





MINISTERIO  
DE FOMENTO

# Plan Nacional de Implementación de España, del año 2016, sobre las actuaciones tendentes a la eliminación progresiva de los obstáculos a la accesibilidad identificados en la red ferroviaria española

---

Reglamento (UE) nº 1300/2014

Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa a la accesibilidad  
del sistema ferroviario de la Unión Europea para las personas con  
discapacidad y las personas de movilidad reducida

Madrid, Diciembre de 2016



Plan Nacional de Implementación de España, del año 2016, sobre las actuaciones tendentes a la eliminación progresiva de los obstáculos a la accesibilidad identificados en la red ferroviaria española.

**Índice de contenidos**

1	INTRODUCCIÓN .....	2
2	CONTEXTO .....	2
	2.1 DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO .....	2
	2.2 MARCO NORMATIVO .....	3
	2.3 METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN .....	6
3	SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL .....	6
	3.1 GENERALIDADES .....	6
	3.2 PRESENTACIÓN DEL INVENTARIO: ESTACIONES .....	8
	3.3 PRESENTACIÓN DEL INVENTARIO: MATERIAL RODANTE .....	12
	3.4 PRESENTACIÓN DEL INVENTARIO: NORMAS DE EXPLOTACIÓN .....	16
	3.4.1 SERVICIO ATENDO .....	16
	3.4.2 SERVICIO DIALOGA .....	17
	3.4.3 OTROS SERVICIOS.....	16
4	DEFINICIÓN DE UNA ESTRATEGIA .....	18
	4.1 NORMA DE PRIORIZACIÓN .....	18
	4.2 CRITERIOS CON ARREGLO A LOS CUALES SE ABORDAN LOS SUBSISTEMAS EN EL PLAN .	18
	4.2.1 ESTACIONES .....	19
	4.2.2 MATERIAL RODANTE .....	21
5	MEDIOS TÉCNICOS Y OPERATIVOS .....	23
	5.1 ALCANCE DE LA RENOVACIÓN O MEJORA DE LAS ESTACIONES .....	23
	5.2 ALCANCE DE LA RENOVACIÓN O MEJORA DEL MATERIAL RODANTE .....	23
	5.3 DESPLIEGUE DE MEDIDAS OPERATIVAS (ASISTENCIA) PARA COMPENSAR LA FALTA DE ACCESIBILIDAD RESTANTE .....	24
6	FINANCIACIÓN .....	24
7	SEGUIMIENTO Y APLICACIÓN DE LA EXPERIENCIA ANTERIOR .....	24



## **1 INTRODUCCIÓN**

El presente "Plan Nacional de Implementación de España, del año 2016, sobre las actuaciones tendentes a la eliminación progresiva de los obstáculos a la accesibilidad identificados en la red ferroviaria española" se elabora por mandato del Reglamento (UE) nº 1300/2014, de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión Europea para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (ETI de PMR), de acuerdo con el artículo 8 y el Apéndice C de dicho Reglamento.

Según el artículo 8 citado, el Plan Nacional de Implementación trata de la eliminación progresiva de los obstáculos a la accesibilidad para personas de movilidad reducida en la red ferroviaria española, y se basará en los planes nacionales existentes y en función de su disponibilidad, en el inventario de activos ferroviarios, o en cualquier otra fuente de información pertinente y fiable. Además el mismo artículo 8 deja a cada Estado la decisión sobre el ámbito y el ritmo de ejecución del Plan Nacional de Implementación, y establece que el Plan se desarrollará durante un periodo mínimo de diez años, y que se actualizará regularmente, como mínimo cada cinco años.

Finalmente, es de destacar que el presente Plan Nacional de implementación ha sido realizado en cooperación con el Administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF), con el operador ferroviario principal en España (RENFE) y con el Comité español de representantes de personas con discapacidad (CERMI).

## **2 CONTEXTO**

### **2.1 DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO**

De acuerdo con la información contenida en la Declaración sobre la red ferroviaria española, del Administrador de infraestructuras ferroviarias, (Adif y Adif Alta Velocidad), la longitud de las infraestructuras de alta velocidad es de 3.143 km a finales del año 2015, y la longitud de la red convencional, de ancho ibérico, alcanza los 12.244 km, a finales del mismo año. Por otra parte, el transporte nacional de viajeros por ferrocarril, en el que RENFE actúa como único operador, alcanzó en el año 2014 la cifra de 465 millones de viajeros. Esta cifra se reparte de la siguiente manera: 203,29 millones corresponden al servicio de Cercanías, 105,52 millones a la media distancia, 30,40 millones a la media distancia de alta velocidad, y finalmente 125,79 millones a la alta velocidad y larga distancia.

En el año 1900 la población española ascendía a 18.569.465 personas y en el año 2000 la población alcanzó la cifra de 39.659.465 personas, lo que significa un aumento del 120 %. Respecto a la distribución territorial de la población, en 1900 España estaba más vertebrada, y un siglo después la población se concentra en torno a Madrid, País Vasco, las costas y los archipiélagos. A partir de 1970 las grandes ciudades detienen su crecimiento, a la vez que se acelera el de sus áreas metropolitanas, y florecen las ciudades intermedias. En el año 2001 las



provincias de Madrid y Barcelona reunían la cuarta parte de la población, y con la suma de la población de las provincias de Valencia y Sevilla, en estas cuatro provincias se concentra más de un tercio de los españoles (el 34,7 %). El aumento de la población y la pauta de su distribución en el territorio, por un lado, y el desarrollo económico en el siglo XX, son factores que explican el aumento importante de usuarios en todos los medios de transporte, y en particular en el ferrocarril, en España.

En 2016 la edad media de la población española es de 42 años, por lo que se espera un envejecimiento progresivo que, entre otros aspectos, introducirá cada vez más necesidades en cuanto a accesibilidad en el transporte se refiere. La Figura 1 es un diagrama de la distribución por edad y género de la población española en el año 2015. Sobre una población total de aproximadamente 46.500.000 personas, alrededor de 7.600.000 presentan algún tipo de discapacidad o limitación por edad.

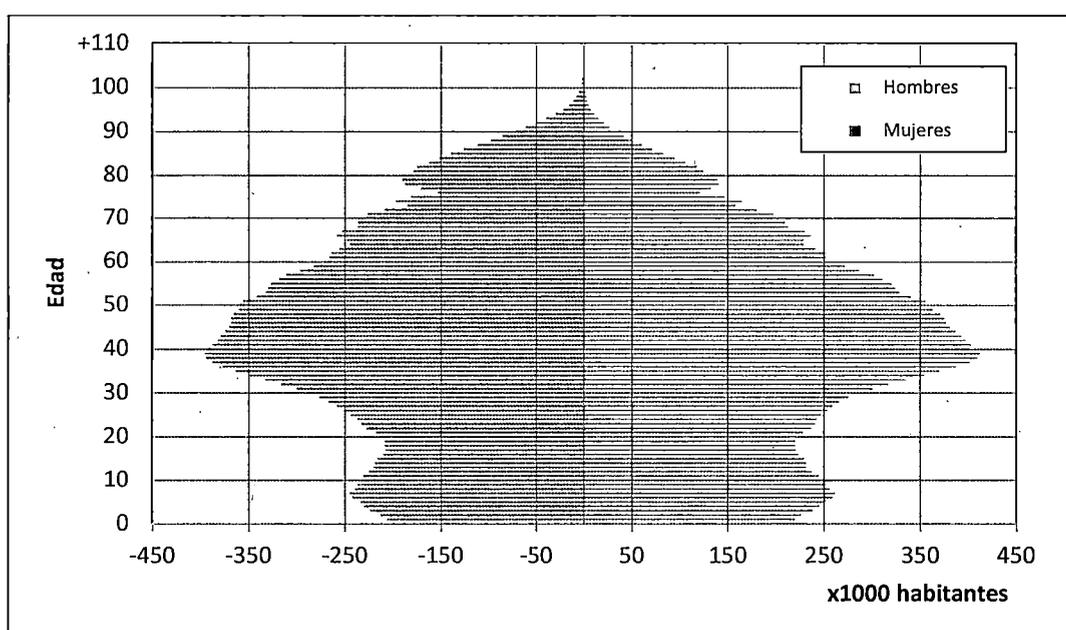


Figura 1.- Distribución de población por edad y género (1 de julio de 2015).

## 2.2 MARCO NORMATIVO

Desde 1910, en la normativa legal española se encuentran organismos y normas orientados a favorecer y fomentar la inclusión social de las personas con discapacidad. Esta preocupación culmina con la redacción del artículo 49 de la Constitución Española de 1978: “Los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que este Título otorga a todos los ciudadanos.”



Después de 1978 y sobre todo en los primeros años del siglo XXI se ha intensificado el número y desarrollo de la legislación que trata de los aspectos que afectan a la inclusión social de las personas con discapacidad y de movilidad reducida, y en particular de la accesibilidad en los edificios y en los medios de transporte. Las normas legales más significativas son las siguientes:

- **La Ley 13/1982, de 7 de Abril, de Integración Social de los Minusválidos**, recogía una serie de medidas tendentes a facilitar la movilidad y accesibilidad de las personas con discapacidad, animando a las distintas Administraciones Públicas a aprobar las normas urbanísticas y arquitectónicas básicas, oportunas, para evitar las barreras arquitectónicas. Además de la accesibilidad, esta Ley contemplaba ayudas para las personas con discapacidad, como las personas ciegas, e incluía el empleo como derecho para las personas con discapacidad, bajo los principios de igualdad de trato y no discriminación.
- **La Ley 51/2003, de 2 de Diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad**, plantea la necesidad de un nuevo enfoque de la accesibilidad, que debe dejar de ser considerada como un aspecto más o menos intenso de la acción social o los servicios sociales, para ser entendida como un presupuesto esencial para el ejercicio de los derechos fundamentales que asisten a los ciudadanos con discapacidad.
- **El Real Decreto 505/2007, de 20 de Abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad, para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones**, considera que la consecución de unos mismos niveles de igualdad de oportunidades y accesibilidad universal a todos los ciudadanos, hace necesario incorporar al Código Técnico de la Edificación las condiciones básicas de accesibilidad en los edificios, lo que se establece mediante este Real Decreto.
- **El Real Decreto 1494/2007, de 12 de Noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre las condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios, relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.**
- **El Real Decreto 1544/2007, de 23 de Noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.** Este Real Decreto es importante por la regulación que hace de la accesibilidad en los distintos medios de transporte. Los artículos dedicados al ferrocarril describen las especificaciones que deben cumplirse para garantizar la accesibilidad en las estaciones y en el material rodante, y aluden también al cumplimiento de las especificaciones técnicas de interoperabilidad sobre la accesibilidad de las personas de movilidad reducida que estén vigentes según las normas de la Unión Europea. Para su adaptación a las personas de movilidad reducida, clasifica las estaciones ferroviarias según el número medio de viajeros diario, de media anual, en aquéllas de menos de 750 viajeros/día, las de entre 750 y 1.000 viajeros/día y las de más



- de 1.000 viajeros/día. Para dichas estaciones y para el material móvil ferroviario, ya en servicio, define plazos temporales (ocho años y trece años, respectivamente, desde Diciembre de 2007), aunque en ambos casos establece la reserva de que dichas actuaciones se realizarán "siempre que resulten proporcionadas". Es destacable que las actuaciones de adaptación de estaciones y de material móvil establecidas en este Real Decreto están inspiradas en las recogidas en la "Especificación técnica de interoperabilidad relativa a las personas de movilidad reducida, en los sistemas ferroviarios transeuropeos, convencional y de alta velocidad, de 21 de Diciembre de 2007".
- **El Real Decreto 173/2010, de 19 de Febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de Marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad**, es de aplicación a todas las obras de nueva construcción o de modificación de edificios.
  - **El Real Decreto 1276/2011, de 16 de Septiembre, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad**. Este Real Decreto trata de distintos asuntos, y en materia de transportes modifica el Real Decreto 1544/2007, al incluir los planes de accesibilidad en todos los sectores del transporte, al establecer condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para las infraestructuras de pequeña entidad, que son las que tienen un tráfico igual o menor a 750 viajeros/día, en promedio anual, y al modificar el número de espacios para viajeros en silla de ruedas, en función de la longitud del tren.
  - **El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de Noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social**, trata de numerosos asuntos que afectan a las personas con discapacidad, y respecto de la exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, para el acceso y utilización de los medios de transporte, establece que dichas condiciones serán exigibles en "las infraestructuras y el material de transporte existentes el 4 de Diciembre de 2010, que sean susceptibles de ajustes razonables", y fija el plazo del 4 de Diciembre de 2017 para el cumplimiento de dicha exigencia.
  - Lo expuesto anteriormente es el marco de la legislación española en relación con las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, pero desde luego es preciso subrayar la importancia del **Reglamento (UE) nº 1300/2014, de la Comisión, de 18 de Noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida**, como norma en la que se enmarca el presente Plan Nacional de Implementación, y cuyas exigencias técnicas sobre la accesibilidad en las estaciones y en el material rodante ferroviario deben tenerse en cuenta y cumplirse.



### **2.3 METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN**

El Plan Nacional de Implementación de la ETI de PMR ha sido elaborado por un Grupo de trabajo que realiza también el seguimiento de la revisión de la ETI de PMR de 2014 y del desarrollo del Inventario de Activos. Los representantes de los diversos sectores que participan en este Grupo proceden del Grupo espejo creado en España para la revisión de la ETI de PMR y son expertos formados en el sector ferroviario y en accesibilidad en el transporte.

Las personas que han elaborado este Plan Nacional de Implementación pertenecen a los siguientes organismos:

- Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, (AESF), que ejerce el papel de Autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, tal y como se recoge en la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Renfe Viajeros, sociedad mercantil empresarial de RENFE (operador ferroviario) y dedicada al transporte de pasajeros. Esta empresa gestiona la mayoría de los vehículos de pasajeros y las estaciones del servicio de Cercanías, propiedad de Adif.
- Renfe Fabricación y Mantenimiento, sociedad mercantil empresarial de RENFE (operador ferroviario) y dedicada a la construcción, mantenimiento y modificación del material rodante.
- ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es titular de todas las estaciones de viajeros de la Red Ferroviaria de Interés General (RFÍG) y gestor de un número importante de ellas.
- CERMI, Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad. Es una entidad civil que agrupa a numerosas asociaciones de personas con discapacidad en España.
- CETREN, organismo notificado español.

## **3 SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL**

### **3.1 GENERALIDADES**

La configuración actual de la red ferroviaria española tiene su origen en la empresa estatal Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). Esta empresa, fundada en 1941, operó la red nacional tanto para viajeros como para mercancías hasta el año 2005. En ese año se dividió la explotación del material rodante, hoy gestionado por Renfe Operadora, y de la infraestructura, hoy gestionada por Adif.

Renfe Operadora es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, propietaria de cuatro sociedades que sirvieron para segregar la actividad de la empresa en 2013:



- Renfe Viajeros: Entidad de Renfe Operadora que gestiona el transporte de viajeros. En la actualidad, es la única operadora que presta servicio de viajeros en la red nacional.
- Renfe Mercancías: Entidad de Renfe Operadora que gestiona el transporte de mercancías.
- Renfe Alquiler: Entidad de Renfe Operadora que se dedica al alquiler de material rodante de viajeros y mercancías a distintas operadoras.
- Renfe Fabricación y Mantenimiento: Entidad de Renfe Operadora que se dedica a la construcción, mantenimiento y modificación de material rodante.

En el año 2013, se produjo la extinción de la empresa Ferrocarril Español de Vía Estrecha (FEVE). Hasta entonces, esta empresa explotaba una red independiente de ancho métrico situada principalmente en el norte de España. En ese momento, la propiedad y operación del material rodante de la compañía pasó a ser de Renfe Operadora, mientras que la infraestructura pasó a ser competencia de Adif.

Por haber tenido una explotación independiente del resto de la red, tanto el material rodante como las estaciones correspondientes a la red de ancho métrico han seguido unos criterios diferentes a la hora de adaptarse para la mejora de la accesibilidad, aunque también entran dentro del ámbito de aplicación del Real Decreto 1544/2007.

La Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) española está gestionada por Adif. Esta red está compuesta por líneas principalmente de tráfico mixto (mercancías y viajeros). Consta de líneas de tres anchos de vía diferentes:

- Ancho Ibérico (distancia entre carriles 1.668 mm).
- Ancho Estándar (distancia entre carriles 1.435 mm).
- Ancho Métrico (distancia entre carriles 1.000 mm).

Algunas secciones de líneas cuentan con el denominado tercer carril, es decir, los tramos están dotados de doble ancho (Ibérico y Estándar). Estas vías de ancho mixto permiten la circulación de trenes por los dos anchos con un único sistema de bloqueo.

La Red ferroviaria gestionada por Adif está conectada con la red de Portugal (IP) de ancho ibérico, a través de los puntos fronterizos de: Tuy/Valença do Miño y Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso; y con la red de Francia SNCF Réseau, por ancho ibérico a través de Irún/Hendaya, Portbou/Cerbere y Puigcerdá/La Tour de Carol, si bien el tránsito a la red francesa por estos accesos requiere el cambio de ancho de vía de los trenes a 1.435 mm.

Con carácter general, la altura de los andenes de las estaciones más importantes en España se ajusta a lo expresado en el Reglamento (UE) 1299/2014, de 18 de Noviembre de 2014, relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema "infraestructura" en el sistema ferroviario de la Unión Europea, (ETI de Infraestructura de 2014).



En los andenes de la red ferroviaria convencional esta ETI establece dos valores nominales de altura del andén, a saber, 550 mm por encima del plano de rodadura para tráfico convencional, y 760 mm por encima del plano de rodadura para tráfico de alta velocidad. No obstante, en el Real Decreto 1544/2007 se establece que la altura de andén de 550 mm sólo se utilizará en casos excepcionales, debidamente justificados.

Asimismo, tal y como se recoge en el apartado 7.7. Casos específicos, subapartado 7.7.15.6, Altura de los andenes, de la ETI de Infraestructura de 2014, con carácter permanente, se permite una altura del andén de 680 mm por encima del plano de rodadura en los andenes destinados específicamente al tráfico de Cercanías, al tráfico regional y al de Alta Velocidad.

Por su parte, en las estaciones de ancho métrico los andenes se sitúan a una altura nominal de 1.050 mm, según lo regulado en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de Noviembre. Esta misma altura de andén existe en las líneas 720 (Santurtzi-Intermodal Abando Indalecio Prieto; 13,3 km) y 722 (Muzkiz-Desertu Barakaldo; 13,0 km) de la red de ancho ibérico

### 3.2 **PRESENTACIÓN DEL INVENTARIO: ESTACIONES**

Actualmente, la red ferroviaria española contiene un total de 1.497 estaciones dedicadas a viajeros. El grado de accesibilidad de las estaciones depende del momento de su puesta en servicio y de las modificaciones que se han realizado sobre ellas. En general, se considera que una estación es accesible si permite el acceso de cualquier usuario desde la entrada de la estación hasta el andén y los trenes que circulan por la misma son accesibles.

Todas las estaciones con parada comercial de trenes de surco regular para la subida o bajada de viajeros de la RFIG son propiedad de Adif. De ellas, 857 corresponden a servicios de Cercanías o están ubicadas en la red de Ancho Métrico y están gestionadas por Renfe Operadora. Ambos entes, Adif y Renfe Operadora tienen suscrito un Convenio, recogido en la Resolución de 7 de Octubre de 2011, de la Secretaría General de Infraestructuras, del Ministerio de Fomento, por el que se encomienda al Grupo Renfe Operadora la gestión integral y administración de estas estaciones. Las estaciones de la Red de Ancho Métrico fueron incorporadas al citado Convenio en su Modificativo nº6, en virtud de un acuerdo entre Adif y Renfe Operadora de fecha 19 de Febrero de 2016.

La gestión de las estaciones de viajeros se divide en cuatro categorías:

- **Cercanías**: se trata de estaciones que cumplen un papel de servicio público en los grandes núcleos urbanos y áreas de influencia, representando una alternativa sostenible de transporte público, eficiente y con una oferta atractiva para la resolución de la movilidad en dicho ámbito. Se trata de ofrecer un servicio público con criterios de calidad, eficiencia, innovación, orientación al cliente, seguridad y sostenibilidad, compatibilizando los criterios empresariales con los del interés público estatal y territorial. Estas estaciones se encuentran distribuidas en doce núcleos geográficos. Aunque la propiedad de estas estaciones es de Adif, la empresa tiene suscrito un convenio con Renfe Operadora según el cual esta última se encarga de su gestión. Así,



las intervenciones de mantenimiento y mejora en estas estaciones se realizan generalmente a cargo de Renfe Operadora. Aunque en los casos en que el importe de esas mejoras supere un cierto nivel o bien en aquéllos en que se incluyan modificaciones en el área de la vía, es Adif quien se hace cargo de las intervenciones.

- **Alta Velocidad:** estas estaciones son propiedad de Adif Alta Velocidad y son gestionadas por la Dirección de Estaciones de Viajeros de Adif. Son aquéllas que dan servicio a las líneas de alta velocidad.
- **Viajeros:** estas estaciones, dependientes exclusivamente de la Dirección de Estaciones de Viajeros de Adif, incluyen las que tienen mayor número de viajeros diario y las correspondientes a las capitales de provincia.
- **Ancho métrico:** estas estaciones son las que hasta el 1 de Enero de 2013 pertenecían a la red explotada por FEVE, por lo que a pesar de estar incluidas en el ámbito del Real Decreto 1544/2007, han seguido una evolución diferente al resto de estaciones, en cuanto a la mejora de la accesibilidad.
- **Circulación:** Son el resto de estaciones, no incluidas en las categorías anteriores.

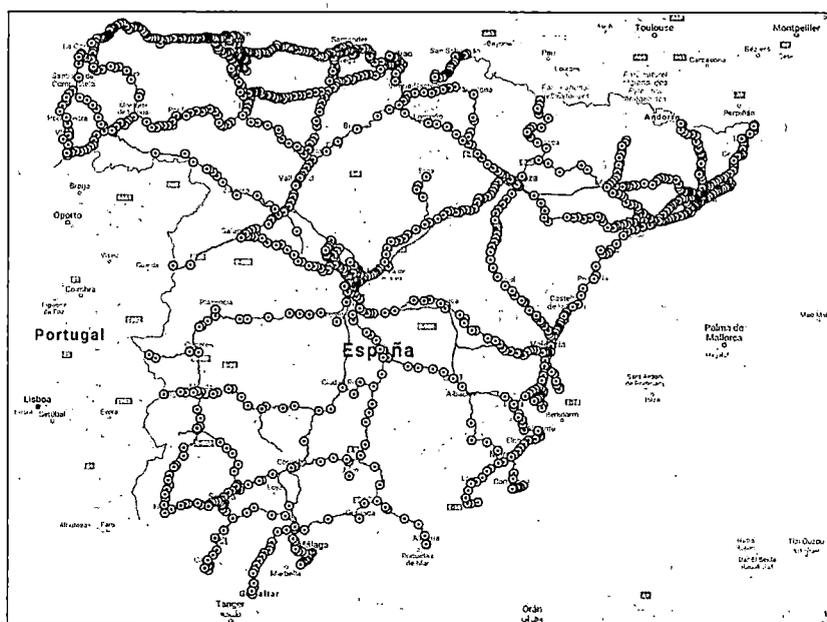


Figura 2.- Plano de distribución de estaciones en la red ferroviaria nacional.

Conforme al tipo de operador y gestor de estaciones, la situación actual sobre la accesibilidad de las estaciones de Adif y Adif Alta Velocidad es la siguiente:



- **Estaciones de Alta Velocidad:** Existen 42 estaciones, de las cuales 36 están sujetas al cumplimiento del Real Decreto 1544/2007<sup>1</sup>. De estas últimas:
  - o 29 ya son accesibles
  - o 4 están en ejecución o contratadas: Granada, Murcia, Ciudad Real y Girona.
  - o 1 está en proyecto por parte de otro organismo: Alicante.
  - o 2 serán de nueva construcción: San Sebastián y Loja.
  
- **Estaciones Multioperador Adif:** Existen 61 estaciones, de las cuales 42 están sujetas al cumplimiento del Real Decreto 1544/2007. De estas últimas:
  - o 37 ya son accesibles.
  - o 4 están en ejecución o contratadas: Barcelona França, Cuenca, Tarragona y Huelva.
  - o 1 se encuentra afectada por otras obras: Salou.
  
- **Estaciones de la Red de Cercanías:** Existen 489 estaciones en esta categoría. De acuerdo al Convenio de Colaboración entre Adif y Renfe para la prestación del servicio en estaciones de Cercanías, de fecha 7 de Septiembre de 2011, le corresponde a Renfe Viajeros la adaptación a la accesibilidad de la mayoría de estas estaciones. A Adif le corresponde la adaptación de 23 de ellas, de acuerdo al Plan de Estaciones de 2016-2022 (principalmente por necesitar paso inferior para la conexión entre andenes):
  - o 15 estaciones se encuentran incluidas en planes de inversión con financiación y en distintos estados de avance.
  - o 1 estación no se adaptará por la desproporción en la inversión requerida: Brenes.
  - o 7 estaciones están afectadas por otros proyectos y obras de Alta Velocidad o Red Convencional.
  
- **Estaciones de Ancho Métrico:** Existen 369 estaciones en esta categoría. De acuerdo al Convenio de Colaboración entre Adif y Renfe para la prestación del servicio en estaciones de Cercanías, de fecha 7 de Septiembre de 2011, le corresponde a Renfe Viajeros la adaptación a la accesibilidad de la mayoría de estas estaciones. A Adif le

---

<sup>1</sup> El Real Decreto 1544/2007 establece que todas las estaciones de nueva construcción tendrán que ajustarse a lo indicado en su Anexo I (exceptuando aquellas que se encontraran en avanzado estado de desarrollo a la entrada en vigor del Real Decreto). Para las estaciones existentes, deberán ser adaptadas aquéllas con una afluencia de viajeros superior a 750 viajeros/día o las que correspondan a capitales de provincia.



corresponde la adaptación de 3 de ellas, de acuerdo al Plan de Estaciones de 2016-2022 (principalmente por necesitar paso inferior para la conexión entre andenes):

- o 1 estación se encuentra incluida en un plan de inversión con financiación: Pola de Siero.
  - o 2 estaciones se encuentran actualmente en estudio: Maliaño y Bezana.
- **Estaciones de la Red Convencional:** Existen 520 estaciones, de las cuales sólo 2 están sujetas al cumplimiento del Real Decreto 1544/2007, (debido al reducido número de viajeros diario de la inmensa mayoría de las estaciones), y se encuentran en estudio para su posible adaptación: Port Aventura y Universidad de Rabanales.

Por otra parte, Renfe Operadora ha apostado en su Plan de Inversiones de Estaciones por la remodelación de las estaciones de Cercanías con un fuerte componente de mejora de su accesibilidad. Así, los elementos incluidos en dicho Plan son, entre otros, los siguientes:

- Acceso a la estación.
- Itinerarios accesibles.
- Señalización.
- Encaminamientos tacto visuales.
- Mostradores de atención al cliente de doble altura.
- Ascensores.
- Rampas.
- Guiados en las estaciones.
- Iluminación.
- Megafonía.
- Aseos.
- Recrecidos de andenes.
- Banda de seguridad y bordes de andenes.



### 3.3 PRESENTACIÓN DEL INVENTARIO: MATERIAL RODANTE

El parque móvil de vehículos de viajeros autorizados a circular en la Red Ferroviaria de interés General (RFIG) está formado por 1.289<sup>2</sup> trenes, distribuidos según el tipo de explotación en: Cercanías, Media Distancia, Larga Distancia, Alta Velocidad y Ancho Métrico.

A continuación se describen las características de los vehículos asociados a cada uno de estos tipos de explotación.

- **Cercanías:** Existen un total de 634 trenes de Cercanías, cuyas características se definen en la Tabla 1 siguiente. De ellos :
  - o 36 trenes son de doble piso.
  - o 237 se han adquirido con una zona de piso bajo.
  - o Actualmente se están adaptando 165<sup>3</sup> trenes de la serie 447 ya en explotación para hacerlos accesibles. Entre otras actuaciones en accesibilidad, se les dotará de una zona de piso bajo. En estos momentos, hay 50 unidades finalizadas.
  - o 287 están dotados de un Aseo universal.

En este tipo de explotación y debido a la casuística de la misma (frecuencias elevadas, tiempos de paradas muy cortos, gran afluencia de usuarios sobre todo en horas punta, etc.), Renfe Viajeros ha optado por dotar a este tipo de trenes de una accesibilidad de forma autónoma, de plazas para usuarios en sillas de ruedas, de Aseo universal y de itinerarios accesibles desde las plazas hasta el Aseo universal.

Siguiendo con este criterio de actuación, para hacer accesible la serie 447 se está sustituyendo la caja del coche intermedio por una caja dotada de una zona de piso bajo, y se les dota de dos plazas para usuarios en sillas de ruedas, de un aseo universal y de itinerarios accesibles desde las plazas hasta el aseo universal.

TIPO EXPLOTACIÓN	SERIES	VIDA MEDIA (AÑOS)	DOTADO DE ACCESIBILIDAD
CERCANÍAS	463	9,6	Desde origen
	464	8,9	Desde origen
	465	8	Desde origen
	442	37,6	No accesible
	446	28	No accesible
	447	22,5	Adaptándolos actualmente

<sup>2</sup> Datos obtenidos el 30 de noviembre de 2016. Sólo se contabilizan trenes de Renfe Viajeros.

<sup>3</sup> A fecha de 2/12/2016 existen ya 68 (50 en Cercanías y 18 en Media Distancia) adaptados. Al finalizar la adaptación de la serie de Cercanías antes comentada, se tendrán 384 trenes con aseo universal.



	450	23	Accesibilidad no viable (2 pisos)
	451	22	Accesibilidad no viable (2 pisos)
	592	35	No accesible

Tabla 1.- Accesibilidad y vida media de las series de Cercanías. Datos a 16 de Diciembre de 2016.

- **Media Distancia:** Existen un total de 277 trenes, cuyas características se definen a continuación. De ellos:
  - o 107 se han adquirido con una zona de piso bajo.
  - o Se han adaptado 18 trenes de la serie 447 ya en explotación, para hacerlos accesibles, por lo que entre otras actuaciones en accesibilidad, se les dotará de una zona de piso bajo. En estos momentos, hay 18 unidades finalizadas.
  - o 143 están dotados de un aseo universal.

La adaptación de la serie 447 para hacerla accesible consiste en la sustitución de la caja del coche intermedio por una caja dotada de una zona de piso bajo, y la disposición de dos plazas para usuarios en sillas de ruedas, de un aseo universal y de itinerarios accesibles desde las plazas hasta el aseo universal.

TIPO EXPLOTACIÓN	SERIES	VIDA MEDIA (AÑOS)	DOTADO DE ACCESIBILIDAD
MEDIA DISTANCIA	440M	43	No accesible
	447	22,5	Adaptándolos actualmente
	448	28,6	No accesible
	449	7,3	Desde origen
	470	43	No accesible
	592	35	No accesible
	594	18,1	Adaptándolos actualmente
	596	33,7	No accesible
	598	12,1	Adaptándolos actualmente
	599	6,9	Desde origen

Tabla 2. Accesibilidad y vida media de las series de Media Distancia. Datos a 16 de Diciembre de 2016.



- **Larga Distancia:** Existen un total de 120 trenes, cuyas características se definen a continuación. De ellos:
  - o 99 trenes son de piso bajo (vehículos Talgo), de los cuales 55 están dotados de plazas para usuarios en sillas de ruedas y aseo universal.
  - o 70 trenes son accesibles<sup>4</sup>.
  - o 70 trenes dotados de Aseo Universal.

La adaptación de la serie Talgo VI para hacerla accesible consta de: 2 plazas para usuarios en sillas de ruedas, de un aseo universal y del itinerario accesible desde las plazas hasta el aseo universal.

TIPO EXPLOTACIÓN	SERIES	VIDA MEDIA (AÑOS)	DOTADO DE ACCESIBILIDAD
LARGA DISTANCIA	Arco	>25	No accesible
	Talgo IV	>30	No accesible
	Talgo V	>30	No accesible
	Talgo VI	≈22	Prevista su Adaptación
	Talgo VII	≈15	Desde origen
	120.5	6,8	Desde origen
	730	4,7	Adaptándolos actualmente
130	12,3	Desde origen	

Tabla 3.- Accesibilidad y vida media de las series de Larga Distancia. Datos a 16 de Diciembre de 2016.

- **Alta Velocidad:** Existen un total de 151 trenes, totalmente accesibles<sup>5</sup> y con una antigüedad media de 10,5 años. A continuación se describen sus características:

TIPO EXPLOTACIÓN	SERIES	VIDA MEDIA (AÑOS)	DOTADO DE ACCESIBILIDAD
ALTA VELOCIDAD LARGA DISTANCIA	100	23,8	Desde origen
	102	12,3	Desde origen
	103	10	Desde origen
	112	6,7	Desde origen
	104	12,5	Desde origen

<sup>4</sup> Cabe destacar que el acceso se realiza mediante el servicio ATENDO.

<sup>5</sup> Cabe destacar que el acceso se realiza mediante el servicio ATENDO.



<b>ALTA VELOCIDAD MEDIA DISTANCIA</b>	<b>114</b>	7,4	Desde origen
	<b>121</b>	7,5	Desde origen

Tabla 4.- Accesibilidad y vida media de las series de Alta Velocidad. Datos a 16 de Diciembre de 2016.

- **Ancho Métrico:** La Red de Ancho Métrico se anexionó en 2013 a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), por lo que hasta entonces su gestión era diferente y su nivel de accesibilidad se mide bajo parámetros distintos al resto de la red. Esto también es debido a las limitaciones técnicas del ancho de caja. Existen un total de 107 trenes, de los que 62 están dotados de plaza para usuarios en silla de ruedas y plataforma de acceso. Sus características se definen a continuación:

<b>TIPO EXPLOTACIÓN</b>	<b>SERIES</b>	<b>VIDA MEDIA (AÑOS)</b>	<b>DOTADO DE ACCESIBILIDAD</b>
<b>ANCHO MÉTRICO</b>	<b>524</b>	32,3	No accesible
	<b>526</b>	45,8	No accesible
	<b>527</b>	5,8	Desde origen
	<b>529</b>	5,5	Desde origen
	<b>433</b>	40	Desde origen
	<b>435</b>	39,9	No accesible
	<b>436</b>	13,5	Desde origen
	<b>438</b>	24,2	Prevista su adaptación

Tabla 5.- Accesibilidad y vida media de las series de Ancho Métrico. Datos a 16 de Diciembre de 2016.

Las características de un vehículo considerado como accesible son las mismas para todo el material rodante, excepto para los incluidos en la Red de Ancho Métrico:

- Para todo el parque existente, exceptuando los vehículos de ancho métrico:
  - o Posibilidad de acceso al vehículo ferroviario con silla de ruedas, de forma autónoma o mediante la prestación del servicio de ATENDO.
  - o Existencia de plaza para usuarios en silla de ruedas.
  - o Aseo universal.
  - o Itinerario accesible desde el espacio para sillas de ruedas hasta el aseo universal.



- Para la Red de Ancho Métrico:
  - o Espacio para silla de ruedas.
  - o Plataforma de acceso automático.

La situación del parque de trenes de Renfe Viajeros a 2 de Diciembre de 2016 es la siguiente:

CATEGORÍA	NÚMERO DE TRENES	NÚMERO DE TRENES ACCESIBLES	% TRENES ACCESIBLES
Cercanías	634	287	45,27 %
Media distancia	277	143	51,62 %
Larga distancia	120	70	58,33 %
Alta velocidad	151	151	100,00 %
Ancho Métrico*	107	62	57,94 %
<b>TOTAL</b>	<b>1289</b>	<b>713</b>	<b>55,31 %</b>

Tabla 6.- Resumen de la distribución de trenes accesibles, según el tipo de servicio.

\* Se debe observar que los trenes de Cercanías y Media Distancia en la red de Ancho Métrico son considerados como 'parcialmente accesibles' al contar con un único espacio para silla de ruedas y disponer de una plataforma de acceso automático. En las series donde existe aseo, éste no es accesible.

A excepción de los trenes de Cercanías, en donde se busca que la accesibilidad sea de forma autónoma, en el resto de los trenes la accesibilidad se complementa con el servicio ATENDO y con plataformas a bordo en diferentes casos.

### **3.4 PRESENTACIÓN DEL INVENTARIO: NORMAS DE EXPLOTACIÓN**

#### **3.4.1 SERVICIO ATENDO**

ATENDO es el servicio gratuito de Atención y Asistencia a viajeros con discapacidad o movilidad reducida que Renfe pone a disposición de los clientes del ferrocarril. Se trata de un servicio especializado que orienta, informa y facilita al viajero el acceso y tránsito por las estaciones, así como la asistencia en la subida y bajada de los trenes.

Ofrece sus servicios de forma permanente en 68 estaciones y de forma puntual, con preaviso, en otras 65.

El servicio ATENDO ha proporcionado asistencia a un total de 583.439 viajeros desde Enero a Noviembre de 2016 distribuidos de la siguiente forma, según las necesidades del usuario:

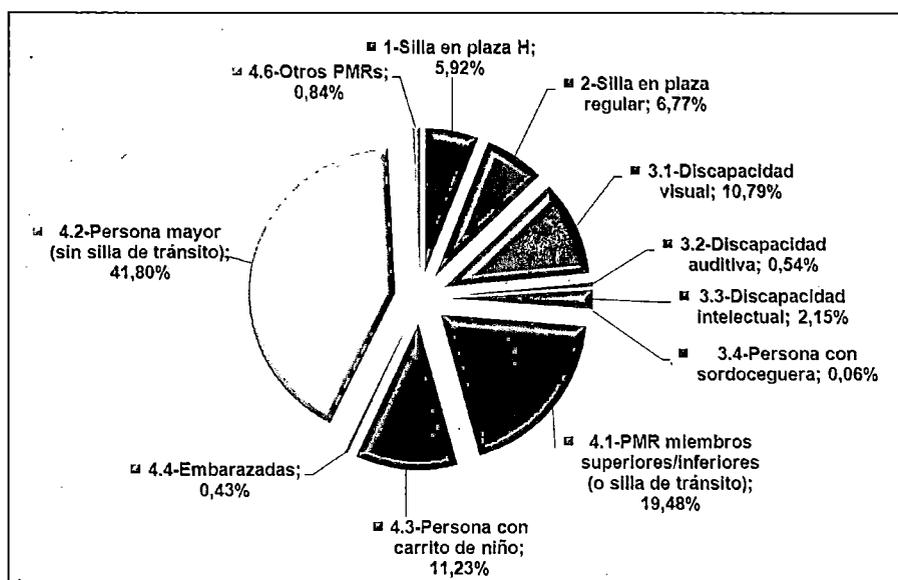


Figura 3.- Clasificación de servicios ATENDO en 2016.

### 3.4.2 SERVICIO DIALOGA

El servicio DIALOGA está destinado a personas con discapacidad auditiva, con el fin de facilitarles la comunicación y el acceso a la información de servicio de las estaciones.

Existen dos líneas de acción:

- Estaciones Dialoga: Estaciones adaptadas en sus servicios e instalaciones a las necesidades de las personas sordas y con discapacidad auditiva.
- Servicio de información para dispositivos móviles: Información telefónica de Adif a través de dispositivos móviles y comunicación vía texto. La Oficina de Atención al Cliente dispone de un servicio de video-interpretación en lengua de signos española. La megafonía de la estación se representa de forma textual en los monitores de información. Las incidencias más relevantes, situaciones de emergencia y otros mensajes de carácter general, se emiten en lengua de signos por los monitores de información. Además, hay disponible un servicio de información telefónica y comunicación vía texto para dispositivos móviles.

### 3.4.3 OTROS SERVICIOS

Continuando con la línea de mejora de los servicios a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, durante 2016 Renfe ha incorporado otros servicios al viajero:

- Sistema de video-interpretación en lengua de signos en los Centros ATENDO y en sus Centros de Servicios.



- Aplicación telemática para el Servicio ATENDO en su versión en castellano e Inglés.
- Incorporación de lectura fácil en la Guía ATENDO y en la página web de Renfe con la creación de un minisite con tres secciones: recomendaciones para viajar, destinos accesibles, y tarifas y promociones.
- Desde principios del mes de Diciembre, se ha incorporado la lengua de signos a la página web de Renfe con un vídeo de bienvenida.

## **4 DEFINICIÓN DE UNA ESTRATEGIA**

### **4.1 NORMA DE PRIORIZACIÓN**

La estrategia de priorización de las modificaciones en estaciones y material rodante con el objetivo de mejorar el nivel de accesibilidad en la red ferroviaria española se basa en el siguiente planteamiento:

- **A corto plazo:** se efectúa una planificación anual o cada 18 meses del ejercicio siguiente. Esta planificación se realiza en función de los recursos disponibles, disponibilidad de medios técnicos, influencia de otras actuaciones sobre el mismo elemento, presupuesto asignado u otros criterios de prioridad estratégicos y puntuales.
- **A medio plazo:** la estrategia se basa en la normativa legal en el Estado español, que ha definido objetivos y plazos para la consecución de un nivel de accesibilidad completo en los medios de transporte, según lo recogido en el Real Decreto 1544/2007. Siempre se tendrá en cuenta que las actuaciones para la adaptación resulten proporcionadas.
- **A largo plazo:** Los planes nacionales y la legislación aplicable en materia de accesibilidad en el transporte pueden no coincidir con el plazo de 10 años que como mínimo se indica para desarrollar el Plan de implementación. No obstante, cualquier modificación, actualización, adaptación o extensión del objetivo o plazos de estos planes nacionales deberán tener en cuenta las prescripciones de la ETI de PMR vigente.

La elección de las estaciones y del material móvil que se adaptan o mejoran desde el punto de vista de la accesibilidad para personas de movilidad reducida y el orden de realización de los trabajos en estos elementos elegidos están influenciados por numerosos factores de distinta índole, y solo tras la valoración conjunta de dichos factores se produce la toma de decisiones. No hay, pues, una única y determinada norma de priorización para la elección de los elementos a adaptar y del orden en que se va ir realizando esa adaptación.

### **4.2 CRITERIOS CON ARREGLO A LOS CUALES SE ABORDAN LOS SUBSISTEMAS EN EL PLAN**

Los criterios con los que se abordan los trabajos de adaptación en relación con la accesibilidad del sistema ferroviario existente se dividen en dos grupos: los correspondientes a las



actuaciones en la infraestructura y los correspondientes a las actuaciones sobre el material rodante. A continuación se definen las principales características de cada uno de ellos.

#### 4.2.1 ESTACIONES

Las estaciones son los principales escenarios de la infraestructura ferroviaria para la ejecución de actuaciones de mejora de la accesibilidad. En línea con el compromiso de Adif y Adif Alta Velocidad sobre la accesibilidad de las estaciones y los servicios prestados en ellas, existe una planificación constante para la adaptación de estaciones, de forma que se mejore la accesibilidad de las personas con movilidad reducida a los servicios ferroviarios.

Las líneas principales de actuación para mejorar la accesibilidad de las estaciones son:

- Construcción de pasos inferiores de conexión entre andenes.
- Instalación de rampas fijas y ascensores.
- Recreido y prolongación de andenes para facilitar el acceso de los viajeros a los trenes.
- Mejora de accesos y entornos.
- Creación de itinerarios accesibles.
- Instalación de bandas de proximidad y franjas amarillas en el borde de andén.
- Aparcamientos accesibles y reservados a personas con movilidad reducida.
- Aseos adaptados a personas con movilidad reducida.
- Adaptación a normativa de escaleras y barandillas.
- Pasos de caucho antideslizante entre andenes.
- Mejoras en la iluminación.
- Nuevos sistemas visuales y auditivos de información al viajero.

Al objeto del desarrollo de la planificación de los próximos años, se han establecido una serie de criterios esenciales a cumplir en las estaciones a remodelar, según la clasificación de las mismas en cuanto a número de viajeros, establecida por el Real Decreto 1544/2007. Estos criterios responden principalmente a mejorar la movilidad de todas las personas, de tal forma que sólo se podrá considerar una estación accesible aquella en la que cualquier usuario pueda acceder desde el aparcamiento hasta el tren de forma autónoma. En concreto, estos criterios esenciales son los siguientes:

- Que exista un paso a distinto nivel con ascensores o rampas en estaciones con más de 750 viajeros/día, o que exista un paso de caucho antideslizante entre andenes para viajeros en estaciones de menos de 750 viajeros/día.



- Que la altura de los andenes corresponda a las alturas reguladas en la normativa nacional o europea:
  - o Cercanías: 680 mm.
  - o Alta Velocidad: 550, 680 ó 760 mm.
  - o Regionales: 550, 680 ó 760 mm.
  - o Ancho métrico: 1050 mm.
- Que exista un itinerario accesible desde el aparcamiento hasta el acceso a los andenes.

Por otro lado, también se proponen como criterios adicionales los siguientes:

- Aseos adaptados.
- Plazas de aparcamiento adaptadas.
- Borde de andén con bandas de proximidad.
- Escaleras y barandillas adaptadas.
- Iluminación adaptada a la normativa.
- Sistemas de Información al viajero adaptados.

El objetivo es hacer accesible el mayor número de estaciones donde se puedan aplicar estos criterios sin que la inversión resulte desproporcionada, beneficiando a un mayor número de viajeros.

La planificación, por parte de Adif y Adif Alta Velocidad, se divide en tres fases, a corto plazo, a medio plazo y a largo plazo. Las actuaciones en cada una de las fases se dividen en función del gestor y de la titularidad de la estación:

- A corto plazo, se incluyen las actuaciones planificadas por Adif en 2015, a desarrollar en los años 2016-2017. Se trata de estaciones existentes en las que se está actuando o se actuará de forma inminente para hacerlas accesibles:
  - o Estaciones de Alta Velocidad: 2 estaciones: Murcia y Granada.
  - o Estaciones Multioperador de Adif: 13 estaciones: Lugo, Tortosa, Torredembarra, Reus, Flaça, Cuenca, Caldes de Malavella, Figueres, Tudela de Navarra, Tarragona, Ponferrada, Miranda de Ebro y Ferrol.
  - o Estaciones de la Red Convencional: Ninguna.
  - o Estaciones de Cercanías: 1 estación: Cantillana.



- Estaciones de Ancho Métrico: Ninguna.
- A medio plazo, se incluirán las actuaciones planificadas por Adif en 2016 a desarrollar en los años 2017-2020. Se actuará sobre al menos 22 estaciones existentes, para que sean accesibles:
  - Estaciones Alta Velocidad: 2 estaciones: Girona y Ciudad Real.
  - Estaciones Multioperador de Adif: 3 estaciones: Huelva, BCN França y Portbou.
  - Estaciones de la Red Convencional: 2 estaciones: Port Aventura y Universidad Rabanales.
  - Estaciones de Cercanías: 15 estaciones: Renedo, Aranjuez, La Calzada de Asturias, Xeraco, Vicálvaro, Amurrio, Areta, Andoain, Lezo Rentería, Ordizia, Urnieta, Valle de Trápaga, Billabona Zizurquil, Moncada Ripollet, Recoletos.
  - Estaciones de Ancho Métrico: 1 estación: Pola de Siero.
- A largo plazo, se incluirán las actuaciones en estaciones de menor número de viajeros que necesiten de soluciones accesibles por razones de interés general. El objetivo es actuar sobre al menos 20 estaciones que por normativa, seguridad o interés general, sea necesaria su adaptación.

#### **4.2.2 MATERIAL RODANTE**

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1544/2007, el material rodante existente destinado a circular por la red ferroviaria deberá recibir las adaptaciones necesarias para cumplir con lo establecido en dicho Real Decreto, que a su vez exige contemplar lo estipulado en la ETI de PMR vigente en cada momento. Para ello, se ha dividido la estrategia en dos partes, a corto plazo y a largo plazo.

- Estrategia a corto plazo: Las actuaciones que plantea desarrollar Renfe Viajeros en el material rodante en relación con la mejora de la accesibilidad son las siguientes:
  - Continuar con la adaptación en accesibilidad de un total de 165 trenes de la serie 447 de Cercanías y Media Distancia (a fecha del 2/12/2016 existen ya 68 unidades adaptadas).
  - Continuar con la adaptación en accesibilidad de un total de 15 trenes de la serie 598 de Media Distancia, (sólo restan 4 unidades).
  - Continuar con la adaptación en accesibilidad de un total de 23 trenes de la serie 594 de Media Distancia (a fecha del 2/12/2016 existen ya 4 unidades adaptadas).



- Iniciar la adaptación en accesibilidad de un total de 15 trenes de la serie Talgo VI, de Larga Distancia.
- Instalación de acceso automático mediante rampas en un total de 16 trenes de la serie 438, que operan en la Red de Ancho Métrico.
- Adquisición de 15 trenes de Alta Velocidad accesibles, ampliable a 30.

Una vez finalizadas estas modificaciones, la situación prevista<sup>6</sup> del material rodante de Renfe Viajeros será la siguiente:

CATEGORÍA	NÚMERO DE TRENES	NÚMERO DE TRENES ACCESIBLES	% TRENES ACCESIBLES
Cercanías	634	384	60,57 %
Media distancia	277	166	59,93 %
Larga distancia	120	85	70,83 %
Alta velocidad	166	166	100,00 %
Ancho Métrico*	107	78	72,89 %
<b>TOTAL</b>	<b>1.304</b>	<b>879</b>	<b>67,41 %</b>

Tabla 7.- Objetivo de distribución de vehículos accesibles.

\* Se debe observar que los trenes de Ancho Métrico son considerados como 'parcialmente accesibles' al contar con un único espacio para silla de ruedas y disponer de una plataforma de acceso automático.

A excepción de los trenes de Cercanías donde debido a la casuística del tipo de explotación se busca que la accesibilidad sea de forma autónoma, en el resto de los trenes la accesibilidad se complementa con el servicio ATENDO y con plataformas a bordo, en diferentes casos.

- Estrategia a largo plazo: Desde Renfe Viajeros se tiene previsto seguir las siguientes pautas de actuación:
  - El apartado sistemático y progresivo del material rodante más antiguo, y por tanto no accesible, de la flota de trenes.
  - La sustitución paulatina del material rodante apartado por material accesible, en función de las necesidades detectadas en los diferentes tipos de explotación.
  - La adaptación de las medidas básicas de accesibilidad a los vehículos cuya vida media sea inferior a 25 años, siempre que dicha adaptación no sea inviable, como es el caso, por ejemplo, de los trenes de Cercanías de dos pisos.

<sup>6</sup> Cabe destacar que pueden existir modificaciones en el material del tipo: cambio del tipo de explotación, baja, etc...



## **5 MEDIOS TÉCNICOS Y OPERATIVOS**

### **5.1 ALCANCE DE LA RENOVACIÓN O MEJORA DE LAS ESTACIONES**

La ejecución de las actuaciones en materia de accesibilidad en estaciones recae principalmente en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), siendo responsable final de determinar la cantidad y extensión de las actuaciones, basándose en los siguientes criterios:

- Criterios técnicos de factibilidad y coordinación.
- Presupuesto adjudicado y proporcionalidad.
- Consecución de los objetivos marcados en la legislación vigente.

Según los anteriores criterios, Adif plantea las siguientes categorías de actuación:

- Andenes.
- Aparcamientos.
- Itinerarios accesibles (Itinerarios exteriores, itinerarios interiores, escaleras, rampas, escaleras mecánicas, pasos elevados y subterráneos, ascensores, barandillas y pasamanos).
- Accesos.
- Aseos.
- Mobiliario.
- Información visual y acústica.
- Mostradores de venta, información y atención al cliente.
- Máquinas expendedoras y otros elementos interactivos.

### **5.2 ALCANCE DE LA RENOVACIÓN O MEJORA DEL MATERIAL RODANTE**

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 1544/2007, el material rodante existente destinado a circular por la red ferroviaria deberá recibir las adaptaciones necesarias para cumplir con las condiciones básicas de accesibilidad contenidas en el Anexo I del citado Real Decreto, y con lo estipulado en la ETI de personas de movilidad reducida vigente.

En general, las intervenciones de mejora de accesibilidad en el material rodante se orientarán a los siguientes aspectos:

- Acceso al tren de un usuario en silla de ruedas.
- Instalación de plaza para silla de ruedas.



- Adaptación de aseo.

Se debe indicar que el avance en la adaptación de las series de trenes existentes se verá influenciado por los siguientes factores:

- Capacidad de los talleres designados para ejecutar estas actuaciones.
- Coordinación de las actuaciones en materia de accesibilidad con otras actuaciones en el mismo tren.
- Afección a la explotación del servicio, durante el tiempo de ejecución de las actuaciones.

### **5.3 DESPLIEGUE DE MEDIDAS OPERATIVAS (ASISTENCIA) PARA COMPENSAR LA FALTA DE ACCESIBILIDAD RESTANTE**

El actual servicio de asistencia ATENDO, descrito en el apartado 3.4.1 de este Plan, continuará dando asistencia en aquellas circunstancias en que sea requerido.

## **6 FINANCIACIÓN**

La financiación de las actuaciones de adaptación y mejora de las estaciones y del material móvil ferroviarios contempladas en este Plan Nacional de Implementación se ajustarán a lo indicado en el Real Decreto 1544/2007: *"Por los Ministerios competentes se adoptarán las medidas presupuestarias necesarias para la aplicación de este Real Decreto sobre las infraestructuras y medios de transporte de competencia estatal"*, y a lo indicado en el Real Decreto Legislativo 1/2013: *"La financiación de las distintas prestaciones, subsidios, atenciones y servicios contenidos en esta Ley se efectuará con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y a los de las Comunidades Autónomas y Entes Locales, de acuerdo con las competencias que les correspondan, respectivamente"*.

## **7 SEGUIMIENTO Y APLICACIÓN DE LA EXPERIENCIA ANTERIOR**

El marco normativo vigente a nivel nacional prevé una serie de acciones de seguimiento y control de las actuaciones encaminadas a mejorar la accesibilidad en los medios de transporte. Estas acciones tienen un carácter obligatorio y deben ser realizadas y publicadas periódicamente para el conocimiento de las instituciones, el sector, y las asociaciones de usuarios.

El Gobierno deberá realizar los estudios integrales sobre la accesibilidad en los diferentes medios de transporte, según lo aprobado en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de Noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

