

Relevamiento sobre cumplimiento de las normas que protegen los derechos de las personas con movilidad reducida en el autotransporte

**RED POR LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS  
CON DISCAPACIDAD (REDI)**

Buenos Aires, noviembre 22 de 1999

AL SEÑOR DEFENSOR ADJUNTO  
RAFAEL VELJANOVICH  
S/D

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. con el fin de poner en su conocimiento el informe inicial relacionado con el relevamiento efectuado conjuntamente con esa Defensoría acerca del cumplimiento de las normas que protegen los derechos de las Personas con Movilidad Reducida en el autotransporte y efectuar algunas consideraciones y sugerencias que se desprenden de su análisis.

El relevamiento se centró en tres ejes:

1. Control del cumplimiento de los requisitos legales en las unidades de transporte.
2. Control del cumplimiento de la obligación de detener las unidades en cualquier esquina para permitir el ascenso de las personas con discapacidad.
3. Control del número y frecuencia de unidades adaptadas con logo en relación a las unidades comunes y tiempo de espera de las primeras.

Cabe destacar:

- El informe solo pretende dar una visión general de la situación en que se encuentra una persona con discapacidad al pretender utilizar el servicio público de transporte automotor de pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Dadas las dificultades que por definición tienen las personas con discapacidad, el relevamiento se efectuó en una zona limitada de la ciudad y en los horarios posibles.
- Mayores precisiones resultarán de los próximos informes efectuados línea por línea.

**INFORME**

**EQUIPOS DE CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS EN LAS UNIDADES**

1. Integrados por una persona con discapacidad en silla de ruedas (en un caso con dos bastones) y dos pasantes autorizados fehacientemente por la Defensoría (en un caso con un pasante).
2. Se controló el cumplimiento de los requisitos establecidos por las normas.
3. Los lugares de ascenso fueron en paradas prefijadas y en esquinas sin parada prefijada.
4. Confección de planilla "ad hoc" firmadas por los actuantes a la que se adjuntó pasaje como comprobante (con excepción de aquellos casos en que por no detención de la unidad o no funcionamiento del medio de elevación no fue posible ascender).

El siguiente cuadro resume los resultados obtenidos:

<b>CUMPLIMIENTO DEL DECRETO 914/97</b>	<b>NO</b>
<b>1. SE DETIENE</b>	
<b>ASCENSO</b>	
En parada prefijada	4
En cualquier esquina	4
<b>2. CONDICIONES EXTERIORES</b>	
IDENTIFICACIÓN DE LA LINEA (sin logo visible; ver Equipo Frecuencias)	1
<b>3. CONDICIONES DE INGRESO Y EGRESO</b>	
<b>COMPLEMENTOS QUE PERMITEN EL INGRESO Y EGRESO DE USUARIOS DE SILLAS DE RUEDAS (rampas o plataformas elevadoras)</b>	
Funciona	13
Permite accesibilidad con autonomía y seguridad	34
Pasamanos a doble altura	3
<b>4. CONDICIONES INTERIORES</b>	
<b>PISO</b>	
Franja de señalamiento de 0.15 m. de ancho en bordes de entrada y salida	4
Material antideslizante	2
Presencia de desniveles y obstáculos en toda su extensión	10
Ancho mínimo del resto (0.70 m.)	2
<b>MAQUINA EXPENDEDORA DE BOLETOS</b>	
Posible de accionar por todos los usuarios	40
Altura de boca de pago desde el nivel del piso (máximo: 1,30 m.)	40
Barral o asidero vertical a ambos lados	22
<b>ESPACIOS DESTINADOS A PERSONAS CON MOVILIDAD O COMUNICACIÓN REDUCIDA SEÑALIZADOS SEGÚN NORMA IRAM 3722 CERCANOS AL LUGAR DE ACCESO</b>	
Asientos comunes de uso prioritario	3
Plano de asiento a 0.50 m. del nivel del piso	18
Número	1
<b>Reservados para sillas de ruedas (por lo menos dos en el sentido de la marcha del vehículo y con sistemas de sujeción)</b>	
Nº 1 - la sujeción es adecuada	25
Nº 2 - la sujeción es adecuada	25
Apoyos isquiáticos	17
Se evitó superposición con los espacios reservados para sillas de ruedas	14
Desplazamiento horizontal barra superior respecto de la vertical de la inferior (0.15 m.)	1
Ancho (módulo por persona: 0.45 m.)	1
Guarda de bolsos o cochecitos de bebés que no interfieran la circulación	3
<b>PULSADORES DE LLAMADAS (ubicación y altura desde el nivel del piso)</b>	
En los dos barrales de puertas de salida (entre 1.25 y 1.35 m.)	1
En un barral en el medio de la zona delantera (entre 1.25 y 1.35 m.)	1
En un barral en el medio de la zona trasera (entre 1.25 y 1.35 m.)	1
Asientos comunes de uso prioritario para PM y CR (entre 0.90 y 1.10 m.)	6
Zona espacio reservado para sillas de ruedas (entre 0.90 y 1.10 m.)	31
<b>SEÑALES LUMINOSAS DE LOS PULSADORES</b>	
Señal que identifique la efectivización de la llamada (en todos)	17
Presencia y/o correcto funcionamiento señal luminosa intermitente en puesto de mando del conductor identificada con logo y producida por pulsadores de zona sillas/ruedas	10

<b>SISTEMAS DE INFORMACION POSIBLES DE RECEPCIONARSE POR PERSONAS CON DISMINUCION VISUAL O AUDITIVA</b>	
Para personas con disminución visual	46
Para personas con disminución auditiva	46

**EQUIPO VERIFICADOR DE DETENCIÓN EN ESQUINAS NO PERTENECIENTES A PARADAS PREFIJADAS**

1. Integrado por una persona con discapacidad (no vidente o con bastones) y uno o dos pasantes.
2. Controló el cumplimiento de la obligación de detener las unidades en cualquier esquina para el ascenso de personas con discapacidad.
3. Se filmó parte de la actividad (prueba).
4. Se confeccionó planilla de verificación firmada por los actuantes.
5. Se controló el cumplimiento de seis líneas en particular (a.: una a una).
6. Se controló el cumplimiento de varias líneas (b: en conjunto).

**RESULTADOS:** a: de 147 unidades pararon 14.  
 b: de 230 unidades pararon 3.

**TOTAL: de 377 unidades pararon 17.**

**EQUIPOS DE FRECUENCIAS**

1. Integrados por un pasante.
2. Se controló la cantidad total de unidades, las unidades con logo (adaptados para personas con discapacidad), sus horarios de paso y el tiempo de espera (13 líneas).
3. No se incluyó la línea 50 por tener la totalidad de las unidades adaptadas.
4. Se confeccionaron planillas firmadas por los actuantes.

**RESULTADOS TOTALES (solo de utilidad como orientación general)**

Durante 3.222 minutos (unas 53 horas) pasaron 1.066 unidades de las cuales 72 eran adaptadas. Los tiempos de espera variaron entre 2 y 100 o más minutos.

\* Las unidades de la línea 6 tienen la particularidad de no tener logo o no ser claramente visible.

**CONCLUSIONES GENERALES**

1. **En la totalidad de los casos no se cumplen los requisitos para las personas con disminución visual y auditiva.**
  - *Corresponde la inmediata instalación de dichos medios de información.*
2. Con cierta frecuencia los medios de elevación no funcionan o funcionan inadecuadamente.
  - *Es necesaria la permanente verificación de su correcto funcionamiento antes poner en servicio las unidades.*
3. Los medios de elevación no permiten accesibilidad con autonomía y seguridad. Se requiere ayuda de terceros.
 

Es necesario:

  - *Solucionar el problema de los vehículos mal estacionados que impiden el acercamiento de las unidades a las veredas.*
  - *Modificaciones técnicas en las plataformas elevadoras que atenuen la brusquedad de sus movimientos.*
  - *Los conductores deben hacerse responsables de asistir a las personas con discapacidad durante el ascenso y descenso.*
4. Los medios de sujeción para las sillas son inadecuados: no permiten su uso por el mismo usuario, son de difícil manipulación, no están mantenidos y/o no funcionan. Se requiere ayuda de terceros.
 

Es necesario:

- *Los conductores deben hacerse responsables de asistir a las personas con discapacidad para la sujeción de las sillas.*
  - *La permanente verificación de su correcto funcionamiento antes de la entrada en servicio las unidades.*
  - *Realizar modificaciones técnicas al sistema de sujeción..*
5. La señalización de llamada para el descenso desde la zona reservada para sillas de ruedas no es efectiva.
- *Una solución sería añadir un sonido de timbre diferente al resto de los pulsadores a la señal luminosa con logo en el tablero del conductor.*
  - *Los conductores deben estar atentos ante la presencia de una persona con discapacidad.*
6. En muchas unidades no se instalaron apoyos isquiáticos o estos se superponen con los espacios reservados para sillas.
- *Deben instalarse los faltantes.*
  - *Las zonas destinadas a los apoyos isquiáticos deben ser independientes de tal manera que no deba optarse por un pasajero en silla o uno usando el apoyo. En algunos casos el apoyo instalado en la espalda del eventual usuario en silla significa un serio peligro en caso de choques o frenadas bruscas (la norma sólo da la opción de instalar un asiento rebatible en el lugar reservado para silla).*
7. Los conductores:
- no detienen la unidad cuando le es requerido para el ascenso.
  - demuestran inexperiencia para la puesta en funcionamiento de los medios de elevación y en el estacionamiento de la unidad en áreas que permitan desplegar adecuadamente las rampas
  - delegan la responsabilidad en terceros en el ascenso, sujeción y descenso (eventuales problemas para las empresas por accidentes).
  - apurados, arrancan antes que las personas con discapacidad se sujeten o se sienten.
  - *Es fundamental una mayor capacitación de los conductores sobre el tema.*
  - *Las unidades adaptadas no deben tener el mismo régimen de cumplimiento de horarios que las unidades comunes.*
8. Las máquinas expendedoras no cumplen con los requisitos que permiten su accionamiento.
- *Es necesaria su inmediata normalización de acuerdo a la normativa.*
9. Existen desniveles, pasillos estrechos, faltan franjas de señalización, pasamanos a doble altura en los accesos, señalización de asientos de uso prioritario y correcta altura del plano de asiento, señal luminosa en llamadores y correcta altura de la ubicación de los mismos.
- *No debe permitirse la incorporación de nuevas unidades con estructuras en infracción con la norma (desniveles y pasillos estrechos).*
  - *El resto es de fácil solución y debe normalizarse según los requisitos legales.*
10. **Es altísimo el porcentaje de unidades que no se detienen en las esquinas que no pertenecen a las paradas prefijadas.**
- *Es responsabilidad primaria de los empresarios que exigen el cumplimiento horario a los conductores. En cuanto a estos, deben recibir mayor capacitación sobre el tema.*
11. El estacionamiento en infracción de otros vehículos y las filas de taxis en lenta marcha (avenidas) dificulta o impide el necesario acercamiento de las unidades a las veredas (fundamental en el caso de las unidades de Piso Bajo cuyos medios de elevación son rampas).
- *Se debe requerir del Gobierno de la Ciudad una enérgica acción sobre el caso.*
12. En cuanto a la frecuencia de paso de las unidades adaptadas y dado el tiempo que puede demandar que todas las líneas incorporen una razonable y útil cantidad de ellas (según la legislación vigente):
- *Se debe garantizar la permanente puesta en servicio de las unidades adaptadas que posean las líneas.*
  - *Estas deben tener un horario fijo de público conocimiento y proporcional al resto de las unidades comunes.*
13. Por iniciativa legislativa se debe aumentar la incorporación de unidades adaptadas.

## SUGERENCIAS

Para que la tarea realizada cumpla con el objetivo de hacer realmente posible el uso del transporte público automotor de pasajeros para las personas con discapacidad - y hasta tanto la Comisión Nacional de Regulación del Transporte cumpla con su función de fiscalizar el cumplimiento de las leyes - luego de enviar las correspondientes denuncias de las infracciones verificadas al citado organismo, continuar con los controles manteniendo en actividad por lo menos un equipo a tal efecto (tomar contacto con la CNRT para hacerlo en conjunto). La o las personas con discapacidad que integren dichos equipos deben recibir remuneración por su servicio.

Propiciar reuniones conjuntas con todos los actores (Estado Nacional, Gobierno de la Ciudad, Defensoría, REDI, UTA y Empresas).

Propiciar la conformación de una comisión permanente integrada por todos los citados actores a los fines de:

establecer un plan para que a corto plazo el transporte automotor se transforme en posible de ser utilizado por las personas con discapacidad.

Fiscalizar el cumplimiento de dicho plan

## RELEVAMIENTO DE UNIDADES DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

<b>CUMPLE</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>
<b>1. SE DETIENE</b>		
ASCENSO		
1) En parada prefijada		
2) En cualquier esquina		
DESCENSO		
3) En parada prefijada		
4) En cualquier esquina		
<b>2. CONDICIONES EXTERIORES</b>		
IDENTIFICACIÓN DE LA LINEA		
1) Frente de la unidad		
2) Laterales de la unidad		
3) Óptima visualización		
<b>3. CONDICIONES DE INGRESO Y EGRESO</b>		
1) Altura desde la calzada hasta su interior		
2) Arrodillamiento		
<b>COMPLEMENTOS QUE PERMITEN EL INGRESO Y EGRESO DE USUARIOS DE SILLAS DE RUEDAS</b>		
3) Funciona		
4) Permite accesibilidad con autonomía y seguridad		
5) Ancho de puerta (una de 0.90 m. de ancho libre mínimo)		
6) Pasamanos a doble altura		
<b>4. CONDICIONES INTERIORES</b>		
PISO		
1) Franja de señalamiento de 0.15 m. de ancho en bordes de entrada y salida		
2) Material antideslizante		
3) Presencia de desniveles y obstáculos en toda su extensión		
4) Ancho mínimo libre hasta el lugar de las sillas (0.80 m.)		
5) Ancho mínimo del resto (0.70 m.)		

6) Pasamanos verticales		
7) Pasamanos horizontales		
<b>MAQUINA EXPENDEDORA DE BOLETOS</b>		
8) Posible de accionar por todos los usuarios		
9) Altura de boca de pago desde el nivel del piso (máximo: 1,30 m.)		
10) Barral o asidero vertical a ambos lados		
<b>ESPACIOS DESTINADOS A PERSONAS CON MOVILIDAD O COMUNICACIÓN REDUCIDA SEÑALIZADOS SEGÚN NORMA IRAM 3722 CERCANOS AL LUGAR DE ACCESO</b>		
11) Asientos comunes de uso prioritario		
12) Plano de asiento a 0.50 m. del nivel del piso		
13) Número		
14) Reservados para sillas de ruedas (por lo menos dos en el sentido de la marcha del vehículo y con sistemas de sujeción)		
15) N° 1 - existe: ; en el sentido de la marcha: ; tiene sujeción: ; funciona: ; es adecuada:		
16) N° 2 - existe: ; en el sentido de la marcha: ; tiene sujeción: ; funciona: ; es adecuada:		
17) Apoyos isquiáticos		
18) Se superponen con los reservados para sillas de ruedas		
19) Altura de la barra inferior (0.75 m. del nivel del piso)		
20) Altura de la barra superior (1.00 m. del nivel del piso)		
21) Desplazamiento horizontal de la barra superior respecto de la vertical de la inferior (0.15 m.)		
22) Ancho (módulo por persona: 0.45 m.)		
23) Guarda de bolsos o cochecitos de bebés que no interfieran la circulación		
<b>PULSADORES DE LLAMADAS</b>		
Ubicación y altura desde el nivel del piso		
24) En los dos barrales de puertas de salida (entre 1.25 y 1.35 m.)		
25) En un barral en el medio de la zona delantera (entre 1.25 y 1.35 m.)		
26) En un barral en el medio de la zona trasera (entre 1.25 y 1.35 m.)		
27) Asientos comunes de uso prioritario para PM y CR (entre 0.90 y 1.10 m.)		
28) Zona espacio reservado para sillas de ruedas (entre 0.90 y 1.10 m.)		
<b>SEÑALES LUMINOSAS DE LOS PULSADORES</b>		
29) Señal que identifique la efectivización de la llamada (en todos)		
30) Señal luminosa intermitente en puesto de mando del conductor identificada con logo y producida por pulsadores de zona sillas/ruedas		
<b>SISTEMAS DE INFORMACIÓN POSIBLES DE RECEPCIONARSE POR PERSONAS CON DISMINUCIÓN VISUAL O AUDITIVA</b>		
31) Para personas con disminución visual		
32) Para personas con disminución auditiva		