

Resumen del NRTC sobre el Transporte

¿Cuándo podrían estar violando la ley?

Posibles infracciones de la ADA contra un mal día en el transporte público

La mayoría de los días, el transporte público ofrece un servicio seguro y confiable. Los vehículos, por lo general, están bien mantenidos y son seguros. Los conductores normalmente están calificados y tienen la capacitación adecuada. La puntualidad en la mayoría de las comunidades es del 90% o más. Sin embargo, ningún sistema es perfecto, y todos los días en todos los sistemas de transporte de costa a costa, los pasajeros se quejan con casi todo el que quiera escucharlos de una letanía completa de transgresiones, grandes y pequeñas, relacionadas con el transporte público, el paratransito, y otros. Pero ¿cuándo una mala experiencia representa algo más que un mal servicio? Las siguientes tablas describen algunos ejemplos que deberían ilustrar las diferencias entre una posible violación de la ADA y un día realmente malo en el transporte público.

Transporte de ruta fija

Un día malo	Una Posible Violación de la ADA	Explicación
Estaba en la parada y el conductor pasó de largo. Ahora llego tarde al trabajo.	Estaba en el Centro de Transferencia del Centro de la Ciudad con mi perro guía. Mientras intentaba averiguar qué autobús estaba estacionado frente a mí, otro se detuvo detrás de él y se fue antes de que pudiera volver para averiguar hacia dónde se dirigía. Resultó que ese era mi autobús. Me he quejado de este problema antes, pero no se hace nada.	Que un autobús lo sobrepase no viola la ADA, a menos que el motivo de la sobrepasada represente una violación de la ADA. La ADA exige que la agencia de transporte identifique el destino de cada autobús cuando se encuentre en una parada que preste servicio a varias rutas. No hacerlo representa una posible violación de la ADA
Subí a lo que pensé era el autobús que tomo todos los días. No me di cuenta de que la agencia agregó un autobús con paradas limitadas, pero lo hizo. Como resultado, perdí mi parada y tuve que volver sobre mis pasos.	Nuestro sistema de tránsito tiene parlantes externos que transmiten los destinos de las rutas de los autobuses, pero a menudo no funcionan. La mayoría de los conductores me dicen los números cuando les pregunto, pero hay un par de conductores que se niegan o simplemente murmuran, y me cuesta escucharlos. Hoy me tocó	Ambos ejemplos podrían considerarse violaciones técnicas de la ADA. Sin embargo, cuando la Administración Federal de Tránsito investiga las quejas de la ADA, busca patrones de conducta que sugieran políticas, procedimientos, o prácticas que representen posibles violaciones. Un solo conductor o autobús que no

	<p>uno de esos conductores. Ya había viajado con ella antes, así que asumí que era mi autobús; no lo era. Terminé muy fuera de mi ruta y muy tarde.</p>	<p>proporcione un anuncio de destino no se consideraría una violación. Un problema constante como el mantenimiento deficiente de los altavoces externos que hacen anuncios del destino y/o un conductor o conductores que rutinariamente no hacen los anuncios requeridos podrían verse como una posible violación de la ADA. Esto sería especialmente cierto si las fallas repetidas se han informado a la agencia en forma de quejas de servicios.</p>
<p>Los asientos de adelante estaban todos ocupados: Una mujer con tres bolsas de la compra a un lado y alguien en una silla de ruedas grande al otro. Tuve que moverme más atrás y, como resultado, apenas podía escuchar los anuncios de las paradas y casi me pierdo el mío.</p>	<p>Cuando subí al autobús, el conductor vio mi bastón blanco y me dijo que tenía que sentarme en la parte delantera del autobús. Luego comenzó a gritarle a un par de adolescentes y a una madre con un niño para que se movieran. No necesitaba sentarme en la parte delantera y no quería hacerlo. Se lo dije, pero me dijo que era por mi seguridad y se negó a mover el autobús hasta que ocupara uno de los asientos. Estaba tan avergonzada; fue la señora con el niño pequeño la que termino moviéndose.</p>	<p>Si bien la ADA exige que las agencias de transporte ofrezcan asientos prioritarios, no permite que las agencias obliguen a otros pasajeros a moverse. Por otro lado, la ADA prohíbe que una agencia exija a una persona con discapacidad que acepte una adaptación no deseada. Si una persona con una discapacidad no quiere sentarse en uno de los asientos de la parte delantera del autobús, la ADA le otorga el derecho a no hacerlo.</p>
<p>El sistema de anuncios de paradas no funcionaba y me pasé de la parada.</p>	<p>Los anuncios de paradas no funcionaban, otra vez, y cuando me quejé con mi conductor, me dijo que el Departamento de Mantenimiento no sabe realmente cómo solucionarlos. Luego se olvidó de anunciar mi parada y ahora estoy esperando un transporte para volver a mi cita. ¡Y llego tarde!</p>	<p>El mal funcionamiento ocasional de los equipos de accesibilidad no se considera una infracción legal. Los fallos repetidos, junto con la incapacidad de la agencia para abordar el problema, ya sea mecánicamente o desde el punto de vista operativo, constituyen una posible infracción.</p>
<p>El autobús llegó con una hora de retraso y, cuando me instalé, tenía mucha hambre.</p>	<p>El autobús llegó con mucho retraso y me sentía como si mi nivel de azúcar en la</p>	<p>Las agencias de transporte público pueden establecer políticas que prohíban comer</p>

El conductor me gritó por comer la barra energética que tenía en la mochila. ¡Qué grosero!	sangre estuviera muy bajo. Saqué la barra de chocolate que tengo para emergencias y el conductor me gritó. Le dije que era diabética y amenazó con tirarme del autobús si no guardaba “ese dulce”. Estaba tan avergonzada que sentí que me iba a desmayar.	y beber. Sin embargo, la ADA exige que las agencias realicen “modificaciones razonables” para las personas cuyas discapacidades se puedan adaptar mediante modificaciones menores que no generen una carga excesiva a la agencia.
--	--	---

Paratransito de la ADA

Un día malo	Una posible violación de la ADA	Explicación
Solicité que me recogieran a las 3:30 de la tarde y la agente me dijo que no podría conseguirme un viaje hasta diez minutos después de las cuatro. ¡Qué fastidio!	Solicité que me recogieran a las 3:30 de la tarde y el agente me dijo que no podría conseguirme un viaje hasta después de las 5 de la tarde. ¡Qué fastidio!	La ADA es explícita. Las agencias de transporte pueden negociar horarios de recogida hasta una hora antes o después de la hora de recogida solicitada. Cualquier tiempo mayor a una hora es una violación de la ley.
El conductor llegó muy tarde y terminé llegando a la tienda después de que cerrara.	Viajo a casa desde el trabajo todas las tardes a las 4 de la tarde. Mi viaje siempre se retrasa treinta minutos o más, y el tiempo de viaje suele ser de dos horas o más. Diablos, podría llegar en diez minutos si pudiera conducir.	Incluso el mejor servicio de paratransito se retrasará de vez en cuando, y eso no representa una violación de la ADA. Si un cliente es recogido tarde de manera habitual (y especialmente si es el mismo viaje día tras día el que se ofrece tarde), la FTA puede considerar esto como un patrón de retraso, y esto podría interpretarse como una denegación de servicio según la ADA. Además, la ADA no equipara los tiempos de viaje en paratransito con los tiempos de viaje en automóvil, pero si el tiempo de viaje en paratransito excede de manera habitual la cantidad de tiempo que tomaría el mismo viaje en transito de ruta fija, puede haber una violación.

<p>Tuve que compartir mi viaje con otras tres personas, todas yendo en direcciones diferentes, y todas se bajaron antes que yo. Esto hizo que el viaje fuera realmente largo y molesto.</p>	<p>Siempre llego tarde al trabajo y mi conductor culpa al despachador que constantemente agrega viajes a su lista de pasajeros porque el proveedor tiene escasez de conductores. Estoy a punto de perder mi trabajo.</p>	<p>La ADA no tiene reglas diferentes para viajes de trabajo o médicos. La posible violación surge del hecho de que la tardanza puede ser el resultado de la escasez crónica de personal y una práctica de combinar viajes que resulta en un servicio rutinariamente tardío para el pasajero.</p>
<p>Me dejaron en el supermercado y, cuando me quejé, el conductor aparentemente les dijo que no estaba listo para abordar cuando él llegó. Le expliqué que estaba en la fila pagando y que sabía que el conductor me vio porque yo lo vi a él.</p>	<p>Estaba de pie en la entrada de la tienda con mis compras y el conductor se fue sin mí. Cuando me quejé, el conductor dijo que no estaba afuera donde él pudiera verme. Esto es frustrante porque soy ciego y la agencia lo ha anotado en mi expediente. Como no puedo ver el vehículo cuando llega, se supone que el conductor debe bajarse y presentarse conmigo.</p>	<p>El primer pasajero no se presentó porque no se encontraba en el lugar de recogida designado. El conductor no tiene obligación de esperar más allá de la ventana de embarque publicada. En el segundo caso, el pasajero está designado para el servicio “puerta a puerta” en función de incapacidad de ver el vehículo. El conductor debería haber brindado el servicio puerta a puerta, lo que significa que debería haber salido del vehículo, haber buscado al pasajero cerca de la puerta más alejada del lugar de recogida del pasajero, y luego haberlo ayudado a llegar a la camioneta.</p>

Esta información es una adaptación de nuestro curso, [Preparándose para el transporte público: Opciones y habilidades de defensa para los ciegos o personas con baja visión](#) (en inglés). El curso fue desarrollado por [“Accessible Avenue”, LLC](#) (en inglés).



blind.msstate.edu

662-325-2001