



Rampa de un autobús interurbano. Europa Press

Un espejismo que cuesta hacer realidad: los interurbanos accesibles

La accesibilidad en los autobuses interurbanos vive una contradicción. Mientras las reclamaciones por fallos en las rampas son escasas, las asociaciones y usuarios denuncian que es una constante que no se soluciona.

Juan Díaz

En los autobuses de piso alto se da una contradicción, ya que desde FAMMA, Cocenfe, el Cermi y usuarios particulares denuncian que los fallos de la rampa para usuarios en silla de ruedas es un problema continuado al que no ponen solución.

“No hay sanciones, ni hay un control exhaustivo, o si lo hay, no sancionan. Nosotros incluso pedimos al propio consorcio que sancionara a estas empresas

que no cumplen con esos protocolos. Y sobre todo que los pliegos de condiciones dejen bien claro y específicamente cuáles son las obligaciones que han de cumplir en materia de accesibilidad. Porque hablan muy en aspectos genéricos y eso deja una libre interpretación que propicia que el sistema de funcionamiento sea el que podemos observar”, expone Javier Font, presidente de la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgáni-



ca de la Comunidad de Madrid (FAMMA), en una entrevista para *elEconomista.es*.

Por su parte, desde la Confederación Española de Representantes de Personas con Discapacidad (Cermi) apuntan que: "Tenemos constancia de que eso sucede y que hay problemas en el funcionamiento y en ocasiones las personas viven una incertidumbre permanente a la hora de tomar esos transportes, sin saber si va o no va a llegar, o si va a tener que ser bajado en condiciones poco seguras o poco dignas. No obstante, las reclamaciones puestas en el Cermi son muy pocas", remarca Óscar Moral, presidente de Cermi Comunidad de Madrid.

Esto contrasta con los datos proporcionados por el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid para este medio. Por lo que respecta a los vehículos, en la actualidad, la flota de autobuses interurbanos que recorren a diario la región, compuesta por 2.095 unidades, es 100% accesible, ya que cuentan con los equipamientos técnicos (rampas o plataformas elevadoras) que posibilitan el acceso a las personas con movilidad reducida en condiciones de seguridad y comodidad, según sostienen desde el consorcio.

"La gente está cansada del sistema de quejas del consorcio, porque no hacen nada"

Para que dicha accesibilidad sea efectiva, en ocasiones es necesario actuar, tanto desde la perspectiva de la calidad del servicio público como del cumplimiento de toda la normativa que afecta al transporte de viajeros.

En este sentido, el Consorcio asegura efectuar un seguimiento constante a través de numerosas inspecciones para verificar el cumplimiento de todos los elementos que garantizan la mencionada accesibilidad universal.

El 90% de las inspecciones son positivas

Así, durante el primer semestre de 2023 se han realizado 1.230 inspecciones en vehículos de la red interurbana, que han dado resultado positivo en el 89% de los casos, en concreto, 1.094 inspecciones positivas. En el año anterior, se realizaron un total de 1.909 inspecciones de accesibilidad de PMR, resultando positivas el 87% de ellas (en concreto, 1.658).

Pero también es muy importante señalar que, según asegura Pablo Rodríguez Sardinero, gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), solo realizan una inspección al año en las empresas concesionarias, lo que resulta a todas luces insuficiente.



Pablo Rodríguez Sardinero, gerente del CRTM. eE



Javier Font, presidente de FAMMA. Europa Press



Óscar Moral, presidente de Cermi Comunidad de Madrid. Europa Press

te. Desde Cermi reclaman que los elementos del transporte relativos a la accesibilidad se revisen antes de salir y, si no funcionan, no se pongan en marcha. Algo que a día de hoy se da en contadas ocasiones.

El medio de control que puede hacer que las inspecciones sean más recurrentes es el Área de Calidad y Atención al Cliente del Consorcio, que debe comprobar que se cumplan los estándares de calidad de prestación del servicio de transporte público. En este caso, las quejas relativas a problemas de acceso a Personas con Movilidad Reducida han sido las siguientes: en 2023 fueron 63 (supone el 0,89% de las quejas o sugerencias recibidas sobre los modos de transporte interurbano y urbano de otros municipios) y en 2022 llegaron a 96. Esta última cifra supone el 1,04% del total de quejas recibidas sobre los modos de transporte interurbano y urbano de otros municipios.

Este bajo nivel de reclamaciones se puede entender como algo positivo, pero la realidad es que responde a la sensación generalizada de los usuarios con movilidad reducida de que las quejas enviadas al consorcio caen en saco roto. "La gente está cansada del sistema de transmisión de incidencias al consorcio, porque no hacen nada. Te mandan una carta tipo, agradecen tu participación y fin de la historia", se queja Font. Tal es el problema que FAMMA ha puesto en

marcha un buzón de quejas y en los últimos cuatro meses ha recibido 40 reclamaciones solo por la empresa Interbus de Alcobendas.

A pesar de que los usuarios de silla de ruedas de los autobuses interurbanos acusan la ineficacia de estas reclamaciones, siendo habitual encontrarse con rampas que no salen, por lo que hay que esperar hasta el siguiente autobús en la parada. El gerente del consorcio insiste en la importancia que tiene poner las reclamaciones al consorcio: "Es muy importante que las reclamaciones se interpongan al operador, pero también al consorcio, para que seamos conscientes de lo que pasa".

Al hartazgo de los usuarios por la aparente inacción del consorcio a este respecto se le suma que no es sencillo para una persona con dificultades físicas poner una reclamación en el portal del consorcio, ya que, por cómo está diseñada, se requiere una buena visión y motricidad fina en las manos, algo de lo que muchos usuarios que ponen estas reclamaciones carecen.

No obstante, el consorcio insiste en que la no superación de los mínimos de calidad conlleva unas penalizaciones económicas para las empresas concesionarias del servicio. A su vez, si es un supuesto ti-



pificado como infracción en la normativa de transportes, se traslada como propuesta al Departamento de Sanciones del Consorcio para su tramitación.

En este sentido y como resultado de las inspecciones negativas, así como de aquellas quejas constitutivas de sanción, desde el 2022 y hasta la actualidad se han incoado 464 expedientes sancionadores por problemas de funcionamiento en las rampas instaladas en autobuses para el acceso de personas con movilidad reducida, de los cuales 272 lo fueron en el año 2022 y 192 en 2023.

Desde el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid se apoyan en estas sanciones para demostrar que sí prestan la atención necesaria a las reclamaciones. "Sí que sirve, porque ten en cuenta que las reclamaciones lo que producen es una disminución del pago y, como comprenderá, la administración está deseando que alguien cometa una irregularidad para no pagar", apunta el gerente del CRTM.

Paradas de autobús adaptadas

Pero no sólo el mal funcionamiento de las rampas es lo que impide que una persona con movilidad reducida pueda acceder en igualdad de condiciones a los autobuses públicos de la Comunidad de Madrid. Desde el Cermi también reclaman que se adapten las paradas de autobús, puesto que "si estas no son accesibles, el transporte da igual que sea accesible".

Es algo en lo que está trabajando el consorcio, a tra-

vés de una serie de actuaciones como prolongaciones de aceras, pavimentos, señalización y nuevas marquesinas, pero olvidándose en ocasiones de rebajar las aceras de las paradas. No obstante, Rodríguez Sardinero explica que cuando haya alguna barrera arquitectónica en las paradas, es importante dejar constancia en los ayuntamientos para que, junto con ellos, le pongan solución.

Por último, el Cermi considera fundamental que se reserve, al menos, una plaza para personas con movilidad reducida en los autobuses, ya que actualmen-



Desde el 2022 se han puesto 464 expedientes sancionadores por problemas en las rampas.

te no tienen preferencia frente a los carritos de bebés y "muchas veces se hace muy complicado que las personas usuarias de silla de ruedas puedan coger un autobús a causa de esta normativa".

A pesar de que queda un largo camino por recorrer para lograr la plena accesibilidad en el transporte público, desde el consorcio de transportes de la Comunidad de Madrid van avanzando y comentan que "los estándares de calidad del transporte en autobús están en estos momentos en proceso de revisión con el Nuevo Mapa Concesional".



Rampa de autobús. eE