



PROPUESTA DE TRANSPORTE PUBLICO Y PRIVADO DE LA FEDERACIÓN COORDINADORA DE DISMINUIDOS FÍSICOS DE EUSKADI

1º AUTOBUSES URBANOS

Objetivo: *Que todas las personas pueden utilizar autobuses de líneas regulares, urbanas, sin obstáculos físicos por parte del autocar.*

Ventajas: *Permite una integración real de la persona minusválida normalizando las soluciones a sus necesidades de transporte y acrecienta la convivencia ciudadana.*

Inconvenientes: *Ralentización del servicio e infrautilización de los autobuses adaptados si esta medida no va acompañada de otras correctoras que eliminen las barreras urbanístico-arquitectónicas en las vías y establecimientos públicos.*

Propuestas: *Ir introduciendo con periodicidad regular autobuses adaptados, utilizables indistintamente por cualesquiera personas sean o no minusválidas, que se unan a los existentes. Que los nuevos autobuses que se pongan en servicio en sustitución de los inservibles estén debidamente equipados y adaptados.*

la filosofía de la integración, exigiendo la accesibilidad general de todos y cada uno de los medios de transporte.

Suecia ha sido quizá el mejor ejemplo de coherencia, estaríamos tentados a decir que el único, entre postulados teóricos y realizaciones prácticas. Recordamos que en una reunión internacional de directores de metro en la que, incluso los representantes de organizaciones de minusválidos, estaban dispuestos a admitir que la accesibilidad total en las estaciones subterráneas era imposible, el representante del metro de Estocolmo era el único en defender el derecho al acceso en todas las estaciones y sin ningún tipo de restricción.

Es lo que suele denominarse "*accesibilidad total*" y que en el caso de los EE.UU. viene expresado en el apartado 504 de la ley federal 93-112, que tratando de los problemas de desplazamiento de los minusválidos, viene a decir que "*ninguna persona minusválida debe ser excluida en los EE.UU. en razón exclusiva de su minusvalía, de la participación y privada de los beneficios de cualquier programa o actividad que recibe una ayuda del Estado*".

Sin embargo, en un momento en que existen elementos técnicos que hacen posible la accesibilidad, precisamente en ese momento, es decir, cuando existe el "*peligro real*" de que los principios sean llevados a la práctica, suenan voces que advierten de los riesgos que implica el intento de aplicación stricto sensu del principio de "*accesibilidad total*". No pretendemos en absoluto ridiculizar las posturas pragmáticas posibilistas y conciliadoras en esta cuestión, que pretenden decir más o menos, que lo mejor es enemigo de lo bueno y tratan de advertir de los posibles riesgos de un planteamiento radical. Según esta visión del problema, existiendo el acceso a cualquier tipo de transporte —incluido el metro—, a cualquier tipo de minusválido —incluidas por tanto las personas que utilizan silla de ruedas—, surge el riesgo de que, ante la imposibilidad de dar respuesta a esta exigencia puesto que afectaría al buen funcionamiento del transporte, se niegue también la posibilidad de reformas menos importantes que harían posible o más fácil la accesibilidad de colectivos no tan gravemente afectados.

De la crítica al radicalismo hay varios elementos argumentales a tener en cuenta. En primer lugar que la accesibilidad total, por ejemplo la adaptación de plataformas móviles para el acceso de sillas de ruedas en los autobuses, tiene el riesgo de entorpecer el funcionamiento normal o habitual de los medios de transporte, lo que podría provocar reacciones de insolidaridad entre los usuarios y el abandono del uso de los medios públicos, en caso de que dicho entorpecimiento tuviese influencias notorias, en términos de velocidad concretamente. Por lo visto la experiencia muestra que en horas punta, en el centro de ciudades importantes, la utilización de rampas —con paradas no respetadas, dobles fila, etc.— tiene consecuencias notorias sobre el tráfico y altamente disuasorias en consecuencia para las autoridades y empresas de transporte.

Es lógico que desde la Administración se tenga en cuenta el coste social de la accesibilidad total, pero también es necesario tener en cuenta que sin las restricciones o limitaciones que plantean algunos colectivos —la escuela sin los niños de aprendizaje lento y los autobuses sin las personas de movilidad reducida— la maximalización del beneficio o ciertas interpretaciones particulares de lo que es socialmente rentable conducen a que, finalmente, los problemas de accesibilidad se transfieran sucesivamente a colectivos cada vez menos afectados desde el punto de vista estrictamente físico (*).

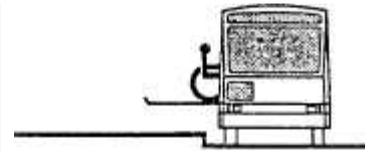
A MODO DE CONCLUSIÓN

En esta primera aproximación general al tema, parece razonable proponer que de cara a la solución de los problemas de movilidad que se plantean los minusválidos y las personas de edad avanzada, es necesario establecer un conjunto de medidas técnicas entre las que no cabe descontar a priori ninguna acción, ya sea específica o encaminada a modificar o adaptar los sistemas de transporte ordinarios.

También parece aconsejable iniciar y estudiar experiencias propias en el terreno concreto donde surgen los problemas, ya que la extrapolación de datos de otra realidad sería de dudosa eficacia. En este sentido nos parece indiscutible el interés que tiene la promoción de unidades experimentales, con plataformas móviles concretamente, ya que no debe admitirse sin reservas la crítica que alude a la pérdida de eficacia del sistema al entorpecer el desarrollo general del tráfico, puesto que es el reflejo de situaciones —grandes ciudades con gran intensidad de tráfico— que no se corresponden exactamente a la de nuestros pueblos. Claro que, en nuestro caso, habría que controlar la rentabilidad de las inversiones de cara a una probablemente baja utilización de las adaptaciones técnicas necesarias.

En otro orden de cosas, hay que convenir, en una línea de claro pragmatismo en que, las fórmulas de transporte privado o las fórmulas individualizadas de transporte público por las que, al margen del discurso teórico, solemos optar —a nada que podemos— en la práctica encuentran su máxima justificación precisamente cuando se ponen al servicio de las P.M.R. En efecto, no está muy justificado —al margen repetimos del nivel puramente ideológico— el empeño en conseguir que las P.M.R. utilicen los medios de transporte colectivo, cuando a nada que el nivel de renta lo permite en este país, cada quisque trata de huir de tales medios para ponerse al volante de su automóvil o sentarse cómodamente en el asiento trasero de un taxi.

La experiencia sueca que es quizá la más rica del mundo en el desarrollo de medidas tanto específicas como de adaptación de los medios ordinarios, parece indicar que con la subvención de la utilización del taxi, del taxi común o de los modelos adaptados polivalentes, se obtienen buenos resultados a buen precio. Por otra parte, si en algún caso está



En un plazo de alrededor de quince años, período medio de vida de un autobús, todo este sistema de transporte colectivo estaría adaptado.

2^B METRO Y FERROCARRIL

Objetivo: Posibilitar los desplazamientos de las personas con deficiencias motóricas en un medio de transporte público normalizado.

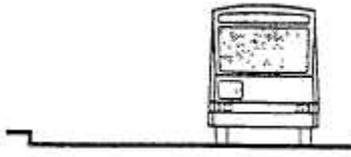
Ventajas: Respecto al autobús: Los accesos directos al vagón son más rápidos si no necesita plataforma; la estabilidad y, posiblemente, el espacio para desenvolverse son mayores. No sería preciso adaptar el tren al completo, basta con que un vagón esté adaptado.

Inconvenientes: Es necesario que el entorno próximo —estación, andenes... — esté adaptado y puede ser incluso necesaria la adquisición de aparatos e instalaciones eléctricas transportables.

Se hace urgente realizar un estudio sobre las medidas precisas para que el proyectado metro bilbaíno esté adaptado en todas sus instalaciones para su utilización por personas minusválidas.

3^º SERVICIO ESPECIALIZADO OPERACIÓN DESTINO

Objetivo: Facilitar transporte colectivo a las personas que presentan dificultades de movilidad especiales.



Posibles demandas: *Destinado a las personas más afectadas en su motricidad, cubrirían con preferencia trayectos de carácter regular: centros escolares, talleres laborales y ocupacionales... Puede pensarse también en este tipo de solución para desplazamientos a servicios médicos, centros de las asociaciones..., así como para actividades diarias —compras, centros oficiales...— o de carácter más extraordinario —espectáculos, actividades culturales...—. Habría que contemplar la posibilidad de que determinados minusválidos lleven acompañante o esa necesidad sea cubierta por personal del servicio que se propone.*

Ventajas: *Apoyo a la normalización paliando la demanda de transporte público adaptado para un sector de la población, adecuando el servicio a las circunstancias y ritmos personales de los usuarios. Rentabilidad económica y social, no dispersión de servicios semiparalelos en subgrupos del sector y garantía de funcionamiento por el carácter público de la gestión.*

Inconvenientes: *Agrupación de la gente marginada y especialización de sus necesidades, diferir la realización del servicio al tener que solicitarse con antelación y los derivados de tener que estructurar un servicio nuevo; un riesgo grave es el de que se confunda esta alternativa concreta con la solución global al problema del transporte de los minusválidos.*

justificado el uso del automóvil en nuestras ciudades, es precisamente en el de las personas, con problemas de movilidad. En este sentido sería necesario realizar un esfuerzo mayor que el que se realiza actualmente —contribuyendo más a la compra, al mantenimiento y dando facilidades de estacionamiento— para que estas personas puedan disponer y hacer uso de vehículos adaptados. Por cierto que hay estudios —realizados por casas aseguradoras— que demuestran que los conductores minusválidos tienen bastantes menos accidentes que los conductores "normales".

Digamos para terminar que bajo la influencia del fenómeno del automóvil, tendemos a desconsiderar la importancia y las dificultades de los desplazamientos a pie. Sin embargo, las Encuestas demuestran que las personas afectadas en su movilidad, sobre todo las de la tercera edad, manifiestan un interés evidente por los desplazamientos pedestres en las proximidades de sus viviendas. Además tampoco conviene perder de vista que al margen de los servicios "puerta a puerta", las soluciones motorizadas no resuelven el problema de los desplazamientos a las paradas. La ausencia casi general de asientos en las mismas es, sin ir más lejos, un dato que revela claramente la falta de sensibilidad hacia el tema y nos reafirma en la sospecha de que el aplazamiento de algunas soluciones no nace necesariamente de la carencia de medios económicos.

Ramón Sazarbitoria

ciones, conviniéndolo en un sistema de beneficencia

La organización del transporte en ambulancias en nuestro medio podría ser un buen ejemplo de lo que decimos

La persona que hace veinte años podía hacer uso de un autobús urbano valiéndose de la ayuda del cobrador o del conductor no podría quizás hacerlo en la actualidad, a igualdad naturalmente de grado afectación, debido a que el autobús no dispone de cobrador, a que el conductor está sometido a un riguroso control del tiempo de trayecto, por razones en definitiva ligadas a la evolución del transporte y que incapacitan quizá a un número creciente de personas en aras de ofrecer un servicio más rápido a la generalidad de usuarios

Este trabajo se apoya fundamentalmente en las conclusiones de la *Mesa Redonda 51 de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte*, CEMT, París 1980

En efecto sería interesante analizar la reacción de los trabajadores del transporte público ante las medidas de gratuidad. Una primera razón que podría explicar, al menos parcialmente, ciertas actitudes negativas hacia los usuarios "beneficiados", es la sobrecarga de trabajo consecuente a la medida, pero en ningún caso cabe considerarla como razón suficiente. Intervienen sin duda otro tipo de cuestiones, como por ejemplo el temor a que el estatus del trabajador sufra las consecuencias de la posible asimilación o cuando menos del riesgo de contaminación de su rol al cambiar el sistema de rela-

4º TAXIS

Algunos Ayuntamientos de la Comunidad Autónoma están subvencionando actualmente viajes en taxi para realizar actividades regulares a aquellas personas con problemas de movilidad que no tienen otro medio de desplazamiento; no se trata de una ayuda formalmente establecida, sino que de forma individual los Ayuntamientos la han ido concediendo a requerimiento de disminuidos físicos residentes en el municipio. Hasta el momento son pocos los Ayuntamientos que han tomado esta decisión; sería conveniente que se lo planteasen la totalidad de ellos, de forma regularizada, como ayuda individual, de acuerdo con las funciones que la Ley de Servicios Sociales les otorga. Esta medida, positiva como complemento de otras más generales que se incluyen en este informe, resultaría particularmente útil en pueblos pequeños o aislados, sin el debido transporte público susceptible de adaptación.

5º TARJETAS DE APARCAMIENTO

La tarjeta de aparcamiento es un documento que, colocado en un lugar visible del vehículo, indica que su usuario tiene permiso para aparcar en lugares prohibidos a

otros vehículos siempre y cuando no obstaculice la regularidad y fluidez del tranco.

Se proponen dos tipos de tarjetas:

— **Tarjeta de minusválido.** Se destina a aquellas personas que por su disminución física motórica no pueden andar ni utilizar normalmente los transportes públicos y tienen su propio vehículo adaptado a sus limitaciones físicas para la conducción. No debe existir tiempo limitado para su utilización.

— **Tarjeta de acompañante.** Su destinatario es la persona minusválida que no puede usar transporte público y no posee vehículo propio. Vehículos provistos de esta tarjeta podrán ser conducidos por un miembro de alguna Asociación a la que el minusválido puede pertenecer, por la persona que le saca de casa en prestación de asistencia domiciliaria y/o por un familiar directamente allegado. Se puede limitar su tiempo de utilización en un mismo lugar.

La tarjeta será común a todo el territorio de la Comunidad Autónoma por necesidad de libre circulación y especial desventaja de las personas que precisan desplazarse de zonas rurales o alejadas de los organismos públicos de gestión, de los de producción, forma-

ILUSTRACION:

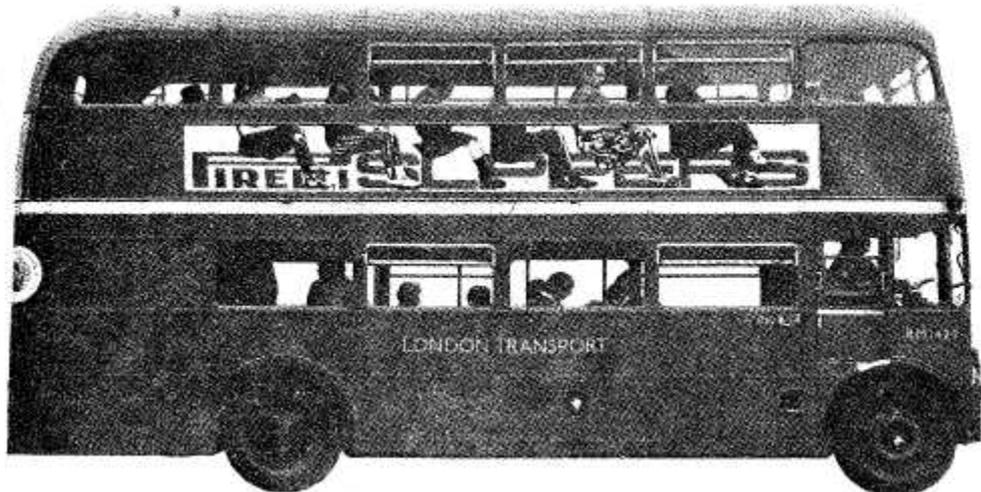
Superación de las barreras mediante el autobús urbano tipo INBUS U-150

ción, esparcimiento... La unificación del modelo de tarjeta y de los criterios que establecen las condiciones de su uso facilitarían en buena medida su implantación.

6º ZONAS DE APARCAMIENTO RESERVADO

Se trataría de reservar pequeñas zonas para el aparcamiento de vehículos de personas con dificultades físicas motóricas. A pesar de estar incluido este tema en la Normativa de Supresión de Barreras aprobada por el Gobierno Vasco, se han abierto pocas zonas de este tipo en la Comunidad; la escasa experiencia recogida demuestra que es preciso establecer controles de utilización para que estas zonas sirvan realmente a los disminuidos físicos.

Habría que lograr que se aplicase en un plazo de tiempo superior a



un año la normativa vigente, destinándose espacios para estacionamientos en los centros públicos, cuando menos en los de relevante interés: centros sanitarios, organismos oficiales...

7° EXENCIÓN DEL IMPUESTO MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN

En la actualidad de exención del impuesto municipal de circulación a la que tienen derecho determinados minusválidos físicos se limita a los vehículos que no sobrepasan los 9 CV. fiscales. Muchos minusválidos y Ayuntamientos desconocen esta posibilidad y ésta es una situación que, de entrada, habría que corregir. Por otra parte, por debajo del límite de caballaje establecido no existen prácticamente en el mercado coches útiles para las necesidades existentes y, en este sentido, habría que reformar la legislación sobre el tema colocando la frontera, como mínimo, en los 12 CV. fiscales.

8° AYUDAS INDIVIDUALES

Ayudas para el carnet de conducir y la adquisición y adaptación del vehículo. Convendría que se estudiase una regulación más flexible de las ayudas vigentes en la actualidad de forma que, sin descuidarlos controles debidos, éstas se adecuasen mejor a las necesidades y situaciones individuales concretas.

Aportaciones económicas periódicas en concepto de transporte. La gran traba del subsidio vigente —las tres mil pesetas mensuales que concede el INER— estriba en el requisito del cómputo de los ingresos familiares, que han de ser como máximo los correspondientes al salario mínimo interprofesional. En este punto nuevamente ha de insistirse en la necesidad de flexibilizar los requisitos de concesión, por un lado, y de no establecer un límite rígido a la cantidad asignada, todo ello tomando en consideración las características de cada solici-

tante particular; una vía alternativa más real aunque más compleja sería la de permitir deducciones por este concepto en el impuesto sobre la renta de las personas físicas.

Pases gratuitos y semigratuitos. A sabiendas de que se trata de medidas de carácter especial que, en las circunstancias actuales, no beneficiarían a las personas con más dificultades de movilidad, la generalización de este tipo de pases al colectivo de minusválidos tendría efectos positivos, al menos, sobre los sectores con menos recursos económicos.

OBSERVACIONES

Los puntos cuarto y octavo —taxis y ayudas individuales— podrían estructurarse conjuntamente, ser regulados con una visión unitaria enfocada, en definitiva, a posibilitar el máximo de movilidad a las personas minusválidas.