

## Transporte

### **La posición del Consejo de Discapacidades del Desarrollo de Misuri:**

Sin transporte público y privado confiable y accesible, cientos de miles de habitantes de Misuri, con y sin discapacidades, no pueden acceder a sus comunidades, trabajar, votar, socializar, comprar, asistir a citas médicas y de otro tipo, ni participar en actividades y servicios comunitarios. Por lo tanto, Misuri debe promulgar e implementar leyes, políticas y prácticas que amplíen las opciones y oportunidades de transporte para todos.

### **Motivos del Consejo de Discapacidades del Desarrollo de Misuri:**

Las investigaciones han documentado constantemente los beneficios del transporte público y privado para las personas con y sin discapacidades. Por ejemplo, varios estudios han descubierto que las personas con discapacidades del desarrollo que tienen acceso al transporte público tienen más probabilidades de tener un empleo, vivir de forma independiente, ser socialmente activas y tener mejor salud y bienestar.<sup>1</sup> Los estudios también han demostrado que las personas con discapacidades y los adultos mayores con acceso al transporte tienen una mejor calidad de vida.<sup>2</sup> La investigación también ha vinculado la calidad de vida de las personas que viven en áreas rurales con sus oportunidades de acceder al transporte.<sup>3</sup>

Por el contrario, los estudios muestran que la falta de acceso al transporte impide que las personas con discapacidades encuentren y mantengan un empleo<sup>4</sup> y participen en actividades sociales y comunitarias<sup>5</sup>, lo que reduce sus ingresos y su calidad de vida. Desafortunadamente, hasta 25.000.000 de estadounidenses tienen discapacidades que limitan su capacidad para viajar y millones tienen dificultades para acceder a un transporte confiable y accesible.<sup>6</sup> Peor aún, Misuri ocupa el 47.º puesto en los Estados Unidos en gastos de transporte y gasta mucho menos per cápita en transporte que los estados vecinos. Por ejemplo, Misuri gasta el 11 % de lo que Kansas y Nebraska gastan per cápita en transporte, el 7 % de lo que gasta Iowa y menos de una décima parte del 1 % del gasto de Illinois.<sup>7</sup> En nuestra revisión y análisis exhaustivos más recientes a nivel estatal, los encuestados identificaron la falta de transporte como un obstáculo importante para vivir la vida que les gustaría llevar, lo que afecta negativamente a su capacidad de trabajar, vivir de forma independiente y participar en las actividades de la comunidad.<sup>8</sup>

Las organizaciones y los estados han implementado con éxito programas que aumentaron el acceso al transporte para personas con y sin discapacidades<sup>9</sup> Por ejemplo, Michigan implementó un sistema de vales de transporte que les permite a las personas con discapacidades programar y pagar el transporte público y privado, incluido el pago a amigos para que sirvan como conductores. La mayoría de los participantes del programa declararon que el programa cubría todas sus necesidades de transporte e informaron de una mayor integración a la comunidad, autonomía y bienestar.<sup>10</sup>

### **Recomendaciones del Consejo de Discapacidades del Desarrollo de Misuri:**

- Como estado y sociedad, debemos reconocer que el transporte accesible y confiable es un componente crucial de la integración comunitaria, ya que afecta a las oportunidades de las personas con y sin discapacidades para trabajar, socializar, acceder a la atención médica y participar en actividades comunitarias.
- Misuri debe explorar e implementar leyes, políticas y prácticas que aumenten el acceso al transporte público y privado y consultar con las organizaciones y estados, incluido Michigan, que lo hayan hecho.
- Las agencias públicas y privadas que brindan servicios de transporte (incluidos los departamentos de transporte, salud mental y rehabilitación vocacional de Misuri, así como los proveedores de Medicaid) deben coordinar sus esfuerzos para aumentar la eficiencia y mejorar el desempeño en la programación y la prestación de servicios.
- El Departamento de Educación Primaria y Secundaria, a través de su programa de rehabilitación vocacional, debe alentar y capacitar a las personas con discapacidades para que obtengan empleo y/o creen empresas de autoempleo como proveedores de transporte, incluso a través de empresas de transporte como Uber y Lyft, especialmente en las zonas que no tienen transporte público.
- El Departamento de Transporte de Misuri debe promover la coordinación y el “intercambio” de recursos en todos los vehículos financiados con el dinero de los contribuyentes y solicitar subvenciones federales para financiar proyectos de transporte.

- Misuri debe invertir y fomentar opciones de transporte no tradicionales, como compartir vehículos, servicios para compartir automóviles y bicicletas, carriles exclusivos para bicicletas y aceras accesibles.
- Misuri debe invertir y fomentar la tecnología de transporte, como los vehículos autónomos, y abogar por la expansión de las empresas de transporte privadas a pedido.
- Misuri debe investigar y considerar la legislación del “buen samaritano” que limite la responsabilidad de los ciudadanos que se ofrecen como voluntarios para proporcionar transporte a personas con discapacidades.

---

## Referencias

- <sup>1</sup> e.g., Bezyak, J. L., Sabella, S. A., & Gattis, R. H. (2017). Transporte público: una investigación sobre las barreras para las personas con discapacidad. *Revista de Estudios sobre Políticas de Discapacidad*, 28(1), 52-60; Blais, D., & El-Geneidy, A. (2014). Vivir mejor gracias a la movilidad: la relación entre el acceso al transporte, el bienestar y la discapacidad. En la 93ª Reunión Anual del Consejo de Investigación del Transporte, Washington, DC. Obtenido de [http://tram.mcgill.ca/Research/Publications/Development\\_disability.pdf](http://tram.mcgill.ca/Research/Publications/Development_disability.pdf); Davies, Stock, Holloway, & Wehmeyer. (2010). Evaluación de un dispositivo de transporte basado en GPS para apoyar los viajes independientes en autobús de personas con discapacidad intelectual. *Discapacidades intelectuales y del desarrollo*, 48(6), 454-464.
- <sup>2</sup> Samuel, P. S., Lacey, K. K., Giertz, C., Hobden, K. L., & LeRoy, B. W. (2013). Beneficios y resultados de calidad de vida del uso del bono de transporte por parte de adultos con discapacidades. *Revista de política y práctica en materia de discapacidad intelectual*, 10(4), 277-288; Nordbakke, S., & Schwanen, T. (2015). Transporte, necesidades insatisfechas de actividad y bienestar en la vejez: explorando los vínculos. *Transporte*, 42(6), 1129-1151.
- <sup>3</sup> Kolodinsky, J. M., DeSisto, T. P., Proppen, D., Putnam, M. E., Roche, E., & Sawyer, W. R. (2013). No se trata de lo lejos que vayas, sino de si puedes llegar hasta allí: modelización de los efectos de la movilidad en la calidad de vida en las zonas rurales de Nueva Inglaterra. *Revista de Geografía del Transporte*, 31, 113-122.
- <sup>4</sup> Loprest, PI, Maag, E. (2001). Obstáculos y apoyos al trabajo entre los adultos con discapacidad. The Urban Institute. Disponible en: <https://aspe.hhs.gov/basic-report/barriers-and-supports-work-among-adults-disabilities-results-nhis-d>
- <sup>5</sup> Bezyak, J. L., Sabella, S., Hammel, J., McDonald, K., Jones, R. A., & Barton, D. (2020). Participación comunitaria y barreras del transporte público que experimentan las personas con discapacidad. *Discapacidad y rehabilitación*, 42(23), 3275-3283; Bascom, G. & Christensen, K. (2018). Las repercusiones del acceso al transporte en la participación social de las personas con discapacidad. *J. Trans/ Health*, 7, 227-234.
- <sup>6</sup> Oficina de Estadísticas de Transporte de EE.UU. (2022). Patrones de viaje de los adultos estadounidenses con discapacidad. Disponible en: <https://www.bts.gov/travel-patterns-with-disabilities#:~:text=Workers%20with%20disabilities%20make%20an,for%20non%2Dworkers%20without%20disabilities>. Consulte, también, Departamento de Transporte de EE.UU., Oficina de Estadísticas de Transporte. (2011). Libertad para viajar. Obtenido de: [https://www.bts.gov/archive/publications/freedom\\_to\\_travel/freedom\\_to\\_travel](https://www.bts.gov/archive/publications/freedom_to_travel/freedom_to_travel)
- <sup>7</sup> Cole, E. (30 de octubre, 2019). Un estudio de Misuri muestra el impacto del transporte público y la falta de financiación estatal. Disponible en <https://www.newstribune.com/news/2019/oct/31/missouri-study-shows-impact-public-transit-lack-st/#:~:text=Sections%20Contests%20Jobs-,Missouri%20study%20shows%20impact%20of%20public%20transit%2C%20lack%20of%20state,2019%20at%201%3A37%20p.m.&text=The%20study%20found%20a%20total,capital%20improvements%20and%20labor%20compensation>.
- <sup>8</sup> Consejo de Discapacidades del Desarrollo de Misuri (2021). Revisión y análisis exhaustivos, 28 de febrero, 2021.



<sup>9</sup> e.g. Proyecto ACTION de Easter Seals. (2006). Servicios de transporte para personas discapacitadas en comunidades rurales y urbanas pequeñas Washington, DC; Easter Seals.

<sup>10</sup> Samuel, et al, 2013.

Este documento se desarrolló junto a y con el apoyo del Consejo de Discapacidades del Desarrollo de Misuri (PL 106-402) y Jonathan Gerald Martinis, LLC ([jgmartinisllc@gmail.com](mailto:jgmartinisllc@gmail.com)).