Documento preparado para el Banco Interamericano de Desarrollo

**Eje Vial 4 Carretera Bellavista-**

**Zumba-La Balsa, Provincia Zamora Chinchipe**

**(RG-L1132)**

**Anexo Técnico Inclusión y Diversidad**

septiembre de 2019

## Introducción

La Declaración Universal de Derechos Humanos, establece la circulación de personas como un derecho, no como un privilegio. Desde esta perspectiva, y reconociendo la brecha en los servicios de transporte a las personas con discapacidad, se aborda la temática de movilidad universal.

Así mismo en los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, se presenta la inclusión en el objetivo 10, “propender por ***reducir la desigualdad*** en y entre todos los países” y el objetivo 11 “lograr que las ciudades y los asentamientos ***humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles***”. Teniendo en cuenta lo anterior es primordial la inclusión de las personas con discapacidad en los proyectos de infraestructura de transporte. Esta inclusión se da desde varios aspectos; el físico-espacial, el sociocultural y el político-económico.

A continuación, se describirá un contexto general de la población con discapacidad en Ecuador, y posteriormente se realizarán algunas recomendaciones para incluir este tema en el Proyecto de Integración Fronteriza \_Eje Vial No. 4. Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe.

## Contexto general de la situación de las personas con discapacidad en Ecuador

### **Contexto Normativo**

La Ley Orgánica de Discapacidades (2012) tiene el objeto de “**asegurar la prevención, detección oportuna, habilitación y rehabilitación de la discapacidad y garantizar la plena vigencia, difusión y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad**, establecidos en la constitución de la República” Art.1 (Presidencia de la República de Ecuador , 2012). Según el artículo 47 de la Constitución de la República se “dispone que el Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y procurara la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad […] y la **asistencia a las rebajas en servicios públicos y en servicios privados de transporte** y espectáculos[…]al trabajo en condiciones de igualdad de oportunidades, a una vivienda adecuada, a una educación especializada, […]a mecanismos y formas alternativas de comunicación entre otros;” (Presidencia de la República de Ecuador , 2012)

De acuerdo al Capitulo Segundo, de los principios Rectores y de Aplicación, Artículo 4 Principios fundamentales, 8. Accesibilidad: “**Se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos sistemas y tecnologías de información y las comunicaciones , y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales**: así como la eliminación de obstáculos que dificulten el goce y ejercicio los derechos de las personas con discapacidad, y se facilitará las condiciones necesarias para procurar el mayor grado de autonomía en sus vidas cotidianas” (Presidencia de la República de Ecuador , 2012).

En el artículo 41, se dispone que **los conductores y choferes tengan conocimiento y manejo sobre el tema de discapacidad, así como su normativa vigente**. Así mismo según Artículo 44, **el turismo debe ser accesible y el gobierno vigilara la accesibilidad de las personas con discapacidad a las ofertas turísticas**, Además, “los organismos mencionados vigilarán que las empresas privadas y públicas brinden sus servicios de manera permanente, así como también que **promuevan tarifas reducidas para las personas con discapacidad**”. (Presidencia de la República de Ecuador , 2012). También **se garantizan las plazas de parqueo para personas con discapacidad.**

Según artículo 60, **de la accesibilidad al medio físico y al transporte público y comercial, las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público**, Los organismos competentes de transito deberán vigilar el acceso a las unidades de transporte por parte de las personas con discapacidad**, así mismo que estas aseguren su integridad en la utilización de las mismas sancionando su inobservancia**. “Se adoptarán las medidas técnicas necesarias que aseguren la adaptación de todas las unidades de los medios de transporte público y comercial que sean libres de barreras y obstáculos y medidas” (Presidencia de la República de Ecuador , 2012).

Según artículo 61, las unidades deben ser accesibles, los organismos que **otorgan los permisos a taxis deben exigir un porcentaje de sus unidades cuenten con adecuaciones técnicas para transportar personas con discapacidad.** También se dará un permiso de identificación a los automotores que se utilicen para transportación de personas con discapacidad.

En el artículo 71, se dispone que las personas **con discapacidad pagarán una tarifa preferencial del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa regular en los servicios de transporte terrestre público** y comercial, urbano, parroquial o interprovincial; así como, en los servicios de transporte aéreo nacional, fluvial, marítimo y ferroviario. Para el transporte aéreo la tarifa no será menor del 25% de la tarifa regular. (Presidencia de la República de Ecuador , 2012).

Se disponen también infracciones por no permitir el acceso de asistencia de animales (perro guía) e incumplir normas de discapacidad, negar el acceso a educación, o impedir el derecho al trabajo entre otras.

### **Contexto general de las personas con discapacidad en Ecuador**

De acuerdo al Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), en Ecuador hay 816.156 personas con alguna discapacidad. De estos 103.767 tienen discapacidad intelectual, 343.714 discapacidad física-motora, 186.117 discapacidad visual, 118.812 discapacidad auditiva, 59.211 discapacidad mental y 77.093 asiste a un establecimiento de educación especial. (INEC-Instituto Nacional de Estadistica y Censos, 2010). Para la provincia de Zamora Chinchipe, donde se ubica el proyecto el total de personas con discapacidad es de 5.069, de estas 832 tienen discapacidad intelectual, 1.897 tienen discapacidad físico-motora, 1.168 con discapacidad visual, 750 con discapacidad auditiva y 396 discapacidad mental. (INEC-Instituto Nacional de Estadistica y Censos, 2010). Esto significa que la discapacidad más alta es la discapacidad motora, seguida de la discapacidad visual y la discapacidad auditiva y por último la discapacidad intelectual y mental. Hay un 56.19% de hombres con discapacidad y un 43.80% de mujeres con discapacidad. Con respecto a la edad de las personas con discapacidad es 0,63% de 0 a 3 años, 1.28% de 4 a 6 años, 5.21% de 7 a 12 años, 5.92% de 13 a 17 años, 14.68% de 18 a 29 años, 47.01% de 30 a 64 años y 25.27% de 65 años. (Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades, 2019)

### Contexto de la accesibilidad en el Sector Transporte en Ecuador

En el mes de febrero del presente año, se inició el levantamiento sobre como las personas con discapacidad se desplazan en vía terrestre, el objetivo del estudio que desarrollará World Enable, es mejorar los sistemas de movilidad para las personas con discapacidad en el país. Así mismo la organización Misión Cristiana para Ciegos apoyará un proyecto para plantear cambios normativos que vuelvan inclusivo el transporte urbano y rural del país. El estudio incluirá buses, taxis, y otros sistemas de transporte, se evaluarán también las cooperativas, así como los puntos de abordaje y descenso del transporte público para las personas con discapacidad. (El Telégrafo, 2019)

## Recomendaciones de accesibilidad universal e inclusión en proyectos viales

A continuación, se presentan algunas recomendaciones o lineamientos a nivel físico espacial para vías que atraviesan zonas urbanas y rurales. Así mismo se presentan recomendaciones a nivel socio cultural y unas observaciones a nivel económico para tener en cuenta en el desarrollo del proyecto vial.

### **Recomendaciones físico-espaciales para el desarrollo de una vía a nivel urbano:**

#### **Estándares Vías Nacionales-Autopistas**

* Si la vía pasa por cascos urbanos es necesario que tengan andenes (aceras) a lo largo del casco urbano.
* Las aceras deben ser mínimo de 2 mt de ancho, lo óptimo es que sea mayor de 3mt, para dejar una franja de separación/ arborización mínimo de 1 mt de ancho entre la calzada y el peatón.
* Las aceras deben tener las mismas especificaciones mencionadas anteriormente con respecto a rampas, señalización, circulación efectiva y cruces etc.
* Se recomienda que en las Autopistas y Vías Nacionales que pasan por zonas rurales, el hombro de la vía sea pavimentado (mínimo 1,21mt) para dar la opción a ciclistas o peatones de transitar de forma segura por la vía. El hombro de la vía pavimentado tiene beneficios como reducción de choques, provee espacio para emergencias o reparación de vehículos y facilita el drenaje de la vía. (U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, 2019)
* Para dar accesibilidad universal a los proyectos viales a nivel regional (en zonas rurales), es necesario tener en cuenta:
* Señalización: Señalización vial clara en colores que resalten y con letras grandes visibles. Incluir señalética (horizontal y vertical) que cuente con información para personas con discapacidad sobre emergencias y posibles puntos de parada, parqueo, baños y acceso a servicios a lo largo de la vía.
* Estacionamientos: los estacionamientos para discapacitados deben ubicarse lo más cerca a los baños, o la entra de los paradores de servicio en la carretera.
* Estaciones de Gasolina: En caso de que haya estaciones de Gasolina en el corredor estas deben ser accesibles por una persona en silla de ruedas o contar con algún operario que facilite la labor de tanqueado. (Transport focus UK, 2018)

#### **Implementación de nuevas tecnologías**

Es muy importante contar con la información sobre la carretera, dar a conocer mediante una página web o una aplicación cuales son los servicios que hay en la carretera; paradores con baños accesibles, comercio accesible, zonas de llamada de emergencia, atención médica etc. Para una persona con discapacidad es necesario prever lugares de toma de medicamentos, descanso, comida, entre otros.

### **Recomendaciones a nivel social**

* **Capacitación a los operarios de la vía:** Es importante que las personas que trabajan como operarios tengan conocimiento de cómo ayudar a una persona con discapacidad, las personas puedan dar atención en los sitios de servicios y en los puntos de llamada de emergencia.
* **Capacitación a conductores** sobre las necesidades que puede tener una persona con discapacidad a lo largo de un viaje para poder proveerle la ayuda requerida en el acceso y descenso del bus.
* **Publicidad** a toda la sociedad sobre los derechos de las personas con discapacidad.

### **Recomendaciones a nivel económico**

“*Las carreteras son las arterias por las que se mueve la economía. Al vincular a los productores con los mercados, los trabajadores con los empleos, los estudiantes con la escuela y los enfermos con los hospitales, las carreteras son vitales para cualquier agenda de un país en desarrollo*” (World Bank, Claudia Berg, 2015). El desarrollo de vías en zonas rurales no solo trae beneficios como la accesibilidad a mercados y a oportunidades de trabajo rural, reducción en tiempos de viaje y en costos de transporte, adicionalmente estudios han documentado un mayor acceso a servicios básicos como salud y educación, que siguen a la construcción, rehabilitación o mantenimiento de carreteras. De acuerdo a estudios en Nicaragua, México y Perú, se han encontrado relaciones significativas entre diferentes indicadores viales y oportunidades de empleo (Escobal & Ponce, 2002).

El aumento del comercio y la productividad se traduce en una mayor producción y una mejor mano de obra resultado del mercado, y mayores ingresos. Las redes de transporte mejoradas pueden conducir a la transformación estructural de economías. En las comunidades rurales, la mejora del transporte puede dar lugar a un cambio hacia la agricultura comercial o hacia la manufactura.

Por lo tanto, hay un gran potencial para la infraestructura de transporte inversiones para mejorar el nivel de vida de la población rural pobre mediante la estimulación de actividades económicas (World Bank, Claudia Berg, 2015). Mediante la rehabilitación, implementación y mantenimiento del nivel de servicio de la infraestructura vial, se mejora la accesibilidad a los servicios de salud y empleo y esto beneficia a las personas con discapacidad que pueden encontrarse en los entornos de las vías rehabilitadas.

### Inclusión de personas con discapacidad

El Programa de Eficiencia Logística de Espirito Santo ofrece la oportunidad de inclusión desde los aspectos de planificación, diseño, construcción, monitoreo y evaluación, así como con una estrategia de comunicación:

* A nivel de planificación y diseño se propone que dentro de la contratación al menos se incluya **el 5% de los trabajadores** con diferentes tipos de discapacidad en la etapa de diseño arquitectónico, dibujo de planos, tareas administrativas y demás empleos que puedan realizarse en armonía con las capacidades particulares y competencias solicitadas.
* A nivel de diseño y **construcción incorporar los lineamientos descritos** en las recomendaciones físico-espaciales y las normas propias de accesibilidad de Ecuador. En aquellos vacíos de información o mejores prácticas de la normativa, se recurrirá a normas internacionales reconocidas, citando fuente y anexando el manual o guía correspondiente.
* A nivel de supervisión y construcción de los trabajos, **se incentivará la contratación de personas con discapacidad** de acuerdo a las competencias requeridas para los cargos en igualdad de condiciones y oportunidades. Se fomentará en este aspecto los aspectos de género con enfoque similar.
* A nivel social y cultural apoyar con **comunicación visual, auditiva y campañas** para informar sobre los estándares de accesibilidad que tendrán las vías, así como el derecho de inclusión de personas con discapacidad. La interacción con los colectivos locales representando a la sociedad civil es clave.
* **Información y capacitación a operadores, trabajadores y conductores de buses** sobre el derecho de acceso e inclusión de personas con todo tipo de discapacidad.
* **Evaluación durante los diseños y la obra por personas con discapacidad, y monitoreo continuo de las obras de los andenes** (en las zonas urbanas donde pasen las vías) y verificación de obra en los hombros de vía en las zonas rurales.

### **Proyectos similares desarrollado por el BID**

Dentro de los proyectos financiados por el BID en los cuales se contempló la accesibilidad universal en un proyecto vial se encuentra:

**AR-L1307: Infraestructura vial provincial para la competitividad regional en Argentina.**

El objetivo específico es mejorar la calidad de servicio de la Red Vial Provincial y la Red Vial Municipal. (Provincias de Catamarca, Entre Ríos y Río Negro). En este proyecto se incluyeron recomendaciones para la inclusión de personas con discapacidad y la utilización de estándares de accesibilidad universal que se describen a continuación:

**Inclusión en el empleo:** Es posible emplear al menos el 1% de personas con discapacidad a lo largo del diseño, gestión y construcción del proyecto. (Los empleos pueden ser administrativos, de diseño y operativos).

**Inclusión mediante señalética vial e información por diferentes canales de comunicación:** Incluir información señalética (horizontal y vertical) que cuente con información para personas con discapacidad sobre emergencias y posibles puntos de parada, parqueo, baños y acceso a servicios a lo largo de la vía.

**Inclusión de estándares de accesibilidad universal en el espacio público:** Inclusión de estándares y elementos de accesibilidad universal en el proyecto de la circunvalación vial de Gualeguaychú. Este proyecto incluye dos carriles por sentido con un bulevar central el cual tendrá bicisendas, veredas, obras de desagüe pluvial, nuevas intersecciones con rutas transversales (RP 42, RP 16 y Acceso de la avenida General Urquiza) con dársenas de giro y tránsito regulado por semáforos audibles.

Otros proyectos financiado por el BID asociados a la **inclusión laboral de personas con discapacidad** son:

**AR-T1212: Programa de entrenamiento para jóvenes Mujeres y Personas con Discapacidades para Promover la inclusión al trabajo:** Este proyecto desarrollado en Argentina en 2018, promovió la inclusión en el mercado laboral para hombres y mujeres jóvenes, y Personas con Discapacidad que vivían en zonas vulnerables del Gran Buenos Aires (GBA) a través de la formación profesional centrada en el desarrollo de habilidades técnicas y blandas en áreas de alta demanda. Todos los países miembros del BID cuentan con un marco legislativo que promueve la inclusión laboral de personas con discapacidad, a pesar de esto aún los porcentajes de inclusión son bajos. Mediante el proyecto en mención se apoyó la inclusión y el acceso de personas con discapacidad en el trabajo.

**CO-T1425: Modelo de inclusión social para personas con discapacidad:** El objetivo de este proyecto desarrollado en Colombia en 2017, fue apoyar el desarrollo de un modelo de inclusión productivo que proporcionara formación técnica, habilidades blandas así como servicios de empleo, para incrementar el empleo de personas con discapacidad (PcD), adicionalmente promover y facilitar el emprendimiento de personas con discapacidad (PcD). Este modelo de inclusión productiva incorporó actividades de divulgación, identificación de barreras para su inclusión, fortalecimiento institucional y conciencia sobre la discapacidad.

“***La inclusión laboral no es solamente un tema de equidad, sino también de productividad. Incluir otras perspectivas en la cultura organizacional puede mejorar el ambiente de trabajo, la productividad de la organización y la calidad de los productos y servicios***” (BID, Urquidi Manuel, 2019).

# **Referencias:**

BID. (2018). Sistemas inteligentes de transporte para la movilidad universal. 7.

BID, Urquidi Manuel. (21 de 03 de 2019). *https://blogs.iadb.org/trabajo*. Obtenido de https://blogs.iadb.org/trabajo/es/como-promover-la-inclusion-laboral-de-personas-con-discapacidad/

Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades. (2019). *https://www.consejodiscapacidades.gob.ec*. Obtenido de https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/estadisticas-de-discapacidad/

El Telégrafo. (02 de 2019). *https://www.eltelegrafo.com.ec*. Obtenido de https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/ecuador/1/mejorar-transporte-personas-discapacidad-ecuador

Escobal , J., & Ponce, C. (2002). The benefits of rural roads, enhancing oportunities for the rural poor. *Grade*.

Federal Highway Administration. (2012). *https://www.fhwa.dot.gov*. Obtenido de https://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/12septoct/02.cfm

INEC-Instituto Nacional de Estadistica y Censos. (2010). *https://www.ecuadorencifras.gob.ec*. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/?s=discapacidad

Presidencia de la República de Ecuador . (2012). *www.sipi.siteal.iipe.unesco.org*. Obtenido de http://www.sipi.siteal.iipe.unesco.org/sites/default/files/sipi\_normativa/ley\_organica\_de\_discapacidades\_-ecuador.pdf

Secretaria de Planeación Distrital Bogotá. (04 de 07 de 2019). *http://www.sdp.gov.co*. Obtenido de http://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/vias-transporte-y-servicios-publicos/vias

Transport focus UK. (29 de 11 de 2018). *https://www.transportfocus.org.uk*. Obtenido de https://www.transportfocus.org.uk/news-events-media/blog/making-major-roads-accessible-disabled-road-users/

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration. (4 de 07 de 2019). *https://safety.fhwa.dot.gov*. Obtenido de https://safety.fhwa.dot.gov/ped\_bike/tools\_solve/walkways\_trifold/

World Bank, Claudia Berg. (14 de 12 de 2015). *https://www.weforum.org*. Obtenido de https://www.weforum.org/agenda/2015/12/how-far-do-roads-contribute-to-development/