****

**Documento de contribuciones del CERMI a la consulta pública de la Comisión Europea sobre la evaluación de la Directiva 96/67/CE, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad**

El presente documento recoge las principales demandas del movimiento de la sociedad civil de la discapacidad representado por el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) I en relación con el servicio de asistencia en tierra en los aeropuertos. Las peticiones del sector de la discapacidad se basan en la necesidad de aplicar medidas presididas por el enfoque de derechos humanos que recoge la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que tengan carácter inclusivo y por tanto impidan que ninguna persona deje de disfrutar de este servicio por su discapacidad.

El CERMI plantea a la Unión Europea (UE) que la asistencia en tierra en aeropuertos no castigue por razones asociadas a la discapacidad de los pasajeros, haciendo más gravoso el transporte aéreo para esta población.

En especial, el CERMI insiste a la Comisión Europea que derogue el preaviso de 48 horas que establece la legislación comunitaria para solicitar la asistencia para el embarque de pasajeros con discapacidad que presenten movilidad reducida, ya que supone un trato más desfavorable que el que reciben el resto de usuarios del transporte aéreo.

Otro de los aspectos señalados por el CERMI en sus aportaciones a la UE es la exigencia a las compañías aéreas de que no perjudiquen a los pasajeros con discapacidad requiriendo en el momento de la facturación trámites especiales o impidan hacerla por medios electrónicos si esta modalidad está establecida para los clientes en general.

De igual modo, el CERMI ha reclamado la necesidad de una regulación europea que garantice el trato apropiado a los productos de apoyo de los pasajeros con discapacidad, como sillas de ruedas, andadores, etc., así como la obligación de sustitución inmediata en caso de pérdida o deterioro, amén de recibir las indemnizaciones correspondientes.

Se resumen en los puntos siguientes:

**1.- Atención a las personas usuarias del transporte aéreo**

La asistencia a pasajeros debe tener presente en todas las facetas cubiertas por este servicio las necesidades de las personas con discapacidad:

* Es precisa la derogación del preaviso de 48 horas que establece la legislación comunitaria para solicitar la asistencia para el embarque de pasajeros con discapacidad que presenten movilidad reducida, puesto que supone un trato más desfavorable que el que reciben el resto de usuarios del transporte aéreo.
* Otra exigencia es que las compañías aéreas no perjudiquen a los pasajeros con discapacidad requiriendo en el momento de la facturación trámites especiales o impidan hacerla por medios electrónicos si esta modalidad está establecida para los clientes en general.
* Aplicación de criterios de accesibilidad universal en todos los ámbitos del servicio de asistencia (entornos, equipos, materiales, etc.).
* Formación específica y continuada en atención a personas con discapacidad dirigida a los equipos responsables de prestar el servicio. Esta formación debe tener presente la diversidad de la discapacidad, recogiendo los aspectos específicos relacionados con necesidades sensoriales, físicas, orgánicas, intelectuales, cognitivas, del desarrollo o psicosociales.
* Consideración de las necesidades asociadas a la discapacidad a la hora de aplicar las normas de seguridad, tanto en el aeropuerto como en el embarque y desembarque y dentro de la aeronave.
* La comunicación debe realizarse en formatos accesibles siguiendo criterios de accesibilidad universal, que tenga en cuenta todas las necesidades diversas de todas las personas con discapacidad.
* Utilización de la transformación digital aplicada a estos servicios como un elemento aliado de la discapacidad, siempre que se garantice su accesibilidad universal.
* Incorporación del servicio específico de asistencia a personas con o en situación de discapacidad. Este servicio debe ser controlado por la “entidad gestora”, con independencia de que la responsabilidad de la gestión recaiga en un "agente de asistencia en tierra". El "agente de asistencia en tierra" debería ser el mismo en todos los aeropuertos del país y, si ello no fuera posible se coordinen los que existan y se controlen y se haga un seguimiento estrecho de su gestión por parte de la "entidad gestora".

**2.- Asistencia de equipajes**

La asistencia de equipajes debe tener presente las necesidades específicas de los productos de apoyo (sillas de ruedas, escúteres, muletas, etc) que precisan las personas con discapacidad, que no pueden ser considerados como equipaje al uso, sino que deben ser gestionados de forma singular por su carácter esencial para garantizar la autonomía de la persona con discapacidad. Es importante formar a quienes prestan el servicio en cómo trasladar este equipo para evitar su daño o deterioro.

**3.- Cláusulas sociales**

Las empresas responsables de ofrecer los servicios de asistencia en tierra deberán tener presente la normativa de contratación pública en lo que se refiere a la contratación de personas con discapacidad, así como a la accesibilidad de sus productos y servicios.

**4.- Seguimiento y evaluación de este servicio**

Tener presente la perspectiva de la discapacidad en el seguimiento y evaluación del servicio, que recoja entre otras cuestiones las quejas recibidas y si tratamiento.

**5.- Alianzas con la sociedad civil**

Debe mantenerse como hasta el momento la colaboración de la sociedad civil de la discapacidad con las entidades responsables de la prestación de los servicios de tierra, y con las autoridades que controlan los mismos.

Abril de 2020

**CERMI**

[**www.cermi.es**](http://www.cermi.es)