

# OBSERVATORIO DE LA DISCAPACIDAD

**E**l Consejo de Ministros aprobó el 23 de noviembre, a propuesta de los titulares de Trabajo y Asuntos Sociales y de Fomento, Jesús Caldera y Magdalena Álvarez, el Real Decreto por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

MADRID / MTAS

**E**ste Real Decreto, en cuya elaboración ha colaborado el CERMI y las asociaciones profesionales y empresas del sector, establece los criterios técnicos de accesibilidad que deben cumplir taxis, autobuses, metro, tranvías, buques o aviones, así como las estaciones de estos medios de transporte. También fija los plazos para ello de conformidad con la Ley de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de 2003.

## TRANSPORTES DE COMPETENCIA ESTATAL

En lo que respecta a los modos de transporte de competencia estatal, el Real Decreto establece un conjunto de medidas para la adaptación tanto de las estaciones (infraestructuras) como del material móvil (autocares, ferrocarriles, buques y aeronaves) a las necesidades de las personas con alguna discapacidad. De este modo, se garantiza unos niveles de igualdad de oportunidades que permitirán la materialización práctica del principio de no discriminación.

Estas medidas supondrán una inversión para el conjunto del sector de transportes

## EL GOBIERNO DA UN FUERTE IMPULSO A LA ACCESIBILIDAD



*El Real Decreto fija las condiciones de accesibilidad de los transportes para adaptarlos a las personas con discapacidad*

de más de 1.123 millones de euros, de los cuales correrán a cargo del sector público 1.012,4 millones. El resto deberá ser asumido por el sector privado.

## MEDIDAS PARA LA ADAPTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

En materia de infraestructuras (estaciones y terminales), se recogen tres tipos de medidas para los diferentes modos de transporte (ferroviario, marítimo o terrestre), con la salvedad de las propias del transporte por carretera que no son de competencia estatal:

El entorno inmediato de la infraestructura, siempre y cuando esté gestionado por la estación y/o terminal, deberá contar con

un itinerario exterior accesible, señalizado y que permita el acceso a personas con discapacidad (por ejemplo, el enrasado de registros y tapas).

Los aparcamientos, siempre y cuando estén gestionados por la estación, deberán contar con plazas reservadas para personas con discapacidad. El número de plazas, señalización, características y dimensiones de las mismas se ajustarán a la normativa específica sobre aparcamientos públicos.

En las estaciones, el establecimiento y señalización adecuada de itinerarios interiores accesibles que deberán conectar el acceso adaptado de la estación con puntos esenciales de la misma: venta de billetes, información aseos, cafetería, andenes, o pasarelas de acceso.

Se deberá garantizar la correcta información a las personas con discapacidad mediante la información básica visual y acústica ante variaciones de última hora, incidencias o situaciones de emergencia.

Las ampliaciones, reformas u otras modificaciones que se realicen en instalaciones portuarias, estaciones marítimas, aeroportuarias, y ferroviarias existentes antes de la entrada en vigor de este real decreto, cuyo coste suponga un incremento mayor del 50% del valor de reposición, deberán incluir en el proyecto de ejecución las reformas precisas para dotarlas de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación.

### **MEDIDAS PARA LA ADAPTACIÓN DEL ACCESO AL MEDIO DE TRANSPORTE**

La nueva norma impone que el acceso desde la infraestructura (estación de ferrocarril, marítima, o terminal aeroportuaria) al medio de transporte (ferrocarril, buque o aeronave) se realizará en condiciones de seguridad y dignidad.

### **MEDIDAS PARA LA ADAPTACIÓN DEL MATERIAL MÓVIL**

Se deberán adaptar el material móvil en lo que respecta a asientos y reserva de plazas; puertas de acceso e interiores del tren, o buque; aseos; pasillos de circulación interior; información al viajero; medidas de seguridad y aquellas relativas a situaciones de emergencia; formación de tripulaciones, entre otras.

En el ámbito marítimo, las empresas titulares de líneas de pasaje deberán dotar, al menos, de un barco accesible a las personas con discapacidad, en cada línea regular de viajeros, en cada día de servicio y en cada sentido de la derrota.

El material móvil que se encuentre en servicio, a excepción del aéreo, a la entrada en

vigor del real decreto, o cuya compra se haya formalizado antes de doce meses desde la entrada en vigor, en el que se realicen modificaciones de un costo que supere el 30% de su valor inicial más su amortización acumulada, se introducirán las reformas que sean precisas para dotarlos de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación.

### **MEDIDAS DE ADAPTACIÓN PARA LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS**

Los transportistas aéreos deberán asumir los siguientes tipos de medidas:

- Medidas de ayuda a la adquisición de billetes y obtención de información general a las personas con discapacidad que lo soliciten sobre las condiciones de accesibilidad de los aeropuertos de destino en el extranjero, y sobre los vuelos.
- Otras medidas de asistencia a las personas con discapacidad como en relación con la información relativa al viaje tanto en el aeropuerto como en la aeronave.

### **PLAZOS DE ADAPTACIÓN DE LA NORMA**

En líneas generales, para los nuevos servicios, materiales o infraestructuras se establece un plazo máximo de adaptación de dos años desde la entrada en vigor del Real Decreto. Y para los servicios, materiales o infraestructuras ya existentes se establece un plazo máximo de cinco años desde la entrada en vigor.

A continuación, se detallan algunos de los plazos de adaptación por modos de transporte:

#### **Transporte Ferroviario**

##### Estaciones:

Con tráfico de viajeros superior a 1000 viajeros/día de media anual o que se en-



cuentren en capital de provincia: se adaptarán en un plazo no superior a ocho años desde entrada en vigor siempre que las actuaciones de adaptación sean proporcionadas. No obstante, las actuaciones que afectan a los andenes, salvo alguna de menor entidad, sólo afectarán a los de nueva construcción.

Con tráfico de viajeros menor o igual a 1000 y superior a 750 viajeros/día de media anual: se adaptarán en un plazo no superior a trece años desde entrada en vigor siempre que las actuaciones de adaptación sean proporcionadas.

Nuevas estaciones o ya existentes que se sometan a actuaciones de transformación estructural (ampliaciones, reformas u otras modificaciones cuyo coste suponga un incremento mayor del 50% del valor de reposición), con independencia del número de viajeros: se adaptarán en un plazo no superior a dos años desde entrada en vigor. Deben cumplir las especificaciones que les afecten de acuerdo con el volumen de viajeros.

##### Material rodante:

En el caso de material nuevo cuya compra se formalice con posterioridad a doce meses desde la entrada en vigor, desde esa fecha.

El material rodante que ya está en servicio o cuya compra se formalice antes de doce meses desde la entrada en vigor, en un plazo máximo de trece años desde la entrada en vigor del real decreto, siempre que las actuaciones para la adaptación resulten proporcionadas.

#### **Transporte Marítimo**

##### Estaciones:

Las estaciones ya existentes dispondrán de un plazo máximo de cuatro años desde la entrada en vigor del decreto.



*El nuevo Real Decreto regula los criterios técnicos y los plazos para que taxis, autobuses, trenes o aviones sean accesibles a las personas con discapacidad*

Las nuevas instalaciones portuarias serán accesibles a partir de los dieciocho meses desde la entrada en vigor del real decreto.

#### Buques:

Las empresas titulares de líneas de pasaje deberán dotar al menos de un barco accesible a las personas con discapacidad, a cada línea regular de viajeros en cada día de servicio y en cada sentido de la derrota en un plazo máximo de tres años desde la entrada en vigor del real decreto.

Los nuevos barcos deberán cumplir con las condiciones de accesibilidad a partir de los dos años de la entrada en vigor del real decreto.

#### **Transporte aéreo**

Las medidas referentes a las condiciones básicas de la infraestructura serán de aplicación en un plazo máximo de dos años.

Las medidas referentes a las condiciones básicas del sistema de información y comunicación serán obligatorias transcurridos dieciocho meses desde la entrada en vigor del real decreto.

#### **Transporte terrestre por carretera**

La adquisición electrónica de billetes contará con un plazo de tres años desde la entrada en vigor del decreto.

Desde la entrada en vigor del real decreto en los pliegos de condiciones de todos los concursos para la adjudicación de servicios regulares interurbanos de transporte de viajeros por carretera, se harán constar como mínimo las condiciones exigidas para facilitar el uso de los vehículos por personas con discapacidad.

Asimismo desde la entrada en vigor del real decreto, se atenderán las disposicio-

nes en materia de reserva de plaza, piso del vehículo no deslizante, acceso a perros guía y de asistencia y almacenamiento en bodega de dispositivos que pueda necesitar el minusválido.

Desde la entrada en vigor del real decreto todos los vehículos nuevos que se incorporen a los servicios tendrán que cumplir con las especificaciones relativas al acceso a los vehículos (asideros...) señalización de obstáculos y escalones, y proyecciones audiovisuales subtítuladas.

Las condiciones relativas a la accesibilidad de pasajeros que viajen en su propia silla de ruedas, información en el interior de los vehículos y reserva de espacios para utensilios de los minusválidos, se incluirán con carácter de mínimos en todos los pliegos de concesiones de servicios que se otorguen a partir de la entrada en vigor del decreto, siendo exigibles a los vehículos nuevos que se incorporen a las condiciones desde el otorgamiento de las mismas.

## **OTROS TRANSPORTES**

### **Taxis**

Al menos el 5% de las licencias deberán cumplir, en un plazo menor a diez años, las exigencias de accesibilidad. Los vehículos deberán estar acondicionados para que puedan entrar, salir y viajar personas con discapacidad en su propia silla de ruedas. Dispondrán así de un habitáculo adecuado con sujeción de silla ruedas y cinturón de seguridad, entre otros requisitos.

### **Autobuses urbanos, interurbanos y suburbanos**

Los vehículos deben ser accesibles con rampa y sistema "Kneeling".

La señalización de las paradas y marquesinas también deberá ser accesible, así como la información sobre las líneas de autobuses circulantes y dentro del propio autobús.

Con carácter general, tanto el material móvil nuevo como las nuevas paradas que

se pongan en marcha un año después de la entrada en vigor del Real Decreto deberán ser accesibles. Las paradas ya existentes deberán ser accesibles antes de cuatro años.

### **Ferrocarril metropolitano (metro, metro ligero, tranvía)**

Se establecen reglas de accesibilidad tanto para el material móvil (vagones) como para las estaciones, andenes y paradas, zonas de acceso y aparcamientos específicos de las estaciones.

En cuanto a los vagones, deberán disponer de rampa mecánica (con una pendiente no superior al 12%) o pasillos rodantes con zonas de embarque y desembarque con barandillas, entre otras exigencias.

En dos años desde la entrada en vigor del Real Decreto, el nuevo material móvil rodante que se adquiera deberá ser accesible mientras que el ya existente deberá serlo antes de cuatro.

Las estaciones de una red de metro, ya sean cabecera, de paso o final, de más de dos líneas, y aquellas que formen parte de un intercambiador serán accesibles en un plazo no superior a los cuatro años desde la entrada en vigor del presente real decreto. En aquellas estaciones de más de una línea, dicho plazo será de siete años. En las demás estaciones de metro y paradas de tranvía del patrimonio existente dicho plazo será de diez años.

Se señalarán además los itinerarios accesibles, tanto en el exterior como en el interior de las estaciones.

Todo el mobiliario, complementos y elementos en voladizo contrastarán con su entorno y tendrán sus bordes redondeados, evitando materiales que brillen o destellen, procurándose también una identificación clara y accesible de los mostradores para venta de billetes, mostradores de información y puntos de asistencia al viajero.

La información visual y acústica y las máquinas expendedoras y otros elementos interactivos de las estaciones o paradas también serán accesibles.



## Un Proyecto para Niños y Adolescentes con Enfermedad Neuromuscular y sus Familiares

# APOYO PSICOLÓGICO “ON LINE”

**Uno de los aspectos a tener en cuenta en el ámbito de las enfermedades neuromusculares es el afrontamiento de la enfermedad, tanto por parte del afectado, como de sus familiares. Es frecuente la existencia de problemas de depresión y de ansiedad, asociados a la incertidumbre en la evolución y a las pérdidas progresivas que se producen.**

**GRUPO DE INVESTIGACIÓN DEL PROYECTO DEUSTO EN ENFERMEDADES NEUROMUSCULARES**

**E**sta reacción de duelo suele conllevar un proceso de aislamiento social progresivo relacionado con los problemas de movilidad. La falta de comunicación e interacción con sus iguales, favorece el incremento de los niveles de estrés, de sentimientos de soledad, indefensión y desamparo (León I. Carash, et al., 1991).

Ante las necesidades requeridas por esta población, desde el Departamento de Psicología de la Facultad de Filosofía y Ciencias de la Educación de la Universidad de Deusto (FICE), y basándonos en un proyecto similar llamado “Golden Freeway” (J. Soutter, et al., 2004) llevado a cabo en Gran Bretaña, nos propusimos dar una respuesta a tales demandas, con el desarrollo de un Proyecto que abordara las necesidades de niños y adolescentes con enfermedad neuromuscular y sus familiares, mediante un programa de pro-

visión de apoyo basado en las nuevas tecnologías, concretamente Internet.

De esta manera, se pretende superar determinadas barreras producidas por el problema de movilidad de los primeros reduciendo el aislamiento social y mejorando la percepción de control tanto de los afectados como de los familiares.

El Proyecto se dirige a un colectivo inicial de 20 afectados y sus familiares, de la Asociación de Enfermos Neuromusculares de Bizkaia (BENE) y todo ello se está llevando a cabo a través de dos páginas web: una dirigida a los niños y adolescentes afectados de enfermedad neuromuscular ([www.aventurapirata.deusto.es](http://www.aventurapirata.deusto.es)) (financiada por Iberdrola e IMSERSO) y otra dirigida a familiares y profesionales interesados en el tema ([www.neuromuscular.deusto.es](http://www.neuromuscular.deusto.es)) (financiada por la Fundación Mutua Madrileña). Ambas páginas cuentan con un área pública y con un área de acceso restringido para los miembros de la Asociación BENE participantes en el proyecto.

### REDES DE COLABORACIÓN

En el área pública de la página de niños y adolescentes se puede encontrar un amplio abanico de contenidos tanto lúdicos como didácticos.

En el área de acceso restringido, en cambio, los niños y adolescentes participantes del proyecto podrán beneficiarse de un programa estructurado de actividades dirigidas a desarrollar y potenciar su autoestima, las habilidades sociales y las estrategias para la resolución de problemas.

En lo referente a la página dirigida a los familiares y expertos, encontramos contenidos científicos técnicos, socio-sa-

nitarios y de ocio, actualizados y contrastados, referentes a las enfermedades neuromusculares, que pretenden ser de utilidad para afectados, familiares y profesionales.

Esta página tiene como objetivo también, ser un espacio en el que se establezcan redes de colaboración tanto entre afectados como entre los mismos profesionales.

En el área de acceso restringido, se llevará a cabo un programa de apoyo psicológico on line, estructurado en sesiones individuales y grupales, con actividades en las que los padres y madres de los afectados, trabajarán temas como el manejo del estrés, la autoestima y la comunicación entre otros, y que pretenden servir de herramienta de autoconocimiento, desarrollo emocional y de reflexión para ellos.

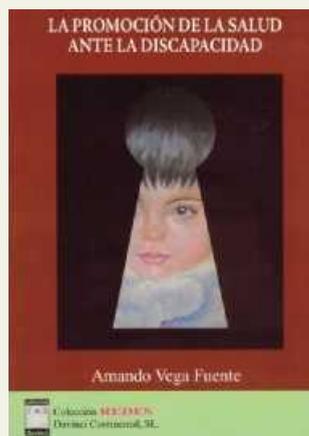
En definitiva, y a la espera de los resultados del estudio del proyecto, confiamos en el planteamiento de una intervención psicosocial on line como una alternativa válida a los procedimientos tradicionales, dadas las limitaciones físicas de los afectados y como medio para mejorar su calidad de vida y la de sus allegados.

### Grupo de Investigación del Proyecto Deusto en Enfermedades Neuromusculares

Está integrado por: Amayra Caro, I. ; De la Cruz Beldarrain, A. ; Lázaro Pérez, E. y López Paz, J.F. (Universidad de Deusto) Álvarez, A. ; Cea, A. y Palacios, E. (Asociación BENE)  
E-mail de contacto: [proyectodeusto@yahoo.es](mailto:proyectodeusto@yahoo.es)



## Estudios y Publicaciones



## SALUD Y DISCAPACIDAD

La salud se pierde en un momento. Todos somos temporalmente válidos hasta que un día u otro aparecen limitaciones físicas, psíquicas o sociales que no sólo cuestionarán el sentido de su vida sino que obligarán a un adaptación difícil pero necesaria para seguir viviendo. Incluso en esta situación, importa saber y poder vivir con plenitud.

*Título: "La promoción de la salud ante la discapacidad".*

*Autor: Amando Vega Fuente.*

*Editorial: Colección Redes.*

*Davinci.*



## LA REALIDAD DEL DAÑO CEREBRAL

A pesar del incremento de los casos de daño cerebral y la gravedad de sus consecuencias, la atención al colectivo es escaso en nuestro país. Por su carácter sobrevenido, este daño cerebral su-

## ENFERMEDAD MENTAL GRAVE, CÓMO ABORDARLA

Las personas con enfermedad mental grave tienen alteraciones mentales de duración prolongada, que conllevan un grado variable de discapacidad y disfunción social, que han de ser atendidas con los recursos sociales adecuados.

Estos documentos responden a un esquema común de contenidos: detallan los principios del modelo de atención

y sus relación con el SAAD; describen al contenido y su problemática; analizan las características que han de reunir los recursos (entre ellos los humanos) del sistema; consideran la coordinación con otros sistemas, especialmente el sanitario; y valoran el papel que deben tener los Centros de Referencia Estatales en la atención al colectivo.

En este sentido, es importante señalar que los Centros de Referencia Estatales se encuadran en el Sistema para la Autonomía y Atención a la Dependencia y forman parte de la Red de Centros y Servicios Públicos que dan respuesta a las necesidades de las personas en situación de dependencia y de sus familiares cuidadores.

Su misión general consiste en promover en todos los territorios del Estado la calidad y eficacia de los servicios y prestaciones del sistema.

*Título: "Modelo de atención a las personas con enfermedad mental grave".*

*Autor: : IMSERSO.*

*Editorial: IMSERSO.*



pone la quiebra con frecuencia drástica en la trayectoria individual y familiar. Sus secuelas presentan un cuadro complejo, con diversidad en las limitaciones y grados de severidad en cada persona: físicas, sensoriales, cognitivas, emocionales y de relación.

*Título: "Daño cerebral sobrevenido en Castilla-La Mancha".*

*Autor: Luis Miguel Bascones y Martha Yolanda Quezada.*

*Editorial: FISLEM.*



## OCIO EN LA COMUNIDADES AUTÓNOMAS

El estudio reflexiona sobre el ocio entendido en la actualidad como un derecho

fundamental de la persona humana y una fuente de desarrollo y realización personal.

El análisis de la normativa, referida al Derecho al Ocio de las personas con discapacidad en las Comunidades Autónomas, que se pretende en esta obra demanda un recorrido previo por la evolución conceptual y los avances y progresos sociales que han sufrido los tres ejes del presente estudio: Derecho, Discapacidad y Ocio.

*Título: "Ocio y discapacidad en la normativa autonómica española".*

*Autor: Yolanda Lázaro.*

*Editorial: Universidad de Deusto.*



## GUÍA DE LA CALIDAD DE VIDA

Una guía para priorizar la calidad de vida como elemento fundamental de la existencia cotidiana, poniendo en primer lugar lo esencial que, generalmente, no coincide con tener muchas cosas materiales. Una guía para activar nuestro proyecto vital sea cual sea nuestra edad y nuestra situación personal, salpicada de claves para introducir pequeños cambios en nuestra rutina diaria para alcanzar una vida física, psicológica y emocional de calidad.

*Título: "Guía de la calidad de vida".*

*Autor: Milagros Juárez.*

*Editorial: Espasa-Calpe.*



## OBSERVATORIO DE LA DISCAPACIDAD

### INFORMACIÓN SOBRE EL SAAD EN INTERNET



Como se informaba en esta misma sección en el último número de Minusval, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha impulsado, a través del IMSERSO, el «Portal de la Dependencia», espacio Web específico sobre el Sistema para la Autonomía y Atención a la Dependencia (SAAD), en <http://www.saad.mtas.es>, que viene a completar la información que ofrecen en Internet las distintas Administraciones Públicas implicadas en la implantación y desarrollo del Sistema.

Con la puesta en marcha del SAAD, la información sobre el alcance del nuevo derecho de ciudadanía que regula la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia (LAAD), ha proliferado de manera significativa.

Un breve análisis de la situación actual en la que se encuentra este tipo de informaciones arroja los siguientes resultados:

- La información sobre dependencia se aloja en general en los espacios Web institucionales de los Órganos Gestores con competencia en la gestión en las prestaciones y servicios del SAAD, si bien algunas comunidades han impulsado espacios webs específicos, como la valenciana en <http://www.todoloquenecesites.com>; las direcciones en Internet de todos estos espacios se encuentran disponibles tanto en la Web del IMSERSO, en <http://www.seg-social.es/imserso>, como en el «Portal de la Dependencia», <http://www.saad.mtas.es>.
- Actualmente los procedimientos relacionados con la solicitud del reconocimiento de la situación de dependencia y del derecho a las prestaciones y servicios del SAAD, han quedado fuera de los catálogos de servicios telemáticos dispuestos por la Administraciones Públicas, si bien el

desarrollo de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos, parece presagiar su próxima y paulatina implantación. No obstante cabe señalar que al aplicativo de gestión común del Sistema de Información del SAAD impulsado por el IMSERSO, tiene el carácter de aplicación web, y al que el/la usuario/a debidamente autenticado accede a través de la url <http://www.saad.mtas.es/gestion>.

● Abundando en lo señalado en el punto anterior, el alcance de los trámites y gestiones relacionados con la LAAD que pueden realizarse a través de Internet es muy escaso, limitándose, en el mejor de los casos, a la cumplimentación electrónica de solicitudes en formato PDF, a la habilitación de buzones de información o a la consulta de guías o mapas de servicios interactivos.

● La consulta sobre el estado de tramitación administrativa habilitada en el Portal de la Dependencia es, en el momento presente, limitada, pues queda condicionada a que el Órgano Gestor correspondiente haya dispuesto previamente la información en el Sistema de Información del SAAD.

● La información que sobre la LAAD albergan las Web de la Administración Local es desigual, destacando, en general, la ofrecida en este sentido por los servicios sociales de los ayuntamientos de las grandes ciudades.

● En general la información ofrecida por el movimiento asociativo es abundante, en particular la proveniente del de personas con discapacidad.

● Otros espacios Web que brindan información abundante pero desigual sobre Dependencia en general, son las de los colegios profesionales, los proveedores de servicios, la prensa digital...

● Entre los productos que ofrecen todos estos espacios y, en especial, los de los Órganos Gestores, señalar, entre otros, los siguientes: normativa, formularios, preguntas frecuentes, puntos de información (presencial, telefónica...), consultas (a través de formularios, correo-e...), folletos informativos, noticias, tramitación y procedimientos, documentación, enlaces de interés, estadísticas (Cantabria), boletines informativos (Catalunya), foro de profesionales (La Rioja), spot (Galicia)...



### APUNTES WEB

En Barcelona, del 5 al 7 de junio de 2008, tendrá lugar Avante, el I Salón para la Autonomía personal y la calidad de vida. En <http://www.salonavante.com> ya se dispone de información sobre esta importante feria dirigida a empresas del sector y personas interesadas y que tendrá en la presentación de las últimas novedades en el área de la I+D+i, en la celebración de jornadas específicas para profesionales y en la exposición «Hogar accesible» sus actividades más significativas.

**Avante**  
1er SALÓN PARA LA AUTONOMÍA PERSONAL Y LA CALIDAD DE VIDA

Ya puede ser consultada en Internet, en <http://www.vienaeditorial.com> y en <http://www.rovi-ra-beleta.com> la «Guía de la Barcelona Accesible», ganadora en 2006 del premio al mejor libro de promoción turística en Catalunya. Esta guía turística pretende dar a conocer las medidas aplicadas en la ciudad de Barcelona para mejorar la accesibilidad y suprimir las barreras arquitectónicas y en la comunicación.



Dentro del bloque de informaciones de interés que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) dispone en página web, en <http://www.aena.es>, destaca la relativa a las recomendaciones y servicios para «pasajeros especiales», denominación que engloba a personas con movilidad reducida, niños, enfermos y mujeres embarazadas.



La web de la Oficina Municipal de Atención a la Discapacidad del Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, en <http://www.omad.jerez.es>, tiene como finalidad acercar los recursos sociales puestos a disposición de los/las jerezanos/as con discapacidad. Entre otros servicios on line destaca la posibilidad de que las personas interesadas en acceder a las prestaciones y servicios del SAAD puedan solicitar a tal fin una cita con la OMAD a través de la cumplimentación de un formulario electrónico.

