

## «Si no s'adapta el transport, no hi haurà autonomia real»

23/02/09 02:00 - Barcelona - SANDRA PÉREZ  
Notícies de ...

### • Barcelona

Maria José Vázquez, la presidenta de la Confederació ECOM, que aplega més d'un centenar d'entitats de discapacitats físics de tot Catalunya, ho té molt clar: «Si no s'adapta el transport, no hi haurà autonomia real.» Explica que per moltes polítiques laborals, educatives o de promoció del col·lectiu que es facin des de l'administració, si no s'aconsegueix que les persones amb mobilitat reduïda es puguin moure en transport públic, «totes aquestes intervencions en favor de l'autonomia fracassaran». Vázquez reconeix que, en els darrers anys, s'ha avançat en l'adaptació de diversos mitjans de transports, com ara el metro, els autobusos urbans de Barcelona i els ferrocarrils de la Generalitat. Considera, però, que encara queda molt camí a recórrer, sobretot, en el cas de la Renfe i dels autobusos interurbans. Assegura que existeix un diàleg «fluid» amb TMB i Ferrocarrils i que ara s'ha obert «una via» de diàleg amb Renfe i els autobusos interurbans.

«El punt feble del metro és la separació entre la via i el comboi», afirma Vázquez. Explica, però, que a l'estació de Sagrada Família ja s'ha provat un sistema que soluciona el problema. «Demanen que es doti de pressupost i de calendari la implantació d'aquest sistema arreu», afegeix. Malgrat que el 100% de la flota de busos a Barcelona està adaptada, també hi ha un punt feble: les parades. Existeix, però, un pla per anar-les adaptant. A més, «alguns dels autobusos s'han quedat obsolets amb rampes antigues», explica Vázquez. Lloa el sistema d'informació dels Ferrocarrils que afavoreix que «ningú es quedi penjat», però també lamenta que hi hagi una separació entre la via i el comboi.

El cap de Departament de Serveis Socials i afiliats d'ONCE Catalunya, Salvador Castanyer, diu que la Renfe és «probablement el transport més utilitzat per les persones cegues». Tot i això, es troben amb diverses dificultats com ara que no existeix megafonia a tots els combois, o que no hi ha assistència a les estacions. Considera com Vázquez que, en el cas de Barcelona, s'ha avançat molt fins a convertir-la «en un exemple d'accessibilitat». Malgrat tot, la mobilitat no sempre és fàcil. Posa com a exemple els autobusos: «Si no es van anunciant les parades, la persona cega ha d'anar preguntant a la gent. Una situació similar a la que es viu en alguns trens». En el cas del metro, però, explica que s'està implantant un sistema per millorar l'accés a la informació a través d'un comandament. «S'està avançant gràcies a tothom», sentència.

## Rodalies només té adaptades 7 de les 30 estacions de la xarxa a la primera corona

PAULA MERCADÉ

Unes escales o una rampa amb una pendent massa pronunciada en una estació de metro o tren poden ser obstacles difícils de superar no només per una persona que va amb cadira de rodes sinó també per un avi que s'ha de valdre d'un bastó i per una mare que ha d'empènyer el cotxet de la seva criatura.

Catalunya va ser una de les primeres comunitats de l'Estat en tenir una codi d'accessibilitat –la llei 135/1995– que estableix com ha de ser una estació sense barreres arquitectòniques. Des de llavors, totes les línies de metro o FGC noves i les estacions que s'han remodelat que depenen de la Generalitat s'han construït tenint en compte aquesta normativa i, per tant, suprimint qualsevol obstacle. «L'itinerari adaptat garanteix que des del carrer es pugui arribar a l'andana sense trobar cap barrera arquitectònica», detalla el director de Transport Terrestre, Manel Villalante. En una estació «no només s'han de suprimir els esglaons, també s'ha d'adaptar pels invidents sensorials: donant informació acústica pels cecs i informació escrita a les pantalles pels sords».

Totes les estacions de la L2, per exemple, ja que es van construir després de l'aprovació del decret d'accessibilitat estan adaptades a persones amb mobilitat reduïda, explica Villalante. El govern també ha anat suprimint les traves que hi havia a les estacions fetes abans de la normativa. Aquestes obres «sempre topen amb dificultats de menor o major intensitat», explica Villalante. Quan es va plantejar adaptar l'estació de metro de Diagonal es va veure que també s'havia de fer accessible l'estació de FGC de Provença, que està a tocar. La complexitat d'aquestes obres les ha perllongat amb el temps. Hi ha altres treballs que no han estat tant espectaculars però que també han portat cua. Quan es va adaptar l'estació de Can Vidalet de la L5 «es van haver de tancar alguns comerços, perquè sinó era impossible executar aquests treballs». De resultes de totes aquestes actuacions, 84 de les 123 estacions de la xarxa de metro ja s'han adaptat, el que representa un 68%. N'hi ha 18 més que estan en obres i s'estant definint els projectes de la vintena d'estacions que queden pendents. Per Villalante, «la facilitat per accedir al metro explica l'augment d'usuaris d'aquest transport públic en detriment del bus en els darrers anys». La Generalitat també ha avançat feina a les línies de FGC. De les 76 estacions que hi ha a les línies del Vallès i de Llobregat-Anoia, 69 ja estan adaptades, 3 estant en obres i s'estan redactant els projectes de les 4 restants.

Un nivell «acceptable»

«Hi ha un nivell acceptable, correcte, d'accessibilitat a les estacions de metro i tren», afirma l'arquitecte especialista en accessibilitat i usuari de cadira de rodes, Enrique Rovira Beleta. «Quan viatges a Londres, la gent es posa les mans al cap perquè s'adona que no hi ha cap estació adaptada», explica. Reconeix, però, «que tot es pot millorar, sobretot els detalls» Rovira explica que hi ha «rampes amb una pendent massa pronunciada que es converteixen en tobogans, lavabos que no tenen pastell per tancar o on si el llum s'apaga, perquè va amb temporitzador, no arribes per tornar a engegar-lo». A banda d'aquests detalls, reconeix que hi ha altres barreres més difícils d'arreglar com el gap entre el tren i l'andana.

Rodalies: el punt negre

La confederació ECOM d'entitats de discapacitats físics titlla de «punt negre» la xarxa de Rodalies. Valora, però, les reunions que des de principi d'any manté amb l'Adif, el govern i TMB per avançar en l'accessibilitat a les estacions.

Malgrat que Adif ha començat a suprimir les barres arquitectòniques en algunes estacions, com la de passeig de Gràcia, encara té molt camí per endavant. De les 30 estacions que hi ha a la primera corona, només set estan adaptades: aeroport, Cornellà, el Prat del Llobregat, Montgat, plaça Catalunya, Viladecans i Sants. El 2012 hi haurà 50 estacions més adaptades a tota la xarxa, nou de les quals estant a la primera corona. D'aquí a tres anys, doncs, 16 de les trenta estacions no tindran barreres.

A banda de les barreres arquitectòniques a les estacions, rodalies també té problemes d'accessibilitat als combois. Només té alguns trens accessibles a les línies C1 i C2. A la plana web de Renfe informen que la línia C2 hi ha dos trens a l'hora adaptats, són els nous model Civia, i recomanen al viatger amb problemes de mobilitat avisar a l'operadora del recorregut que vol fer amb dues hores d'antelació. L'autonomia que l'operadora dóna als seus usuaris és ben escassa. El director de Rodalies, Miguel Ángel Remacha, té la intenció d'adaptar en un futur sense concretar quan, els combois model 447, com ja han fet a Madrid.