MITJÀ: El País	DATA: 18 de febrer de 2008

EL PAÍS edición impresa

REPORTAJE

"Un gran abismo para llegar al vagón"

El metro lleva dos años de retraso en la eliminación de las barreras para los disminuidos físicos

FERRAN BALSELLS - Barcelona - 18/02/2008

En el vestíbulo del metro de Plaça Catalunya, la respuesta a la pregunta de ¿cuántas personas en sillas de ruedas ha visto en el metro?, es unánime: "Ninguna", señala el consejero delegado de Transportes Metropolitanos de Barcelona, (TMB), Constantí Serrallonga. La estación dispone de ascensores que permiten a los discapacitados físicos llegar al andén evitando las aristas de los peldaños. Igual que otras 73 estaciones -de un total de 121- del metro barcelonés adaptadas para ese colectivo. Pero los discapacitados apenas las utilizan. "Porque faltan muchas estaciones por habilitar", asume Serrallonga. Lo mismo opina Álvaro Muñoz, discapacitado físico de 47 años que prefiere otear el metro desde la superficie. "Ahí no bajo. Podría coger el metro y quedarme encerrado en otro sitio. Es una lotería", explica.

"Un recorrido lleno de trampas", dice un discapacitado ante el mapa del suburbano

Un azar que reta a los 94.481 discapacitados físicos de Barcelona, además de a las personas con problemas de movilidad en una ciudad con 290.000 mayores de 70 años. Para superar estas barreras, la Ley de Accesibilidad fijó, en un decreto de 1995, una fecha: el transporte público debía estar totalmente adaptado antes del 31 de enero de 2006.

La Generalitat suma dos años de retraso, pero asegura que los avances realizados son más significativos que la demora. El metro, conceden, es el medio con más lagunas en su adaptación. "Absolutamente satisfecho" se declara Manel Villalante, director del Transporte Terrestre del Departamento de Política Territorial: "Más de 70 estaciones habilitadas es un éxito". Muñoz, conforme con el dato, insiste en hacer las cuentas a su manera. "Casi 50 estaciones que no puedo utilizar. Incumplen su propia ley", protesta ante las torres venecianas de la plaza de Espanya. A su derecha, la estación punto de enlace de las líneas 1 y 3 de metro con 50.000 usuarios diarios, un centro neurálgico del metro al que sólo se puede acceder por escaleras.

"La ley pecó de ambiciosa, pero es única en Europa", defiende Villalante. En efecto, ni los consistorios de Londres o París se han comprometido a abrir su metro a los discapacitados. Tampoco han invertido 164 millones de euros en un proyecto que los supuestos beneficiarios consideran un fiasco. Madrid, con 82 de sus 190 estaciones adaptadas, tampoco aprobó un decreto que la obligara a hacerlo. Los colectivos afectados lamentan que moverse por el suburbano barcelonés sigue siendo privilegio de los que son capaces de superar peldaños, desniveles y zanjas. Otro mundo.

"Hay problemas más graves que las estaciones sin adaptar". Muñoz levanta el dedo índice y lo posa como un estratega sobre el trazado de las líneas. "Un mapa lleno de trampas", susurra. "No hay una sola estación accesible", coincide tajante María José Vázquez, presidenta de la Confederación ECOM, con más de 100.000 asociados de entre cientos de entidades de discapacitados. Vázquez esgrime que la ley nació desdibujada porque no garantiza su objetivo: que los discapacitados recorran el suburbano sin más ayuda que sus sillas. "Bajamos al vestíbulo a tomar un café y leer el periódico. Luego, volvemos a subir", ironiza. Vázquez añade al dudoso mantenimiento de los ascensores el complejo trayecto para acceder al suburbano. "Un gran abismo, el de siempre, para alcanzar el

vagón", insiste. En altura y en longitud: desniveles de decenas de centímetros entre el convoy y el andén.

Vázquez señala que este vacío no se recoge en ningún decreto. Por eso, aunque éste se incumpla, antepone que nació obsoleto y debe reformarse. "Esto es otro asunto", apunta Villalante, que plantea construir plataformas en los andenes o incorporar rampas en vagones para que los discapacitados puedan acceder a los trenes, medidas aún no previstas en ningún plan. "Pero en 2012, toda la red estará habilitada", asegura.

Vázquez recela de esa adaptación con ejemplos: "La L2 se construyó habilitada, pero no podemos usarla. Con la L11, que se inaugurará previsiblemente en 2009, ocurrirá lo mismo. El decreto no sirve".

"No me atrevo con el metro", sostiene Paqui Mínguez, de 56 años y con dos sobre una silla de ruedas de 100 kilos. Pero lo coge. Desde diciembre, Paqui comunica las carencias de las estaciones a técnicos del TMB. "Hago de cobaya", cuenta divertida. Tras tres meses como probadora, vaticina que el metro no está para ruedas. "Los ascensores están bien para padres con cochecitos. No son para nosotros", asegura. Cada estación, una epopeya. La última, en la estación de Universitat (L2, habilitada). Necesitó cuatro personas y ocho brazos para subir al vagón. "Y el conductor tocando el pito porque tardábamos. Me dio una rabia", dice como arañando la última frase. Esta situación, lamenta, le ocurre en cualquier estación. "¿Adaptadas? Si quieren les dejo mi silla", bromea. "¡Qué dos años llevo, vaya lucha!", murmura ya sin bromas.

"Estamos fuera de la ley"

El decreto de 1995 para adaptar el transporte público a los discapacitados físicos nació innovador, pero ha ido tomando forma de patata caliente. Manel Villalante, del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, acusa del retraso al Gobierno catalán; pero no el suyo. "El tripartito [que gobierna en la Generalitat desde 2003- se volcó con el proyecto", asegura.

El mismo argumento esgrime Francesc Narváez, concejal de Movilidad de Barcelona: "Lo incumplió quien lo aprobó".

Ambos apuntan a los gobiernos anteriores de CiU, cuyo actual responsable de política territorial, Josep Rull, protesta por estas "excusas". Rull apunta que CiU se centró en adaptar los Ferrocarriles y que, al dejar el Gobierno, el resto del proyecto estaba planificado. "El tripartito lo paralizó durante dos años", zanja.

No se admiten responsabilidades, pero Narváez reconoce: "Estamos fuera de la ley".

Líneas no aptas para ruedas

Línea 1

(10 de las 30 estaciones sin adaptadar)

- **Línea 3**

(13 de las 24 estaciones sin adaptar).

- **Línea 4**

(12 de las 22 estaciones sin adaptar).

- **Línea 5**

(9 de las 23 estaciones sin adaptar).