



LUIS CAYO PÉREZ BUENO

PRESIDENTE DEL COMITÉ ESPAÑOL DE REPRESENTANTES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD (CERMI)

“LA INVERSIÓN EN ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE GENERA NEGOCIO”

Qué es CERMI, cuando se fundó, a que asociaciones representa y cuáles son sus objetivos fundamentales?

El Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) es la expresión de la sociedad civil –movimiento asociativo– articulada en torno a la discapacidad creado para la incidencia política, es decir, para influir allí donde se toman las decisiones para que la discapacidad esté presente en la agenda política. Fue creado en 1997 y está integrado por el 90% del tejido asociativo de la discapacidad de España.

¿Qué peso tiene en los procesos legislativos relacionados con la accesibilidad tanto en España como en Europa?

El ámbito de actuación del CERMI es fundamentalmente el español. Incidimos ante los poderes públicos españoles, tanto nacionales –Gobierno central–, como autonómicos, a través de los CERMI Autonómicos, que los hay en todas las comunidades y ciudades autónomas. En Europa, la entidad de referencia es el Foro Europeo de la Discapacidad (EDF, en sus siglas en inglés), de la que el CERMI es parte muy activa. El CERMI trata de conformar la agenda política de la discapacidad y por tanto plantea y propone, defiende y negocia iniciativas legislativas en la esfera de la discapacidad, también por supuesto en la de la accesibilidad, como parte nuclear. Estamos detrás, de una u otra forma, de las medidas legislativas que se adoptan en materia de accesibilidad en España, como impulsores, negociadores, y muchas veces como censores.

¿Cuáles son los retos más inmediatos en materia de accesibilidad en el transporte y cuáles son los retos del futuro?

El objetivo de la accesibilidad universal al transporte está aún lejos tanto en España como en Europa. En los últimos años, mejor décadas, se han producido avances, pero la situación no es satisfactoria, en absoluto. Incluso esta línea progresiva de mejora se ha visto amenazada y a veces truncada por los efectos de la crisis económica y de las políticas de extrema

austeridad que estamos viviendo. Se invoca la crisis para no solo no avanzar, sino para retroceder, ese es el gran peligro del momento. Ante esa falacia, desde la discapacidad organizada afirmamos con firmeza, la inversión en accesibilidad al transporte genera negocio. Más gente podrá viajar, y más demanda existirá.

¿En qué nivel de accesibilidad se encuentran los vehículos que realizan transporte colectivo en España en comparación con otros países de la UE y extracomunitarios?

No sé si odiosas, como suele decirse, pero las comparaciones siempre son arduas. El nivel de accesibilidad al transporte en España es desigual y discontinuo, dependen del medio o modo del que hablemos, y del territorio en que transcurra, y por tanto, de la Administración que lo regule y supervise. En general, y sin ningún ánimo de complacencia, globalmente considerado, en relación con Europa, estaríamos en la parte media/alta de la tabla. Se han hecho más esfuerzos y más rápidos que en otros países, incluso con más recursos que el nuestro. Si comparamos con los países punteros en el mundo, aún estamos rezagados, pero nada impediría que en una o dos décadas, si hubiera voluntad, pudiéramos alcanzar ese pelotón de cabeza.

En cuanto a la información al usuario del transporte público. ¿En qué nivel nos encontramos?

En este aspecto, fallamos más. A veces se hace lo más difícil, y no se alcanza nada en lo relativamente más sencillo. Hay que mejorar mucho en todo lo

“RECLAMAMOS LÍNEAS DE AYUDAS PARA QUE LOS EMPRESARIOS LO TENGAN MÁS FÁCIL PARA MIGRAR DE ELEMENTOS DE TRANSPORTE EXCLUYENTES A OTROS INCLUSIVOS”



concerniente a la información -actualizada, fiable, en formatos accesibles- sobre el grado de inclusividad de nuestros medios de transporte.

¿En España, cuál es el modo de transporte público más adaptado y cuál menos?

Pues quizás el transporte urbano en autobús, el que presta servicio en las grandes ciudades. A pesar de ciertas deficiencias, más en la gestión del día a día, que en lo estructural, casi todas las grandes ciudades españolas disponen de flotas de autobuses accesibles, en un grado mejorable, pero aceptable, sobre todo si miramos atrás de dónde veníamos.

¿Y entre las ciudades, cuál sería la que tiene un transporte urbano más adaptado y la menos?

Aquí no me puedo mojar. Son tantos los elementos que hay que medir y comparar que sería un poco temerario. Unas ciudades destacan en unos modos, y fracasan o bajan el nivel en otros, no son comparaciones homogéneas. Me remito al Observatorio de la Accesibilidad al Transporte de Fundación ONCE, de hace unos pocos años, para quien desee una comparativa más detallada.

¿Cree que las leyes actuales garantizan un transporte urbano en autobús suficientemente adaptado?

No, por desgracia, no; estamos en un momento de cierta transición. En el transporte, hay dominios con-

currentes, las condiciones de la flota, por un lado, y las condiciones del servicio, por otra. Hay legislación distinta según el ámbito territorial; se superpone normativa europea -Reglamento de atención a viajeros con discapacidad, que apenas se ha implantado, lo cual como CERMI hemos denunciado-, normativa nacional, normativa autonómica e incluso local. Muchas veces es contradictoria, poco exigente y encima no se cumple. Es un panorama manifiestamente mejorable.

Si nos referimos en concreto a autocares de largo recorrido y discrecional (excursiones, rutas escolares...), ¿qué valoración haría de su accesibilidad?

En transporte escolar, por tener normativa específica, la situación es más positiva, aunque no disponemos de estudios precisos y actuales de su grado de accesibilidad. Pero la impresión es más favorable. En cuanto al transporte discrecional, ahí el panorama es más desolador, empresas que se lo han tomado en serio, o con más ganas, y otras, muy equivocadamente, que ven la accesibilidad como una imposición, como algo de lo que tratan de huir, porque no va con ellas. Quien mantenga esa opinión, simplemente no es un buen gestor empresarial.

¿Cree que los nuevos pliegos para los próximos concursos de las concesiones de largo recorrido mejorarán la accesibilidad de los vehículos?

Confiamos en ello. El Ministerio de Fomento, la Administración central, tiene conciencia de la accesibilidad y trata de exigirla e implantarla allí donde tiene competencias directas. Como CERMI, lo hemos comprobado en estos últimos años. Como discapacidad, nos gustaría, es lógico, más intensidad en las exigencias y más celeridad en los resultados, pero no podemos decir que no forme parte de las políticas estatales de transporte. Sugiero a las empresas que aspiren a esos servicios a que no se limiten pasivamente a cumplir lo que se prescribe, sino que ofrezcan mejoras, que vayan más allá del suelo normativo, en accesibilidad, el que apuesta y es audaz, gana.

El Gobierno ha aprobado ayudas económicas para renovar las flotas. Considera necesario que se publiquen ayudas específicas para incorporar rampas y elevadores en los autocares.

En materia de políticas de accesibilidad, no solo no hay que discriminar, es decir, impedir que un medio de transporte excluya a personas con discapacidad por ausencia de condiciones de diseño o servicio, también forma parte de la política pública la acción positiva, esto es, apoyar desde los poderes públicos con recursos a los operadores privados para que transformen sus materiales y procesos y mejoren en accesibilidad. Reclamamos líneas de ayudas para que los empresarios lo tengan más fácil para migrar de elementos de transporte excluyentes a otros inclusivos.

“CASI TODAS LAS GRANDES CIUDADES ESPAÑOLAS DISPONEN DE FLOTAS DE AUTOBUSES ACCESIBLES, EN UN GRADO MEJORABLE, PERO ACEPTABLE”