño será o determinado polas normas específicas ao respecto.

2.4 (\*) Iluminación. Toda a superficie pisable destes ámbitos terá un nivel de iluminación de polo menos 100 luxes, e no bordo das plataformas, no lugar de embarque e desembarque dos autocares, será polo menos de 150 luxes e con luminarias de polo menos 6.000° K de temperatura de cor.

2.5 Sinalización e información. Disporase dos elementos normalizados expresamente para auxiliar ao máximo as persoas con discapacidade visual ou auditiva na sinalización de horarios, saídas e chegadas por plataformas e dársenas, incidencias, situacións de emerxencia, etc.

## 2. Material móbil

O material móbil cumprirá as condicións básicas que estableza a normativa da Unión Europea na materia, así como as correspondentes disposicións de transposición e complementarias.

Condições básicas de accesibilidade nas liñas regulares de transporte interurbano en autobús:

1. Todos os servizos de transporte público regular permanente de viaxeiros de uso xeral interurbanos deberán reunir, en todas as súas expedicións, as seguintes condicións de accesibilidade:

a) Posibilidade de adquisición electrónica de billetes pola internet nas liñas que teñan 10 ou máis vehículos adscritos.

b) Reserva de prazas para persoas con discapacidade próximas aos accesos ao vehículo.

c) O piso do vehículo non poderá ser esvaradío.

d) Haberá barras, agarradoiras ou outros elementos destinados a facilitar desde o exterior as operacións de acceso e abandono do vehículo. Estarán fortemente contrastados co resto do vehículo.

e) Os bordos dos chanzos ou outros obstáculos que poida haber deberán estar adecuadamente sinalizados.

f) Acceso gratuíto a cans-guía ou de asistencia identificados de acordo coa normativa aplicable que acompañen invidentes ou persoas con outra discapacidade.

g) Sinalización interior dos elementos de acceso e abandono do vehículo.

h) No caso de proxección audiovisual durante o itinerario, esta proporcionarase subtitulada.

i) As órteses e os dispositivos que poida precisar un viaxeiro con discapacidade transportaranse gratuíto na bodega.

2. Os servizos cuxo itinerario exceda unha comunidade autónoma, ademais dos requisitos previstos no punto anterior, deberán cumprir en todas as súas expedicións os seguintes:

a) Accesibilidade para persoas que viaxen na súa propia cadeira de rodas, así como os medios necesarios para o acceso ao vehículo do viaxeiro na cadeira.

b) Información sonora e en texto no interior dos vehículos cando sexa necesario informar os viaxeiros.

c) Reserva de espazo gratuíto para os utensilios, axudas, aparellos ou mecanismos que constitúan unha axuda técnica das persoas con discapacidade.

3. Nos servizos cuxo itinerario discorra integramente dentro dunha comunidade autónoma ou nas cidades de Ceuta e Melilla e dispoñan de 10 ou máis vehículos adscritos, o 10% destes, como mínimo, deberá cumprir os requisitos establecidos no punto 2.

4. Nos pregos de condicións de todos os concursos para a adxudicación de servizos regulares interurbanos de transporte de viaxeiros por estrada faranse constar, como mínimo, as condicións exixidas neste anexo para lles facilitar o uso dos vehículos ás persoas con discapacidade.

## ANEXO V

### Condições básicas de accesibilidade no transporte urbano e suburbano en autobús

#### 1. Paradas

A presenza das paradas sinalarase no pavimento mediante a colocación dunha franxa de detección tacto-visual de acanaladura, de 120 centímetros de largo con contraste cromático elevado en relación coas áreas de pavimento adxacentes. Esta franxa transcorrerá en sentido transversal ao da liña de marcha a través de todo o largo da beirarrúa, desde a fachada, zona axardinada ou

parte máis exterior do itinerario peonil, ata a zona do bordo.

Os caracteres de identificación da liña terán unha altura mínima de 14 centímetros e contrastarán coa superficie en que se inscriban.

Os postes correspondentes ás paradas contarán con información sobre identificación e denominación da liña en sistema braille.

Xunto ao bordo da parada instálase unha franxa tacto-visual de ton e cor amarela viva e largo mínimo de 40 centímetros.

O ámbito da calzada anterior, posterior e da mesma parada débese protexer con elementos ríxidos e estables que impidan a invasión de vehículos que indebidamente obstaculicen a aproximación que debe realizar o autobús para que a rampla motorizada alcance o punto correcto de embarque.

#### Marquesiñas.

A configuración da marquesiña deberá permitir o acceso ben lateralmente, ben pola súa parte central, cun largo libre mínimo de paso de 90 centímetros. Así mesmo, o seu espazo interior admitirá a inscrición de dous cilindros concéntricos superpostos libres de obstáculos, o inferior, desde o chan ata unha altura de 25 centímetros cun diámetro de 150 centímetros e o superior, ata unha altura de 210 centímetros medidos desde o chan, cun diámetro de 135 centímetros.

Se algún dos cerramentos verticais fose transparente ou translúcido, este disporá de dúas bandas horizontais entre 5 e 10 centímetros de largo, de cores vivas e contrastadas que transcorran ao longo de toda a súa extensión, a primeira das bandas a unha altura entre 70 e 80 centímetros e a segunda entre 140 e 170 centímetros, medidas desde o chan.

A información correspondente á identificación, denominación e esquema de percorrido das liñas contará coa súa transcrición ao sistema braille. Cando sexan informados os usuarios cunha pantalla da situación dos autobuses das liñas que pasan nesa parada procurárase completar o dispositivo coa información sonora simultánea, á demanda dun invidente, cun mando dos utilizados para o accionamento da sonorización dos sinais semafóricos, ou sistema alternativo.

Disporase polo menos dun apoio isquiático e algún asento.

Os asentos agrupados ou individuais terán repousabrazos polo menos no seu lateral exterior, a altura desde o asento ao chan será de  $45 \pm 2$  centímetros.

## 2. Material móbil

### 2.1 Autobuses urbanos.

#### 2.1.1 Ámbito de aplicación.

Estas condicións básicas de accesibilidade serán de aplicación aos vehículos de estrada, vehículo para o transporte urbano colectivo e de capacidade superior a nove prazas, incluído o condutor.

Para estes vehículos, autobuses urbanos, de clase I e clase A, será obrigado o cumprimento da Orde CTE/1612/2002, do 25 de xuño, pola que se actualizan os anexos I e II do Real decreto 2028/1986, do 6 de xuño, sobre as normas para a aplicación de determinadas directivas da CE, relativas á homologación de tipos de vehículos automóbiles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores e vehículos agrícolas, así como de partes e pezas dos ditos vehículos.

Clase I: vehículos provistos de zonas para viaxeiros de pé que permiten a circulación frecuente dos pasaxeiros. Capacidade superior a 22 viaxeiros.

Clase A: vehículo deseñado para o transporte de viaxeiros de pé; os vehículos desta clase levan asentos e

deben ir preparados para viaxeiros de pé. Capacidade non superior a 22 viaxeiros

#### 2.1.2 Autobuses urbanos de piso baixo e de clase I.

Vehículo en que polo menos o 35% da superficie dispoñible para viaxeiros de pé (ou da súa sección dianteira, no caso dos vehículos articulados, ou do seu piso inferior, nos vehículos de dous pisos) constitúe unha superficie plana sen chanzos, con acceso, como mínimo, a unha porta de servizo.

a) A altura desde a calzada ao piso do autobús por polo menos unha das portas de servizo non debe ser maior de 250 milímetros. Esta altura poderase medir co sistema de inclinación (*kneeling*) activado.

b) Debe existir unha superficie libre de asentos con capacidade para aloxar polo menos un pasaxeiro en cadeira de rodas, o rectángulo que forma esta superficie posicionarase co lado maior paralelo ao eixe lonxitudinal do vehículo. Nesta superficie non poderá existir ningún chanzo nin calquera outro obstáculo.

A superficie de aloxamento para unha cadeira de rodas debe ter unhas dimensións mínimas de:

Lonxitude de 1.300 milímetros.

Largura de 750 milímetros.

c) O pasaxeiro en cadeira de rodas deberase posicionar, na superficie mencionada, coa cadeira de rodas mirando cara atrás.

d) A persoa que viaxe na súa cadeira de rodas deberá apoiar as costas e a cabeza nun respaldo ou anteparo almofadado.

Unha altura mínima de 1.300 milímetros (para apoio das costas e da cabeza) e unha largura de 300 milímetros (para que a cadeira se poida aproximar por entre as súas rodas traseiras) poden servir como orientación para dimensionar o anteparo.

e) No espazo reservado para pasaxeiros en cadeira de rodas, instálase no lateral do vehículo unha barra horizontal de maneira que lle permita ao pasaxeiro asila con facilidade.

f) O itinerario desde a porta de acceso dos pasaxeiros en cadeira de rodas, ata o espazo reservado, será practicable para estes pasaxeiros. Neste itinerario non poderá, por tanto, existir ningún chanzo ou calquera obstáculo.

g) Solicitud de parada. Instálase no interior e no espazo reservado para pasaxeiros en cadeira de rodas un botón de solicitude de parada, que lle indicará ao condutor que un pasaxeiro destas características quere saír do autobús.

No exterior do vehículo, á dereita ou esquerda da porta de acceso para pasaxeiros en cadeira de rodas, instálase un botón.

Estes botóns estarán sinalizados co símbolo internacional de accesibilidade (SIA), o pictograma interior pode, pola súa vez, servir como indicador de reserva do espazo.

h) O largo libre da porta de acceso dos pasaxeiros en cadeira de rodas debe ser maior ou igual a 900 milímetros. De existir nesta unha barra central, polo menos por un dos lados deberá existir un espazo libre de 800 milímetros.

i) Será imprescindible dotar o vehículo de rampla motorizada ou elevador e sistema de inclinación (*kneeling*) para facilitar o acceso ás persoas con mobilidade reducida.

O paso desde a rampla ao interior do vehículo non terá cambios de pendente e evítanse resaltos onde se unen a rampla e o piso do vehículo.

No sistema de inclinación lateral instálase un dispositivo de seguranza que evite que o vehículo ao descender dane algunha parte do corpo de calquera persoa.

j) Barras e agarradoiras. Disporase unha trama completa de barras e agarradoiras, sen zonas en que existan dificultades para se asir.

A superficie de barras, agarradoiras e montantes de suxeición e axuda na progresión interior deberá ser dun material antiesvaradío e cor que contraste co seu contorno.

Deberanse fixar en ambos os lados das portas de servizo barras e/ou agarradoiras.

k) Asentos reservados. Polo menos catro asentos próximos á porta de acceso estarán reservados a persoas con mobilidade reducida, non usuarias de cadeiras de rodas, sinalizándoos con pictograma segundo as normas.

Estes asentos non poderán estar nos pasos de rodas pola excesiva altura.

Instalaranse agarradoiras nas súas proximidades para axuda nas operacións de sentar/levantarse e suxeición, así como un botón de solicitude de parada.

O botón situarase ao alcance da man.

Os repousabrazos, de existiren, poderanse apartar facilmente.

l) Farase referencia mediante pictograma, en lugar visible para todos os pasaxeiros, á aceptación de que as persoas cegas poden viaxar acompañadas do seu canguía, e as que teñan outras discapacidades co seu can de asistencia.

m) O piso do vehículo será de materiais que non produzan reflexos e será non esvaradío tanto en seco como en mollado.

Se o autobús é de tipo articulado, o pavimento correspondente á articulación terá un alto contraste en textura e cor con relación ás áreas de pavimento adxacentes.

n) Información para pasaxeiros con discapacidade sensorial.

Información exterior. Disporase dun avisador acústico e luminoso nas inmediacións da porta de servizo de entrada co fin de facilitar a localización desta.

O avisador acústico indicará mediante voz gravada ou con calquera outra técnica o número e/ou a liña do autobús.

Información interior. Disporase dun dispositivo que de forma visual e sonora informe sobre a parada solicitada e a denominación da próxima parada.

Para os municipios cun reducido número de vehículos e que, polo tanto, non dispoñen do sistema de axuda á explotación (SAE), esta alínea n) é recomendable.

o) Acondicionamento exterior. O SIA, xa mencionado, fixarase na parte frontal dereita do autobús.

A porta que teña os dispositivos de acceso para as persoas en cadeira de rodas sinalizarase na súa parte exterior e interior co mencionado logotipo de accesibilidade.

O autobús disporá no seu exterior de tres letreiros nos cales se coloque o número que o identifica e a liña a que corresponde. Un na parte frontal, outro na traseira e o terceiro no lateral dereito segundo o sentido da marcha.

p) No interior, a liña de bordo do chan de acceso sinalizarase en toda a súa lonxitude cunha franxa de 3 a 5 centímetros de largo e cor fortemente contrastada en relación co resto do chan.

q) A información nos paneis luminosos interiores deberá posuír caracteres gráficos con tamaño segundo norma.

## 2.2 Autobuses interurbanos-suburbanos.

### 2.2.1 Ámbito de aplicación.

Estas condicións básicas de accesibilidade serán de aplicación aos vehículos de estrada, vehículos para o

transporte interurbano-suburbano colectivo e de capacidade superior a nove prazas, incluído o condutor.

Para estes vehículos, autobuses interurbanos-suburbanos, de clase II, será obrigado o cumprimento da Orde CTE/1612/2002, do 25 de xuño, pola que se actualizan os anexos I e II do Real decreto 2028/1986, do 6 de xuño, sobre as normas para a aplicación de determinadas directivas da CE, relativas á homologación de tipos de vehículos automóbiles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores e vehículos agrícolas, así como de partes e pezas dos ditos vehículos.

Clase II: vehículos destinados principalmente ao transporte de viaxeiros sentados e deseñados para permitir o transporte de viaxeiros de pé, pero soamente no corredor ou nunha zona que non supere o espazo previsto para dous asentos dobres. Capacidade superior a 22 viaxeiros.

### 2.2.2 Autobuses interurbanos-suburbanos de piso baixo.

As condicións básicas nestes autobuses son exactamente as mesmas que se estableceron para os autobuses urbanos de piso baixo, é dicir, as recollidas nos puntos anteriores 2.1.2.1. a), b), c), d) e), f), g), h), i), j), k), l), m), n), o), p) e q).

### 2.2.3 Autobuses interurbanos-suburbanos con chanzos.

Os autobuses que por distintos motivos (itinerarios ou lonxitude inferior a 9 metros) non poden ser de piso baixo teñen que cumprir as mesmas especificacións anteditas para os autobuses de piso baixo coa excepción da i) que nestes casos establece unha nova medida, pois en lugar dunha rampla motorizada nestes autobuses exíxese unha plataforma elevadora.

Tamén se engade a disposición s).

Estas disposicións, diferentes nos autobuses con chanzos, quedan así:

i) Será imprescindible dotar o vehículo de plataforma elevadora para facilitar o acceso ás persoas con mobilidade reducida.

r) Chanzos. A altura do primeiro chanzo, o estribo, desde o pavimento a unha das portas de servizo, non excederá a altura establecida pola directiva europea. Esta altura poderase conseguir cun chanzo escamoteable ou calquera outro sistema.

Os restantes chanzos, en caso de existiren, terán unha altura tamén limitada.

As tabicas do primeiro e último chanzo estarán sinalizadas mediante bandas fotoluminiscentes e dunha cor que contraste coa superficie destas.

As mesas serán de material non esvaradío, tanto en seco como en mollado, de profundidade mínima segundo norma e non voarán sobre a tabica. O extremo exterior de cada mesa sinalizarase con bandas fotoluminiscentes dunha cor que contraste coa superficie destas e de distinta textura.

## ANEXO VI

### Condicións básicas de accesibilidade no transporte en ferrocarril metropolitano

Agrúpanse neste anexo VI as condicións básicas de accesibilidade dos tres sistemas de transporte que poden ser parte do ferrocarril metropolitano: metro convencional ou pesado, metro lixeiro e tranvía.

Diferencia os tres sistemas, con superposicións, a capacidade, a distancia entre estacións e un trazado subterráneo, mixto ou superficial.

Para efectos de accesibilidade, esta última gama de situacións do trazado vai diferenciar o capítulo 1 deste anexo VI, «Estacións»; os capítulos 2, «Fronteira entre o

material móbil e a infraestrutura» e o capítulo 3, «Material móbil», son comúns aos tres sistemas.

### 1. Estacións de ferrocarril metropolitano

A continuación establécense as que se entenderán por condicións básicas nas estacións de metro (punto 1.1) e posteriormente nas paradas de tranvía (punto 1.2).

Serán obrigatorias na súa totalidade as seguintes especificacións nas estacións novas de todo tipo, e nas existentes, xa sexan cabeceira, de paso ou final, pola que pase máis dunha liña e as que formen parte dun intercambiador.

Nas estacións existentes polas que pasa unha soa liña serán obrigatorias só as disposicións sinaladas cun asterisco.

#### 1.1 Metro.

##### 1.1.1 Aparcadoiros.

(\*) Alí onde exista unha área de aparcadoiro público específico da estación, e xestionado por esta, deberán existir prazas de aparcadoiro reservadas para persoas con discapacidade, autorizadas e con identificación. Terán a pertinente sinalización horizontal e vertical. Estará/n arredor dos puntos máis próximos posible á entrada accesible.

Estarán comunicadas con esta por un itinerario. Evítase que os seus extremos invadan o itinerario peonil.

O seu número de prazas, sinalización, características e dimensións axustaranse á normativa específica vixente sobre aparcadoiros públicos.

#### 1.1.2 Itinerarios accesibles.

##### 1.1.2.1 Definición.

Débase entender como itinerario accesible aquel que estea sinalizado como tal e que permita o acceso a persoas con discapacidade.

1.1.2.2 Itinerarios exteriores accesibles. (\*) Todos os itinerarios peonís accesibles no contorno inmediato da estación deberán ter unha largura libre mínima e unha altura libre mínima suficientes segundo a norma técnica correspondente, non sendo de aplicación en escaleiras, ramplas, escaleiras mecánicas, corredores rodantes, ramplas mecánicas nin ascensores ou outros medios mecánicos de comunicación vertical.

As súas pendentes lonxitudinal e transversal non superarán o límite da normativa específica vixente referente a este tema. Os pavimentos serán duros e terán propiedades antirreflectoras e non esvaradíadas. Permitirán o desprazamento sen tropezos.

Os rexistros e tapas de arquetas estarán rasados co pavimento. As covas estarán cubertas por pezas resistentes lisas ou de reixa.

Todos os vaos conseguirán a liña de contacto bordocalzada con desnivel nulo. Se non é posible, é admisible un pequeno desnivel sempre que se achafrane o bordo.

1.1.2.3 Itinerarios interiores accesibles. (\*) Existirá un itinerario peonil interior accesible na estación, que deberá conectar o acceso adaptado da estación cos seus puntos esenciais: venda de billetes, vestíbulos e plataformas.

A estación deberá contar cos elementos necesarios (ramplas, ascensores, escaleiras mecánicas, ramplas móbiles, etc.) que aseguren unha correcta accesibilidade entre as plataformas de todas as liñas da estación.

(\*) O nivel de iluminación destes itinerarios interiores accesibles será polo menos de 100 luxes, medidos ao nivel do chan, cunha temperatura de cor das luminarias de arredor dos 4.000° K.

O pavimento dos itinerarios interiores accesibles debe ser de material con acabado superficial non esvaradío.

1.1.2.4 Escaleiras fixas e ramplas. (\*) As escaleiras que non contén con algún dispositivo que permita que sexa salvada por usuarios de cadeiras de rodas non poderán formar parte dun itinerario accesible.

As súas características (tamaño de chanzos, sinalización, etc.) cinguiranse á normativa específica vixente.

(\*) Toda a escaleira debe ter un nivel de iluminación de polo menos 150 luxes medidos no chan.

As ramplas fixas dos percorridos principais cumprirán coa normativa específica vixente.

A superficie do seu chan debe ter un acabado superficial de material non esvaradío, en seco e en mollado.

(\*) Toda rampla debe ter un nivel de iluminación, medido no chan, de polo menos 150 luxes.

1.1.2.5 Escaleiras mecánicas. Igual que se sinalou no punto 1.1.2.4 anterior, as escaleiras mecánicas que non contén cun dispositivo alternativo que permita que sexa salvada por usuarios de cadeira de rodas non poderán formar parte dun itinerario accesible.

Toda escaleira mecánica terá polo menos a lonxitude de tres chanzos sen pendente, tanto no seu embarque como no seu desembarque, e cumprirá coa normativa específica vixente.

(\*) Toda a escaleira debe ter un nivel de iluminación de polo menos 150 luxes medidos no chan.

Marcarase o bordo e os laterais de cada chanzo cunha banda de pintura amarela reflectora.

1.1.2.6 Ramplas mecánicas/corredores rodantes. Toda rampla mecánica ou corredor rodante terá polo menos unha zona de embarque e desembarque cun paso entre tapiz e pavimento horizontal e cumprirá coa normativa específica vixente. Contarán con pasamáns laterais prolongados e contrastada a súa cor co contorno.

As ramplas mecánicas terán unha pendente máxima do 12 por cento.

(\*) Deben ter un nivel de iluminación mínimo de 150 luxes, medidos no chan, en toda a súa lonxitude.

1.1.2.7 Ascensores de uso público. (\*) As dimensións dos ascensores que se utilicen como parte do itinerario accesible do viaxeiro deberán ser tales que lles permitan a súa utilización aos usuarios de cadeiras de rodas.

O resto das especificacións establécense na correspondente normativa ou manual técnico.

1.1.2.8 Varandas e pasamáns. As escaleiras e ramplas estarán dotadas de varandas en ambos os lados e a dous niveis e contrastando a súa cor co contorno.

1.1.2.9 Pavimentos. (\*) Os pavimentos de todos os itinerarios accesibles, interiores e exteriores, así como o de aseos de uso público, serán de acabado superficial non esvaradío, en seco e en mollado. O acabado superficial do pavimento das plataformas e dos accesos a zonas de uso público desde o exterior será antiesvaradío, en seco e en mollado.

Segundo o grao de non escorregamento ou antiescorregamento recomendado en cada caso, o pavimento destas zonas críticas de uso normal que conforman os itinerarios accesibles debe presentar, para evitar o risco de accidente por esvaramento producido pola presenza de axentes contaminantes que poidan reducir o rozamento, como augas xabonosas ou aceites, os coeficientes mínimos ao escorregamento (Rd), en seco e en mollado, medidos segundo a norma UNE-ENV 12633:2003, que se recollen na seguinte táboa:

*Valores mínimos para a caracterización da calidade de esvaradío*

Zona	Rd (1)	Coefficiente R (2)
Interiores		
Vestíbulos e corredores	$25 \leq Rd < 35$	R9
Ramplas e escaleiras	$Rd \geq 35$	R10
Plataformas		
Protexidos	$Rd \geq 45$	R10
À intemperie	$Rd \geq 54$	R11
Accesos desde o exterior		
Vestíbulos e corredores	$Rd \geq 54$	R11
Ramplas e escaleiras	$Rd \geq 54$	R11

(1) O valor de resistencia ao escorregamento Rd determínase mediante o ensaio do péndulo descrito no anexo A da norma UNE-ENV 12633:2003 empregando a escala C en probetas sen desgaste acelerado.

(2) O valor do coeficiente R determínase polo ensaio do plano inclinado segundo a norma DIN 51130.

Nota: en caso de que o pavimento sexa dun material en que a calidade do seu escorregamento se mida pola norma DIN 51130, o seu coeficiente R será, como mínimo, o recollido na táboa anterior.

Nota: en caso de dispor de ambos os parámetros (Rd e R) para un mesmo pavimento, utilizarase o máis restrictivo, é dicir, o que determine un escorregamento menor.

#### 1.1.3 Accesos.

(\*) Existirá, polo menos, unha porta designada como accesible de acceso á estación.

As portas estarán destacadas visualmente no pano en que se encontren. Ademais deben ser parcialmente transparentes e con bandas sinalizadoras á altura dos ollos.

Os pasos controlados terán polo menos un deles cun sistema tipo coitela, tipo guillotina ou batente automático, cun paso con luz libre, non menor de 90 centímetros e cuxos dispositivos de manipulación estarán como máximo a 115 centímetros de altura. No seu defecto, no control deberase colocar unha portela coa mesma luz libre mínima, de apertura polo persoal da estación, que garanta o paso dunha cadeira de rodas ou dun usuario con can-guía.

O sistema de iluminación exterior dotarase dun nivel mínimo de iluminación na entrada principal de 150 luxes medidos a nivel do chan. Se se require iluminación artificial para alcanzar estes niveis, o nivel de iluminación será polo menos 40 luxes superior aos niveis de iluminación do contorno, e cunha temperatura de cor máis fría. Evítase deixar espazos ensombrecidos.

#### 1.1.4 Mobiliario, complementos e elementos con beiril.

Todo o mobiliario, complementos e elementos con beiril contrastarán co seu contorno e terán os seus bordos arredondados, evitando materiais que brillen ou escintilen.

O mobiliario e os complementos estarán situados onde non obstrúan o paso de persoas con discapacidade visual. Como norma xeral, o mobiliario colocarase encaixado, aliñado nun lateral, fóra do itinerario peonil e que non rompa a franxa guía, evitando a instalación daqueles que sexan móbiles.

Todos aqueles elementos con beiril que estean por debaixo dunha altura de 220 centímetros, que sobresaian máis de 15 centímetros, sinalizaranse mediante un obstáculo no chan ata unha altura máxima de 25 centímetros, que poida ser detectado polo bastón dunha persoa con discapacidade visual.

Non existirán elementos colgados por debaixo dunha altura de 220 centímetros.

En cada área de descanso existirá, polo menos, un espazo dotado de asentos ergonómicos, con respaldo, e colocaranse tamén apoios isquiáticos.

1.1.5 Punto de venda de billetes, información e atención ao cliente.

Onde existan mostradores para venda de billetes, mostradores de información e puntos de asistencia ao viaxeiro, procurarase unha clara identificación destes. Polo menos un mostrador para cada función será accesible para as distintas discapacidades, segundo a norma técnica para o efecto.

1.1.6 Máquinas expendedoras e outros elementos interactivos.

(\*) Se existen baterías de máquinas para a mesma función ou que expenden o mesmo produto, polo menos unha delas deberá ter as instrucións de uso dotadas de:

(\*) Rótulos en braille sobre as rañuras indicando a súa función: «moedas», «billetes», «tarxetas» ou outras funcións pertinentes.

(\*) As pantallas disporán de mensaxes curtas e facilmente lexibles. Recoméndanse as fontes de tipo Arial, tamaño 28. Así mesmo deben estar en alto contraste.

(\*) Os diais e rañuras situaranse a unha altura de 95 centímetros e 120 centímetros. A recollida de billetes ou produtos expendidos situarase a unha altura de 70 centímetros.

(\*) En cada grupo de teléfonos públicos débese instalar polo menos un deles habilitado para persoas con discapacidade visual, con discapacidade auditiva e con discapacidade física. Estará sinalizado para o efecto.

As máquinas expendedoras situaranse sempre no mesmo sitio para seren localizadas facilmente.

#### 1.1.7 Información visual e acústica.

1.1.7.1 Obxecto. Débese proporcionar de maneira visual e acústica a información básica para os viaxeiros. Consideranse informacións básicas as variacións de última hora, incidencias ou situacións de emerxencia. A información escrita procurarase emitila simultaneamente nunha pantalla coa lingua de signos.

A información falada será coherente coa información visual que se proporcione.

1.1.7.2 Sinalización. A información visual será lexible en todas as condicións de iluminación xeral, contrastará co fondo sobre o cal está presentada e será coherente coa información falada que se proporcione que, se tecnoloxicamente é factible, será literal e simultánea.

Os elementos de información (carteis, paneis, monitores, etc.) débense colocar en lugares que lles permitan aos seus lectores aproximarse ou afastarse deles o que lles exixa a súa discapacidade visual ou física. Estarán iluminados directamente, sen que se produzan reflexos sobre eles, con cores contrastadas entre fondo e texto. Os anuncios non se mesturarán cos sistemas de información e orientación xerais.

A sinalización, os símbolos e os pictogramas utilizaranse de modo coherente ao longo de todo o percorrido.

A información con pavimento tacto-visual daráselles ás persoas con discapacidade visual ou intelectual cun tipo de acabado superficial e de cores adecuadas.

1.1.7.3 Información dinámica. As pantallas de información dinámica dimensionanrase para mostrar nomes e palabras completas, admitíndose abreviaturas de fácil comprensión. Cada nome de estación, ou palabra de mensaxe, mostrarase durante un mínimo de 2 segundos. Se se utiliza un sistema de información en movemento (horizontal ou vertical), a velocidade de desprazamento non será maior de seis caracteres por segundo.

1.1.7.4 Pictogramas. Non existirán máis de tres pictogramas xunto a unha única frecha de dirección.

En caso de que existisen dotacións para persoas discapacitadas dalgún tipo non especificado incluírase un signo conforme a simboloxía internacional para a «dotación para persoas con discapacidade» acompañado do SIA.

Ademais, incluírase o signo mencionado xunto á información direccional para percorridos e servizos accesibles para persoas en cadeira de rodas, sinalización da zona de embarque para viaxeiros en cadeira de rodas e sinalización da zona onde estean instalados bucles de indución.

#### 1.1.8 Plataformas.

##### A. Xeneralidades.

(\*) A altura das plataformas non superará a do piso do tren na súa posición máis baixa.

O bordo das plataformas será de traza recta.

##### B. Chans.

##### B.1 Calidade de esvaradío do pavimento.

(\*) Aconséllanse os acabamentos superficiais que se relacionan, en xeral.

Ámbito	Tipo de acabamento superficial	Rd	R
Protexido.	Non esvaradío.	≥ 45	10
Á intemperie.	Antiesvaradío.	≥ 54	11

En canto á súa cor, só se aconsella que harmonice e contraste coa das zonas especiais.

##### B.2 Acabamento superficial e cor de zonas especiais.

Peza de bordo. O seu deseño convencional e normalizado, rañurado é correcto. Suxírese encher as rañuras con carborundo. A súa mellor cor é aquela que contraste coa da vía.

Liña de puntos de luz inmediatos á peza de bordo. Aconséllase instalar anexa á peza de bordo e cara ao seu interior unha liña de puntos de luz, todo ao longo da plataforma, que emita lixeiras escintilacións ante a chegada do tren.

(\*) Banda de advertencia de perigo. Pegada á anterior, débese colocar unha franxa de advertencia de perigo próximo, de botóns de cor amarela viva e reflectora.

Banda de encamiñamento. Se entre a banda anterior e o paramento da plataforma (no caso de vía única) ou entre a banda de advertencia e o centro da plataforma hai espazo razoable, colocárase unha banda de pavimento listado que encamiñe por textura e cor, paralela ao bordo da plataforma, a todos os puntos de interese, coas quebras precisas.

Franxas de advertencia. Ante eses puntos colocárase unha franxa de advertencia, co mesmo tipo de deseño superficial, listado, paralelo ao obxecto inmediato.

(\*) Unha das máis importantes destas franxas formará a chamada «zona segura». Esta, transversal á plataforma, conduce á «porta de servizo accesible» do tren.

##### A) Paneis de bordo.

Suxírese que no bordo da plataforma se coloque un panel todo ao longo, con portas que abran soamente cando o tren pare exactamente en lugar que emparelle as súas portas coas do panel do bordo.

##### B) Iluminación.

(\*) Xenericamente, a plataforma terá un nivel de iluminación de 150 luxes, con luminarias dunha temperatura de cor de arredor dos 4.500° K. O bordo da plataforma

terá un nivel de iluminación de polo menos 200 luxes e as súas luminarias serán dunha temperatura de cor de arredor dos 6.000° K.

##### C) Información visual e sonora.

A megafonía xeral será suplementada lixeiramente nalgún punto da plataforma, con altofalantes aos cales poida aproximar o oído unha persoa con hipoacusia.

Tamén a megafonía se poderá conectar cun bucle de indución magnética, que permita a súa audición ás persoas con máis grave discapacidade auditiva, portadoras de audifono con posición «T». Estas medidas estarán claramente identificadas.

A información visual debe seguir as normas técnicas que conducen a que unha persoa con discapacidade visual a poida ler con comodidade (sexa desfrutada o máximo posible por persoas con discapacidade visual).

Este tipo de medidas de reforzo dos medios de información, e outras máis específicas, aconséllase concentralas na chamada «zona segura» de cada plataforma antedita.

As situacións de emerxencia débense advertir en toda a estación, tamén nas plataformas, cos medios luminosos e sonoros segundo as normas.

##### D) Mobiliario.

(\*) Nas plataformas débese dispor de asentos e apoios isquiáticos accesibles.

##### 1.1.9 Accesibilidade nas vías de evacuación.

(\*) As estacións de todo tipo, con niveis de uso público a nivel co das vías, subterráneos ou aéreos, conterán vías de evacuación accesibles.

De forma prioritaria, estas basearanse en ramplas fixas. Se estas non son factibles, instalaranse ascensores habilitados para o efecto, para o seu uso en situacións de emerxencia, aínda que poidan ser de uso convencional en situación normal; esa habilitación consistirá en formar nas súas paradas sectores de incendio independentes e dispor dunha forma de alimentación de enerxía eléctrica propia en situación de emerxencia.

En caso de non ser tampouco factible esta solución, habilitaranse as áreas de rescate asistido precisas. Trátase de recintos protexidos contra lume e fume, e vixiados e comunicados, para que as persoas con discapacidade poidan esperar en condicións seguras o servizo de rescate competente.

#### 1.2 Paradas de tranvías.

##### 1.2.1 Xeneralidades.

(\*) A superficie da plataforma non estará a máis altura que a do piso do vehículo na súa posición máis baixa.

(\*) O pavimento será de superficie antiesvaradía, tanto en seco como en mollado, e non producirá cegamentos.

(\*) As paradas comunicaranse co resto das vías peonís urbanas cun itinerario accesible.

A presenza das paradas, «advertencia», sinalárase no pavimento mediante a colocación dunha franxa de detección tacto-visual de textura acanalada, de 120 centímetros como mínimo de largo con contraste cromático elevado en relación coas áreas de pavimento adxacentes. Esta franxa transcorrerá en sentido transversal ao da liña de marcha a través de todo o largo da beirarrúa, desde a fachada, zona axardinada ou parte máis exterior do itinerario peonil, ata a zona do bordo.

(\*) Xunto á peza de bordo da plataforma, na zona do pavimento adxacente a este, instálase unha franxa tacto-visual de botóns de cor amarela viva reflectora. Esta franxa transcorrerá sen interrupcións ao longo de todo a plataforma.

Os postes correspondentes ás paradas contarán con información sobre identificación e denominación da liña en sistema braille.

Se se informa os usuarios nunha pantalla da situación dos tranvías das liñas que paran nunha parada procurárase completar o dispositivo coa información sonora simultánea, á demanda dunha persoa con discapacidade visual, cun mando a distancia dos utilizados para o funcionamento da información sonora dos semáforos, ou sistema alternativo.

### 1.2.2 Marquesiñas.

A configuración da marquesiña deberá permitir o acceso ben lateralmente, ben pola súa parte central, cun largo libre mínimo de paso de 90 centímetros. Así mesmo, o seu espazo interior admitirá a inscrición de dous cilindros concéntricos superpostos libres de obstáculos, o inferior, desde o chan ata unha altura de 25 cm cun diámetro de 150 centímetros, e o superior, ata unha altura de 210 centímetros medidos desde o chan, cun diámetro de 135 centímetros.

Se algún dos cerramentos verticais fose transparente ou translúcido, este disporá de dúas bandas horizontais entre 5 e 10 centímetros de largo, de cores vivas e contrastadas que transcorran ao longo de toda a súa extensión, a primeira das bandas a unha altura entre 70 e 80 centímetros e a segunda entre 140 e 170 centímetros, medidas desde o chan.

A información correspondente á identificación, denominación e esquema de percorrido das liñas contará coa súa transcripción ao sistema braille.

(\*) Disporase polo menos dun apoio isquiático e algún asento. Os asentos agrupados ou individuais terán repousabrazos polo menos no seu lateral exterior, a altura desde o asento ao chan será de  $45 \pm 2$  centímetros.

### 3.3.3 Máquinas expendedoras, canceladoras e terminais de información.

A situación das máquinas de venda de billetes sinalízase mediante a instalación no pavimento dunha franxa tacto-visual con contraste de cor elevada, disposta en paralelo á fronte da máquina, adxacente a ela e cunha lonxitude igual á dita fronte. O largo da franxa será de 120 centímetros.

(\*) Polo menos unha das máquinas terá as medidas de accesibilidade para as distintas discapacidades, descrita no punto 1.1.6 de condicións básicas nas estacións de metro.

Condicións básicas de accesibilidade comúns aos tres sistemas (metro convencional, metro lixeiro e tranvía)

## 2. Fronteira entre o material móbil e a plataforma

### 2.1 Distancias óptimas.

As distancias óptimas recomendadas nos accesos, lagoas horizontal e vertical, entre o material móbil e a plataforma, son:

h= altura entre plataforma e o chan do vehículo.

s= distancia entre bordo da plataforma e bordo do vehículo.

h= comprendida entre 0 e 50 milímetros.

s= comprendida entre 0 e 50 milímetros.

### 2.2 Distancias permitidas.

Pódense permitir lagoas:

h= comprendida entre 0 e 50 milímetros.

s= comprendida entre 0 e 75 milímetros.

### 2.3 Distancias vertical negativa.

Recoméndase que a lagoa vertical non sexa negativa.

## 3. Material móbil

Tanto en metro convencional, como en metro lixeiro, como en tranvía, a altura do material móbil debe ser similar á das plataformas.

Estas condicións básicas son de aplicación no material móbil destes tres sistemas de modo de transporte do ferrocarril metropolitano.

### 3.1 Porta de servizo accesible.

Polo menos unha das portas de acceso de cada tren ou tranvía garantirá a accesibilidade das persoas con mobilidade reducida. Será a primeira do tren, inmediata á cabina do maquinista.

Utilización de paletas ou ramplas: en caso de lagoa horizontal maior de 75 milímetros ou de lagoa vertical por encima de 50 milímetros ou por debaixo de 25 milímetros, será necesaria a utilización de paletas ou ramplas motorizadas para mellorar o acceso. Colocaranse na porta de servizo accesible.

O largo libre desta porta de acceso debe ser suficiente, segundo a norma técnica para o efecto.

As portas de acceso terán un alto contraste cromático en relación co correspondente ao resto do vehículo.

Estarán provistas dun dispositivo anti-aprisionamento.

De ser necesario un botón para a apertura, este situarase accesible, con alto contraste de cor e detectable facilmente pola súa forma por unha persoa cega.

### 3.2 Solicitude de parada.

A solicitude de parada confirmarase de forma sonora e visual.

Instalarase no interior, no espazo reservado para pasaxeiros en cadeira de rodas, un botón de solicitude de parada.

Estes botóns estarán sinalizados visual e tactilmente.

Con carácter xeral, todos os botóns de solicitude de parada serán dunha cor que contraste coa superficie á cal estean fixados e deberán poder ser accionados coa palma da man.

### 3.3 Barras e agarradoiras.

En todo o tren ou tranvía disporase unha trama completa de barras e agarradoiras, sen zonas en que existan dificultades para se asir.

O seu sistema de ancoraxe e tipo de material deberán evitar oscilacións.

A superficie de barras, agarradoiras e montantes de suxeición e axuda na progresión interior deberá ser dun material antiesvaradío e cor que contraste co seu contorno.

Deberanse fixar en ambos os lados de todas as portas de servizo barras e/ou agarradoiras.

### 3.4 Asentos reservados.

Polo menos dous asentos próximos á porta de acceso, por coche, estarán reservados a persoas con discapacidade non usuarias de cadeiras de rodas, os cales se sinalizarán co pictograma correspondente.

Instalaranse agarradoiras nas súas proximidades para axuda nas operacións de sentar/levantarse e suxeición, así como un botón de solicitude de parada.

Os repousabrazos, de existiren, serán abatibles.

### 3.5 Piso do vehículo.

O piso do vehículo será de materiais que non produzan reflexos e será non esvaradío tanto en seco como en mollado.



3.6 Información para pasaxeiros con discapacidade sensorial.

a) Información exterior.

Disporase dun avisador acústico e luminoso nas inmediacións da porta de servizo accesible co fin de facilitar a localización desta.

b) Información interior.

Disporase dun dispositivo que de forma visual e sonora informe sobre a parada solicitada e sobre a denominación da próxima parada.

c) Portas.

As portas conterán avisadores sonoros e luminosos de apertura e peche de portas, perceptibles tanto desde o interior como desde o exterior.

3.7 Acondicionamento exterior.

O símbolo internacional de accesibilidade, xa mencionado, fixarase na parte frontal dereita do vehículo.

A «porta de servizo accesible» que teña os dispositivos de acceso para as persoas en cadeira de rodas sinalizarase na súa parte exterior e interior co mencionado logotipo do SIA.

O contraste obterase coa superficie en cores claras e os caracteres en cores escuras. Procurarase que os contrastes causen impacto visual, como sucede entre o branco e o negro.

3.8 Chan.

No interior, a liña de bordo do chan e o bordo dos chanzos, se é o caso, sinalizaranse en toda a súa lonxitude cunha franxa de cor fortemente contrastada en relación co resto do chan.

3.9 Paneis luminosos interiores. A información nos paneis luminosos interiores deberá posuír caracteres gráficos segundo norma técnica específica.

3.10 Espazo para pasaxeiros en cadeira de rodas.

Debe existir polo menos un espazo libre de asentos con capacidade para aloxar polo menos dous pasaxeiros en cadeira de rodas. O rectángulo que forma a superficie para cada un dos pasaxeiros posicionarase co lado maior paralelo ao eixe lonxitudinal do vehículo. Nesta superficie non poderá existir ningún chanzo nin ningún outro obstáculo.

A superficie de aloxamento para unha persoa en cadeira de rodas debe ter unhas dimensións mínimas de:

Lonxitude: 1.300 milímetros.

Largura: 800 milímetros.

O pasaxeiro en cadeira de rodas deberase posicionar, na superficie mencionada, mirando cara á parte traseira do vehículo ou de fronte e paralelo ao lateral deste, nunca en posición transversal.

A persoa que viaxe na súa cadeira de rodas deberá apoiar as costas e a cabeza nun respaldo ou anteparo almofadado.

O espazo reservado ao pasaxeiro en cadeira de rodas, no lateral do vehículo indícarase cun pictograma ou cartel indicador.

No espazo reservado para pasaxeiros en cadeira de rodas instalarse, no lateral do vehículo, unha barra horizontal a unha altura comprendida entre 800/900 milímetros, separada polo menos 40 milímetros, e diámetro comprendido entre 30/40 milímetros.

O itinerario desde a porta de acceso dos pasaxeiros en cadeira de rodas ata o espazo reservado será accesible.

## Anexo VII

### Condições básicas de accesibilidade no transporte en taxi

#### 1. Paradas de taxi

##### 1.1 Contorno urbano.

As paradas de taxi estarán unidas co contorno urbano a través de vías accesibles. Esta condición será especificada co detalle preciso nunha norma técnica que teña en conta as distintas formas de embarque destes viaxeiros.

#### 2. Taxis accesibles

##### 2.1 Xeneralidades.

Os vehículos que presten servizo de taxi ou autotaxi e que se queiran cualificar de accesibles, para poder transportar persoas con discapacidade, deben satisfacer os requisitos recollidos na Norma UNE 26.494 e as súas posteriores modificacións.

##### 2.2 Medidas imprescindibles.

De entre as condicións básicas, sinálanse as medidas imprescindibles.

##### 2.2.1 Viaxeiro en cadeira de rodas.

O vehículo estará acondicionado para que poida entrar e saír, así como viaxar nel, unha persoa na súa propia cadeira de rodas; todo iso con comodidade e seguranza.

Para iso o vehículo disporá dos medios homologados e/ou a transformación ou a reforma de importancia necesarios. Estará dotado dun habitáculo que lle permita viaxar a este pasaxeiro de fronte ou de costas ao sentido da marcha, nunca transversalmente; levará un respaldo con repousacabezas fixo (unido permanentemente á estrutura do vehículo); disporá de ancoraxe da cadeira de rodas e un cinto de seguranza de polo menos tres puntos de ancoraxe para o seu ocupante. Estes dous últimos dispositivos será obriga do taxista colocalos, se o usuario o desexa.

##### 2.2.2 Outras persoas.

Se a altura entre a calzada e o marco do limiar da porta lateral traseira é superior a 250 milímetros é obrigatorio que leve un chanzo, cos requisitos especificados na antedita norma.

Os taxis adaptados deberán levar as tarifas escritas en sistema braille.

Un vehículo tipo «furgoneta» (capacidade igual a nove prazas, incluído o condutor) ou un vehículo todoterreo, que polas súas características dimensionais poderían cumprir cos requisitos técnicos, non serán homologados como autotaxis accesibles por non responder ao criterio fundamental de normalización.

## Anexo VIII

### Condições básicas de accesibilidade nos servizos de transporte especial

#### 1. Definición

Un servizo de transporte especial (STE) é aquel que non ten todas, aínda que poida ter algunha das características dun servizo de transporte ordinario; isto é, regularidade, horarios, tarificación comercial e percorridos fixos, entre outras.

Ademais, é un servizo que se concibe expresamente para transportar os cidadáns con máis grave discapacidade de calquera tipo; que por iso non poden ou non queren utilizar os servizos de transporte ordinario, aínda que sexan accesibles. Isto pode suceder pola súa grave discapacidade intelectual ou física (falta de equilibrio, de

coordinación de movementos, incapacidade de manexar ou valerse dunha cadeira de rodas...).

En todo caso os STE terán tarificación política.

Estes STE prestaranse só con vehículos adaptados e con persoal cualificado en todo o proceso do servizo: antes e durante este.

Pódense dar os servizos, sempre á demanda, con antelación ou sen ela, en grupo ou individual; con vehículos de diferentes capacidades, sempre automóbiles, pero desde turismos ata autobuses, pasando por furgonetas, microbuses e minibuses.

O ámbito en que poden operar os STE non ten límite, pois debe resolver as carencias dos servizos de transporte ordinario. O mínimo debe ser o ámbito municipal, ben que nas grandes cidades ese ámbito se pode parcelar. Polo contrario, nos pequenos núcleos de poboación será preciso que preste servizo en ámbitos mancomunados ou comarcais.

Os STE débense explotar mediante unha estrutura de asistencia permanente, con medios humanos e materiais coordinados nun centro de recepción das demandas e control dos medios con que se responde a estas. O centro estará permanentemente comunicado cos vehículos do STE.

De acordo coa entidade do STE e os seus medios poderá ter servizos con regularidade, periodicidade e percorridos fixos. Outros poderán ser creados e/ou modificados polo centro organizativo, con prazo ou instantaneamente.

## 2. Infraestrutura

Dado que os STE poden ter vehículos de distinto tipo non ten obxecto definir condicións básicas para as súas infraestruturas. Ademais, o seu operativo non acostuma ter puntos de parada fixos.

## 3. Material móbil

O material móbil debe ter unhas medidas especialmente estritas de accesibilidade.

3.1 Vehículos con capacidade ata nove prazas, incluído o condutor.

Estes vehículos, desde turismos a furgonetas, terán como condicións básicas de accesibilidade as establecidas na Norma UNE 26.494/2004 («Vehículos de estrada. Vehículos para o transporte de persoas con mobilidade reducida. Capacidade igual ou menor a nove prazas, incluído o condutor») e as súas posteriores modificacións.

3.2 Vehículos con capacidade superior a nove prazas.

As condicións básicas de accesibilidade destes vehículos serán as establecidas na Orde CTE/1612/2002, do 25 de xuño, pola que se actualizan os anexos I e II de Real decreto 2028/1986, do 6 de xuño, sobre as normas para a aplicación de determinadas directivas da CE, relativas á homologación de tipos de vehículos automóbiles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores e vehículos agrícolas, así como de partes e pezas destes vehículos.

## Anexo IX

### Medidas transversais

#### 1. Carácter complementario das medidas transversais

As medidas que contén este anexo serán de aplicación cando non haxa ningunha específica sobre a materia no anexo sectorial correspondente.

Consideraranse condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para as infraestruturas e servizos de pequena entidade as recollidas nos puntos 3, 4.c), 5.2.in fine,

6, 8 e 10, fronte ás de grande entidade, para as que todas as normas deste real decreto son de obrigado cumprimento.

#### 2. Servizos ao viaxeiro con discapacidade

Nas instalacións de transporte público de entidade tal que a súa xestión o permita disporase dun servizo asistencial, debidamente formado, para atender as persoas con discapacidade, no seu tránsito pola instalación, facilitarlles a información que precisen e atendelos na expedición de billetes.

#### 3. Cans-guía e de asistencia

Habilitaranse, na medida do posible, lugares para que os cans de guía e asistencia poidan realizar as súas necesidades fisiolóxicas.

En todos os vehículos dos servizos de transporte público serán aceptados os cans-guía e de asistencia debidamente identificados. Viaxarán xunto ao seu dono. Igualmente se permitirá a súa entrada e estancia nos edificios e dependencias de uso público daqueles servizos.

#### 4. Medidas de información

Nos servizos e instalacións de entidade tal que a súa xestión o permita adoptaranse as seguintes medidas:

a) Páxinas da internet. Se dispón dunha páxina ou sitio de internet procurárase recopilar e concentrar nun enlace toda a información dispoñible que poida ser de utilidade para os viaxeiros potenciais con algunha discapacidade.

Co obxecto de que poida ser utilizado correctamente polo maior número posible de usuarios, incluíndo persoas con diferentes tipos de discapacidade, o contido presentárase de maneira clara, cunha linguaxe accesible e simple e con mecanismos usuais de navegación, segundo as pautas da Iniciativa Sobre Accesibilidade á Web (Web Accessibility Initiative, WAI, <http://www.w3.org/wai>).

b) Folletos informativos específicos. Poranse á disposición dos posibles viaxeiros con discapacidade folletos informativos, nos formatos que os fagan útiles para o maior número de discapacidades. Conterán un extracto da información precisa para preparar e realizar a viaxe nas mellores condicións posibles, dereitos do viaxeiro con discapacidade, normas de seguranza, protocolos, etc.

c) Outros medios. Se o servizo de transporte contase con outros medios de información, xerais ou convencionais, como guías impresas, estas incluírán unha información polo menos básica sobre a accesibilidade das súas infraestruturas, servizos dispoñibles, etc.

#### 5. Material auxiliar

5.1 As instalacións de transporte interurbano de entidade tal que a súa xestión o permita disporán do material auxiliar que poidan precisar as persoas con discapacidade no seu tránsito por elas e en todo caso de forma imprescindible de cadeiras de rodas ordinarias.

5.2 Nos servizos de longa distancia, cando o material móbil o permita, disporase do material auxiliar ou axudas técnicas que lles puidesen ser de utilidade durante a viaxe ás persoas con discapacidade.

O material auxiliar ou as axudas técnicas propiedade das persoas con discapacidade almacenaranse en lugar adecuado e de forma estable e segura.

#### 6. Situacións de emerxencia

Os operadores de transporte deberán establecer no prazo dun ano a partir da entrada en vigor deste real decreto o protocolo e previsión de actuacións nas situacións de emerxencia que se puidesen dar na viaxe, atendendo ás especificidades tanto da discapacidade como do modo e medio de transporte.

Nas terminais de viaxeiros incluídas no ámbito de aplicación deste real decreto, sempre que iso resulte posible e proporcionado, as vías de evacuación de uso xeral serán accesibles a todas as persoas, tendo en conta a normativa de protección contra incendios en edificios públicos.

#### 7. *Incidencias na prestación do servizo*

Cando un operador teña que resolver unha posible incidencia no seu servizo que o obrigue a utilizar un medio de transporte de apoio, deberá organizar a operación considerando que os servizos extraordinarios que procedan se teñen que prestar en condicións de dignidade e accesibilidade para os viaxeiros con discapacidade, procurando na medida do posible:

Vehículos accesibles de apoio.

Medios para resolver a transferencia entre un posible vehículo avariado e o de apoio.

Se é o caso, aloxamento de apoio accesible.

#### 8. *Dispositivos de alarma no material móbil*

Os dispositivos de alarma de uso público en situacións de emerxencia serán accesibles en todo vehículo e, na medida do posible, para as persoas con calquera discapacidade.

#### 9. *Tripulacións*

As empresas operadoras que deban prestar atención á pasaxe establecerán procesos de formación para a súa tripulación co fin de que poidan asistir e auxiliar os pasaxeiros con discapacidade, calquera que sexa a situación.

#### 10. *Prazas reservadas*

En todos os medios de transporte público en que sexa factible existirán prazas de ocupación preferente para persoas con discapacidade, coas características que os manuais técnicos de cada un deles establezan.

Ofreceranse prazas de ocupación preferente en todas as clases. No suposto de que un modo de transporte só contase con prazas de ocupación preferente en clases superior (preferente, club, etc.), o viaxeiro con discapacidade terá dereito a utilizalas aboando soamente o prezo do billete de clase inferior (turista, etc.).

#### *Condicións de atención ao viaxeiro*

Nos distintos servizos de transporte dispórase, segundo o establecido neste real decreto e nos correspondentes anexos, dos equipamentos e dispositivos que aseguren a viaxe e a asistencia ás persoas con discapacidade en condicións de dignidade, así como de comodidade e seguranza razoables, evitándose a utilización, salvo en circunstancias excepcionais, de medios improvisados como o traslado «a pulso» dos viaxeiros con necesidades intensas de apoio (usuarios de cadeiras de rodas, etc.).

## XEFATURA DO ESTADO

**20910** *LEI 40/2007, do 4 de decembro, de medidas en materia de Seguridade Social.* («BOE» 291, do 5-12-2007.)

JUAN CARLOS I

REI DE ESPAÑA

Saiban todos os que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei:

## PREÁMBULO

No Acordo sobre medidas en materia de Seguridade Social, subscrito o 13 de xullo de 2006 polo Goberno, a Unión Xeral de Traballadores, a Confederación Sindical de Comisións Obreiras, a Confederación Española de Organizacións Empresariais e a Confederación Española da Pequena e Mediana Empresa, que, pola súa vez, trae causa da Declaración para o diálogo social asinada polos mesmos interlocutores o 8 de xullo de 2004, inclúense unha serie de compromisos que implican modificacións en normas con rango de lei.

Tomando como referencia as prioridades marcadas polo Pacto de Toledo na súa renovación parlamentaria de 2003, reafirmase a necesidade de manter e reforzar determinados principios básicos en que se asenta o sistema de Seguridade Social como obxectivo para garantir a súa eficacia e o perfeccionamento dos niveis de benestar do conxunto dos cidadáns. Así, avánzase na plasmación do principio de solidariedade e garantía de suficiencia mediante a paulatina mellora e extensión da intensidade protectora, así como no reforzamento da unidade de caixa. Tamén se intensifica a contributividade do sistema, avanzando nunha maior proporcionalidade entre as cotizacións realizadas e as prestacións obtidas, evitando, ao mesmo tempo, situacións de falta de equidade no recoñecemento destas últimas. Así mesmo, progrésase no camiño xa iniciado de favorecer a prolongación voluntaria da vida laboral máis alá da idade legal de xubilación, sen esquecer tampouco a necesidade de paliar as consecuencias negativas experimentadas polos traballadores de máis idade expulsados prematuramente do mercado laboral. Finalmente, é de destacar tamén o propósito de modernización do sistema ao abordar as situacións creadas polas novas realidades familiares. Todo iso no contexto das exixencias que derivan da situación sociodemográfica, da cal resaltan circunstancias tales como o envellecemento da poboación, a incorporación crecente das mulleres ao mercado de traballo e o fenómeno da inmigración, así como dos criterios harmonizadores cara aos que se apunta no ámbito da Unión Europea, co obxectivo de garantir a sustentabilidade financeira do sistema de pensións.

A finalidade desta lei vén constituída pola necesidade de dar o axeitado soporte normativo a boa parte dos compromisos relativos á acción protectora incluídos no referido acordo e que afectan, substancialmente, a incapacidade temporal, a incapacidade permanente, a xubilación e a supervivencia.

En materia de incapacidade temporal, e para os efectos de coordinar as actuacións dos servizos de saúde e do Instituto Nacional da Seguridade Social e evitar a inseguranza xurídica que provoca a disparidade de diagnósticos dunha e doutra instancia, establécese un procedemento mediante o cal o interesado poida expresar a súa desconfianza ante a Inspección Médica con respecto á alta médica formulada pola entidade xestora, determinándose os prazos concretos en que se deben pronunciar as partes implicadas e os criterios que se deben seguir en caso de discrepancia, garantíndose, en todo caso, a continuidade da protección do interesado ata a resolución administrativa final con que se culmine o procedemento. Por outra banda, nos casos de esgotamento do período máximo de duración da incapacidade temporal, a situación de incapacidade permanente revisable no prazo de seis meses, que na actualidade se xera, é substituída por unha nova situación na que a cualificación da incapacidade permanente se atrasará polo período preciso, ata un máximo de vinte e catro meses, prorrogándose ata entón os efectos da incapacidade temporal.

Con relación á incapacidade permanente, dunha parte flexibilízase o período mínimo de cotización exixido aos traballadores máis novos. Por outra parte, modifícase a