



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 535

Pág. 1

**PARA LAS POLÍTICAS INTEGRALES
DE LA DISCAPACIDAD**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ERNESTO AGUIAR RODRÍGUEZ
VICEPRESIDENTE SEGUNDO**

Sesión núm. 22

celebrada el miércoles 30 de mayo de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

- Del señor presidente de Renfe (Alfaro Grande), para explicar las actuaciones y previsiones en relación con los supuestos y plazos máximos de exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000070) 2
- Del señor presidente de ADIF (Bravo Rivera), para explicar las actuaciones y previsiones en relación con los supuestos y plazos máximos de exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 212/000071) 11

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las tres de la tarde.

COMPARECENCIAS:

- **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RENFE (ALFARO GRANDE), PARA EXPLICAR LAS ACTUACIONES Y PREVISIONES EN RELACIÓN CON LOS SUPUESTOS Y PLAZOS MÁXIMOS DE EXIGIBILIDAD DE LAS CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000070).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Aguar Rodríguez): Señorías, damos comienzo a esta sesión de la Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad. A lo largo de la tarde vamos a tener dos comparecencias y he hablado con los portavoces de los distintos grupos para explicarles cuál va a ser el formato de las comparecencias. El ponente va a tener una primera intervención de quince minutos. A partir de ahí los grupos tendrán cada uno tres minutos; les adelanto que si alguno tiene que utilizar un poco más de tiempo, esta Presidencia será generosa. Luego tendrá diez minutos para contestar a las observaciones que le hayan podido hacer los ponentes.

Dicho esto, comenzamos con la primera de las intervenciones, que es la de Don Juan Alfaro Grande, al que aprovecho para darle las gracias por comparecer ante esta Comisión. Es el presidente de Renfe y viene a explicar las actuaciones y previsiones en relación con los supuestos y plazos máximos de exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación. Se trata de una solicitud de comparecencia hecha por el Grupo Socialista.

Sin más, señor don Juan Alfaro, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Alfaro Grande): Señorías, antes de nada quisiera agradecerles a todos ustedes su presencia aquí. Por supuesto es para mí un honor y un privilegio comparecer ante esta Comisión para explicar, tal como ha comentado el presidente, las actuaciones y previsiones en relación con los supuestos y plazos máximos de exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación.

Permítanme que comience afirmando con plena convicción que Renfe viene trabajando desde hace más de una década para lograr la accesibilidad universal, tanto en las instalaciones como en el material rodante, en los trenes, dedicando a ello mucho trabajo y muchos recursos. En esta línea de actuación y compromiso se está desarrollando un plan de actuaciones, al que luego me referiré, para dar cumplimiento a la normativa vigente en materia de accesibilidad, el Real Decreto 1544/2007 y el Real Decreto Legislativo 1/2013, texto refundido de la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social. En estos momentos además estamos redactando un nuevo plan que incluye una planificación de nuevas actuaciones.

En el caso de Renfe Operadora, la mejora de la accesibilidad afecta a varios factores. Concretamente afecta a tres factores, o lo vemos desde tres puntos de vista distintos: por un lado, las instalaciones, las estaciones, la accesibilidad a las estaciones; por otro lado, el material móvil, es decir, los trenes y la accesibilidad en los trenes, y, por último, el propio servicio ofertado por el operador para facilitar esta accesibilidad. A continuación me voy a referir a cada una de estas tres cuestiones.

La normativa establece que deberán ser accesibles las infraestructuras y el material de transporte existentes el 4 de diciembre de 2010 que sean susceptibles de ajustes razonables, fijando como fecha límite el 4 de diciembre de 2017. En el caso de las estaciones, las estaciones con más de 750 viajeros subidos y bajados —de media— por día, fijados en base a la anterior legislación existente en materia de accesibilidad, concretamente el Real Decreto 1544/2007, al que he hecho referencia, son las que deberán tener itinerario accesible a partir del 4 de diciembre de 2017. Como saben, Renfe gestiona las estaciones de cercanías y tiene las competencias de inversiones en accesibilidad en base al convenio que tenemos firmado con ADIF —con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias— para la prestación de servicios en estaciones de cercanías. No obstante, las inversiones en accesibilidad que requieran la instalación de determinadas actuaciones, como por ejemplo pasos inferiores, escaleras mecánicas o ascensores asociados a dichos pasos inferiores, siguen siendo competencia de ADIF, con independencia de que estén dentro del convenio de encomienda de las estaciones de cercanías. Este convenio recoge y enumera las 861 estaciones en las que Renfe tiene competencias de gestión, y les paso a dar cuenta de la situación en que se encuentran en materia de accesibilidad. En las estaciones con más de 750 viajeros, que son aquellas a las que antes he hecho referencia relativas al real decreto del año 2007, hay 274 estaciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 3

con más de 750 viajeros, de las cuales 182 tienen un itinerario accesible, es decir el 66,4 %, y 92 tienen un itinerario no accesible, es decir el 33,6 %. De estas 92 que tienen un itinerario no accesible, en 53 Renfe tiene la competencia en materia de accesibilidad. Como les decía antes, hay algunas en las que es ADIF quien tiene la competencia puesto que requieren de algunas actuaciones (pasos inferiores, escaleras mecánicas y ascensores asociados) que son competencia de ADIF. Por tanto, 53 de Renfe y 39 de ADIF. Y de las 53 de Renfe, que son aquellas de las que les doy cuenta yo, se están realizando actuaciones por importe de 140,9 millones de euros y se encuentran en el siguiente estado: 13 en ejecución, presupuestadas en 24,7 millones de euros; 3 en licitación, con un presupuesto de 19 millones de euros; 23 estaciones en fase de contratación de proyecto, por importe de 49 millones de euros, y 14 estaciones en redacción de proyecto, con un importe de 48,2 millones de euros. Eso en cuanto a las estaciones con más de 750 viajeros. En cuanto a las estaciones con menos de 750 viajeros, hay 587 estaciones en total, de las que 289 tienen un itinerario accesible (casi el 50 %, el 49,2 %) y 298 tienen un itinerario no accesible (el 50,8 %), de las que 259 son competencia de Renfe en materia de accesibilidad y 39 competencia de ADIF en materia de accesibilidad. Por tanto, Renfe tiene pendiente garantizar un itinerario accesible en 53 estaciones de la red de cercanías. ADIF tiene pendientes 39 estaciones, principalmente porque es necesaria la construcción de pasos subterráneos.

En la actualidad tenemos vigente un plan de estaciones de cercanías que acaba precisamente en el año 2018 (comenzó en el año 2014) y que actúa o ha actuado en 109 estaciones de todos los núcleos de cercanías (Asturias, Bilbao, Cádiz, Cataluña, Madrid, Málaga, Murcia, San Sebastián, Santander, Sevilla, Valencia y Zaragoza). Las actuaciones que llevamos a cabo tienen como objetivo, lógicamente, conseguir itinerarios accesibles, entendiendo como tales los recorridos libres de obstáculos que permiten a todos los usuarios el acceso al tren, promoviendo y facilitando la autonomía de personas con discapacidad. Para ello, esas actuaciones de mejora consisten básicamente en adecuar los andenes, en instalar ascensores y escaleras mecánicas, en construir nuevos pasos inferiores, en adecuar edificios y aparcamientos, y también cerramientos, mobiliario y señalética. Vamos a continuar, como les digo, desarrollando más actuaciones en estaciones, con el objetivo de dotar un itinerario accesible a la totalidad de las estaciones de cercanías.

Paso al segundo de los capítulos que les he enumerado, que se refiere a la accesibilidad en el material rodante, es decir en los trenes. La situación del parque de trenes a fecha de 31 de diciembre de 2017 es la siguiente: de los trenes de cercanías, el 50 % del material es accesible; de media distancia, el 52,7 % de los trenes es accesible; de larga distancia, el 66,7 % de los trenes es accesible; de alta velocidad, el 100 % de los trenes es accesible, y de ancho métrico, el 57,9 % de los trenes es accesible. Nuestro compromiso es que todo el parque de trenes de Renfe sea accesible en un futuro próximo. En la actualidad estamos llevando a cabo actuaciones en los trenes —están ya en marcha—, con la previsión de que en el año 2023 el 83 % de los trenes sean accesibles. Digo el 83 % porque el resto corresponde a trenes existentes en la actualidad que en un periodo de tiempo relativamente breve llegarán a la finalización de su vida útil y no está previsto que continúen prestando el servicio. Por tanto el objetivo, lógicamente, es que la totalidad del parque sea accesible. En 2023, y según nuestras previsiones, en cercanías será accesible el 93,5 % del material; en ancho métrico, el 73 %; en alta velocidad, el 100 %; en media distancia convencional, el 59 %, y en larga distancia, el 68,2 %.

En cuanto a la inversión en dotar de accesibilidad al material móvil, hemos invertido ya 161,9 millones de euros en la ejecución de este plan para dotar de accesibilidad a los trenes, y en 2018 se sumarán adicionalmente 25,9 millones de euros. Como todos ustedes conocen, Renfe ha adquirido 30 nuevos trenes de alta velocidad, que por supuesto se nos entregarán siendo totalmente accesibles, y, como también conocen, tenemos en marcha la elaboración de un plan de material para el conjunto de los servicios de transporte que tiene especial importancia en los servicios de obligación de servicio público (las llamadas OSP, la renovación del parque en las OSP), y que pretende dotar a Renfe del material más adecuado para atender los nuevos servicios y las necesidades y oportunidades derivadas de la mejora y el desarrollo y modernización de las infraestructuras, pues en este plan la accesibilidad es una de las líneas estratégicas, lógicamente, de manera que todos los trenes nuevos van a ser accesibles para personas con movilidad reducida y tendrán las puertas a la altura del andén.

Y por último, quería referirme al tercero de los asuntos que les anunciaba al principio de mi comparecencia, que se refiere a la asistencia a las personas con discapacidad, lo que conocemos como el servicio Atendo. Como sabrán, se trata de un servicio gratuito de atención y asistencia a viajeros con discapacidad o movilidad reducida que Renfe pone a disposición de nuestros clientes y del que nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 4

sentimos especialmente orgullosos. Es un servicio especializado que orienta, que informa, que facilita el acceso al viajero y el tránsito por las estaciones, así como la asistencia en la subida y bajada de los trenes, y que en su momento, en 2007, se creó para dar respuesta a requerimientos demandados por las asociaciones de personas con discapacidad y por la sociedad en general, siempre desde la premisa de la necesaria concertación con los agentes sociales implicados. En 2007, cuando se pone en marcha, este servicio atiende 87 estaciones, con una solicitud que debía realizarse hasta 48 horas antes del viaje, aunque a finales de este mismo año el plazo de solicitud se reduce a 36 horas. Se ha implantado un teléfono de información y atención a personas con discapacidad, y durante ese primer año el número de asistencias ascendió a 10527. Pues bien, en 2017 el número de asistencias solicitadas fue de 664313, más de 60 veces la cifra inicial del año 2007. Y además de este crecimiento respecto del inicio, hay crecimiento sostenido a lo largo de los años: el crecimiento de 2017 respecto a 2016 fue del 4,2%. Les decía que nació en 87 estaciones pero ahora está atendiendo a 135, en 68 de ellas con servicio permanente con solicitud inmediata hasta 30 minutos, y en otras 67 con servicio puntual con solicitud de asistencia hasta 12 horas antes de la salida del tren. De hecho, en estos momentos se están realizando gestiones para la apertura del servicio Renfe Atendo en alguna estación adicional en los próximos meses. También se está trabajando para que a primeros de junio de este año se inicie una prueba piloto en lo que hemos denominado Renfe Atendo Cercanías, en la línea C-3 del núcleo de Bilbao concretamente.

Actualmente el servicio Atendo dispone de 350 personas que están especial y específicamente destinadas y formadas para atender a nuestros clientes y que dan una asistencia específica a personas con discapacidad utilizando sistemas e instalaciones de asistencia y ayuda (plataformas, sillas de ruedas, etcétera), herramientas informáticas de gestión de asistencia según la tipología de cada discapacidad, etcétera; es decir, personas dedicadas especialmente a estas funciones. Las personas mayores son las que más solicitan el servicio (un 40,6%), y este servicio cubre aproximadamente al 87% —casi el 90%— de los viajeros que utilizan los servicios de larga y media distancia, tanto en alta velocidad como en servicios convencionales. La valoración que dan los clientes al servicio Renfe Atendo siempre ha sido muy alta, estamos hablando de valores que se han mantenido entre 8 y 9 sobre 10. El coste del servicio ha sido de 82 millones de euros desde que se puso en marcha, y cada año dedicamos algo más de 10 millones a seguir prestando este servicio. Creo que no exagero, señorías, si hablo de éxito y de sentirnos orgullosos, sin caer en la complacencia, de cómo Renfe está prestando este servicio a los usuarios que así lo demandan.

Tenemos en marcha nuevas acciones para la mejora de la accesibilidad, entre otras la aplicación del servicio Atendo para realizar la solicitud de asistencia y consulta desde el móvil, la nueva guía del servicio Atendo de lectura fácil para personas con un nivel limitado de comprensión, la línea 900 para tratar de solventar provisionalmente los problemas de accesibilidad de la página web a personas con discapacidad visual en tanto en cuanto la mejoramos, el servicio SVisual dirigido a personas con discapacidad auditiva, un servicio de vídeo-interpretación en lengua de signos, bucles magnéticos en los puntos Atendo para ofrecer una atención especializada a clientes con discapacidad auditiva portadores de audífonos dotados de posición T, y una serie de servicios.

Para acabar, quiero referirme a las excelentes relaciones y a los elevados niveles de colaboración que venimos manteniendo con las asociaciones que velan por los intereses de las personas con discapacidad, especialmente con el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (Cermi), con el que Renfe tiene suscrito un convenio de colaboración desde el año 2008, que se renueva anualmente, para poner en práctica programas y acciones que favorezcan y mejoren las condiciones de vida de las personas con discapacidad en los campos de la accesibilidad universal, el diseño para todos y la integración laboral dentro del ámbito de actuación de Renfe Operadora. Reitero el compromiso de la compañía, de los 15000 profesionales que cada día trabajan en el grupo Renfe, para lograr la accesibilidad universal, el trabajo y los recursos que dedicamos a ello desde hace más de una década ya.

Acabo mi intervención inicial y quedo a disposición de sus señorías para tratar de responder y aclarar las cuestiones que consideren oportunas. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, don Juan Alfaro Grande, por su información.

Pasamos ahora a fijar posición y a cuestionar lo que consideren. Comenzamos, de menor a mayor, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos y tiene la palabra el señor Clemente.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Muchísimas gracias, don Juan Alfaro Grande, presidente de Renfe, por su exposición. Voy a hacer una serie de reflexiones y preguntas, e intentaré ceñirme a la forma en que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 5

ha argumentado la exposición, que me parece bien; es decir, esos tres vectores: instalaciones, material rodante móvil y el propio servicio de accesibilidad.

En cuanto a las propias instalaciones, está claro y todos sabemos que la fecha límite era el 4 de diciembre; aquí distintos grupos parlamentarios este año hemos traído mociones al respecto. Cuando usted ha hecho el diagnóstico —yo tenía una serie de datos de distintas comunidades autónomas que me han pasado compañeros, especialmente de Cantabria— me ha resultado curioso, porque nuestros datos eran mejores que los que usted ha dado, lo cual nos viene bien en este caso porque argumentaremos mejor. Haciendo un repaso, de las de más de 750, una de cada tres no tiene itinerario accesible, y de las de menos de 750, mitad y mitad más o menos ha dicho usted; luego, de las de Renfe, ha vuelto usted otra vez a desglosar y ha explicado los procesos de ejecución. ¿No cree usted que viendo que la ley marcaba una fecha límite se ha tenido tiempo? Cuando ve el montante total de las inversiones, ¿no cree usted que habría que haber tenido un plan estratégico antes para intentar llegar? Porque incluso cuando ha hablado del material rodante, los trenes, ha hecho una previsión o una interpolación al año 2023, y tampoco son muy halagüeñas las cifras que ha dado de porcentajes, estaban en torno al 60 % o 70 % de material accesible.

Respecto al tema de quién es el que decide, la prelación o la orden de adónde desviamos las inversiones o en cuál hay la mayor prioridad, da la casualidad de que este diputado no solo es el portavoz de discapacidad, sino que soy diputado por Almería y podría poner el ejemplo de mi provincia; traía preparadas otras, pero como ha hablado sobre el tren accesible, le diré que en mi provincia, que yo sepa —y nosotros aspiramos a la igualdad de todos los españoles—, hasta el año pasado no tuvimos un tren accesible. La anterior ministra, la señora Pastor, lo prometió y llegó casi con dos años de retraso. Hubo un clamor social y peleamos por ello, pero hasta el año pasado no tuvimos un tren accesible. Cuando usted ha hablado de porcentajes, de qué material móvil rodante es accesible y cuál no, yo me pregunto qué pasa para que Almería esté muy por debajo de esa media del 50 %; ni en población ni en PIB ni en repercusión es así.

Sobre los servicios Atendo, nos consta que tienen buena fama, gran prestigio, y nos gustaría también decir que prácticamente todos, y es normal por el envejecimiento de la población, sufrimos movilidad reducida, en su discurso incluso se ha centrado en personas con discapacidad, pero ha pasado quizás un poco por encima —aunque nos consta que funciona bien— y me gustaría saber si existe algún plan estratégico de impulso y de fomento para las personas que tienen discapacidad no solo física, sino orgánica, sensorial; ha hablado del sistema SVisual y me gustaría que prestara atención a eso porque ahí sí que es verdad que hay algo de queja. Ya sabe que la ley habla de accesibilidad a los bienes y servicios, y ahí quizás es donde hay otro punto débil. Y luego, como era el presidente de ADIF, no de Renfe, quien decía que había una desproporción en la inversión, la pregunta me la reservo para su compañero, que vendrá después.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias.

Creo que ha habido un pequeño fallo desde aquí, desde esta Mesa, y que el grupo proponente debería haber sido el primero en intervenir. No sé si quisieran intervenir ahora. Si quieren, por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Muchas gracias.

Señor presidente, le agradezco mucho su información y la gran cantidad de datos que nos ha ofrecido. La verdad es que han sido tantos que supongo que alguno se me ha escapado, o sea que si le pregunto algo que ya nos lo ha dicho, lo siento, cuando lea el acta ya me dará cuenta.

Como sabe, la accesibilidad de los servicios públicos, y en especial de los ferroviarios, es de los temas que más hemos discutido en este mandato en esta Comisión, porque nos preocupa mucho. Nosotros lo hemos hecho porque los socialistas defendemos que todas las personas puedan acceder a todo; porque estamos comprometidos como país, ya que ratificamos la Convención de la ONU sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, y porque queremos colaborar en el cumplimiento de la ley y la disposición adicional tercera del texto refundido de 2013 ya lo dice, recogiendo una anterior de 2011, y da la fecha de 4 de diciembre como fecha en que todo tenía que ser accesible para todos. En definitiva, no podemos hablar de una política de empresa, como he leído en algún sitio, sino que estamos hablando de derechos; estamos hablando de derechos, no de algo graciable o que dependa de la mayor o menor sensibilidad del Gobierno de turno. Ni tampoco podemos decir que ya lo haremos cuando podamos. Y naturalmente,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 6

también queremos recoger el clamor y la exigencia de las más de 7000 entidades que defienden los derechos de las personas con discapacidades, que son más de 3,5 millones en nuestro país.

Repasando las iniciativas que hemos aprobado y que pueden afectar a Renfe he encontrado una de 22 de octubre de 2016, aprobada por unanimidad, sobre accesibilidad del transporte ferroviario, en este mandato; una de 14 de marzo de 2017 sobre crear un fondo estatal de accesibilidad; otra de 29 de mayo, del Grupo Mixto, sobre adaptación de todos los trenes y estaciones (en esta se abstuvo el Grupo Popular y en la anterior también, la primera fue por unanimidad); y otra, ya pasado el 4 de diciembre, del pasado 13 de marzo, visto que no habíamos cumplido, que aprobamos, sobre el cumplimiento de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación. A esta relación podríamos añadir que nuestro grupo presentó a los Presupuestos Generales del Estado del año pasado, de 2017, y este año también, en los de 2018, una enmienda para crear un fondo del 1% del coste de las grandes obras para acabar con las barreras y conseguir la accesibilidad universal en nuestro país. En ambas ocasiones tuvimos el mismo resultado: que no fue aprobada por el Grupo Popular, y también gracias, hay que decirlo, al Grupo Ciudadanos. También presentamos una proposición de ley con el mismo objetivo que el Gobierno y la mayoría de la Mesa del Congreso, formada también por los grupos Popular y Ciudadanos, han vetado. Tanto una cosa como la otra habrían podido suponer cantidades importantes para hacer totalmente accesible la compañía que usted preside, creo. Pero yendo a las iniciativas aprobadas, ¿podría decirme si se han reflejado en las decisiones que toma cuando tiene que hacer los presupuestos de su compañía? ¿De qué manera? ¿En el aumento de material rodante, en la accesibilidad, en las estaciones? En definitiva, ¿tienen en cuenta los acuerdos de esta Comisión? Porque son iniciativas para intentar, por ejemplo, solucionar el problema que suponen unos datos que creo que usted ha dado: que mientras el 100% de los trenes de AVE y Avant son accesibles, solo lo son el 50% del resto, de cercanías y media distancia, creo que ha dicho. Por tanto, teniendo en cuenta el número total de los usuarios de los diferentes servicios, tanto de AVE como de cercanías y de media distancia, el porcentaje de personas con alguna discapacidad no atendidas por Renfe es manifiestamente mejorable. ¿Tiene ese dato, el porcentaje de usuarios a los que Renfe todavía no puede ofrecer la total accesibilidad? Por favor, desglosado por servicios: larga distancia, media distancia y cercanías.

Se ha hecho mucho por parte de Renfe, pero este porcentaje, el de usuarios, más que el de estaciones, más que el de material rodante, fija en buena medida lo que falta por hacer. ¿Tiene Renfe planificado cuándo todo su material rodante será accesible, tiene un calendario? No pregunto si va a comprar más material, ya lo sé, me lo dijo hace poco, sino cuándo por fin todo el material rodante de Renfe será accesible, cuándo Renfe será una empresa totalmente accesible. Un país como el nuestro no puede permitirse situaciones como las de este sábado, no en una pequeña población, sino en la estación de Valencia, cuando Juan Antonio Peinado, un usuario de los trenes de cercanías de Renfe que se desplaza con silla de ruedas, fue informado de que no podía subir al tren que quería sino que tenía que esperar seis horas si quería utilizar uno accesible; seis horas. Espero que no tomen medidas en contra de Juan Antonio Peinado por lo que hizo.

Por cierto, debido en parte a la historia común y paralela entre ADIF y Renfe, son comunes las confusiones sobre cuál de las dos tiene una u otra responsabilidad. En las estaciones que son de ADIF, ¿hay elementos de esas estaciones cuya responsabilidad para que sean accesibles es de Renfe? Y en ese caso, ¿tiene Renfe un calendario para esos elementos? Es decir, ¿puede Renfe decir que en tal fecha las estaciones que son de ADIF pero en las que nosotros tenemos tal elemento serán totalmente accesibles?

Hay una cifra que me gustaría que nos aclarase. Según cifras tuyas, al terminar 2017 las estaciones —entendiendo que las que gestiona Renfe— eran accesibles al 64%, las de Renfe —no todas las estaciones, las de Renfe—. Y en 2018 lo han de ser el 69%, creo. Y he encontrado en otra publicación la misma cifra, el 64% de estaciones accesibles de las que tienen una demanda media anual de 700 viajeros por día. ¿Eso hace pensar que todas las estaciones que gestiona Renfe son esas, las que tienen 700 o más de 700 viajeros por día? Es una pregunta.

¿Me podría aclarar también otra duda? En una reciente respuesta a una pregunta escrita como consecuencia de una comparecencia en la Comisión de Fomento me contestó enumerando todas las estaciones en las que han invertido y en las que tienen planificado invertir, las 109. En un primer momento pensé que, como consecuencia de dichas inversiones, todas estas estaciones —109, decía— pasaban a ser accesibles. Por lo que ha dicho hoy tampoco me ha quedado claro del todo, pero al echar un vistazo a una demanda de la Fiscalía Provincial de Valencia contra Renfe, reciente, de este mes de mayo, ante el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 7

Juzgado Mercantil de Primera Instancia, a partir de una denuncia presentada por Cocemfe, que también es del Cermi —del comité con el que ha dicho usted que tienen tan buena relación—, he visto la de Carcaixent, en una relación que adjunta de estaciones gestionadas por Renfe que no son accesibles. También he visto entre las que no son accesibles en la demanda que figura que están en proceso de mejora Benifaió, Chiva y Tavernes. No sé si alguna otra porque no he tenido tiempo de comprobarlas una por una. Me ha asaltado la duda de si como consecuencia de las inversiones en esas 109 estaciones serán todas accesibles o tan solo son mejoras, si hay unas que pasan a ser accesibles y otras no. Ya sé que ha dado usted muchos datos, pero ya digo que los ha dado tan deprisa que no sé si lo he captado todo bien.

Otra cosa. El ministro de Fomento anunció hace siete meses que en un mes, creo que tenía que ser en octubre o noviembre, presentaría un plan integral de accesibilidad para trenes, estaciones y servicios ferroviarios. Tengo el recorte de la prensa por aquí. En cambio, lo he estado buscando hace un momento en Google —ya sé que no solo hay que buscar en Google— y no lo he encontrado. ¿Se ha presentado? ¿Nos lo podría facilitar, si ya se ha presentado?

Finalmente —y no por ello poco importante—, como está demostrado, una de las mejores maneras de que una persona se integre en la sociedad es que tenga un trabajo, un trabajo digno, y de ahí la importancia de que, como mínimo, se cumpla con los porcentajes de contratación del número de personas con discapacidad que las empresas como la que usted preside han de tener en su plantilla de trabajadores. ¿Cumple Renfe —cada una de las empresas del grupo— con los porcentajes que marca la ley? En caso de no hacerlo, ¿están tomando las medidas para hacerlo?

Le reitero las gracias por la información aportada. Puede estar seguro de que la tendremos muy en cuenta.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Alba.

La señora **ALBA GOVELI**: Yo también quería comenzar agradeciéndole su comparecencia y los datos que ha aportado. La verdad es que eran muchos y nos va a tocar repasar con detalle todo lo que nos ha contado. Al hilo de esto, le quería plantear unas pequeñas reflexiones y hacerle unas cuantas preguntas en nombre de mi grupo.

En primer lugar, y lo mencionaba también el Grupo Socialista, quería preguntarle cuándo prevén garantizar el objetivo que usted mencionaba, el objetivo final de que la totalidad de los itinerarios sean accesibles y de que los parques de trenes también lo sean. Hablaba usted, respecto a los parques de trenes, de 2023, pero hablaba de un 83 %. ¿Hay algún calendario de adaptación para llegar a ese 100 % y cuándo se prevé que eso sea posible? También quería pedirle una valoración —usted lo mencionaba— más en profundidad sobre el hecho de que no se haya cumplido la fecha límite comprometida, porque estamos hablando al fin y al cabo de garantizar derechos a millones de ciudadanos y ciudadanas.

Nos preocupa muy especialmente la red de cercanías, por motivos obvios. En los casos de Avant y AVE —usted mismo ha dado los datos— estamos mucho más avanzados y, además, esas líneas cuentan con el servicio Atendo, pero en el caso de cercanías estamos hablando de la red que probablemente más usuarios estén utilizando, sobre todo de manera cotidiana. Nos preocupa —aunque se ha mencionado un caso concreto— que todavía haya miles de personas que deben esperar durante horas para que llegue un tren accesible y que incluso en algunos casos tienen que ser subidas a pulso al tren o, directamente, no pueden utilizar este medio para ir a trabajar o para su vida cotidiana y tienen que recurrir a otros medios, como puede ser el taxi, con los costes añadidos que eso supone.

Quería pedirle una pequeña valoración sobre el hecho de que, a raíz de las demandas de Cocemfe, la fiscalía haya presentado este 14 de mayo dos demandas contra Renfe, una por vulneración de derechos fundamentales y otra por vulneración de derechos como consumidores. ¿Cómo valoran el hecho de que hayamos tenido que llegar hasta este punto?, porque no estamos hablando únicamente de si hay ascensores o no los hay, sino de pavimentos tactovisuales, de pestañas de acceso, de sistemas de apertura fácil en puertas de mampara, de adecuación de los interfonos y de un larguísimo etcétera de herramientas que son indispensables para garantizar esta accesibilidad. Eso sin hablar de la accesibilidad cognitiva, que normalmente ni siquiera se menciona, pero que está afectando a un millón de personas en el Estado. A ese respecto, usted nos ha dado los datos desglosados, pero no sé si ha dado el porcentaje total —quizá lo haya dado y se me ha perdido entre los números— de estaciones que ya cuentan con un itinerario accesible, sin diferenciarlas por categorías. Le preguntaba también ese dato.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 8

Por otro lado, nos preocupa la accesibilidad de la web de Renfe. Como sabe, estaba dando muchos problemas a los usuarios que utilizan lectores de pantalla. Esta es una demanda que se lleva expresando desde el año 2013, desde que hubo el cambio en la web. Quería preguntarle cómo está en este momento esa situación, si se ha respondido a esas demandas y cómo valora el nivel de cumplimiento de la Directiva Europea 2016/2102, de 26 de octubre, sobre Accesibilidad en sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles de los organismos del sector público.

Voy a intentar ajustarme a mi tiempo, presidente, así que voy a concluir. Estamos hablando de una cuestión que ya no solo responde a las demandas y a los derechos de millones de ciudadanos y ciudadanas en este país, sino que además es buena para el resto de la ciudadanía, porque, aunque no tenga necesidades específicas, poder utilizar este tipo de servicios también hace más fácil su vida. Mientras haya ciudadanía de primera y de segunda, porque algunas tienen derechos garantizados y otras no, algunas tienen acceso a los servicios públicos y otras no, no podremos hablar de éxito; mientras esto siga así, estaremos fracasando no ya como sociedad sino como democracia.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para finalizar el turno de los grupos parlamentarios, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Romero.

El señor **ROMERO HERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Alfaro, le agradezco su comparecencia aquí y toda la información que nos ha dado, aunque la ha dicho tan rápidamente que tendremos que ir al *Diario de Sesiones* para empaparnos bien.

La Ley 30/2003, del Sector Ferroviario, hace ya muchísimos años, establece que las empresas ferroviarias habiliten y dispongan de servicios de atención y acompañamiento a viajeros con discapacidad, para que puedan hacer uso del ferrocarril en condiciones de normalidad, seguridad y comodidad. Esto seguramente es el origen de ese servicio que han puesto ustedes, que se llama servicio Atendo, desde el año 2003, que es cuando se aprobó esta ley. Además de esta obligación legal, también declara como fines del sistema ferroviario español proteger los intereses de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o de movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario de viajeros en adecuadas condiciones de calidad y seguridad. Esto lo hace además introduciendo algo muy importante, que son las infracciones administrativas, ya que establece como infracción administrativa grave el incumplimiento de la normativa sobre accesibilidad a los vehículos ferroviarios por parte de personas con discapacidad. Fíjese lo importante que es esta ley desde el año 2003. Fruto de eso es la prolija normativa de planes, planes estratégicos, planes de acción, etcétera, que desde entonces se viene produciendo en nuestro país, cosa importante, porque estamos hablando de una gran cantidad de personas que están afectadas. De hecho, según el plan de acción de la Estrategia Española de Discapacidad 2014-2020, en el caso de los medios de transporte, las dificultades afectan a 1,2 millones de personas. Es verdad que hay otra serie de cifras que, en función de quién las dé, hablan de 1,5 millones de personas, pero el plan de acción de la Estrategia Española de Discapacidad 2014-2020 habla de 1 200 000 personas afectadas.

Si hay algo importante en lo que es innegable que España ha avanzado mucho es en las medidas que favorecen al mundo de la discapacidad. En cuanto a legislación, se ha avanzado de manera decisiva, sobre todo desde el año 1982, cuando se hicieron muchos estudios, muchos programas de actuación, planes estratégicos y planes de acción que dieron pie a toda esta normativa que podemos disfrutar en el día de hoy. Desde el año 1982 hemos reconocido muchos derechos al mundo de la discapacidad, y todo cristalizó en el año 2013, cuando se refundió toda la legislación existente en un real decreto, el Real Decreto-ley 1/2013, de Derechos de las Personas con Discapacidad. Gracias a eso hoy podemos exigirle a la Administración muchas de las cosas que se han tratado aquí y que hemos expuesto en distintas sesiones de esta Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad. Se ha hecho mucho, como decía al principio, en el mundo de la discapacidad. Tanto es así que España ha recibido en el año 2013 el Premio Roosevelt, premio que está considerado como el Nobel de la discapacidad y que fue recogido por su majestad la reina doña Sofía en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

Somos conscientes —a la vista de los números que ha dado el señor Alfaro— e incluso sufridores de las dificultades presupuestarias que hemos padecido estos años, que sin duda han ralentizado las adaptaciones de las estaciones ferroviarias y la adquisición y puesta en marcha de los trenes adaptados y de los distintos servicios ferroviarios en el mundo de la accesibilidad. Somos conscientes. La crisis la hemos sufrido prácticamente todos, fundamentalmente las administraciones, porque se han restringido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 9

mucho las inversiones en esta materia. Yo espero que esto cambie. Afortunadamente, el Gobierno está dando ahora mejores datos de superación de esa crisis en la que estábamos metidos, que ha sido una crisis grave. A día de hoy, llevamos un retraso de unos meses, desde finales del año 2017. Espero que, en el caso de Renfe, gracias a la superación de la crisis podamos ir avanzando hasta conseguir los objetivos. En 2014 se aprobó un plan de estaciones y ha comentado usted que se está elaborando otro nuevamente. Espero que ese nuevo plan de estaciones tenga mejor suerte, puesto que la crisis empieza a superarse, si no cambia esto.

Yo quiero felicitarle por el servicio Atendo. Es un servicio pionero en Europa, un servicio que ha recibido el premio del Cermi, que además es gratuito y, según mis datos, está establecido en 133 estaciones y cubre el 87% de los viajeros de media y larga distancia, tanto en alta velocidad como en convencional. Tiene una cifra de asistencias cercana a los 4 millones, lo cual es para reconocer y felicitar. No quiero que se lleve usted de aquí solamente esos —entre comillas— improprios que solemos decirles a los asistentes; llévese también nuestras felicitaciones y nuestro reconocimiento, porque es uno de los servicios mejor valorados, también internacionalmente.

Termino, señor presidente, felicitándole por otros servicios que tiene, como el destinado al colectivo de personas con discapacidad intelectual y cognitiva, la línea 900 y la app Atendo. Quiero felicitarle también por la colaboración con otras organizaciones como el Cermi, Cocemfe o la Fundación ONCE y, por supuesto, por las adquisiciones que ha hecho y que espero que continúe haciendo. Espero también que ese nuevo plan de estaciones que aprobamos en 2014 esté totalmente finalizado en el año 2023. Le felicito por el trabajo que viene haciendo y le pido, de la misma manera que lo han hecho los demás, que continúe trabajando hasta conseguir los objetivos de accesibilidad universal en todas las estaciones. Lo está haciendo bien y espero que así sea en el año 2023.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Romero.

Finalizado el turno de los grupos, tiene la palabra el compareciente, el señor Alfaro, para contestar a las distintas cuestiones que se le han planteado.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Alfaro Grande): Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señorías, por todas las cuestiones que han puesto encima de la mesa. Voy a tratar de contestarlas, empezando por alguna que ha sido repetida por varios de ustedes, que tiene que ver con la valoración del no cumplimiento del plazo establecido en la ley.

Es cierto que no se ha cumplido el plazo establecido en la ley y es cierto también, como acaba de decir el portavoz del Grupo Popular, que acabamos de salir de un periodo de crisis en el que ha habido unas restricciones presupuestarias que las empresas públicas —aparte de la Administración pública en general— hemos tenido que sobrellevar, pero la cuestión de cumplir o no cumplir los plazos en el ámbito ferroviario y, en particular, en el grupo Renfe, tiene más que ver con la disponibilidad de las instalaciones y el material móvil que con problemas presupuestarios. Me explico. Para cumplir los plazos que se establecían en la ley deberíamos haber retirado los casi 1400 trenes que tiene Renfe para hacerles las operaciones de accesibilidad y, por tanto, tendríamos que haber dejado de prestar el servicio o haberlo prestado con menos material del necesario o cerrando aquellas unidades en las que estamos haciendo actuaciones. Eso, en un servicio continuado, como es el que estamos prestando desde Renfe, no es posible. Por tanto, hay que planificar y gestionar cómo se va avanzando y cómo se va llegando al cumplimiento de lo que establece la ley. Esto nos lleva, dadas las características técnicas de los casi 4700 trenes y de las estaciones, a hacer una planificación a largo plazo para poder actuar sobre ellos. No es un tema de recursos económicos, es un tema de plazo de gestión de la adaptación y la adaptabilidad del material y de las estaciones. Estábamos en ello, estamos en ello y continuaremos en ello, sin lugar a dudas.

Comparto plenamente la preocupación de todos los grupos respecto a la accesibilidad a las estaciones que gestiona Renfe y a los trenes que mueve Renfe por parte de todos nuestros usuarios. Les aseguro que hemos trabajado en ello, estamos trabajando y seguiremos trabajando, pero tenemos que hacerlo dentro de un marco que permita que podamos seguir prestando el servicio. No podemos dejar de prestar el servicio porque tengamos todos los trenes en talleres porque los estemos adaptando. Las operaciones de adaptación de los trenes llevan un tiempo. No se trata solo de poner una rampa de adaptabilidad o de bajar las puertas a nivel del andén; hay que tener un sitio físico para que una persona que va en silla de ruedas pueda entrar en el tren, hay que tener, si es el caso, un aseo preparado para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 10

personas con movilidad reducida, es decir, hay que hacer una serie de operaciones que no son en absoluto inmediatas, que hay que planificar y que llevan un tiempo. Esa es la primera de las cuestiones que quería trasladarles. Por tanto, es un tema de plazos, es un tema de planificación y no es tanto un tema de recursos.

Me refiero ahora a algunas de las cuestiones que han ido planteando los distintos grupos. En el caso del tren de Almería y del Talgo a Almería, ya tenemos dos servicios diarios de ida y vuelta con trenes plenamente accesibles. Lógicamente, vamos incrementándolos en todos los territorios, de manera que podamos dar alguna solución a las personas que necesitan accesibilidad y que quieren moverse en los trenes de Renfe.

Han mencionado también el caso, lamentable sin lugar a dudas, que se produjo el sábado pasado en Valencia. Fue un incidente puntual, absolutamente lamentable, que tuvo que ver con un problema de rotación de material. Hay material adaptado para la accesibilidad para prestar el servicio, pero no se tuvo en cuenta a la hora de hacer la rotación del material. Inmediatamente cambiamos el tren que estaba previsto y hubo una demora de 35 minutos. Sin lugar a dudas, fue un problema que en su momento no se gestionó bien, pero que entendemos como una cuestión más puntual que general.

Preguntaba algún portavoz, concretamente el del Grupo Socialista, si en las estaciones que son de ADIF Renfe tiene un calendario para realizar actuaciones de accesibilidad. Todas las estaciones que hay en España son de ADIF, todas. En algunas de ellas, la gestión está encomendada a Renfe en virtud del convenio de cercanías. En las que no están encomendadas, Renfe no tiene nada que decir ni que hacer, y en las que están encomendadas a Renfe, de acuerdo a ese convenio de gestión de cercanías, las actuaciones de accesibilidad las hace Renfe, salvo que se refieran a determinadas cuestiones, que son a las que he hecho referencia en mi intervención inicial, de pasos subterráneos o de escaleras y ascensores vinculados a pasos subterráneos, cuya competencia es de ADIF, con independencia de que en la encomienda de gestión estén encomendadas a Renfe. Creo que le he aclarado la cuestión.

Preguntaba también sobre si cumplimos en cada una de nuestras sociedades los porcentajes de personal con discapacidad a los que la ley obliga. Derivado de las características y requisitos psicofísicos para el desempeño de algunas funciones que se realizan en algunas entidades —por ejemplo, de los 15 000 trabajadores de Renfe, 5 000 son maquinistas— no alcanzamos ese porcentaje establecido en todas y cada una de las sociedades. En vez de en el 2%, estamos actualmente en el 1,6%. No obstante, en cómputo general sí alcanzamos el porcentaje requerido en los convenios de prestación de servicios con entidades de discapacitados y con patrocinios, tal y como establece la ley.

Otra de las cuestiones que se planteaba, en este caso por la portavoz de Podemos, se refería a la accesibilidad en la web. El portavoz de Ciudadanos y algún otro hablaban también de la accesibilidad de las personas con discapacidad cognitiva en general, no solo con problemas de movilidad. Desde luego, estamos trabajando en ello. Les he comentado antes, respecto a la accesibilidad de la página web, que tenemos una línea 900 dirigida a solventar los problemas transitoriamente. Hasta el momento en que adaptemos esa página web a lo que queremos que sea, que es la plena accesibilidad para todo el mundo, tenemos esa línea atendida 24 horas al día, los siete días a la semana, que da un soporte a las personas que puedan tener algún problema con la página web. Tenemos también la nueva guía del servicio Atendo de lectura fácil, a la que antes he hecho referencia, que precisamente está pensada para ser comprensible para personas con un nivel de comprensión determinado, que pueden tener discapacidad cognitiva.

Respecto de la accesibilidad de los trenes, se hablaba de que en la alta velocidad tenemos una accesibilidad del 100%, mientras que en cercanías, que son los trenes que más servicios prestan a los usuarios, la accesibilidad a día de hoy es del 50%. He dicho en mi intervención, y lo reitero, que el objetivo que tenemos en el año 2023 es pasar de ese 50% a un 93% en los trenes de cercanías; ese es el objetivo que tenemos y el compromiso que tenemos. El resto de trenes de cercanías que en ese momento no sean accesibles lo serán en los años venideros, porque hay una serie de trenes cuya vida útil finaliza y sobre los que no vamos a intervenir.

En ningún caso estamos interviniendo en las operaciones de accesibilidad de los trenes con un criterio empresarial. La ley hay que cumplirla y estamos haciendo actuaciones en estaciones y en trenes para cumplir la ley, pero dotándolas de racionalidad —la propia ley, por cierto, establece esa racionalidad en las actuaciones— en función de lo que antes les decía: que tienen menos que ver con cuestiones presupuestarias y más con calendarios de aplicación y de aplicabilidad de esas cuestiones y, por tanto, de efectividad a la hora de continuar prestando el servicio. Sin lugar a dudas, compartimos, como ya he dicho anteriormente, el objetivo de la plena accesibilidad en el servicio ferroviario, y desde el grupo Renfe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 11

estamos trabajando en ello, pero por todas las razones que les he expuesto, los plazos que establece la ley no eran posibles salvo que hubiésemos interrumpido el servicio ferroviario para terminar cumpliéndolos. A partir de ahí, presentaremos un plan —lo haremos conjuntamente— y trataremos de fijar un escenario claro y unos plazos claros, con unos compromisos presupuestarios claros y con unas actuaciones determinadas a cumplir dentro del grupo Fomento para dotar de accesibilidad a todo el servicio ferroviario.

Creo que he respondido, si no a todo, a buena parte de lo que han planteado. Muchas gracias por su atención. Muy amables.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alfaro, por su comparecencia en esta Comisión. Seguro que sus aportaciones y las respuestas que ha dado a los diferentes grupos tendrán mucha utilidad para tener un conocimiento más certero de cuál es la situación y seguro que propiciarán algún tipo de iniciativas parlamentarias de los diferentes grupos.

Hacemos un breve receso, el justo para despedir al compareciente y dar la bienvenida al siguiente.

(Pausa).

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE ADIF (BRAVO RIVERA), PARA EXPLICAR LAS ACTUACIONES Y PREVISIONES EN RELACIÓN CON LOS SUPUESTOS Y PLAZOS MÁXIMOS DE EXIGIBILIDAD DE LAS CONDICIONES BÁSICAS DE ACCESIBILIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 212/000071).

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señorías, continuamos.

Queremos dar la bienvenida a don Juan Bravo, presidente de ADIF, que va a ser la segunda comparecencia, para explicar las actuaciones y previsiones en relación con los supuestos y plazos máximos de exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación. Es otra iniciativa planteada por el Grupo Socialista. Vamos a seguir el mismo procedimiento anterior: tiene usted quince minutos para su primera intervención; posteriormente, los diferentes grupos le harán las preguntas y observaciones que consideren y, luego, tendrá usted diez minutos para finalizar. Por lo tanto, señor Bravo, tiene usted la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE ADIF** (Bravo Rivera): Es para mí un honor comparecer ante esta Comisión para informarles de las actuaciones que desde ADIF estamos llevando a cabo para conseguir el objetivo de accesibilidad en sus instalaciones y explicarles las líneas básicas de nuestra planificación futura.

Como pueden imaginarse, he estado escuchando la comparecencia anterior, y esta no puede ser sino coherente y de continuidad con lo que se acaba de exponer por parte del presidente de Renfe. Ambas entidades estamos trabajando en la misma línea y con el mismo objetivo en materia de accesibilidad, todo ello en el marco de esa gestión compartida a la que antes aludía, fruto de la encomienda de gestión que se lleva a cabo y que hace responsable a Renfe de la red de estaciones de cercanías. Pero más allá de quién tenga la responsabilidad, ambos debemos responder a un marco común de actuación en esta como en otras áreas en las que mantenemos diaria y permanente la coordinación y el seguimiento de las actuaciones.

No voy a reiterar lo ya dicho por el presidente de Renfe, pero antes de entrar en la continuidad del debate que se ha abierto como consecuencia de las intervenciones de los grupos políticos, quiero aportar datos complementarios respecto al conjunto de la red de estaciones. Lo ha apuntado el presidente de Renfe: hay un número de estaciones que gestiona Renfe y de las que tiene encomendada la responsabilidad en materia de accesibilidad, y otras que las asumimos nosotros directamente en cuanto titulares del conjunto de la red.

Antes de dar esos datos numéricos y complementarios de la comparecencia anterior, quiero asegurarles que tanto en las estaciones de nueva construcción, lógicamente, como en aquellas en las que se acometen remodelaciones de mayor o menor alcance estamos llevando a cabo una serie de actuaciones, como la instalación de rampas y ascensores en andenes, el decrecido y la prolongación de andenes para facilitar el acceso de los viajeros a los trenes, la mejora de accesos y entornos, los itinerarios accesibles, la instalación de bandas de proximidad y franjas amarillas en el borde de andén para ser detectadas por los viajeros con deficiencias visuales, los aparcamientos accesibles y reservados a personas con discapacidad, los aseos adaptados a personas con discapacidad, la adaptación a normativa de escaleras y barandillas, los pasos de caucho antideslizante entre andenes o las mejoras en la iluminación, así como en los nuevos sistemas visuales y auditivos de información al viajero; en resumen,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 12

todas aquellas actuaciones o prescripciones que nos marca el ordenamiento vigente, tanto el real decreto de 2007 como el real decreto legislativo de 2013.

Voy a pasar a continuación a hacer una descripción, casi me atrevo a decir que estadística, con algunas observaciones sobre las actuaciones que estamos llevando a cabo de forma concreta en este momento que están siendo seguidas y están en ejecución por parte de ADIF.

La red cuenta con 1498 estaciones, que dan servicio a 968 millones de viajeros al año; estoy hablando de cifras globales. De estas 1498 estaciones, la normativa actual nos exige que cumplan con todas las condiciones de accesibilidad 352, que dan servicio a un total de 934 millones de viajeros al año, lo que supone el 96% del total de viajeros que transitan por todas nuestras estaciones. Pues bien, a esta fecha ya son totalmente accesibles 259, lo que supone que el 85% de los viajeros que transitan por las 352 estaciones lo hagan de forma totalmente accesible, el 82% si nos referimos al total de las 1498 estaciones.

Estamos trabajando en 66 estaciones de las 93 que a día de hoy no son totalmente accesibles. En 14 de ellas estamos interviniendo desde ADIF y en 52, como ha dicho el presidente de Renfe, lo hace directamente la operadora, de forma que nos quedará pendiente actuar en 27 estaciones, por las razones a las que luego me referiré, una vez que finalice con la descripción de aquellas a las que estoy haciendo referencia. Las 14 estaciones en las que estamos interviniendo en este momento son: Alcalá de Henares, Amurrio, Andoain, Aranjuez, Barcelona Estación de Francia, Billabona-Zizurkil, Montcada-Ripollet, Ordizia, Madrid-Recoletos, Tolosa centro, Vicálvaro, Pola de Siero, Buñol y Pasaia. Esas son actuaciones que, no siendo accesibles, están en este momento siendo objeto de intervención por parte de ADIF. Además estamos trabajando en la mejora de accesibilidad en cuatro estaciones que a día de hoy, siéndolo, son susceptibles de una mejora, que son las de Bezana, Lezo-Rentería, Urnieta y Xeraco. Alguna de estas actuaciones finalizará en 2018, como el recrecido de andenes y la adecuación del pavimento en la estación de Francia de Barcelona, o la ejecución de un paso inferior en la estación de Xeraco, a la que acabo de hacer referencia. En otros casos la complejidad de la actuación nos llevará más allá, al horizonte de 2019 e incluso de 2020. Por ejemplo, la mejora de la accesibilidad de la estación de Recoletos, que al ser una estación subterránea en el centro de Madrid supone una gran complejidad por los condicionantes técnicos y urbanísticos, así como de explotación de la estación, ya que se persigue en todo momento que la estación se mantenga en servicio durante la ejecución de las obras. Estoy haciendo referencia a la misma problemática a la que el presidente de Renfe hacía mención cuando se refería a que no siempre han sido problemas presupuestarios, sino de complejidad técnica del problema al que nos enfrentamos para garantizar en todo momento la prestación del servicio y la adecuación a la normativa vigente de espacios físicos que no fueron diseñados en su momento con estas prescripciones y donde la colocación, por ejemplo, de ascensores obliga a una modificación de los propios andenes.

En consecuencia, por parte de ADIF nos queda por actuar en 27 estaciones. Les voy a trasladar la situación de todas ellas. En 25 de ellas se retrasará respecto a las previsiones del real decreto legislativo de 2013 el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad. Es una situación que nos gustaría haber superado con anterioridad, pero no ha sido posible al estar afectadas por otras actuaciones ya planificadas o en curso, tales como operaciones que hemos emprendido para la integración del ferrocarril en la ciudad, o por actuaciones en la red convencional o de alta velocidad, o porque la propia estación va a desaparecer por la puesta en servicio de otra nueva que está en este momento en ejecución, o porque la interrelación con las condiciones de evacuación, en el caso de las estaciones subterráneas, requiere de estudios específicos que están ya en marcha. En todos estos casos, cuando finalicen las actuaciones a las que me refiero, las estaciones serán totalmente accesibles. Las estaciones que va a acometer ADIF que están en esta relación de 25 son las de Alacant-Terminal, Aluche, Callosa de Segura, La Calzada —en Asturias, en Gijón—, Doce de Octubre, Fanjul, Granada, Granollers-Canovelles, La Garriga, Laguna, La Alcudia, Las Águilas, Loja, Montcada i Reixac, Murcia-El Carmen, Orihuela-Miguel Hernández, Parets del Vallès, Puente Alcocer, Salou, San Fernando de Henares, Donostia, Sant Andreu Arenal, Sant Feliu de Llobregat, Totana y Zabalburu. Cuando he citado algunas de ellas ustedes habrán recordado actuaciones que en este momento están en ejecución como consecuencia de labores, como decía antes, de integración o de construcción de nuevas estaciones; es el caso de Sant Feliu, Zabalburu o Totana.

Además, como decía, nos quedan dos estaciones que no he citado en esta relación de 25, hasta llegar a las 27, donde la implantación de las medidas de accesibilidad se han evaluado y se han considerado, en la terminología del real decreto legislativo de 2013, no susceptibles de ajustes razonables en cuanto a su cuantía. Eso no significa que no se vayan a acometer, pero sí que quedan relegadas a un momento posterior a la hora de determinar la asignación de recursos que entendemos razonable en función del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 13

número de viajeros por día y del coste de la intervención que requieren para hacerlas totalmente accesibles. Estamos hablando de la estación de Brenes en Sevilla, que, con 1312 viajeros, exigiría para su adaptación un coste del entorno de los 15 millones de euros, y de la de Valle de Trápaga, en Vizcaya, que, con 1052 viajeros al día, tiene un coste estimado superior a los 5 millones de euros. Son actuaciones que, a la hora de asignar o reasignar recursos, la relación del coste en relación con los viajeros nos obliga a no considerarlas prioritarias; no tanto desproporcionadas, en la terminología que también emplea la normativa en vigor, sino no susceptibles de ajustes razonables desde el punto de vista de las variables que he mencionado.

Me quiero referir ahora a las estaciones que tienen un tráfico menor de 750 viajeros por día y no son capitales de provincia, para las que la normativa establece unas condiciones básicas de accesibilidad, pero en las que ADIF lleva a cabo actuaciones de mayor calado. Son en total 1146 estaciones, que suponen un 4% sobre el volumen total de los viajeros. Pues bien, de esas 1146 estaciones, 649 ya son totalmente accesibles y permiten que en torno al 56% de los viajeros que transitan por ellas lo hagan de forma autónoma, incluidas aquí las estaciones con itinerario accesible por pasos tipo Strail. Nos quedan, por tanto, 497 estaciones de menos de 750 viajeros por día, que no son totalmente accesibles a día de hoy o, lo que es lo mismo, que no tienen itinerarios totalmente accesibles. Por parte de ADIF, estamos actuando en 8 de las 199 que gestionamos; el resto son responsabilidad de Renfe. Son las de Areta, Cantillana, Port Bou, Cabeza del Buey, Gallur, Navalperal, Tardienta y Renedo. El resto, como he dicho, debe disponer de las condiciones básicas de accesibilidad en los términos recogidos en el anexo 9 del real decreto de 2007, y están siendo verificadas en la actualidad por parte de ADIF.

Por tanto, a modo de resumen, diremos que de las 1498 estaciones que conforman la red totalmente considerada, 908 estaciones ya son accesibles y permiten que en torno al 84% de los viajeros que transitan por toda la red lo haga de forma autónoma, y que de las 590 estaciones restantes que no son accesibles a día de hoy, estamos trabajando en 74 de ellas —en 22 desde ADIF y en 52 por parte de Renfe—, de forma que, cuando finalicen esas actuaciones, 982 estarán adaptadas, lo que supondrá que en torno al 94% de los viajeros que transitan por las 1498 estaciones lo harán de una forma autónoma.

Estamos llevando a cabo también otra serie de actuaciones desde ADIF, desde el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en nuestra responsabilidad como entidad de servicio público, no ya tanto desde la perspectiva de la aplicación de la normativa de accesibilidad, sino para mejorar la seguridad en nuestras instalaciones, elaborando un mapa de riesgos de las estaciones de bajo tráfico que determinará si es necesaria o no la construcción de pasos a distinto nivel, y cuando se ejecuten, lógicamente, estaremos interviniendo en acciones de accesibilidad, no desde la guía que nos marcan el decreto de 2007 y el decreto legislativo de 2013, sino desde la perspectiva prioritaria de la seguridad, de la que también somos responsables y en la que incidimos colateralmente en materia de accesibilidad, como digo. Este mapa de riesgos está incluido en el plan integral de mejora de la seguridad de los cruces de vías, en el que estamos trabajando y que podremos presentar y hacer público en próximos meses, cuyo objetivo es clasificar las estaciones según los niveles de riesgo y poder implementar sus conclusiones planificando y priorizando su ejecución y teniendo en cuenta el uso por los viajeros que tienen diversidad funcional o algún tipo de discapacidad. Entre las actuaciones del plan integral quiero destacar, porque es algo que nos preocupa, la protección de los pasos entre andenes al mismo nivel con las medidas de clase 1 recomendadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Vamos a acometer estas medidas en dos fases: la primera consiste en el suministro e instalación de las señales de prohibición de cruce de vías, así como de señalización de los pasos habilitados para el cruce en situaciones normales y de emergencia, excepto en los casos de invasión de gálibo de seguridad; la segunda consiste en actuaciones de mayor calado, como son obras de adecuación de los pasos de cruce entre andenes, con actuaciones de balizamiento mediante bandas señalizadoras visuales antideslizantes y táctiles, mejora de la iluminación para asegurar la iluminación mínima de cruce entre andenes e instalación de señales en los casos de invasión del gálibo de seguridad. Como decía, también estamos trabajando en la construcción de pasos inferiores, buscando no solo la seguridad en estos casos, sino también la accesibilidad de la instalación.

Como apuntaba el presidente de Renfe en su última intervención, hemos estado trabajando y estamos ya en condiciones de anunciar la presentación de un plan conjunto entre Renfe y ADIF, que nos comprometemos a presentar en el último trimestre del año al Consejo Nacional de Discapacidad, para recoger los compromisos cuantificados y periodificados en materia de accesibilidad universal en el transporte ferroviario conforme a las previsiones y los parámetros del real decreto legislativo de 2013, incorporando el compromiso de un informe anual de cumplimiento del mismo a partir de su aprobación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 14

Creo que las dos comparecencias de hoy ponen de manifiesto la necesidad de disponer de una fotografía global que pueda ser conocida no solo por el Consejo Nacional de Discapacidad sino también por sus señorías, al objeto de tener una radiografía permanentemente actualizada de forma anual con los avances que se van produciendo en las estaciones en las que todavía no se ha alcanzado el objetivo del ordenamiento en vigor.

En ADIF acabamos de aprobar nuestro plan estratégico, que se ha comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y ha asumido entre sus objetivos, lógicamente, el de facilitar un servicio público accesible y contribuir a la mejora de las comunidades y de los colectivos vulnerables. Todos en ADIF, todos los trabajadores y la dirección actual, somos conscientes de que nos debemos al interés general y de que, como empresa pública, debemos trabajar para ofrecer a los ciudadanos un servicio de calidad, sostenible y plenamente accesible a todos los ciudadanos. Ese es el compromiso que hemos asumido y con el que estoy seguro de que estamos todos de acuerdo. Estamos actuando en una situación compleja, de gran complejidad técnica también —insisto, no solo se trata de disponer de los recursos presupuestarios necesarios—, que estamos tratando de superar en los términos que tanto el presidente de Renfe en la anterior comparecencia como yo en esta les estamos exponiendo.

Quedo ahora, lógicamente, a su disposición para aclarar cualquier duda o profundizar en cualquiera de las cuestiones a las que he hecho referencia o en cualquier otra que ustedes entiendan oportuna.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pasamos ahora a la intervención de los distintos grupos parlamentarios. Por parte del grupo proponente, el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Flórez.

La señora **FLÓREZ RODRÍGUEZ**: Buenas tardes. Gracias, presidente. Gracias, señor Bravo, por su comparecencia en esta Cámara y por toda la información exhaustiva y detallada que ha compartido con nosotros y nosotras.

No le niego que tener aquí al presidente de ADIF me provoque la necesidad de hacerle determinadas preguntas más bien territoriales, pero no se preocupe, señor presidente, que me voy a centrar en la accesibilidad y en el orden del día de esta Comisión de Discapacidad.

Es evidente que se han producido avances en la accesibilidad en las estaciones de tren y en los servicios prestados en las mismas. Se ha felicitado al compareciente anterior, por ejemplo, por servicios como Atendo, que ya desde sus orígenes —comenzó en 2007-2008— siempre ha recibido una valoración muy positiva. A toda esta serie de avances, desde esta Cámara se ha contribuido con distintas iniciativas, entre ellas, el real decreto que usted ha nombrado del año 2007, por el que se regulan las condiciones de accesibilidad. También muchos avances han sido posibles, entre otras cosas, gracias a normativas y convenios con entidades y con organizaciones de apoyo a la discapacidad. Por tanto, nos congratulamos de estos avances de todas y todos los que han participado en ellos y les instamos a que sigan en ello.

Sin embargo, estará de acuerdo conmigo, señor Bravo, en que no debemos ser conformistas. El plan de accesibilidad de ADIF, de adecuación de estaciones, según aparece en su propia página web, tiene como objetivos universalizar servicios, mejorar prestaciones, situarnos en un buen nivel europeo y, por último, proporcionar autonomía a las personas con discapacidad o movilidad reducida. Observamos que en la alta velocidad y en la larga distancia se han dado grandes pasos sobre los que hay que seguir progresando. No obstante, basándonos en la opinión de los propios usuarios y usuarias y en las quejas constantes recibidas, podemos concluir que la media distancia y las cercanías son las hermanas pobres de la accesibilidad en el transporte ferroviario. Por ponerle un ejemplo, el informe 2016 de la Oficina de Atención a la Discapacidad se hace eco de quejas presentadas por usuarios y usuarias con movilidad reducida o discapacidad y explica, por ejemplo —además viene muy completa la guía, incluso con fotografías—, que actualmente hay estaciones ferroviarias en municipios de pequeño y mediano tamaño en las que paran trenes de media y larga distancia; los trenes están adaptados en su interior para personas con movilidad reducida, pero la infraestructura en la mayoría de estas estaciones no está acondicionada para que las personas puedan subir o bajar de manera autónoma —igual no hay un servicio Atendo, que no siempre es permanente—, lo que conlleva que estas personas con una movilidad reducida o una discapacidad que no tengan otra posibilidad de transporte no puedan utilizar el ferrocarril en igualdad de condiciones que el resto de personas ni tener acceso a una vida independiente. Sabemos que conforme a la normativa actual sobre el acceso y la utilización de los medios de transporte, tienen prioridad en la realización de las obras para la plena accesibilidad aquellas estaciones capitales de provincia y que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 15

tengan un tráfico superior a 1000 viajeros por día; luego, hay otro tramo para 1750. Esto lo sabemos, pero también creemos que todas las personas, con o sin discapacidad, tienen el derecho a acceder y a utilizar cualquier estación sin ningún tipo de discriminación. Usted nos ha hecho una descripción muy exhaustiva de estas grandes estaciones con gran tránsito de viajeros, pero yo le pregunto por estas pequeñas estaciones con menos viajeros, que suelen ser aquellas de nuestro medio rural que, estando en un proceso inminente de despoblación —podríamos decir de desertización—, no deben verse privadas de servicios y de servicios de calidad, porque, además, es precisamente donde tenemos personas de mayor edad, donde tenemos personas con más necesidades de movilidad o de accesibilidad. Créame que teniendo en cuenta las actuales reducciones de horarios o de trenes en el medio rural y las privaciones en las que se ven nuestros habitantes, dudo de que haya habido grandes mejoras e inversiones en la accesibilidad en estas pequeñas estaciones. Igual no es así, pero me gustaría que nos desarrollara este punto.

A la luz de lo que usted nos ha expuesto y de lo que el propio ADIF expone en su página web, hay una serie de modificaciones muy importantes, sobre todo basándonos en la accesibilidad física, pero a mí me gustaría destacar que también existe una accesibilidad sensorial y una accesibilidad cognitiva, que hay personas que sin ser invidentes se pierden, que no saben localizarse en un edificio, en un entorno, y me gustaría que nos hablara del cumplimiento de los objetivos de accesibilidad en estaciones que vayan más allá de la eliminación de las barreras físicas, que vayan a adaptaciones para personas con discapacidad intelectual, con enfermedades de salud mental, con TEA, por ejemplo, que necesitan una serie de pictogramas y gráficos distintos, o para personas mayores, en fin, que se enfoquen no a la accesibilidad física sino a otros tipos de accesibilidad. Es curioso que la propia página de ADIF, la web, reconozca que hay contenidos que no son plenamente accesibles y que están trabajando en ellos. Les animamos a que así sea, puesto que la fecha de universalidad ya finalizó. ¿Cuándo podríamos tener una fecha para la accesibilidad plena?

Ha hablado usted de la coordinación. Esto es muy interesante, porque es complejo, por lo menos para los que no somos de este mundo, distinguir la parte de ADIF y la parte de Renfe, porque hay un convenio según el cual las estaciones son de ADIF pero las de cercanías son de Renfe. Usted nos ha hablado de que hay una gran coordinación y de que esa coordinación incidirá en la presentación de un plan integral que esperan tener a final de año, cosa que nos parece fantástica, pero me gustaría que incidiera un poco más en algunas cuestiones. Por ejemplo, ADIF no vende los billetes, pero sí que es responsable de las máquinas de la expedición de los tiques, y tenemos quejas de que para determinados usuarios en sillas de ruedas es difícil acceder para obtener el abono. Quería que nos explicara eso, más allá de las grandes estaciones y de todo lo que no es solamente accesibilidad física. La accesibilidad es una llave, nos garantiza derechos, nos garantiza una vida plena y autónoma, y esperamos que entre todos y todas podamos avanzar para disfrutar de una accesibilidad plena en el transporte ferroviario también.

Le agradezco de nuevo su presencia.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Flórez.

Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Clemente.

El señor **CLEMENTE GIMÉNEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Igual que ha hecho mi compañera del Grupo Socialista, le doy las gracias a don Juan Bravo Rivera, primero, por lo extenso y prolijo de los datos que nos ha dado, incluso dando nombres de qué estaciones están pendientes de esa actuación, y luego, por su tono, no tan triunfalista como el del anterior compareciente; su tono —al menos así me lo ha parecido a mí— ha sido más acertado.

Prácticamente lo ha dicho todo la compañera anterior, pero a mí me parece acertado ese plan estratégico para coordinar los datos, que luego revisaré en el *Diario de Sesiones*; he sido bastante rápido tomando notas y creo que hay pequeñas discrepancias en los datos que han dado uno y otro, aunque coinciden más o menos, un 2 % o 3 % arriba o abajo. Sin embargo, sí voy a preguntar territorialmente por algunas, puesto que cuando usted ha desglosado que quedaban 27 actuaciones —el anterior compareciente hablaba de 33— de las que son competencia suya, ha dicho que dos quedaban. De las de más de 750 pasajeros, ha hablado de Brenes, en Sevilla, y de Vizcaya, y sobre las de menos de 750 —497—, usted ha utilizado la frase: o no lo son o no son totalmente accesibles. Bueno, pues a ver si en ese informe establece usted qué significa que no sean totalmente accesibles, porque, en mi humilde opinión, una cosa es accesible o no lo es. Más allá de las cifras, entiendo que, a nivel estratégico, se centre en intentar beneficiar al mayor número de viajeros —como ha dicho antes,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 16

el número global era el 84 % y aspiraba a subir al 94 % en fecha cercana a 2023— y entiendo que las de menos de 750 —que no las ha desglosado todas— no estén en su prioridad a corto plazo, pero sí me gustaría preguntarle por una en concreto. Coincido en que la zona rural está más desatendida en comunidades históricas como Asturias y País Vasco; también hay alguna en Cataluña y en toda España, por supuesto, pero le pregunto concretamente por una en Cantabria, la estación de La Vidriera en Maliaño, Camargo, debido a una noticia que supuestamente le atribuye a usted una declaración en la que dice —palabras textuales— que es por desproporción en la inversión. Hay una noticia que habla de que usted directamente descarta la inversión. Mi pregunta es: ¿La descarta por el momento? ¿Qué plazo tiene para intentar que no haya más desigualdad en el pleno derecho de accesibilidad a las estaciones?, porque no se puede tener siempre a la gente del mundo rural o de comunidades tradicionalmente menos comunicadas en esa desigualdad.

Muchas gracias. Esperamos ese informe para que se muestre esa coordinación de los datos y podamos tener esa radiografía y saber a qué atenernos en cuanto a la accesibilidad.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Clemente.

Por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la señora Alonso.

La señora **ALONSO CLUSA**: Muchas gracias, presidente.

Gracias, señor Bravo, por su comparecencia y por los datos facilitados, que resultan muy interesantes. Nos ha comentado las alrededor de 350 estaciones que hay en el total de España que están en proceso de adaptación en la mayoría de los casos; según los datos que yo tengo, un 10 % del total siguen sin ser accesibles a todos los usuarios. Yo soy de Cantabria y por eso voy a hacer alusión, como ha hecho el compañero, a esta estación que no es tan rural. Es verdad que es un pueblo, Maliaño, pero con una numerosa población que requiere movimiento y para los que el tren de cercanías es esencial para su calidad de vida, en general. En Cantabria hay 36 estaciones y aún no son completamente accesibles. Respecto a una de ellas, La Vidriera, a la que antes me refería, parece que el presidente de ADIF ha hecho declaraciones —según dicen— manifestando que en las infraestructuras se descarta actuar por desproporción en la inversión. Quería saber cuál es esa proporción, y, en cualquier caso, cuál es el plazo exacto en el que se considera que se puede llevar a cabo, si no es inmediato, porque lo cierto es que ya vamos tarde, mientras gran número de personas están viendo limitada su libertad de movimiento, de desplazamiento y su calidad de vida en general, porque afecta a todos los factores de la vida.

Se está incumpliendo la ley de derechos de las personas con discapacidad. La normativa exigía que hubieran estado acondicionadas para diciembre de 2017 —y no solo, por cierto, con accesibilidad física—, pero nos encontramos con que no es así, con que ya vamos tarde; además, ya están viniendo de Europa una serie de reglamentos de inminente aprobación y, por tanto, vamos todavía más tarde y con más retraso.

Hay que recalcar que estas inversiones de modernización y de adaptación de material rodante y de la infraestructura ferroviaria son cruciales para un ámbito muy amplio de la población; en realidad, es para la totalidad. No olvidemos que cada vez son más las personas con movilidad reducida porque cada vez tenemos más personas mayores que también lo necesitan y que se suman a estas características.

En cuanto a la normativa que ya ha mencionado, como decía antes, no solamente vamos tarde, sino que el reglamento europeo que está a punto de aprobarse incluye cuestiones como la obligación de proveer información sobre los viajes contratados en tiempo real y por medios adaptados a las personas con movilidad reducida, y se incluye, lógicamente, a personas con discapacidad física. Esta información se refiere a los momentos previos al viaje y durante el viaje. O, por ejemplo, que las personas con movilidad reducida deben poder usar el transporte ferroviario de manera espontánea sin tener que comprar los billetes de transporte con una antelación mayor a treinta minutos a la salida del tren. O, por ejemplo, que las estaciones deben prestar asistencia a las personas con movilidad reducida para acceder al transporte; el plazo máximo que se debe imponer al usuario o persona con movilidad reducida para solicitar esta asistencia debería ser de 60 minutos. En fin, hay un listado amplio. Me interesa sobre todo saber qué fecha, qué límite se va a poner para que la accesibilidad, en la que ya vamos tarde, se lleve a cabo debida y completamente en todas y cada una de las estaciones de nuestro país, y también cómo ven, cómo enfocan cada una de las medidas del reglamento a nivel europeo que está a punto de aprobarse.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 17

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Candón.

El señor **CANDÓN ADÁN**: Como los anteriores portavoces, quiero dar la bienvenida al señor Bravo a la Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad y agradecerle, evidentemente, su presencia, su participación y, sobre todo, la información que nos ha dado.

Coincidimos en que las personas con discapacidad todavía se encuentran con demasiadas barreras, no solo físicas, sino también sociales, que les impiden lograr una plena inclusión, y que todos nosotros, como representantes públicos, tenemos la obligación de erradicar. Todos estamos comprometidos, y digo todos.

Hemos escuchado atentamente su intervención y coincidimos con usted en que son muchos los avances —usted lo ha expuesto muy claramente— que se han producido en este ámbito durante los últimos años. Por eso, tenemos que seguir trabajando por la plena accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad. Su trabajo no persigue otra cosa, evidentemente, que la consecución de la accesibilidad universal a las estaciones y a los servicios ferroviarios. Es verdad que usted ha apuntado aquí conseguir ese objetivo, ha transmitido usted esa voluntad de trabajo, esa voluntad clara y cierta de hacer más accesibles todas las estaciones y los servicios ferroviarios. Ese compromiso que tiene ADIF, al igual que ha mostrado su compañero el presidente de Renfe, yo creo que es muy importante; que se sepa que hay gente, creo que todo el mundo que está comprometido en esta sociedad, que trabaja por hacerles la vida mucho más fácil a los demás, y aquí están los ejemplos; sobre todo, ese trabajo permanente de coordinación al que usted se ha referido, esa accesibilidad en nueva construcción y en la remodelación, una serie de actuaciones para hacer que las estaciones sean más accesibles, y yo creo que es muy importante que se vaya adaptando a la normativa.

Por eso, quería recalcar esa voluntad y ese compromiso y sobre todo una frase que usted también ha dicho aquí: el compromiso de todos los trabajadores de ADIF en este asunto concreto; eso es muy importante para todos aquellos que creemos y que trabajamos en pro de mejorarles a estas personas su calidad de vida. Y tenemos que poner en valor ese trabajo, como he dicho anteriormente, en beneficio de los demás, que es un compromiso que este Gobierno y otros Gobiernos anteriores también han ido desarrollando en sus trabajos, como, por ejemplo, la accesibilidad de ADIF, que al final pone al alcance de los usuarios un canal de comunicación práctico y accesible o, como usted bien ha dicho aquí, y ya sacaremos los datos del *Diario de Sesiones*, inversiones que han realizado para mejorar la accesibilidad, como planes de mejora y de modernización de estaciones. Eso es evidente.

Esta y otras medidas, como las que usted ha citado esta tarde, contribuyen a cumplir con el objetivo de ADIF de hacer de las instalaciones e infraestructuras ferroviarias un espacio cada vez de mayor valor para la sociedad. Somos conscientes de que hay que seguir trabajando; eso es evidente, hay que seguir trabajando, hay que seguir mejorando, porque nunca llegaremos al cien por cien de todo. Pero recalco otra vez esa voluntad y ese compromiso, que yo creo que eso es lo más importante, de trabajar para una efectiva integración de la sociedad.

Yo le quería preguntar, ya que usted lo ha mencionado, si podría adelantarnos algo sobre ese plan conjunto que van a presentar en materia de accesibilidad y qué porcentaje estamos cumpliendo en el tema de la accesibilidad.

No me voy a extender mucho más porque yo creo que están claros todos los datos que aquí ha dado. Le felicito y le animo a seguir trabajando, que eso es muy importante. Le agradezco aquí su comparecencia y su compromiso con las personas que más lo necesitan. Y un ruego final: que planifiquen, estudien, programen e inviertan bien sus recursos para que tengamos unas infraestructuras totalmente accesibles lo antes posible. Le agradezco su intervención.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Candón.

Finalizada la intervención de los grupos de esta Comisión, tiene la palabra el compareciente, el señor Bravo, para dar respuesta a las diferentes cuestiones que se le han planteado.

El señor **PRESIDENTE DE ADIF** (Bravo Rivera): Gracias, señor presidente.

Muchas o algunas de las reflexiones que se han puesto de manifiesto son comunes, y aun cuando me referiré a alguno de los grupos en algún momento determinado, me van a permitir que haga unas consideraciones de carácter general que creo que responden a gran parte de las preocupaciones que se han manifestado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 18

Antes he dado muchos datos, pero les voy a dar uno más en relación con la reflexión que apuntaba la portavoz del Grupo Socialista sobre la comparación entre la red de alta velocidad, con un nivel de accesibilidad casi pleno, y las que usted calificaba como hermanas pobres, que son las redes de cercanías. Como saben, Renfe Operadora se ha hecho responsable, a través de esa encomienda de gestión, de las estaciones de cercanías de toda la red. De esas 1498 estaciones a las que yo hacía referencia, 861 son estaciones de cercanías y transportan al 76 % de esos 968 millones de viajeros anuales que Renfe, a través de los distintos sistemas —alta velocidad, larga distancia, media distancia y cercanías—, transporta anualmente. Quiero con esto poner el foco en que estamos hablando de la red de cercanías, que es la que mayor porcentaje de viajeros o usuarios transporta y la que tiene una mayor complejidad técnica para abordar soluciones de accesibilidad, porque en algunos casos —he citado alguna, como la de Recoletos en Madrid— tienen una configuración en el subsuelo que dificulta las labores para abordar los canales de accesibilidad.

En mi anterior responsabilidad en el metro de Madrid, una red casi totalmente subterránea, a pesar de tener una red de las más accesibles del mundo —más allá de las redes de las ciudades asiáticas, que se han construido prácticamente en los últimos quince o dieciocho años, tenemos una red de metro que puede competir y mirar, no solo de tú a tú, sino con orgullo al resto de redes de metros occidentales—, sin embargo, teníamos en muchos casos dificultad para garantizar la plena accesibilidad en algunas estaciones porque, aun cuando tuviéramos toda la capacidad de inversión del mundo, tendríamos que demoler toda la estación y cambiarla de sitio para hacerla accesible. En la red de cercanías, en algunas ciudades como Madrid, ocurre algo parecido en algunos casos. Pero eso no significa que no estemos trabajando con el objetivo de hacer toda la red de cercanías plenamente accesible.

En relación con esas estaciones de la red de cercanías que tienen menos de 750 viajeros, a las que antes me refería, el anexo 9 del real decreto de 2007 establece unas condiciones básicas de accesibilidad, que no es lo mismo que plenamente accesibles, a pesar de lo cual estamos trabajando, tanto Renfe como ADIF, para poder ir más allá de las previsiones legales en estas estaciones, porque entendemos que el número de viajeros debe ser algo que priorice a la hora de asignar los recursos, pero no por ello debemos olvidarnos de aquellas y conformarnos con ese nivel básico o condiciones básicas de accesibilidad.

En ese sentido, engarzo con la preocupación que han manifestado tanto la portavoz del Grupo de Podemos como de Ciudadanos en relación con una estación concreta, que es la de La Vidriera, en Camargo. No recuerdo haber hecho declaraciones, salvo que se hayan canalizado a través de alguna pregunta parlamentaria. En cualquier caso, la situación de esa estación es peculiar. Le ocurre lo mismo que a otras estaciones que, estando hasta este momento calificadas o clasificadas por debajo de los 750 viajeros, en los últimos meses está superando esa barrera y, por tanto, está pasando ya a la categoría superior. Es verdad que Renfe está actuando en esa estación pero, como apuntaba el presidente de Renfe en la anterior comparecencia, cuando las medidas de accesibilidad exigen o requieren la construcción de un paso inferior, aun cuando la estación sea responsabilidad de Renfe por la encomienda de gestión, la construcción del paso inferior le corresponde a ADIF. La construcción del paso inferior, que normalmente tiene un alcance de ejecución de en torno a 2,5 millones, como un estándar medio, en este caso, por la configuración de la estación y sus peculiaridades, está en el entorno de los 6 millones. En ese sentido, lo podemos calificar —la palabra «desproporcionada» no me acaba de gustar— como ajustes importantes que exceden de lo razonable —como también emplea la propia ley—, que la inversión para poder alcanzar la plena accesibilidad de esa estación sea razonable. Entendemos que por estar en proceso de superar esa barrera de los 750 viajeros que marcan el propio real decreto legislativo y el decreto de 2007 como una cifra a partir de la cual tenemos que establecer o garantizar un nivel de accesibilidad u otro, lógicamente, estamos obligados a reconsiderarlo a la hora de tomar la decisión de abordar o no la construcción del paso inferior de esta estación. Insisto, son situaciones cambiantes; se está produciendo un incremento de la movilidad y un incremento del número de usuarios en la red de cercanías de todos los núcleos, y el norte de España no es una excepción en ese sentido. Todos sabemos también que la red de ancho métrico tiene unas peculiaridades adicionales en cuanto a la necesidad de inversión, que también he comprometido en mi comparecencia de presupuestos en esta Cámara abordar en los próximos años, con un incremento en la red convencional del 63 % con respecto al año 2017. Con esto creo que queda respondida la preocupación por una estación concreta que ha surgido por parte de dos grupos parlamentarios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 19

Con esto también he dado respuesta a esas pequeñas estaciones que insisto que nos preocupan. Estos días han aparecido algunas informaciones, también al hilo de alguna pregunta parlamentaria a la que hemos dado respuesta, donde se concentra el mayor número de esas actuaciones a las que yo he hecho referencia, en términos estadísticos, en el norte de España, básicamente en el entorno de la Comunidad Autónoma de Cantabria y de la Comunidad Autónoma de Asturias. Son las dos comunidades autónomas que tienen la mayor parte de la red de ancho métrico y, como acabo de decir, lo exigen y lo requieren, y estamos trabajando ya en ello no solo desde el punto de vista de la inversión, sino también del mantenimiento importante que exigen, porque es verdad que durante los últimos decenios —me atrevería a decir— han estado en una situación poco acorde con la exigencia que requieren.

En relación con las barreras de discapacidad intelectual, en mi experiencia en el plan de accesibilidad del metro de Madrid, que se aprobó estando yo de presidente en 2015 para su realización en 2016-2020, que está en la página web, incorporamos un paquete, una batería de medidas precisamente en materia de discapacidad intelectual. Es verdad que hasta ahora no se ha tenido la preocupación que ha generado la discapacidad física o la diversidad funcional desde el punto de vista físico. Su despliegue tiene bastante complejidad. Algunas de ellas estaban apuntadas ya en ese plan como experiencia piloto, y dada la similitud entre la red de cercanías y cualquier red de metro, creo que podremos trabajar —y creo que el presidente de Renfe ya ha apuntado alguna medida en ese sentido— en alguna línea en esa dirección. Pero, insisto, quizás en ese ámbito tengamos un mayor retraso con respecto a la situación que requiere ese colectivo.

Quiero dar otro dato. En los últimos diez años, desde que se aprueba el decreto de 2007 hasta el año 2017, Renfe y ADIF han invertido 327 millones de euros para la supresión de barreras en el ámbito ferroviario, y en el periodo 2018-2021 —figura en los presupuestos que están ya en esta Cámara—, dentro de la perspectiva plurianual que los presupuestos recogen, hay una previsión de inversión por parte de las dos entidades públicas empresariales de 260 millones de euros para hacer frente precisamente a las actuaciones a las que hemos hecho referencia el propio presidente de Renfe y yo mismo.

En materia de página web, tenemos certificada la página web de ADIF; no está certificada, aun cuando tiene el mismo nivel de accesibilidad, la de ADIF Alta Velocidad, pero estamos ya trabajando en la nueva página. Hemos licitado ya el concurso no solo para abordar un rediseño, sino una página web completamente nueva, y entre los parámetros que hemos exigido, lógicamente, está la plena y total accesibilidad para todos los contenidos, sin excepción, de ambas páginas.

En relación con el plan al que he hecho referencia, estos últimos días he estado hablando e intercambiando valoraciones sobre el mismo y el alcance con el que teníamos que comprometerlo ante esta Cámara. Creo que es necesario no solo para dar una visión de conjunto, ya que la red es única con independencia de quién la gestione y al usuario que tiene un problema de discapacidad poco le importa quién sea el responsable de una estación. Por eso, tenemos que tener un instrumento único que nos permita no solo hacer un ejercicio de transparencia ante esta Cámara, sino también ante los propios usuarios, y un ejercicio de rendición de cuentas. De ahí la necesidad de luego comprometer —que también estaba en ese plan al que he hecho referencia del metro de Madrid— un informe anual, donde se verifique el nivel de cumplimiento de las previsiones que están en el mismo.

También lo estamos haciendo en otros planes a los que también quiero hacer referencia porque están relacionados con algunas de las consideraciones que se han hecho por parte de algún grupo. El plan de cercanías de Madrid, por ejemplo, recoge pormenorizadamente las intervenciones en las estaciones en materia de mejora de las instalaciones y de la accesibilidad. Por tanto, hay una planificación plurianual y el compromiso, a través de una comisión de seguimiento, de establecer cuál es el nivel de cumplimiento cada año a lo largo de la vigencia del plan. Algo parecido pretendemos con este plan que he anunciado y cuya elaboración, como digo, será compartida por ambas entidades.

El portavoz del Grupo Popular ha destacado algo a lo que yo también he hecho referencia en mi intervención. Toda la plantilla de ADIF está trabajando en numerosos planes —me he referido al plan de mejora de la seguridad de los pasos entre andenes, al plan al que he hecho mención aquí—, toda la plantilla está alineada y convencida de la necesidad de abordar esos tres pilares básicos que hemos recogido en nuestro plan estratégico que ha sido elaborado internamente por parte de toda la plantilla de ADIF: servicio, seguridad y sostenibilidad. Y ahí, bajo esos tres parámetros, lógicamente está la accesibilidad. Estoy convencido de que, a lo largo de los próximos años, más allá de la disponibilidad presupuestaria, que es necesaria, y de la complejidad técnica —a la que aludía el presidente de Renfe y en la que insisto yo— que exigen muchas de las intervenciones a las que estamos aludiendo, el trabajo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 535

30 de mayo de 2018

Pág. 20

el quehacer diario de nuestra plantilla y de la plantilla de Renfe es fundamental para llevar a cabo el cumplimiento de los objetivos que aquí, en mi condición de presidente, puedo comprometer. No podría comprometerlos sin ese trabajo en el día a día y, en ese sentido, quiero agradecer ese trabajo constante y diario que a lo largo de los años, con independencia de los Gobiernos que estén al frente en cada momento, se lleva a cabo por parte de los funcionarios y de los trabajadores, en este caso, de dos entidades públicas como Renfe y ADIF.

Pueden estar convencidos de que, desde la empresa que dirijo, vamos a trabajar por cumplir todos los compromisos que manifestamos en esta Cámara en materia de accesibilidad. Creo que todos los grupos estamos alineados, somos conscientes de que tenemos un retraso, pero tenemos que trabajar para superarlo. Eso es lo más importante, y el compromiso que hoy aquí refrendo ante esta Cámara.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Agradecemos al señor Bravo su comparecencia ante esta Comisión para las Políticas Integrales de la Discapacidad y le damos las gracias por su información y sus aportaciones, que seguro que serán de mucha ayuda para los distintos grupos que conforman esta Comisión.

Por lo demás, al haberse sustanciado ya los dos puntos que había en el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las cuatro y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-535