

OBSERVATORIO DE LA DISCAPACIDAD

El papel desarrollado por el Programa de Accesibilidad en el Transporte por Autobús, Líneas Urbanas, articulado mediante convenio entre el IMSERSO y la FEMP desde 1991 ha jugado un papel fundamental en la instauración y generalización del autobús accesible.

Este convenio establece una definición de las condiciones de accesibilidad de los vehículos, y conforme a ella financia hasta el 75% del coste añadido del vehículo imputable a su accesibilidad.

ALGO MÁS QUE UN PISO BAJO

MADRID / **Fernando Alonso**

Director del Equipo ACCEPLAN del Instituto Universitario de Estudios Europeos de la Universidad Autónoma de Barcelona

Ilustraciones: **Eugenio Vega**

En España, con algo más de 8.000 municipios, sólo 120 cuentan con transporte urbano. Anualmente una cantidad variable de ellos (63 en 2003, 39 en 2004) se adhiere al convenio IMSERSO-FEMP para la financiación de la accesibilidad de sus autobuses. La aportación total al programa entre 1991

y 2005 asciende a 46,7 millones de euros y ha afectado a un total de 3.977 autobuses, de los que se estima que 3.681 están aún en operación. El balance es que aproximadamente un 70% de la flota total de vehículos que integran las líneas de autobuses urbanos en nuestro país es total o parcialmente accesible. De hecho, buen número de municipios grandes dispo-

El Autobús



nen en la actualidad de flotas con piso bajo en más del 80 % de sus vehículos.

Esta generalización de las mejoras de accesibilidad ha favorecido la percepción, por parte de los usuarios, de que la plataforma baja ha contribuido mucho a la mejora en la calidad del servicio.

Mejoras de accesibilidad

Pero las mejoras complementarias desarrolladas aún no han adquirido su plena aplicación y desarrollo. Datos como la escasa utilización de la rampa escamoteable para acceso de sillas de

afirman registrar un ratio del 7% de averías a diario en los sistemas de rampa escamoteable, y de realizar un mantenimiento de éstas cada 3 días.

Un grupo de viajeros beneficiarios muy directos de las mejoras de accesibilidad son las personas que portan carritos de bebé. Los distintos municipios y empresas plantean de distinta manera la utilización del servicio por parte de estos usuarios. Los espacios reservados en la plataforma baja del autobús son a menudo compartidos por personas en silla de ruedas y niños en carritos, dándose en ocasio-

casos, pero ninguna será tan valiosa como la existencia de una oferta suficiente de autobuses accesibles que permita minimizar estas situaciones.

Otras mejoras habitualmente introducidas en los autobuses urbanos accesibles son: inclinación lateral, espacio reservado para PMR's, sujeciones para sillas de ruedas, sistemas de comunicación visuales y acústicos sobre aviso de parada, localización de la parada, elementos manipulables de alto contraste, sistemas de validación del billete accesibles y con feedback visual y acústico o sin con-

tacto (chip inteligente), asientos reservados en zona de plataforma baja, etc.

Evolución tecnológica

En la evolución tecnológica en el autobús urbano se ha destacado el esfuerzo de constante mejora que desarrollan las empresas carroceras. Se ha analizado la evolución de los autobuses urbanos, partiendo de la utilización de chasis de camión, hasta la incorporación del motor trasero y, más recientemente de la plataforma baja y todas las soluciones a ella asociadas. La evolución actualmente se centra en soluciones para evitar atropellamientos, mejora de seguridad activa y pasiva frente a choques laterales y frontales, incorporación de cinturones de seguridad para determinados trayectos, anunciadores de próxima parada, avisadores acústicos para localización de entrada e identificación de la línea, o la adopción de nuevas formas de propulsión, como la pila de combustible, que podría evitar el uso de transmisiones mecánicas y favorecer la continuidad de la plataforma baja en todo el autobús.

Las mejoras tecnológicas, que se van sucediendo de forma constante, alcanzan también a las paradas, donde se comienzan a ofrecer sistemas de indicación de tiempo de espera, por paneles electrónicos o mensajes telefónicos, apoyos isquiáticos y otras soluciones.

Gestión de servicio

Por otra parte, desde el punto de vista de la operación y gestión del servicio no se puede negar el coste

accesible

ruedas al vehículo, que se sitúa en torno a los 7 casos por cada 10.000 viajes, o la media de 4 utilizaciones de rampa a la semana por cada autobús, denotan la aún escasa utilización del autobús accesible por parte de las personas con movilidad reducida. Esto se debe en gran medida a la inexistencia de cadenas de accesibilidad origen-destino fiables, a la agresividad del medio y la persistencia de barreras para estas personas, que dificulta su discurrir autónomo por las ciudades y su uso normalizado de los medios de transporte accesibles.

Por otra parte, se destaca que la idoneidad y fiabilidad técnica del sistema de rampa y arrodillamiento lateral ha mejorado mucho en los últimos años, pero sigue siendo insuficiente a tenor de algunas cifras presentadas: algunas empresas operadoras

Porcentajes de autobuses de plataforma baja

Según la asociación de transportistas ATUC, las principales capitales tienen actualmente los siguientes porcentajes de autobuses de plataforma baja en servicio:

Madrid	90 %
Barcelona	85 %
Valencia	75 %
Sevilla	70 %
Malaga	85 %
Zaragoza	87 %
Valladolid	75 %

nes el caso de problemas para compartir este espacio, ya sea por su insuficiencia, ya por las exigencias de seguridad. Se ofrecen soluciones distintas desde distintas empresas ante estos



de las mejoras de accesibilidad que se van incorporando, el de su mantenimiento y la incidencia de determinadas operaciones, como la apertura de rampa, sobre la velocidad comercial de los vehículos de transporte urbano. Estos aspectos no pueden conducir a cuestionar la existencia y universalidad del autobús accesible, sino a buscar fórmulas de diseño y operación más eficientes, así como soluciones de apoyo financiero a las empresas operadoras en caso necesario.

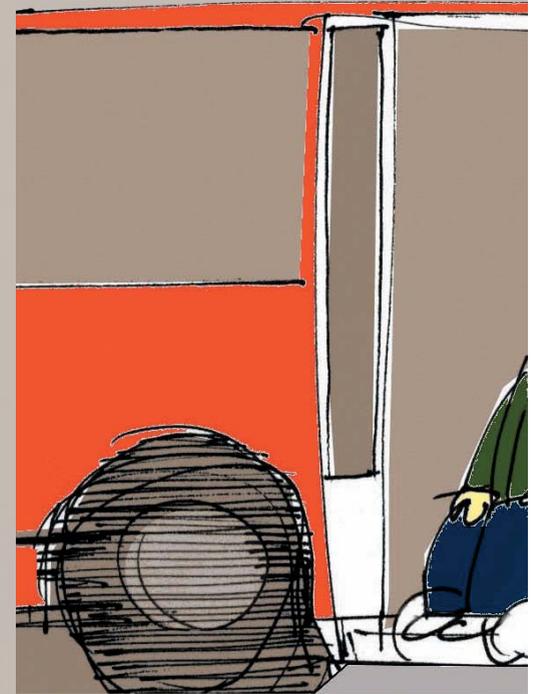
Pero más allá de los dispositivos técnicos incorporados a los autobuses y paradas, se requiere aplicar medidas para solucionar los grandes problemas operativos que persisten, con distinta incidencia, en este modo de transporte: dificultades para la aproximación del autobús a la parada, indisciplina de aparcamiento, protocolos de actuación normalizados para los conductores, sistemas de seguridad para PMR's coherentes con la condición de transporte urbano, etc.

Formación de los conductores

La formación de los conductores de autobús en relación con el trato adecuado a los viajeros, las condiciones de seguridad a cumplir y las necesidades específicas de las personas con discapacidad, es una tarea ineludible para el buen desarrollo del servicio de transporte, y una asignatura pendiente en muchos casos. La actitud de estos empleados en cuanto a la prestación del servicio: amabilidad, trato diferenciado a personas con necesidades especiales, conducción menos

agresiva, etc., está muy condicionada por las presiones que sufre el colectivo en relación con sus circunstancias laborales. La elevada temporalidad laboral, el escaso salario, los problemas del tránsito e indisciplina viaria en las grandes urbes y la gran concentración de tareas que deben atender estos profesionales pueden dificultar, en caso de que se produzcan, el que el servicio se preste en las condiciones idóneas, repercutiendo sobre la calidad, seguridad y, en muchos casos, accesibilidad final del servicio. La gran incidencia de depresiones en este colectivo es un síntoma

**“LA PLATAFORMA
BAJA DEL AUTOBÚS
ESTÁ COMPARTIDA
POR SILLAS DE
RUEDAS Y NIÑOS
EN CARRITOS”**



JORNADAS EN EL IMSERSO

Autobús de piso bajo, necesario pero no suficiente

MADRID / Cristina Fariñas

El autobús de piso bajo está implantado prácticamente en todos los municipios españoles, pero todavía quedan barreras para lograr una accesibilidad completa para las personas con discapacidad en otros eslabones de la cadena de transporte. Esto se manifestó durante unas jornadas organizadas por el IMSERSO y la FEMP, el pasado mes de diciembre.

En el acto de apertura en el que estuvieron presentes M^a Ángeles Aguado, subdirectora general de Gestión del IMSERSO, Rosma Fernández, directora de Bienestar Social y Gobernanza de la FEMP y Fernando Alonso, director del equipo de ACCEPLAN, se manifestó que se había pensado a la hora de enfocar estas jornadas en los intereses de las personas del ámbito local y de personas que querían intercambiar con sus colegas temas punteros.

Desde hace más de diez años las administraciones públicas, las entidades loca-

les y las compañías operadoras de servicios de transporte urbano y metropolitano en autobús están realizando un importante esfuerzo económico para renovar las flotas y mejorar su accesibilidad a todo tipo de usuarios, particularmente las personas con discapacidad. Ahora los vehículos tienen piso bajo y rampas, muchos se arrodillan facilitando el embarque de los viajeros, y pueden estar dotados de sistemas visuales y sonoros de información al usuario.

La contribución de los convenios firmados entre la FEMP e IMSERSO han sido determinantes para generalizar estos beneficios.



de las condiciones de estrés y dificultad de la tarea que realizan.

Regulación

Desde el punto de vista de la regulación, el sector, necesitado de un marco normativo estable y homogéneo, interpreta la Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, que entró en vigor en febrero de 2004 como un paso adelante, por cuanto en ella se especifica, en su Anexo 7, las condiciones de accesibilidad que deben reunir los autobuses. Pero este avance es contradictorio e insuficiente, pues

presenta muchos aspectos mejorables e incluso algunos puntos que se han considerado un paso atrás. En concreto, se plantean soluciones poco adecuadas y técnicamente superadas, especialmente en lo relativo a la instalación y seguridad de las sillas de ruedas a bordo de los vehículos.

En relación a los mínimos que plantea esta directiva, representantes del IMSERSO reconocen la necesidad de seguir subvencionando a las entidades locales para la mejora de prestaciones de los autobuses, aún considerando que los actuales estándares que se aplican en Espa-

ña superan tales mínimos en muchos casos.

La aportación del IMSERSO y la FEMP ha sido decisiva para su generalización. Pero el gran reto sigue siendo que el máximo de personas con discapacidad puedan usar regularmente el bus, que tengan la confianza en la continuidad de la cadena de accesibilidad que les permita acudir confiados a la parada; o bien, de forma alternativa, para aquellos casos de discapacidad más severa y menores posibilidades de autonomía, que dispongan de un servicio alternativo eficiente (tipo "puerta a puerta" u otro) que garantice su derecho a la libre movilidad.

Accesibilidad

Partiendo de la base de que la accesibilidad universal es un derecho y un elemento de calidad, Fernando Alonso planteó diversos ámbitos de intervención para la mejora de la accesibilidad: estructura normativa e institucional, nivel tecnológico y organización social.

Asimismo destacó que los problemas para avanzar se basaban en la amplitud y variedad de los sectores implicados, carácter integral de las actuaciones, dispersión competencial y administrativa y necesidad de un cambio de perspectiva y actitudes.

Alfonso Sanz, redactor del Libro Verde de la Accesibilidad en España señaló: "la ciudad se vive de modo diferente dependiendo de la edad del ciudadano y abrirá el debate de la futura Ley de Dependencia". Desde la perspectiva de género, las mujeres viven el espacio urbano de modo distinto a como lo viven los varones y éstas se despla-

zan de forma diferente a estos últimos.

En relación a los autobuses de piso bajo, este ponente dijo que no sólo se trata de que existan estos autobuses, sino de que haya suficientes líneas.

Pilar Vega, también redactora del Libro Verde de la Accesibilidad en España destacó: "el piso bajo es una condición necesaria pero no suficiente para conseguir la accesibilidad integral".

Asimismo afirmó que sólo el 29% de las personas con discapacidad utiliza el transporte público y éstas dicen que no les ayuda en sus actividades cotidianas. El 35% de las personas con discapacidad experimentan discriminación no sólo por barreras físicas sino por problemas de actitud y comunicación.

Más que piso bajo

Manuel Pérez del Cueto, jefe del servicio de Prestaciones Técnicas e I+D del IMSERSO afirmó que las personas afectadas por las barreras en el transporte

constituyen el 37,6% del total de la población.

Dentro del programa de accesibilidad del IMSERSO, Pérez del Cueto, señaló que comprende la accesibilidad arquitectónica y urbanística, la accesibilidad del transporte en autobús por líneas interurbanas, la accesibilidad por autotaxi y la accesibilidad por ferrocarril.

Ignasi Gustem, jefe de sección de Accesibilidad de la Diputación de Barcelona siguiendo con la línea marcada por otros ponentes declaró: "el piso bajo es necesario, pero no suficiente".

Desde este punto de vista Gustem se refirió a la cadena del transporte que es tan débil como débil sea cada uno de los eslabones.

Conclusiones

- La accesibilidad y no discriminación en el uso de los medios de transporte es un derecho de las personas con discapacidad.
- Se puede favorecer la creación de un círculo vicioso por el cual al mejorar la

igualdad de oportunidades se mejora la calidad para todos y con ella se contribuye a la rentabilidad y sostenibilidad del servicio del transporte urbano.

- La incorporación de mejoras técnicas o de diseño ha de ir acompañada de una normativa específica, de unas condiciones laborales y formación adecuada o de una concienciación cívica suficiente.
- Una movilidad urbana eficaz y sostenible se tiene que apoyar en un equilibrio entre todas las demandas e intereses vinculados que coexisten en el seno de la ciudad.



WEBS RECOMENDADAS

NUEVA WEB DEL MTAS
<http://www.mtas.es>

Lo primero que debe resaltarse es que con su recién estrenada imagen, la web del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha logrado mejorar sustancialmente sus condiciones de accesibilidad, diseñando un espacio que puede ser navegado por el mayor número de usuarios con independencia de sus limitaciones personales o tecnológicas.

Al mismo tiempo se han experimentado mejoras sensibles en el acceso a las distintas secciones informativas, habilitándose uno por áreas temáticas que se corresponde a la propia estructura orgánica del MTAS, y otro que engloba hasta ocho enlaces directos a otras tantas unidades informativas singulares que vienen teniendo un gran peso específico en la web, como Gabinete de Comunicación, Estadísticas y la Guía Laboral y de Asuntos Sociales.

En el momento presente algunas secciones se encuentran en proceso de construcción a la espera de una próxima elaboración y habilitación de contenidos; asimismo se detecta un desarrollo descompensado de ciertas áreas temáticas, suplido con el recurso de enlazar a webs monotemáticas externas como las de la Seguridad Social, el INEM, el INSHT o Extranjeros.

Significar por último que el acceso temático a la secretaría de Estado de Servicios Sociales, Familias y Discapacidad traslada la situación preexistente, presentando sus contenidos a través de las grandes áreas de atención de la secretaría: dependencia, discapacidad, programas sociales, familias, infancia, entidades tutelares, fundaciones y el enlace externo a la web del IMSERSO.

ATENCIÓN SEXOLÓGICA
AL DISCAPACITADO
<http://www.discasex.com>

Con el respaldo de la consellería de Bienestar Social de la generalitat valen-



ciana, la web tiene como objetivo facilitar a las personas con discapacidad y, en particular, a afectados por lesión medular, espina bífida o esclerosis múltiple, la información gratuita necesaria y los servicios especializados de un equipo de psicólogos-sexólogos que puedan resolverles aquellos problemas que presenten derivados de sus limitaciones.

Finalmente señalar que el servicio cuenta con un número de teléfono de información gratuita, el 800 400 300.

LUGO ACCESIBLE
<http://www.lugoaccesible.net>

Promovido por la Asociación para la promoción social y cultural de disminuidos físicos (AUXILIA-Lugo), esta web se presenta como una herramienta de gran utilidad a la hora de planificar ocio y compras tanto para los ciudadanos lucenses con discapacidad como a todos aquellos que visiten la ciudad, con el valor añadido de que son las propias personas con discapacidad las encargadas de supervisar la recopilación de datos.

La Guía de Accesibilidad detalla la dirección, mapa de localización y nivel de accesibilidad de un variado abanico de lugares y establecimientos de interés, tales como centros de salud y sociales, turísticos, comerciales, alojamientos, instituciones, transportes, parques y jardines, etc.

Finalmente se dispone de un formulario de accesibilidad por el que la comisión de Barreras de Lugoaccesible valora la accesibilidad del local y, en su caso, facilita un adhesivo indicador de local accesible.

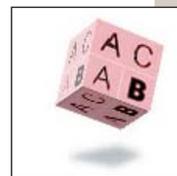
APUNTES WEB

Las ya tradicionales Jornadas Científicas de Investigación sobre personas con discapacidad organizadas por el INICO y la dirección general de Coordinación de Políticas Sectoriales sobre la Discapacidad, y que tendrán lugar en Salamanca entre los días 15 y 17 de marzo, alcanzan este año su sexta edición bajo la rúbrica "Rompiendo inercias. Claves para avanzar". En la web <http://inico.usal.es> ya se dispone de abundante información relacionada con las jornadas: programa, inscripciones, participantes, talleres, etc.

Del 24 al 26 de mayo tendrá lugar en Bilbao el I Congreso sobre personas con discapacidad física, "Ciudadanía activa y calidad de vida", impulsado por la Federación Coordinadora de Personas con Discapacidad Física de Bizkaia (FEKOOR). Como elemento de apoyo se ha habilitado la web <http://www.congresofokeoor.org>, en donde el usuario tiene acceso a información relacionada con los objetivos generales del Congreso, preprograma, comités, ponentes, inscripción o localización.

A través del Centro Virtual de Formación al Ciudadano de la generalitat Valenciana, en <http://www.cvfc.gva.es>, se ha promovido un curso en línea para facilitar la iniciación al aprendizaje en la Lengua de Signos Española. El curso, de carácter gratuito, está compuesto de dos módulos: el primero de ellos busca procurar un acercamiento a la situación de la ciudadanía sorda y a las características de su lengua y el segundo facilita el aprendizaje en esta lengua de las consultas más frecuentes que realizan las personas sordas cuando acceden a los servicios que ofrece la Administración Pública. El curso se desarrollará entre el 20 de marzo y el 20 de mayo de 2006.

Anorexia y bulimia son serios problemas de salud que la Asociación Contra la Anorexia y la Bulimia (ACAB) expone en su web, en <http://www.acab.org>. ACAB dispone en su página de información relacionada con estas enfermedades (síntomas, causas, conductas de riesgo, tratamientos...), tests de autoevaluación, medidas de prevención o servicios prestados por la organización.



Estudios y Publicaciones



PENSIONISTAS, BENEFICIARIOS DE PRESTACIONES SOCIALES

El estudio trata de fijar el perfil del pensionista no contributivo de la seguridad social de jubilación o invalidez. A tales efectos los datos que figuran en el fichero técnico recogen todos aquellos aspectos económicos, de convivencia e identificación que permiten conocer individualmente los hechos que el órgano gestor ha tenido en cuenta para reconocer el derecho y determinar la cuantía de la pensión.

Título: "Perfil del pensionista".

Autor: IMSERSO.

Editorial: IMSERSO.



DERECHO DE LAS LENGUAS DE SIGNOS

La monografía aporta ideas, explora las oportunidades y advierte de los graves riesgos que pueden presentarse a la hora de regular las relaciones y los asuntos sociales. Al tiempo que se pronuncia abiertamente sobre la necesidad de establecer apoyos y acciones positivas que permitan a las personas con discapacidad auditiva ejercer con plenitud los derechos que les reconocen las normas publicadas en el Boletín Oficial del Estado.

Título: "Estatuto Jurídico de las lenguas de señas en el derecho español".

Autor: José Gabriel Stoch de Gracia y Asensio.

Editorial: Universitaria Ramón Areces.

GUÍA DE PRESTACIONES

Debido a la gran incidencia que tienen las prestaciones económicas en las personas con discapacidad y las personas mayores, el ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a través IMSERSO, ha considerado indispensable la edición de una guía de prestaciones, dirigida a los profesionales de servicios sociales, que facilite información relativa a las ayudas o subvenciones previstas por la Administración General del Estado y las Administraciones de las Comunidades Autónomas, como paso previo a la puesta en marcha de un Plan de Información a toda la ciudadanía, que haga realmente accesible el conocimiento de las prestaciones a las personas de menos recursos, que son también quienes menos información reciben.

Hay que destacar la colaboración prestada por las diversas unidades de gestión de las Comunidades Autónomas, Diputaciones Forales del País Vasco y Navarra y Direcciones Provinciales del IMSERSO, a efectos de facilitar información sobre las ayudas y prestaciones de su ámbito competencial, sin cuya colaboración no hubiera sido posible la edición de esta guía, que pretende presentar las prestaciones dirigidas a las personas con discapacidad y personas en situación de exclusión social del pasado ejercicio 2004.

Título: "Guía de Prestaciones para Personas Mayores y Personas con Discapacidad".

Autor: IMSERSO.

Editorial: IMSERSO.



TRATADO DE REHABILITACIÓN NEUROLÓGICA

Este libro constituye una gran contribución al tratamiento rehabilitador de pacientes neurológicos, debido a que cada vez ha aumentado más la edad de la población y el número de traumatismos por accidentes.

Ahora surge esta segunda edición, tras la primera en el año 1999 de la misma autora que tuvo una gran acogida entre estudiantes y profesionales.

Título: "Rehabilitación en hemiplejía, ataxia, traumatismos craneoencefálicos y en las involuciones del anciano".

Autor: Alicia Chapinal.

Editorial: Masson.



OCIO, COMPROMISO DE TODOS

El libro contiene las conclusiones sobre unas jornadas sobre ocio, inclusión y discapacidad, que organizadas por la asociación de recursos para personas con discapacidad psíquica, se celebraron el mes de abril del 2005.

Uno de los objetivos de estas jornadas es crear un espacio de formación para profesionales del ocio y/o la discapacidad sobre la aplicación del principio de la inclusión al ámbito de ocio y sus implicaciones sobre los diferentes agentes implicados.

Título: "Ocio, inclusión y discapacidad".

Autor: María Azorín y otros.

Editorial: Obra Social Caja Madrid y ANTARES.



PERSONAS DEFICIENTES MAYORES

Este libro es la segunda parte de "Tengo una hija deficiente", ahora que han transcurrido ya quince años desde la redacción de éste, la autora ha podido comprender los avances experimentados en el mundo que rodea a las personas deficientes y considera que si la vida de su hija y la de ella lo permiten podría realizar una trilogía.

Título: "Los hijos diferentes crecen".

Autor: Anna Vila.

Editorial: Narcea.



LA TECNOLOGÍA AL SERVICIO DE DISCAPACITADOS Y MAYORES

El monográfico pertenece a la colección de Cuadernos de Biomecánica, publicación periódica editada con carácter semestral. Está estructurado en cinco apartados: introducción, actividades del IBV en el ámbito de las tecnologías al servicio de las personas con discapacidad y las personas mayores, oferta tecnológica del IBV, centros usuarios y bibliografía recomendada.

Título: "Tecnologías al servicio de las personas con discapacidad y las personas mayores".

Autor: Raquel Poveda y otros.

Editorial: Instituto de Biomecánica.