

AENA

# Libertad para VOLAR

La formación, el empleo y la arquitectura sin barreras son aspectos esenciales para la integración del colectivo de personas con discapacidad. Sin embargo, la independencia y la normalización son un grado más en la lucha por la igualdad de trato y es ahí donde entran en juego factores como el ocio y el tiempo libre.

OLALLA LOUREIRO

**D**isculpe señor, me gustaría realizar un vuelo entre el aeropuerto de Barajas (Madrid) y el de Orly (Paris) de ida y vuelta", "de acuerdo, hay billetes, no se preocupe", "¿sí?, estupendo, qué bien, porque como tengo discapacidad y me muevo en silla de ruedas, me es imposible viajar en tren... son demasiadas horas y apenas encuentro espacios en los que manejarme por el vagón y las estaciones..." "¿Silla de ruedas, me ha dicho? Disculpe, no disponemos de muchos aviones accesibles y esta ruta no está operada por ninguno; además, en los aeropuertos que usted nombra no disponen tampoco de los elementos necesarios para que se pueda mover con normalidad. Disculpe las molestias".

Esta conversación, tan habitual hasta el momento, por fin ha dejado de ser posible y las personas con discapacidad ya pueden disfrutar en igualdad de condiciones de un trato equivalente al del resto de usuarios del transporte aéreo. Con la entrada en vigor el nuevo Reglamento (CE) No 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos de las personas con discapacidad en el transporte aéreo, a mediados de este verano, se abre una nueva ven-

tana hacia la independencia y libertad para el colectivo.

Gracias a esta nueva normativa queda reconocido que las personas con discapacidad o movilidad reducida tienen el mismo derecho que todos los demás ciudadanos a la libertad de circulación, la libertad de elección y la no discriminación en todos los ámbitos del transporte aéreo, al menos, en los aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro sujeto a las disposiciones



del Tratado. Por tanto, a partir de ahora la ley ampara a cualquier individuo que reciba un trato negativo en aeropuertos y aviones por motivo de discapacidad o movilidad reducida, salvo por causas justificadas por razones de seguridad aérea.

En concreto este tratado afecta a todos los aeropuertos y líneas aéreas situadas en el territorio de un Estado miembro que haya reconocido este reglamento, de modo que, según cita el texto, "deberán conse-

guir que las oportunidades de viajar en avión de las personas con discapacidad o movilidad reducida sean comparables a las de los demás ciudadanos, para lo que es preciso prestarles asistencia para satisfacer sus necesidades particulares tanto en los aeropuertos como a bordo de las aeronaves, haciendo uso del personal y del equipamiento necesarios". Además "el objetivo de inclusión social exige que esta asistencia no implique cargo adicional alguno".

## RESPONSABILIDAD DE LAS LINEAS AÉREAS

- ✓ Transportar los perros guía en cabina.
- ✓ Permitir el transporte de hasta dos aparatos de equipos de movilidad por persona con discapacidad, incluidas sillas de ruedas eléctricas (previa notificación con una antelación de 48 horas y siempre que las limitaciones de espacio a bordo del avión no lo impidan), además del equipo médico.
- ✓ Comunicar la información relativa a los vuelos en formato accesible.
- ✓ Realizar todos los esfuerzos razonables para disponer los asientos conforme a las necesidades de cada persona con discapacidad, siempre que los requisitos de seguridad y la disponibilidad lo permitan.
- ✓ Ayudar al desplazamiento del usuario a los servicios, si es preciso.
- ✓ Ofrecer un asiento junto a la persona con movilidad reducida a su acompañante, siempre que sea posible.



En lo que a los aeropuertos se refiere, la asistencia dispensada debe, entre otras cosas, permitir a las personas con discapacidad o movilidad reducida desplazarse desde un punto designado (expresamente para este tipo de usuarios) de llegada al aeropuerto hasta el avión, y desde el avión hasta un punto designado de salida del aeropuerto, incluyendo además, las operaciones de embarque y desembarque sin causar demora alguna en los tiempos del viajero. Estos puntos deben designarse como mínimo en las entradas principales de los edificios terminales, en zonas con mostradores de facturación, en estaciones de tren, metro y autobús, paradas de taxi y otros puntos de bajada, así como en los aparcamientos del recinto.

Por su parte, las compañías aéreas, sus agentes o los operadores turísticos oportunos adoptarán cuantas medidas sean necesarias para poder recibir las notificaciones de necesidad de asistencia de personas con discapacidad o movilidad reducida en todos sus puntos de venta, incluidas las ventas por teléfono e internet. Antes de aceptar reservas, las compañías aéreas, sus agentes y los operadores deben hacer todos los esfuerzos que sean razonables para comprobar si existe un motivo justificado por razón de seguridad

que impida que dichas personas viajen en los vuelos en cuestión.

Además, en el momento en que reciba una notificación de necesidad de asistencia al menos 48 horas antes de la hora de salida del vuelo publicada, transmitirá la información en cuestión, todo más tardar, 36 horas antes de la hora de salida del vuelo publicada a las entidades gestoras de los aeropuertos de salida, llegada y tránsito.

También, después de la salida del vuelo, la compañía aérea operadora notificará a la entidad gestora del aeropuerto de destino (si este se halla en un territorio sujeto a las disposiciones del Tratado) el número de personas con discapacidad o movilidad reducida que requerirán una asistencia especificada y cuáles son las características de esa asistencia.

## AENA

Es cierto que durante los últimos años y hasta la entrada en vigor de este nuevo reglamento, AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, contemplaba en todos sus nuevos proyectos y obras de infraestructuras aeroportuarias todas las disposiciones necesarias para ofrecer una información y atención adaptadas a las personas con discapacidad.

Sin embargo, este reglamento, aprobado en 2006 y en vigor desde este verano, persigue una asistencia

especialmente cuidadosa con este tipo de usuarios y tiene un impacto fundamental para mejorar el tratamiento en todo lo que concierne al transporte aéreo para personas con movilidad reducida. Prepárense... que despegamos. ✈

## RESPONSABILIDAD DEL AEROPUERTO

- ✓ Comunicar la llegada de una persona con discapacidad a un aeropuerto y su solicitud de asistencia en los puntos designados dentro y fuera de las terminales.
- ✓ Ayudar en el desplazamiento de estos usuarios desde los puntos designados al mostrador de facturación, así como al avión, embarque y desembarque, (con la utilización de elevadores, sillas de ruedas o cualquier otro tipo de asistencia que proceda), pasando por la sala de recogida de equipajes, los controles de emigración, aduanas y seguridad correspondientes. También es su responsabilidad comprobar el billete del pasajero con discapacidad y la facturación de su equipaje.
- ✓ Trasladar al usuario por la cabina de pasajeros siempre que el avión esté en tierra y el resguardar su equipaje dentro de la nave.
- ✓ Vigilar la conexión con otros vuelos, cuando los pasajeros se hallen en tránsito, para lo que habrá que prever asistencia en el aire y en tierra, tanto dentro de las terminales como entre terminales.
- ✓ Desplazar al usuario a los servicios del aeropuerto si fuera preciso y desde la sala de recogida de equipajes hasta un punto designado en la salida del aeródromo.
- ✓ Cuando una persona con discapacidad o movilidad reducida reciba la ayuda de un acompañante, esta persona deberá poder prestar, si así se solicita, la asistencia necesaria en el aeropuerto y durante el embarque y desembarque.
- ✓ Disponer en tierra de todos los equipos de movilidad, incluidas sillas de ruedas eléctricas previa notificación con una antelación de 48 horas y siempre que las limitaciones de espacio a bordo del avión no lo impidan.
- ✓ En el caso de extravío o avería, la entidad gestora del aeropuerto deberá sustituir temporalmente el equipo de movilidad extraviado o averiado, aunque no necesariamente por uno idéntico.
- ✓ Asistir en tierra a los perros guía. Ofrecer la información accesible necesaria sobre los vuelos.