



## Nuevo modelo de Apoyo al Transporte Autónomo

Daniel Leralta, Fundación Aprocór, [dleralta@fundacionaprocor.com](mailto:dleralta@fundacionaprocor.com)

Almudena Hoyos Fundación Aprocór, [ahoyos@fundacionaprocor.com](mailto:ahoyos@fundacionaprocor.com)

Aitor del Coto, Fundación Aprocór, [adelcoto@fundacionaprocor.com](mailto:adelcoto@fundacionaprocor.com)

### Resumen

*A los Centros Ocupacionales de la Fundación Aprocór acuden personas que residen en municipios muy distantes entre sí. Tradicionalmente se organizaban rutas con recorridos excesivamente largos y que incluían a personas que casi no necesitaban apoyos. Desde 2013 se ha trabajado con las personas con discapacidad y sus familias para construir modelos alternativos a las rutas que sean más normalizados y que aumenten su autonomía. Se proporcionan los apoyos que cada persona necesita y se retiran siempre que sea posible. El uso del transporte público puede generar muchas oportunidades para el desarrollo de todas las personas a las que apoyamos. Hemos pretendido apoyar sus necesidades conciliándolas con sus preferencias generando un modelo que permita pensar y actuar para cada persona, y sus circunstancias geográficas, familiares, etc. La Fundación Aprocór expresa con el presente Modelo de Apoyo en transporte público, su compromiso en hacer efectivo el derecho de las personas con discapacidad intelectual a contar con las medidas oportunas o adecuadas para asegurar que gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, favoreciendo así su desarrollo personal y por consiguiente su autonomía. Por ello, se convierte en necesidad en nuestra organización, las acciones que desarrollen las habilidades relacionadas con la movilidad, que les haga capaces de disfrutar de forma más plena su inclusión social, y su ciudadanía. Siempre teniendo en cuenta los apoyos específicos para cada persona.*

**Palabras clave:** autonomía, inclusión y apoyos.

### Abstract

*To Occupational Centers Foundation Aprocór come people residing in distant towns together. Traditionally routes with excessively long tours were organized and included people who hardly needed support. Since 2013 we have worked with people with disabilities and their families to build alternative models to routes that are more standardized and increase their autonomy. The support that everyone needs are provided and always removed when possible. Use of public transport can generate many opportunities for the development of all the people we support. We have tried to support their needs by reconciling their preference generating a model to think and act for each person, and their geographical, family, etc. Aprocór Foundation expresses support this model by public transport, its commitment to implement the right of people with intellectual disabilities to have in place appropriate measures or to ensure that they enjoy personal mobility with the greatest possible independence, favoring well personal development and therefore its autonomy. Therefore, it becomes necessary in our organization, actions to develop skills related to mobility, which makes able to enjoy more fully their social inclusion and citizenship. Taking into account the specific support for each person.*

**Keywords:** autonomy, inclusion and support.

## 1. Lo que nos hace reflexionar

Desde que España en 2008 firmó su adhesión a la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad de la ONU, se han desplegado en las entidades del sector, acciones en múltiples direcciones dirigidas a hacer realidad esta declaración.

En el Art. 19 de la Convención, se expresa el Derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad, invitando a que “se adopten medidas efectivas y pertinentes para facilitar el pleno goce de este derecho por las personas con discapacidad y su plena inclusión y participación en la comunidad”.

Y en el Art. 20 se concreta el derecho a la Movilidad Personal. Señala que se “adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, entre ellas”.

Se precisa más aún en su apartado c) a “Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad”.

Entendemos como apoyos los “Recursos y estrategias que promueven los intereses y bienestar de las personas y que tienen como resultado una mayor participación en la sociedad, interdependiente, mayor integración comunitaria y una mejor Calidad de Vida” (Thompson, Hughes et al., p.390)

Teniendo en cuenta esto, el uso planificado e integrado de estrategias y recursos de apoyo individualizado englobará múltiples aspectos del funcionamiento humano en distintos contextos.

Es importante tener en cuenta cuál es la red de apoyos de la persona. Los apoyos naturales son los que garantizan una mayor inclusión. Los vecinos, amigos, compañeros de trabajo también favorecen una visión más positiva de las personas con discapacidad como ciudadanos de pleno derecho, que participan del entorno y hacen uso de los recursos de la comunidad.

## 2. Lo que nos hace movilizarnos

La Fundación Aprocor se constituye en el año 1.998 continuando la labor que la Asociación del mismo nombre venía desarrollando desde 1989. A lo largo de su historia se ha ido adaptando a las necesidades de las personas y sus familias dando lugar a la creación de los distintos centros y servicios.

Actualmente, está integrada por 310 personas con discapacidad intelectual, 540 familiares, 115 profesionales y 30 voluntarios que les dan apoyo.

Tres situaciones nos invitaron a pensar en alguna alternativa a las rutas que mayoritariamente se utilizaban para el acceso de las personas con discapacidad intelectual a los Centros Ocupacionales:

- El elevado coste para las familias del servicio de ruta debido principalmente a la gran dispersión geográfica de los domicilios de las personas.

- Demanda expresa de las personas con discapacidad intelectual y de algunas familias de nuestros Centros Ocupacionales para poder usar con más frecuencia el transporte público.
- Visión compartida de la Fundación de la necesidad de apoyar a las personas con discapacidad intelectual en el manejo de los servicios públicos de transporte y de generar nuevos modelos, más propios de la vida adulta y menos segregadores o limitantes.

Teniendo en cuenta estos tres factores se empezó a trabajar en un nuevo modelo de transporte alternativo al modelo tradicional de rutas.

### 3. Nuestro objetivo

Aumentar significativamente el número de personas que acuden al centro utilizando el transporte público para mejorar su independencia y desarrollo personal.

### 4. Método

En el año 2003 se empieza a entrenar en el uso del transporte público a algunas personas con discapacidad intelectual que se encontraban en procesos de aprendizaje con metodologías de empleo con apoyo. En este sentido y, puesto que comenzaban a trabajar en empresas ordinarias, el preparador laboral asumía, entre otras acciones, el entrenamiento desde el domicilio de la persona y la empresa.

Una década más tarde, se estableció una línea concreta en el Plan de Acción de los Centros Ocupacionales.

En los dos primeros meses del año, se indagó y se hizo un análisis de las necesidades y preferencias de las personas con discapacidad y sus familias, para conocer la situación particular de cada uno. Para ello, se realizaron entrevistas individuales con cada familia en las que se les planteaban tres opciones:

- Programa 0: Ruta: Implicaba seguir con el modelo de rutas asumiendo la modificación de las paradas.
- Programa I: Entrenamiento: Orientado al entrenamiento en transporte con la plantilla de profesionales de los Centros ocupacionales ().
- Programa II: Acompañamiento: Apoyo permanente de un profesional adaptado a las necesidades concretas de la persona, por ejemplo desde el domicilio familiar hasta el Centro, desde la parada de autobús hasta el centro, etc., para aquellas personas que no desearan “autonomía plena” o no pudieran en ese momento dejar de tener apoyos en el transporte. Este acompañamiento podía ser individual, 1/1, o en grupo (no mayor de 4 personas), por ejemplo 1/4 y debía ser costado por la persona o la familia.

La diferencia fundamental entre la opción de *Entrenamiento* y *Acompañamiento* era que en la primera, además de enseñar el recorrido o camino que por repetición día tras día es aprendido por la persona, se desarrollan las habilidades que son imprescindibles para afianzar el aprendizaje de ese camino. Es decir, lo que hace

autónoma a la persona en el transporte no es aprender el recorrido sino las habilidades que necesito para desenvolverme cuando estoy en el transporte público. Por tanto, en la segunda opción estas habilidades no se trabajaban de forma planificada ni sistemática.

Todo este proceso se hizo progresivamente a lo largo del año para no desestabilizar la plantilla. El tiempo estimado con cada persona oscilaba entre 1 a 3 meses. Innegablemente supuso la flexibilización de los horarios y la consiguiente organización de la actividad de los Centros.

## **5. Claves del programa de entrenamiento en transporte público:**

- No existe un programa universal para el entrenamiento. El programa es de cada persona y deben tenerse en cuenta las necesidades de apoyo individuales.
- Hay que asegurar que la persona va identificada. Es fundamental que lleve consigo el DNI o fotocopia y una tarjeta en la que se especifique un número de teléfono al que se puede llamar en caso de duda.
- Identificar particularidades de cada una de las personas. Por ejemplo, si es una persona que no se comunica ante dificultades, si hay determinados lugares o situaciones que le generan ansiedad y formas en las que se puede apoyar en cada uno de los casos. Estos datos deben recogerse en una Ficha de Apoyo para el Transporte.
- Detectar necesidades de apoyo en habilidades sociales en contexto social normalizado. Como pueden ser los límites adecuados en las relaciones interpersonales, y las conductas apropiadas en situaciones normalizadas.
- Prevenir los riesgos. Por ejemplo, si escuchan música con cascos (ponerse solo uno), cruces (precauciones), en el metro identificación de interfonos (ayuda), aspectos a tener en cuenta (cobertura de los móviles), ...
- Entrenar a la persona en situaciones imprevistas: huelga, averías, manifestaciones.... Por ejemplo, siempre que ocurra una situación diferente en el transporte, llamar por teléfono a la persona de apoyo para que le dé las instrucciones correctas. Si el imprevisto se da en el metro subir a taquillas o buscar un lugar donde haya cobertura. Si la persona no es capaz de expresarnos dónde se encuentra o de seguir nuestras instrucciones, nos pueden ayudar apoyos naturales: seguridad, taquillera, u otros.

## **6. Fases del entrenamiento:**

### **6.1. Fase 1. Planificación**

- Identificación del trayecto a entrenar: Punto de partida y punto de llegada con paradas de transporte más cercanas en ambos puntos. Medio de transporte que se va a utilizar. Recorrido (número de paradas, transbordos, cambio de medio de transporte...). Tiempo .

- Realización de los apoyos visuales necesarios para cada una de las personas y dependiendo del trayecto que se vaya a entrenar.
- Entrenamiento en el uso de abono de transporte, móvil y dinero (en caso de pérdida del bono siempre hay que llevar dinero).
- Clarificar conceptos como: punto de información, taquilla, cómo sacar un billete, imprevistos, huelgas, paso de parada, avería... Saber identificarse, saber pedir ayuda... Identificación de conductas socialmente aceptables como no hablar con desconocidos, no sentarse en el suelo...

Todos estos puntos deben trabajarse en todas las fases.

#### **6.2. Fase 2: Entrenamiento en contexto**

- Acompañamiento durante el trayecto completo, desde casa hasta el punto de llegada).
- Identificación de puntos de referencia (los suele marcar la persona que hace el entrenamiento). Posteriormente es la persona la que identifica los puntos de referencia que le son útiles.

#### **6.3. Fase 3. Andamiaje**

- Acompañamiento durante todo el trayecto pero sólo como espectador, la persona es la que nos va indicando en todo momento los pasos que está llevando en el recorrido.
- Quedar en el metro o autobús.
- Acompañar en determinado tramo del trayecto.
- Observación en la distancia con consentimiento (hacer el trayecto en otro vagón por ejemplo).
- Entrenamiento de imprevistos (simulación de situaciones que se pueden dar)

#### **6.4. Fase 4: Retirada de apoyo**

Dependerá de cada una de las personas y de la dificultad del trayecto.

### **7. Resultados**

En Diciembre de 2012, 75 personas que acudían a los Centros Ocupacionales en transporte Ruta. En Marzo de 2013 comenzamos los Programas de *Entrenamiento* (Programa I) y *Acompañamiento* (Programa II), que fueron ejecutándose a lo largo de todo el año. De las personas que comenzaron con *Acompañamiento*, en concreto 3, decidieron en 2014 pasar a la modalidad de *Entrenamiento*.

Actualmente:

- 43 personas siguen utilizando el Programa 0: Ruta.
- 17 Personas han utilizado el Programa I: Entrenamiento, siendo completamente autónomas actualmente en transporte público, transfiriendo su aprendizaje en un 90% a otros recorridos o entornos..
- 17 personas siguen utilizando el Programa II: Acompañamiento,
- y 8 decidieron buscar modos particulares de venir sin contar con los apoyos profesionales, pero renunciaron a las rutas.

## 8. Conclusiones

Este proceso, además de abaratar costes ha permitido aumentar la autonomía y la satisfacción de las personas con discapacidad y de sus familias. Las primeras, señalan que se consideran más independientes y capaces, y, las familias, que reconocen una ruptura con temores muy arraigados, señalando en muchos casos que el transporte con este modelo ha supuesto un hito en la vida de su familiar permitiéndole desenvolverse sólo y siendo más independiente de sus padres, principalmente, o de otros familiares, lo que ha hecho además que la percepción de la persona dentro del núcleo familiar se vea reforzada.

## 9. Referencias

- Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de promoción de la autonomía personal y atención a las personas en situación de dependencia. (BOE nº 299, de 15 de diciembre de 2006).
- Naciones Unidas (2006). Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad Naciones Unidas Enable. Recuperado de:  
<http://www.un.org/spanish/disabilities/default.asp?navid=12&pid=497>
- O'Brien, J. (2003). La planificación centrada en la persona como factor de contribución en el cambio organizacional y social. *Siglo Cero* 208, 65-69.
- Schalock, R., Gardner, J., Bradley, V. (2006). Calidad de Vida para personas con discapacidad intelectual y otras discapacidades del desarrollo. Aplicaciones para personas, organizaciones, comunidades y sistemas. Colección Feaps. pag. 291.
- Schalock, R., Verdugo, M.A. (2007). El concepto de calidad de vida en los servicios y apoyos para personas con discapacidad intelectual. *Siglo Cero* 38 (4) 21-36.
- Schalock, R., Verdugo, M.A. (2013). El cambio en las organizaciones de Discapacidad. Estrategias para superar sus retos y hacerlos realidad. Madrid. Alianza Editorial. 39-41.
- Thompson, Hughes et al (2002). Integrating supports in assessment and planning. *Mental Retardation*, 40(5), 390-405. (.p.390) ¿?????
- Verdugo, M.A (2011). Discapacidad Intelectual. Definición, clasificación y sistemas de apoyo. Asociación Americana de Discapacidades Intelectuales y del Desarrollo AAIDD. Madrid: Alianza.