



Red2Red Consultores. Entidad Adherida

LA MOVILIDAD GEOGRÁFICA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y LA ACCESIBILIDAD DE LAS RUTAS DE TRABAJO



Estudio elaborado por Red2Red Consultores en el marco del Programa Operativo de Lucha contra la Discriminación 2000-2006

Cofinanciado por el Fondo Social Europeo



RED2RED
GRUPO

Estudio elaborado por Red2Red Consultores en el marco del Programa Operativo de Lucha contra la Discriminación 2000-2006. , cofinanciado por el Fondo Social Europeo

Equipo investigador:

M^a Luisa Velasco Gisbert
Raúl Muriel Carrasco
Javier Jambrina López
Diana Vázquez Rolland

Editado y publicado en el marco del Programa Operativo de Lucha contra la Discriminación 2007-2013.
Cofinanciado por el Fondo Social Europeo y Fundación ONCE

ÍNDICE

1. _PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO	6
2. _OBJETIVOS	8
3. _METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	10
3.1. <i>Bloque 0: Contextualización inicial</i>	10
3.1.1. Revisión documental	10
3.2. <i>Bloque A: Análisis de la accesibilidad de las rutas de casa al trabajo</i>	11
3.2.1. Observación participante	11
3.2.2. Entrevistas en profundidad a las personas objeto del análisis de casos	14
3.2.3. Entrevistas o consultas con personas especializadas en accesibilidad	14
3.3. <i>Bloque B: Análisis del trabajo móvil y la movilidad en el empleo</i>	15
3.3.1. Encuesta a personas con discapacidad ocupadas	15
3.3.2. Entrevistas a personas expertas en empleo y movilidad	23
3.4. <i>Bloque C: Análisis de ejemplos de ciudades que trabajan por la mejora de la accesibilidad</i>	25
4. _EL PUNTO DE PARTIDA	28
4.1. <i>Conceptos básicos</i>	28
4.2. <i>La situación general de partida</i>	31
4.2.1. La apuesta por la accesibilidad en España	31
4.2.2. La accesibilidad en los puestos de trabajo	34
4.2.3. Otros estudios sobre la accesibilidad	36
4.2.4. Situación de las personas con discapacidad en relación al empleo	39
5. _MOVILIDAD EN LA RUTA ENTRE EL LUGAR DE RESIDENCIA Y EL CENTRO DE TRABAJO	48
5.1. <i>Introducción</i>	48
5.2. <i>Situación de las personas con discapacidad en el ámbito del trayecto entre el lugar de residencia y el centro de trabajo</i>	49
5.3. <i>Situación de la accesibilidad de los trayectos estudiados en el análisis de caso</i>	57
5.3.1. Entrada o salida del lugar de residencia o centro de trabajo	61
5.3.2. Espacio público de tránsito	65
5.3.3. Espacio de aproximación a la parada	74
5.3.4. Parada, estación o aparcamiento	77
5.3.5. Acceso o bajada del vehículo	81
5.3.6. Interior del vehículo	87

5.4.	<i>La relación entre la accesibilidad del desplazamiento y el empleo en los 8 casos estudiados</i>	92
5.4.1.	<i>Caso A. Persona con discapacidad visual en población grande</i>	92
5.4.2.	<i>Caso B. Persona con discapacidad física (orgánica) en población grande</i>	96
5.4.3.	<i>Caso C. Persona con discapacidad intelectual en población grande</i>	98
5.4.4.	<i>Caso D. Persona con discapacidad mixta (física y sensorial) en población mediana</i>	100
5.4.5.	<i>Caso E. Persona con discapacidad física en población pequeña</i>	101
5.4.6.	<i>Caso F. Persona con discapacidad auditiva en población mediana</i>	102
5.4.7.	<i>Caso G. Persona con discapacidad física en población mediana</i>	103
5.4.8.	<i>Caso H. Persona con discapacidad física en población grande</i>	105
5.5.	<i>Medidas de las entidades contratantes para facilitar la movilidad en los trayectos</i>	106
6.	<u>EL TELETRABAJO</u>	109
6.1.	<i>Introducción</i>	109
6.2.	<i>Situación general de extensión del teletrabajo</i>	111
6.3.	<i>Ventajas e inconvenientes del teletrabajo</i>	113
6.4.	<i>El teletrabajo y las personas con discapacidad</i>	114
6.4.1.	<i>Beneficios específicos para las y los teletrabajadores con discapacidad</i>	120
6.4.2.	<i>Frenos y extensión del teletrabajo</i>	122
6.4.3.	<i>Lugar de desempeño o modalidades del teletrabajo</i>	124
6.4.4.	<i>Experiencias de teletrabajo en personas con discapacidad en España</i>	126
7.	<u>EL TRABAJO MÓVIL</u>	129
7.1.	<i>Introducción</i>	129
7.2.	<i>Situación del trabajo móvil</i>	129
7.3.	<i>Actitud de las personas con discapacidad</i>	139
7.4.	<i>Impacto sobre el empleo</i>	141
8.	<u>EL CAMBIO GEOGRÁFICO</u>	143
8.1.	<i>Introducción</i>	143
8.2.	<i>Situación y actitud de las personas con discapacidad ante el cambio geográfico</i>	145
8.2.1.	<i>Situación de la movilidad geográfica</i>	146
8.2.2.	<i>Actitud ante la movilidad geográfica</i>	150
8.2.3.	<i>Factores que influyen en la movilidad geográfica</i>	152
8.3.	<i>Actitud de las entidades empleadoras</i>	159
9.	<u>IDENTIFICACIÓN DE EXPERIENCIAS EN LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO URBANO</u>	162
9.1.	<i>La actuación desde las ciudades</i>	162
9.2.	<i>Fichas de ciudades</i>	165
	<i>Caso: Ayuntamiento de Santander</i>	167
	<i>Caso: Programa Málaga Más Accesible</i>	169

<i>Caso: Ayuntamiento de Barcelona</i>	171
<i>Caso: Ayuntamiento de Zaragoza</i>	173
<i>Caso: Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat</i>	175
<i>Caso: Sant Boi de Llobregat</i>	177
<i>Caso: Jerez de la Frontera</i>	179
<i>Caso: Ayuntamiento de Lleida</i>	181
9.3. <i>Conclusiones comunes a las fichas de iniciativas de ciudades</i>	183
9.3.1. <i>Líneas comunes de actuación</i>	183
9.3.2. <i>Resultados de estas iniciativas</i>	184
10. <u>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</u>	186
10.1. <i>Generales</i>	186
10.2. <i>Trayecto entre el centro de trabajo y el lugar de residencia</i>	188
10.3. <i>Teletrabajo</i>	190
10.4. <i>Trabajo móvil</i>	191
10.5. <i>Movilidad geográfica</i>	192
10.6. <i>La iniciativa de las ciudades</i>	193
11. BIBLIOGRAFÍA	194
11.1. <i>Libros, artículos e informes consultados</i>	194
11.2. <i>Páginas Web consultadas (Consultadas por última vez: Octubre 2008)</i>	197
11.3. <i>Material audiovisual consultado</i>	199

1. PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO

En el Consejo Europeo de Lisboa celebrado en el 2000, los Estados miembro de la Unión Europea (UE) marcaron el objetivo de hacer de la economía europea la más dinámica y competitiva del mundo antes del 2010. Para alcanzar estos objetivos, se diseñó una estrategia que se ha ido concretando en reformas estructurales y medidas específicas en el terreno de la sociedad de la información, la investigación y el desarrollo y la competitividad y la innovación.

Algunas de las reformas y medidas previstas en materia laboral parten del nuevo paradigma de la “flexiguridad” (flexibilidad y seguridad). Es decir, ante un escenario cada vez más competitivo, el mercado de trabajo también ha de serlo. Con ese objetivo, los trabajadores han de tener flexibilidad, entendiendo ésta como la capacidad de adaptación a las demandas del mercado de trabajo. En paralelo, ello ha de acompañarse de seguridad, que se traduce en garantizar que las personas se mantengan en condiciones de empleabilidad a lo largo de su carrera profesional, facilitando su capacidad de adaptación.

Este nuevo paradigma de la “flexiguridad” se define a partir de cuestiones generales pero se materializa en requerimientos y oportunidades para las y los trabajadores, entre ellos, las personas con discapacidad. Por tanto, resulta de especial interés conocer en qué posición se encuentran y qué implicaciones tienen para las personas con discapacidad, requerimientos tan concretos y cada vez más habituales como puede ser la movilidad en el empleo.

La capacidad de movilidad implica tener resuelta una serie de elementos que están dentro o alrededor del propio puesto de trabajo y que, en una persona con discapacidad están relacionados con la necesidad de que existan rutas verdaderamente accesibles entre el lugar de residencia y el centro de trabajo, de disponer de medios técnicos que permitan salvar las limitaciones para ejercer un empleo móvil, o de compatibilizar la necesidad de recibir atención médica especializada, asistencia de profesionales dentro de los periodos de contrato, etc. Factores todos ellos que pueden ir más allá de las cuestiones personales o familiares y que en algunos casos pueden significar verdaderos condicionantes externos.

En este sentido, las políticas públicas para garantizar la igualdad de oportunidades y no discriminación han vinculado la inclusión social de los colectivos en riesgo de exclusión a su integración en el mercado laboral. Más en concreto, las intervenciones para la integración de las personas con discapacidad, como el Programa Operativo del Fondo Social Europeo (FSE) y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) de Lucha contra la Discriminación 2000-2006 en el que participa la Fundación ONCE, han seguido una doble estrategia:

- ▣ Desarrollando medidas que actúan directamente sobre la integración laboral de las personas con discapacidad -itinerarios de integración, formación, fomento del autoempleo con personas con discapacidad- realizando una importante labor de información, difusión y sensibilización con el conjunto de la sociedad- a través del FSE.
- ▣ Realizando actuaciones, mediante la cofinanciación del FEDER, sobre los espacios públicos, medios de transporte y servicios públicos para mejorar los niveles de accesibilidad del entorno facilitando de forma indirecta la integración.

A su vez, de forma transversal, el POLcD y la Fundación ONCE han desarrollado una línea de investigación sobre la accesibilidad como materia fundamental para avanzar en la integración laboral y social de las personas con discapacidad, siendo este estudio un paso más en la generación del conocimiento que contribuye a alcanzar dicha finalidad.

2. OBJETIVOS

El principal objetivo de este estudio es analizar la situación de las personas con discapacidad ocupadas en el mercado laboral y el desempeño de su trabajo desde la perspectiva de la movilidad geográfica. A través del análisis de un conjunto de indicadores se pretende conocer cuál es la repercusión que tiene en la ocupabilidad de las personas con discapacidad la accesibilidad en la movilidad geográfica necesaria para trabajar.

Partiendo de este planteamiento general, el estudio se aproxima a la movilidad en el empleo de las personas con discapacidad con tres propósitos:

A. Analizar la importancia de las rutas entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo

En este primer apartado, se pretenden conocer las principales necesidades de las personas con discapacidad en relación con el itinerario que realizan entre su lugar de residencia y su centro de trabajo. Este objetivo se concreta en:

- ☐ Analizar cómo se realizan los recorridos desde casa al trabajo o viceversa, cuáles son las barreras y las dificultades que presentan, las habilidades que desarrollan para solucionarlas y qué actitudes adoptan las personas con discapacidad ante los desplazamientos.
- ☐ Identificar aquellas intervenciones en ciudades que promueven rutas accesibles y permiten diseñar cadenas de accesibilidad desde el Diseño para Todos en el ámbito de la movilidad en el empleo.

B. Analizar las repercusiones del trabajo móvil y el cambio geográfico

El objetivo específico en el ámbito del trabajo móvil es identificar cuál es el tipo de desplazamientos que realizan las personas con discapacidad durante el desempeño de su trabajo y qué necesidades tienen frente a este tipo de movilidad.

Igualmente se incluirá el concepto de movilidad entendido como el cambio geográfico del puesto de trabajo (estancias, traslados, etc.) y se pretende conocer la situación de las personas con discapacidad y sus comportamientos respecto a ese cambio geográfico en el ámbito laboral.

Para ambos tipos de movilidad se identificarán también posibles obstáculos y las propuestas que respondan a las necesidades de las personas con discapacidad.

C. Reflexionar sobre las repercusiones de la accesibilidad de los lugares de trabajo en la ocupabilidad

El objetivo final de este estudio es reflexionar sobre la influencia que puede tener en el empleo de las personas con discapacidad el trabajo móvil y la movilidad geográfica. Por tanto, se tratará de identificar la repercusión de la accesibilidad en las oportunidades de promoción y mejora en el empleo de las personas con discapacidad.

3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El estudio se ha realizado a partir de la combinación de estrategias metodológicas de investigación cualitativas y cuantitativas, con mayor peso de las primeras, alternando el trabajo de campo con el de gabinete. A lo largo del estudio se recoge y analiza información primaria y secundaria sobre los aspectos de la movilidad en el empleo de las personas con discapacidad. El estudio se divide en cuatro grandes bloques de investigación que se han desarrollado prácticamente en paralelo, que atienden a distintos objetivos y se trabajan desde diferentes técnicas.

- ❑ Bloque 0: para obtener la contextualización inicial o punto de partida.
- ❑ Bloque A: para realizar el análisis de la accesibilidad de las rutas entre el lugar de residencia y el trabajo.
- ❑ Bloque B: para realizar el análisis del trabajo móvil y la movilidad en el empleo.
- ❑ Bloque C: para realizar el análisis de ejemplos de ciudades que trabajan por la mejora de la accesibilidad.

3.1. Bloque 0: Contextualización inicial

3.1.1. Revisión documental

A modo de técnica transversal, para el conjunto de la investigación se ha llevado a cabo una revisión documental previa sobre la que se asienta la información de partida del estudio. Así, la revisión de contenidos existentes ha aportado un mayor conocimiento sobre cómo se gestiona la accesibilidad en los trayectos entre el lugar de residencia y el centro de trabajo y sobre la movilidad en relación al empleo. Igualmente, mediante esa exploración documental, se ha podido completar la información proveniente de las fuentes primarias.

En esa línea, se recurrió a la revisión y análisis de documentación específica sobre accesibilidad universal en todos los planos: urbanístico, arquitectónico, en el transporte y en la comunicación, etc. para hacer un avance de las soluciones previstas a las barreras detectadas.

Algunas de las principales fuentes revisadas han sido:

- ❑ Legislación sobre accesibilidad.
- ❑ Libro Blanco y Libro Verde de la accesibilidad.



- ☐ Planes de accesibilidad.
- ☐ Guías sobre accesibilidad universal.
- ☐ Estudios sectoriales sobre accesibilidad.
- ☐ Norma UNE: 170001-1 de criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno.
- ☐ Etc.

Asimismo, se revisaron documentos sobre la movilidad geográfica en relación al trabajo, principalmente en el ámbito europeo y con mayor concreción en el español.

Por último, también se prestó especial atención al conocimiento de investigaciones que tratasen sobre el papel que desempeña el teletrabajo, o la existencia de telecentros, en el desarrollo laboral de las personas con discapacidad.

3.2. Bloque A: Análisis de la accesibilidad de las rutas de casa al trabajo

Este bloque del estudio se estructura metodológicamente en dos partes que son:

- ☐ el análisis de casos (observación participante y entrevistas en profundidad),
- ☐ la consulta/entrevista a personas especializadas en accesibilidad.

Las tres técnicas que van incluidas en esa estructura se describen a continuación.

3.2.1. Observación participante

El objetivo fue recoger información primaria procedente de la inmersión en 8 casos reales de desplazamientos de casa al trabajo de personas con discapacidad, identificando los siguientes aspectos:

- ☐ La accesibilidad de las rutas habituales de las personas con discapacidad desde sus lugares de residencia hacia los centros de trabajo y/o desde los centros de trabajo a sus casas. Se prestó atención especial a:
 - Las barreras y dificultades que se suelen encontrar de forma habitual y puntual y cómo las superan.
 - Las características que diferencian a estas rutas de las que elegiría una persona sin discapacidad para el mismo itinerario de origen y destino.
- ☐ La secuencia de pasos en las cadenas de accesibilidad y su influencia en la incorporación al mercado de trabajo de las personas con discapacidad y en las condiciones en las que mantienen y desarrollan sus carreras profesionales.

- Las percepciones y actitudes de las personas con discapacidad respecto a la movilidad en el empleo y su percepción sobre la evolución de los factores que la condicionan: accesibilidad universal en el plano urbanístico, arquitectónico, en los medios de transporte, en los servicios públicos, etc.

Para ello, el análisis de casos en los que se utilizaron las técnicas de la observación participante (complementadas como se verá más adelante con entrevistas en profundidad) se han realizado a una muestra de 8 personas con discapacidad ocupadas, que residen y se desenvuelven en distintas ciudades del territorio nacional. De esta forma, se ha logrado reflejar la diversidad de las rutas hacia los centros de empleo y las situaciones que se han encontrado respecto a su accesibilidad.

Para la selección de la muestra se aplicaron los siguientes criterios:

- Disponibilidad de las personas seleccionadas: a partir de la base de datos de participantes y beneficiarios del Programa Operativo de Lucha contra la Discriminación de Fundosa Social Consulting, una vez solicitada su autorización de cara a participar en la investigación a través de un envío general de correos electrónicos
- Equilibrio entre sexos.
- Dispersión geográfica: Los casos se distribuyeron a lo largo de la geografía nacional en diferentes CCAA, manteniendo un equilibrio entre las Comunidades Autónomas de Objetivo 1 y 3.
- Diversidad respecto a:
 - Tipos de discapacidad (física, sensorial y psíquica).
 - Tipos de entornos en los que se desarrollan las rutas (distintos tamaños de ciudad).
 - Tipos de medios y modos de transporte utilizados para trasladarse de casa al trabajo o viceversa.

La muestra de casos de rutas de casa al trabajo (o viceversa) observados se presenta a continuación:

Tabla 1. Los 8 casos analizados según sexo, tipo de discapacidad, medio de transporte y tipo de ciudad

Caso	Sexo	Tipo de discapacidad	Medio de transporte	Ámbito de población
1	Mujer	Visual	Autobús urbano	Ciudad grande
2	Mujer	Física	Metro	Ciudad grande
3	Mujer	Mixta	A pie y autobús urbano	Ciudad grande
4	Mujer	Física	Vehículo privado	Ciudad pequeña
5	Mujer	Intelectual	Autobús urbano	Ciudad grande
6	Mujer	Auditiva	Metro y autobús interurbano	Ciudad grande
7	Hombre	Física (PMR)	Vehículo propio	Ciudad mediana
8	Mujer	Física (PMR)	Autobús urbano	Ciudad grande

Las observaciones fueron realizadas por personal técnico del equipo de investigación mediante el acompañamiento físico a las personas con discapacidad seleccionadas durante sus rutas hacia el trabajo. El acompañamiento para cada persona abarcó una jornada y se realizó a lo largo del trayecto de ida hacia el trabajo o en el de vuelta al domicilio según cada caso.

La información fue recogida durante el acompañamiento hacia el trabajo de forma sistematizada mediante una ficha de observación (que se presenta en el segundo apartado de Anexos) en la que se detallaron los siguientes elementos:

- ☐ Tiempo de la ruta.
- ☐ Trazado de la ruta.
- ☐ Medios de transporte empleados.
- ☐ Barreras encontradas.
- ☐ Soluciones a la accesibilidad.
- ☐ Incidencias y observaciones.

Como herramientas complementarias para confeccionar estas fichas de observación se utilizaron:

- ☐ Norma UNE: 170001-1 de criterios DALCO¹ para la categorización de elementos que intervienen en la accesibilidad de los itinerarios.
- ☐ Google-maps y el callejero disponible en el portal web Discapnet para conocer las distancias y detallar de forma gráfica las rutas hacia el trabajo.
- ☐ Fotografías de las barreras o dificultades encontradas durante la observación de cara apoyar con elementos gráficos los resultados obtenidos del análisis de casos. Del conjunto de fotografías realizadas, se han seleccionado aquellas más ilustrativas.

En la presentación de las rutas analizadas se han ocultado los datos que pudiesen dar información no consentida sobre las direcciones de los domicilios y centros de trabajo de las personas con discapacidad seleccionadas para la muestra.

La observación se centró en ilustrar diferentes escenarios con los que habitualmente interactúan las personas con discapacidad y se han resaltado los elementos que influyen en mayor medida en el acceso al empleo. Por último, se han categorizado las posibles situaciones y se ha indicado su correspondencia con obstáculos y soluciones.

¹ La UNE 170001-1:2007 es una normativa diseñada y promovida desde AENOR que anula y sustituye a la UNE 170001-1:2001. Los criterios DALCO pretenden ser indicadores estandarizados que señalen qué elementos se han de tener en cuenta a la hora de diseñar o adaptar un entorno para que sea considerado globalmente accesible.

El análisis de la información recogida se realizó siguiendo la estructura sistematizada propuesta en la ficha de observación. Una vez realizada la observación y la entrevista se procedió a elaborar un apartado específico por cada persona pretendiendo ofrecer una visión real de lo que puede suponer el día a día de las personas con discapacidad en sus rutas hacia el trabajo, el cual figura en el capítulo 2 del documento de Anexos.

3.2.2. Entrevistas en profundidad a las personas objeto del análisis de casos

Para completar el análisis de los casos observados, se realizaron también una serie de entrevistas. El objetivo fue profundizar sobre las reflexiones de los propios sujetos de observación acerca del grado de influencia de la accesibilidad del entorno en la inserción laboral y el mantenimiento del puesto de trabajo de las personas con discapacidad, así como sus actitudes respecto a la movilidad en el empleo.

Las 8 entrevistas se realizaron partiendo de un guión estructurado (ver el primer apartado del documento de Anexos) y tuvieron una duración aproximada de 45 – 60 minutos. Todas las entrevistas fueron grabadas en formato audio tras recibir el permiso previo de las personas seleccionadas para el análisis de casos.

Las entrevistas en profundidad se desarrollaron en un momento acordado con la persona seleccionada durante la misma jornada en la que se realizó la observación participante.

3.2.3. Entrevistas o consultas con personas especializadas en accesibilidad

A lo largo de la puesta en marcha de este bloque A de recogida de información, se realizaron cuatro consultas/entrevistas con personas especializadas en accesibilidad desde varias perspectivas a fin de recoger sus propuestas y visiones respecto a la influencia de la accesibilidad de las rutas al trabajo sobre la ocupabilidad de las personas con discapacidad.

Cuadro 1. Entrevistas realizadas a personas especializadas en accesibilidad

	Entidad	Cargo de la persona entrevistada	Fecha	Forma
Personas expertas en movilidad y/o discapacidad	Vía Libre	Arquitecto y Responsable de Formación	7 de mayo, 2008	Presencial
	Technosite	Directora de Accesibilidad	9 de mayo, 2008	Presencial
	Telecentro de Gordexola	Co-responsable del telecentro	18 de abril, 2008	Telefónica
	Fundación ONCE	Director de Accesibilidad	16 de junio, 2008	Presencial

En este sentido, las consultas realizadas versaron sobre los aspectos generales de las barreras y dificultades detectadas en los análisis de casos, así como de otros particulares que puedan ser

relevantes. Por tanto, para estas consultas con expertos en accesibilidad se diseñó el guión una vez realizadas las observaciones participantes y las entrevistas en profundidad y conocidos los elementos concretos a preguntar (ver el primer apartado del documento de Anexos).

Todas estas ideas, situaciones, alternativas y soluciones se relacionaron de forma ordenada con el fin de ofrecer una panorámica general, útil para la consulta y para proponer actuaciones de futuro.

3.3. Bloque B: Análisis del trabajo móvil y la movilidad en el empleo

Este bloque incluye la metodología tanto del análisis del trabajo móvil como de la movilidad en el empleo, y se divide en dos apartados:

- ☐ una encuesta a nivel nacional;
- ☐ y entrevistas a personas expertas en materia de empleo y movilidad.

3.3.1. Encuesta a personas con discapacidad ocupadas

El objetivo de esta encuesta fue obtener información sistemática de una muestra amplia de personas con discapacidad preguntándoles acerca de:

- ☐ La movilidad que precisa su puesto de trabajo para conseguirlo y para desempeñarlo (tipo de desplazamientos, frecuencia, destinos, motivos, transportes y medios utilizados).
- ☐ Las actitudes y comportamientos respecto a la movilidad dentro del puesto de trabajo y a la movilidad geográfica en el desarrollo de su vida profesional.
- ☐ Las barreras y resistencias encontradas o percibidas en un tipo y otro de movilidad.

La encuesta se dirigió a una muestra (no significativa estadísticamente) de personas con discapacidad beneficiarias del PO de Lucha contra la Discriminación 2000-2006 seleccionada con la ayuda de Fundosa Social Consulting en virtud de unos criterios fijados para proporcionar la máxima diversidad. Los criterios fueron los siguientes:

- ☐ Selección de entre 220 unidades muestrales: personas con discapacidad ocupadas.
- ☐ Selección de 250 unidades muestrales: personas sin discapacidad ocupadas.
- ☐ Equilibrio entre sexos: que permita analizar las posibles diferencias respecto a la movilidad laboral entre hombres y mujeres.

- ▣ Representación Territorial: El estudio abarca todo el territorio nacional, y por tanto, en el diseño de la muestra seleccionada se vieron representadas todas las Comunidades Autónomas². La distribución de los casos se realizó en función del porcentaje de personas ocupadas con discapacidad.
- ▣ Representación de distintos tipos de discapacidad según su peso relativo entre el total de personas con discapacidad beneficiarias del PO.
- ▣ Representación de distintos sectores de actividad, los distintos tipos de ocupaciones y niveles de responsabilidad.

La encuesta se realizó por vía telefónica con el fin de agilizar y facilitar el proceso de respuesta y cumplir los plazos establecidos en el plan de trabajo. No obstante, para las personas con discapacidad auditiva se utilizó como vía alternativa el correo electrónico.

La siguiente tabla ofrece un resumen de las características de la encuesta.

Tabla 2. Resumen de las características de la encuesta

Ámbito de la encuesta	Nacional
Tamaño de la muestra	470 casos: 220 personas con discapacidad ocupadas y 250 personas sin discapacidad ocupadas
Universo	Personas ocupadas con y sin discapacidad activas
Método de muestreo	Selección por cuotas
Periodo de recogida	Dos semanas desde su lanzamiento
Método de recogida	Encuestas telefónicas (CATI) y correo electrónico para las personas con discapacidad auditiva

Fuente: Elaboración propia

El cuestionario a través del cual se puso en práctica la encuesta se preparó para su codificación y para el posterior tratamiento de los resultados con la herramienta SPSS 17.0 (numeración secuencial de preguntas, asignación de códigos numéricos a las respuestas, recorrido abreviado, etc.).

Con el fin de optimizar la tasa de respuesta y la calidad de las mismas, se sometió el cuestionario a un pre-test para realizar las modificaciones que se consideraron oportunas aproximando su duración a unos 10 minutos, aunque el tiempo de respuesta se ajustó según las necesidades de cada caso.

En el diseño del cuestionario se incluyeron fundamentalmente preguntas cerradas de respuesta única, con algunas pocas excepciones. Las principales variables independientes situadas en el bloque de identificación fueron:

² A excepción de Cantabria ya que no estaba contemplada en el Programa Operativo FSE de Lucha contra la Discriminación 2000-2006.

- ☐ Sexo
- ☐ Edad.
- ☐ Tipo de discapacidad.
- ☐ Sector productivo.
- ☐ Ocupación y/o nivel de responsabilidad.
- ☐ Nivel de formación.

Tras las de identificación, las preguntas del cuestionario se agruparon de la siguiente forma: (identificado en el tercer apartado del documento de Anexos como Cuestionario A aquel dirigido a las personas con discapacidad y como Cuestionario B el diseñado para las personas sin discapacidad)

- ☐ La accesibilidad en las rutas hacia el trabajo
- ☐ Sobre el trabajo móvil
- ☐ Sobre el cambio geográfico en el empleo
- ☐ Sobre la promoción en el empleo

Las respuestas procedentes del cuestionario fueron sometidas a un análisis estadístico con la herramienta SPSS. Fundamentalmente se utilizaron tablas de frecuencia y de contingencia con el fin de establecer las relaciones entre las variables independientes y dependientes. A su vez se recurrió a herramientas gráficas para facilitar la interpretación de los datos.

Descripción de la muestra analizada

- ☐ Distribución territorial

Geográficamente la muestra abarca la práctica totalidad de Comunidades Autónomas en el territorio nacional. Se pretendió acercarse a una representación proporcional de las Comunidades Autónomas pero al mismo tiempo favorecer una representación suficiente de cada una. En el caso de la submuestra de personas con discapacidad la distribución fue más desigual, a causa de la dificultad para localizar a personas de este colectivo. Por ello, se han producido mayores desajustes como se puede observar por ejemplo en la sobrerrepresentación de la Comunidad de Madrid (28,2%).

Tabla 3. Distribución muestral por Comunidades Autónomas

Comunidad Autónoma	Personas con discapacidad	Personas sin discapacidad
Andalucía	5,0	12,0
Aragón	5,0	4,4

Comunidad Autónoma	Personas con discapacidad	Personas sin discapacidad
Asturias	4,5	4,0
Baleares	1,4	4,0
Canarias	7,3	5,2
Cantabria	0,0	3,6
Castilla la Mancha	5,9	5,2
Castilla León	3,2	5,6
Cataluña	5,0	11,2
Comunidad Valenciana	4,1	8,4
Extremadura	0,9	4,0
Galicia	5,0	6,0
La Rioja	0,5	3,2
Madrid	28,2	9,6
Meilla	0,5	0,0
Murcia	1,8	4,4
Navarra	0,9	4,0
País Vasco	2,7	5,2
(Sin especificar)	18,2	...
Total	100,0 (n ³ =220)	100,0 (n=250)

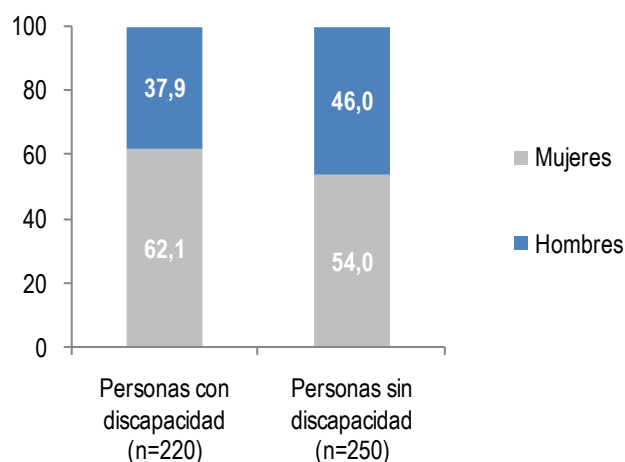
Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Sexo

Según el sexo de las personas entrevistadas destaca la desigual representación de hombres y mujeres según se analice una u otra submuestra. De esta forma, del conjunto de personas con discapacidad, las mujeres (62,1%) están sobrerrepresentadas en relación a los hombres (37,9%), mientras que entre las personas sin discapacidad la distribución se mantiene más compensada, aunque también destacan proporcionalmente las mujeres (54,0%).

³ En las tablas a las que se hará referencia a lo largo de este informe mostrando datos procedentes de la encuesta se hará figurar el nº total de elementos de la muestra que respondieron a cada una de las variables de análisis y que no siempre fue el 100%.

Gráfico 1. Distribución muestral por sexo



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

☐ Tramos de edad

De cara a conocer mejor las características respecto a la edad de las personas, se las agrupó en tres tramos de edad. Entre las personas con discapacidad encuestadas tiene un menor peso la población entre 46 y 65 años (18,3%) que entre las personas sin discapacidad (36,4%). Por el contrario, el tramo de personas entre 31 y 45 años tiene una mayor presencia entre las personas con discapacidad (57,7%) que entre las personas sin discapacidad (40,4%).

Tabla 4. Distribución muestral de las personas con y sin discapacidad según tramo de edad

Tramos de edad	Personas con discapacidad	Personas sin discapacidad
16 a 30 años	23,9	23,2
31 a 45 años	57,7	40,4
46 a 65 años	18,3	36,4
Total	100,0 (n=213)	100,0 (n=250)

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

☐ Tipo de discapacidad

Esta variable contempla exclusivamente la submuestra de personas con discapacidad y su distribución según el tipo de discapacidad que tienen reconocida oficialmente. Como se puede observar, la discapacidad física (excluyendo a las personas en silla de ruedas que se agrupan en una categoría diferente) es la que mayor número de casos acumula (44,3%).

Tabla 5. Distribución muestral de las personas con discapacidad entrevistadas según el tipo de discapacidad

Tipo de discapacidad	Personas con discapacidad
Física en silla de ruedas	6,4
Otro tipo de discapacidad física	44,3
Sensorial auditiva	20,1
Sensorial visual	20,5
Enfermedad mental	0,9
Mixta	4,6
Otro tipo	3,2
Total	100,0 (n=219)

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

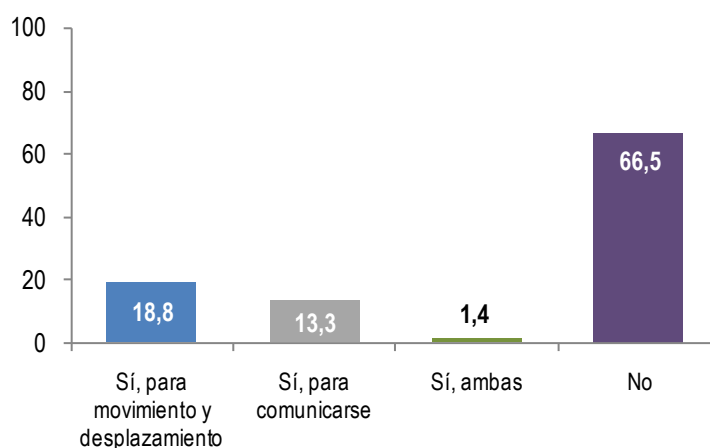
Según el peso porcentual las categorías en orden de importancia son, de forma casi idéntica, las personas con discapacidad sensorial, tanto auditiva como visual (20,1% y 20,5% respectivamente). Sin embargo, como se irá destacando a lo largo del presente informe, las personas con discapacidad intelectual, las personas con discapacidad mixta y con otro tipo de discapacidad, no alcanzan una representación suficiente en la muestra que permita extraer conclusiones estadísticamente generalizables. Por ello, sus valoraciones son analizadas de forma individual y como casos concretos.

☐ Ayudas personales o técnicas necesarias

De la misma forma que en el caso de la variable anterior, ésta se contempla exclusivamente para la submuestra de personas con discapacidad.

Según las ayudas técnicas o personales que necesitan las personas con discapacidad recogidas en la muestra, hay que destacar que el 66,5% no las requieren. Del 33,5% restante, un 18,8% las tienen para desplazarse y un 13,3% para comunicarse y tan sólo un 1,4% de la muestra precisan estas ayudas para ambas acciones.

Gráfico 2. Distribución muestral de las personas con discapacidad entrevistadas según las ayudas personales o técnicas necesarias.



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

▣ Nivel de estudios

La distribución muestral de ambos subconjuntos según el nivel de estudios de las personas finalmente encuestadas refleja una gran acumulación en las categorías de Formación Profesional y Licenciatura. En este último caso, la incidencia es incluso mayor entre las personas con discapacidad (30,0%).

Es destacable la mayor proporción de casos con baja formación entre las personas sin discapacidad (17,3% frente al 9,5%), lo que lógicamente supone un sesgo del muestreo, pues no guarda una representación totalmente fiel del universo de partida.

Tabla 6. Distribución muestral según el nivel de estudios

Nivel de estudios	Personas con discapacidad	Personas sin discapacidad
Ninguno	1,4	2,0
Primaria	9,5	17,3
Secundaria	9,5	6,0
Formación profesional	21,4	22,6
Bachillerato	11,8	14,9
Diplomatura	10,5	12,5
Licenciatura	30,0	21,8
Estudios de tercer ciclo	5,9	2,8
Total	100,0 (n=220)	100,0 (n=248)

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

▣ Entidad de trabajo

La distribución de la muestra en función de la entidad donde se desarrolla la actividad laboral refleja grandes diferencias según se analice el conjunto de personas con discapacidad o sin discapacidad encuestadas. Dentro del primer conjunto, la mayor proporción de trabajadores y trabajadoras se concentra en los centros especiales de empleo (38,1%), seguido de las empresas privadas (37,2%) y las entidades sin ánimo de lucro (18,3%); mientras que entre las personas sin discapacidad la mayor parte de las unidades muestrales se acumulan en las empresas privadas en más del 73%, y en menor medida en la Administración o entidades públicas (23,2%).

Tabla 7. Distribución muestral según la entidad donde desempeña su trabajo

Entidad	Personas con discapacidad	Personas sin discapacidad
Empresa privada	37,2	73,2
Administración o entidad pública	6,4	23,2
Entidad sin ánimo de lucro	18,3	3,6
Centro especial de empleo	38,1	...
Total	100,0 (n=218)	100,0 (n=250)

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

☐ Sector productivo

En cuanto al sector productivo hay que destacar que más del 91% de las personas con discapacidad contempladas en la muestra se emplean en el sector servicios. Entre las personas sin discapacidad el sector servicios también acumula gran parte de la muestra (72,3%), pero se detecta una cierta representación de los sectores de la Industria y la Construcción.

Tabla 8. Distribución muestral según el sector productivo donde desarrollan su trabajo

Sector productivo	Personas con discapacidad	Personas sin discapacidad
Agricultura, ganadería y pesca	0,5	6,8
Construcción	0,5	10,8
Industria	8,0	10,0
Servicios	91,1	72,3
Total	100,0 (n=213)	100,0 (n=249)

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

☐ Categoría laboral

La categoría laboral aporta información de la posición de las personas en el mundo del trabajo. Los datos de la distribución de la muestra según esta variable de identificación muestran a las personas con discapacidad encuestadas están representadas en mayor medida en los trabajos administrativos (27,5%) y en puestos técnicos, tanto profesionales científicos e intelectuales (21,6%) como personal de apoyo

(19,7%). Por otra parte, entre el conjunto de personas sin discapacidad los casos están más distribuidos entre las diversas categorías profesionales.

Tabla 9. Distribución muestral según la categoría laboral

	Personas con discapacidad	Personas sin discapacidad
Dirección de las empresas y de las Administraciones Públicas	4,1	12,1
Técnicos/as y profesionales científicos e intelectuales	21,6	18,6
Técnicos/as y profesionales de apoyo	19,7	17,0
Empleados/as de tipo administrativo	27,5	16,2
Trabajadores/as de servicios de restauración, personales, protección y vendedores de comercios	7,8	11,3
Trabajadores/as cualificados en la agricultura y en la pesca	0,5	2,8
Artesanos/as y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, la construcción y la minería	0,9	2,4
Operadores/as de instalaciones y maquinaria, y montadores	3,7	3,2
Trabajadores/as no cualificados	14,2	16,2
Total	100,0 (n=218)	100,0 (n=247)

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

3.3.2. Entrevistas a personas expertas en empleo y movilidad

Los objetivos de las entrevistas en profundidad a expertos/as en movilidad laboral y especialistas en recursos humanos fueron los siguientes:

- ☐ Recoger las opiniones y valoraciones de personal experto en empleo y/o discapacidad sobre la influencia de la accesibilidad y la movilidad en la inserción laboral y desarrollo profesional de las personas con discapacidad, complementando la información obtenida a través de la encuesta.
- ☐ Conocer la visión de las empresas respecto a la movilidad en el empleo de las personas con discapacidad; es decir, las necesidades y soluciones planteadas en la relación trabajador - empresa.
- ☐ Consultar a expertos/as en movilidad en el empleo de la administración pública sobre las implicaciones y la adaptación de las personas con discapacidad al nuevo escenario planteado en el mercado laboral, así como las posibles medidas desarrolladas para garantizar la igualdad de oportunidades en este ámbito.

De este modo, el perfil de los informantes clave para la realización de estas entrevistas a expertos hace referencia a alguno de estos grupos:

- ☐ Personal experto en materia de movilidad en el empleo y/o discapacidad y empleo: personal de las organizaciones de personas con discapacidad, personal académico e investigador, etc.

- Responsables de recursos humanos de grandes empresas que tengan en su plantilla personas con discapacidad -en éstas es más frecuente que se planteen algunas de las situaciones de movilidad objeto de estudio- personal de agencias de empleo temporal, personal de mutuas de trabajo.
- Personal de la Red EURES España-Unidad Estatal, con el fin de conocer en qué grado son tenidas en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad por parte de las Instituciones Europeas para garantizar el derecho a la libre circulación de trabajadores en el Espacio Económico Europeo y para conocer el grado de utilización de los servicios que ofrece la red y su visión sobre la adaptación de los mismos a sus necesidades.

Las entrevistas fueron en su mayoría presenciales, aunque se acordó que en algún caso se desarrollasen por teléfono, en función de la disponibilidad de cada caso, previo contacto con los/las informantes clave. La duración aproximada de cada entrevista fue entre 30 y 60 minutos y para su realización se contó con un guión estructurado de preguntas generales al que se sumaron cuestiones específicas en función del informante clave (revisar el primer apartado de los Anexos).

La distribución final de las entrevistas entre los distintos grupos de informantes fue la siguiente:

Tabla 10. Distribución de las diferentes tipos de entrevistas realizadas

Grupo de informante	Entidad	Cargo de la persona entrevistada	Fecha	Forma
Personas expertas en empleo y discapacidad	Fundación ONCE	Directora del Área de Formación y Empleo	8 de mayo, 2008	Presencial
	Universidad de Salamanca	Profesor Titular	3 de junio, 2008	Presencial
Recursos Humanos de empresas	El Corte Inglés	Dpto. Personas Área Social.	7 de abril, 2008	Presencial
	Isofoton	Subdirector de Recursos Humanos	22 de abril, 2008	Presencial
	Fundación Integralia – DKV Seguros	Directora General	21 de mayo, 2008	Presencial
	MRW	Directora del departamento de Relaciones Corporativas	30 de mayo, 2008	Telefónica
Personas experta en movilidad geográfica	Red EURES España	Manager de la Red Eures en España	2 de julio, 2008	Telefónica

3.4. Bloque C: Análisis de ejemplos de ciudades que trabajan por la mejora de la accesibilidad

Se realizó un análisis de los elementos clave de varias experiencias reconocidas como buenos ejemplos de la iniciativa pública en ciudades de diferentes características con el fin de extraer un muestrario de medidas y actuaciones que puedan contribuir a la accesibilidad de las ciudades y las rutas hacia los centros de trabajo. Con ello se recogieron ideas, recomendaciones y alternativas extrapolables a otros contextos urbanos y sus repercusiones en la integración laboral de las personas con discapacidad.

El objetivo fue profundizar en el análisis de medidas de accesibilidad modélicas existentes en la actualidad y reflexionar sobre las necesidades para configurar y mantener un entorno accesible y cadenas de accesibilidad completas para las rutas analizadas.

Se estudiaron un total de 8 ciudades, las cuales se indican en el siguiente cuadro.

Tabla 11. Relación de ciudades, tipo de ejemplos planteados y fuentes de información consultadas

Ciudad	Asunto a destacar	Fuentes de información
Barcelona	Creación del Instituto Municipal de personas con discapacidad y puesta en marcha de una serie de medidas para la mejora de la accesibilidad de los entornos y de la movilidad.	Observatorio de Ciudades Accesibles.
Jerez de la Frontera	La actuación del ayuntamiento ha sido galardonada con el premio Reina Sofía de Accesibilidad 2007	Real Patronato de la Discapacidad
L'Hospitalet de Llobregat	Serie de medidas para el fomento de la movilidad y de la inclusión de las personas con discapacidad	Observatorio de Ciudades Accesibles. Ayuntamiento de Barcelona
Lleida	Plan Local de fomento de la inclusión de las personas con discapacidad	Observatorio de Ciudades Accesibles.
Málaga	Plan Málaga Más Accesible	Observatorio de Ciudades Accesibles.
Santander	Labor centralizada desde la Consejería de Autonomía Personal	Concejalía de Autonomía Personal
Sant Boi de Llobregat	Conjunto de medidas de promoción de la mejora de la movilidad	Observatorio de Ciudades Accesibles.
Zaragoza	Medida de señalización accesible y programa de Zaragoza Sin Barreras	Observatorio de Ciudades Accesibles. Ayuntamiento de Barcelona

El análisis de estos casos queda reflejado en el segundo punto del capítulo noveno de este informe en forma de fichas específicas de cada ciudad.

Finalmente, en el siguiente cuadro se presenta un resumen esquemático del conjunto de los hitos metodológicos del estudio:

Cuadro 2. Cuadro resumen donde se especifican los objetivos generales, específicos, las técnicas utilizadas y los resultados esperados.

Objetivos generales	Objetivos específicos	Técnicas de análisis						Resultados
		Análisis de caso	Análisis de ciudades	Encuesta	Consulta a expertos/as técnicos	Entrevista RRHH	Entrevista expertos/as ⁴ teóricos/as	
Analizar de los itinerarios de las personas con discapacidad entre el lugar de residencia y el centro de trabajo	Secuenciar las rutas y los pasos seguidos en las cadenas de accesibilidad por las personas con discapacidad en sus trayectos hacia el trabajo.	•						Ilustración de la realidad cotidiana de las personas con discapacidad y la influencia de la accesibilidad del entorno en su integración laboral.
	Detectar y recoger información sobre las necesidades para solventar las barreras o dificultades con las que se enfrentan a diario las personas con discapacidad.	•	•		•			
	Mostrar las diferencias en las rutas hacia el trabajo de las personas con discapacidad y las de las personas sin discapacidad.	•						
	Identificar prácticas y sus características que fomenten la accesibilidad y la eliminación de barreras para el acceso al empleo de personas con discapacidad.	•	•		•			Un reflejo de situaciones y soluciones y una panorámica de propuestas de actuación.
	Conocer la realidad de las personas con discapacidad respecto a la movilidad en: rutas hacia el empleo, desarrollo de sus trabajos y carreras profesionales.	•		•				Una caracterización y análisis de los distintos tipos de movilidad en el empleo de las personas con discapacidad y los factores que intervienen en sus actitudes y comportamientos
Analizar las actitudes y comportamientos de las personas con discapacidad ante la movilidad en el trabajo	Recoger experiencias al respecto de las personas con discapacidad.	•		•				
	Conocer las percepciones y actitudes de las personas con discapacidad.	•		•				
Analizar la influencia de las condiciones de	Detectar que factores influyen en sus actitudes y comportamientos frente a la movilidad en el empleo.	•		•				
	Examinar información sobre accesibilidad y empleo entre las personas con discapacidad.					•	•	Reflexiones sobre la relación existente entre la

⁴ En este perfil se incluye las entrevistas al responsable de EURES y a las personas con un perfil más académico.

Objetivos generales	Objetivos específicos	Técnicas de análisis						Resultados
		Análisis de caso	Análisis de ciudades	Encuesta	Consulta a expertos/as técnicos	Entrevista RRHH	Entrevista expertos/as ⁴ teóricos/as	
accesibilidad del entorno para ejercer la movilidad en el empleo y sus repercusiones en la empleabilidad de las personas con discapacidad	Recoger las opiniones y valoraciones de personas expertas en movilidad y discapacidad.						•	accesibilidad del entorno, las actitudes y comportamientos de las personas con discapacidad y la movilidad en el empleo. Teniendo en cuenta su integración, mantenimiento y desarrollo en el mercado laboral.
	Conocer la visión de las entidades empleadoras respecto a la movilidad de las personas con discapacidad.					•	•	

4. EL PUNTO DE PARTIDA

4.1. Conceptos básicos

En primer lugar se considera de interés repasar los conceptos que se emplean a lo largo del informe con el fin de definir de forma precisa qué se entiende por cada uno de ellos. Así, se contribuirá a mantener la perspectiva planteada a lo largo del estudio delimitando los objetivos propuestos y las bases teóricas sobre las que se asienta el planteamiento metodológico.

Por **accesibilidad universal** se entiende lo referente a las condiciones que se han de cumplir en el diseño, mantenimiento y funcionamiento de los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como de los objetos, instrumentos y dispositivos para que todas las personas puedan utilizarlos y sean comprensibles en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más natural posible, lo que presupone la estrategia del diseño para todos.

Por ejemplo: Es accesible un vehículo como un autobús que disponga, entre otros elementos, de una ayuda técnica⁵ segura para el cambio de plano entre la calle y el vehículo (como podría ser un elevador de acceso), de señalización para personas con discapacidad visual o auditiva en su interior, de un espacio reservado para una persona en silla de ruedas y que sea conducido por un profesional consciente de que tiene que tener en cuenta a los pasajeros con movilidad reducida (mujeres embarazadas en avanzado estado de gestación, personas mayores con limitaciones de movimientos, personas con una escayola, etc.).

El **“Diseño para Todos”** sería el nuevo paradigma que ha de impulsar la accesibilidad basado en concebir y proyectar desde el origen y siempre que sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, instrumentos, dispositivos y herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible.

Por ejemplo: A la hora de diseñar un ascensor de un edificio, hay que tener en cuenta que éste debe permitir su uso por todas las personas. En consecuencia, un ascensor accesible deberá contar, entre otras cosas, con una anchura suficiente, con información visual y acústica, el control de botones deberá estar a una altura adecuada y la información para utilizarlo deberá estar expresada en el sistema de lectoescritura braille.

Otro de los conceptos a los que se recurrirá de forma habitual es el de las **cadena de accesibilidad**, entendiendo por ello el desplazamiento entre dos puntos en el que todos los pasos a seguir durante ese

⁵ Por ayuda técnica se entiende "cualquier producto, instrumento, servicio o sistema técnico utilizado por personas con discapacidad, fabricado especialmente o disponible en el mercado para prevenir, compensar, mitigar o neutralizar la deficiencia, discapacidad o minusvalía" tomando como fuente la norma UME ISO 9999.

trayecto son accesibles ya sea en medios de transporte, edificios o en el espacio público. Por tanto, su existencia supone la posibilidad de realizar un desplazamiento físico a lo largo de un itinerario de forma continua y sin rupturas en la accesibilidad física, cognitiva o sensorial desde un punto de origen a un punto de destino:

Gráfico 3. Un modelo de cadena de accesibilidad.



Fuente: Elaboración propia.

El modelo expuesto es un ejemplo de un trayecto lineal, sin embargo caben diferentes tipos de cadena de accesibilidad ya que pueden tener un mayor alcance y estar enfocados en cualquier dirección.

Por ejemplo: Una persona ocupada con discapacidad visual requiere que el recorrido que realiza hasta su trabajo sea accesible. En ese sentido, las aceras desde su casa hasta la parada de su autobús estarán libres de obstáculos y de barreras, la señalización en el suelo (pavimento con relieve y con colores con fuerte contraste, etc.) se conservará en un buen estado y no estará gastada, los pasos de cebra que deba cruzar contarán con señal acústica, la parada de transporte será accesible, el autobús que le lleva al barrio donde trabaja contará con información acústica que le comunique las paradas por las que van pasando, el descenso del vehículo será cómodo por ser de piso bajo y la entrada a la oficina estará debidamente señalizada y adaptada.

En cuanto a la **movilidad en el empleo** la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores regula en su Capítulo III, sección 1ª la movilidad laboral desde una doble perspectiva: la funcional y la geográfica.

En el artículo 39 se establece que *“La movilidad funcional en el seno de la empresa no tendrá otras limitaciones que las exigidas por las titulaciones académicas o profesionales precisas para ejercer la prestación laboral y por la pertenencia al grupo profesional”*. Por tanto, siguiendo en la línea marcada en el artículo 9.2 de la Constitución Española *“Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”*, la discapacidad no habría de ser un factor que influya en el desarrollo de la carrera profesional de las personas.

En el artículo 40 se regula la **movilidad geográfica** tanto temporal (los desplazamientos que no excedan de 12 meses en un periodo de tres años) como permanente (los traslados de duración indefinida o superiores a 12 meses en un periodo de tres años). La regulación de ésta se circunscribe

de nuevo exclusivamente al ámbito interno de la empresa, y sin contemplar todos los supuestos posibles. Se refiere a la producida por voluntad de la empresa de forma unilateral por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción.

Por tanto, quedan fuera de regulación otros supuestos como la movilidad geográfica previo acuerdo mutuo entre trabajador y empresa, la producida por motivos disciplinarios y aquella en la que sin exigir un cambio de residencia del trabajador se realicen cambios en el puesto o cambios de centro de trabajo, lo que en el caso de algunas personas con discapacidad puede tener repercusiones importantes en su carrera laboral. Además, no existe ningún supuesto especial para las personas con discapacidad.

Por estas razones, para la realización del estudio y en consonancia con sus objetivos, **se optó por superar la movilidad definida en el Estatuto de los Trabajadores** (si bien ésta se tendrá en cuenta para analizar los efectos que la regulación sobre el empleo tiene en las personas con discapacidad) diferenciando tres tipos de movilidad en el empleo y excluyendo la desarrollada dentro del puesto ya que no implica un desplazamiento fuera del centro de trabajo (despachos, pasillos, escaleras, accesos, etc.).

Por tanto, la movilidad en el empleo va a ser entendida a partir de estos tres tipos:

- ▣ **Movilidad en el trayecto:** la efectuada en las rutas que se han de recorrer desde el lugar de residencia al centro de trabajo y viceversa.
- ▣ **Trabajo móvil o movilidad en el desarrollo del trabajo:** consiste en los desplazamientos temporales fuera del centro de trabajo que se efectúan en el desempeño de las funciones asignadas al puesto.
- ▣ **Cambio geográfico:** en un sentido amplio, incluye los casos previstos en el artículo 40 del Estatuto de los Trabajadores -desplazamiento y traslado manteniendo el puesto dentro de la misma empresa- y aquellos casos en los que en el desarrollo de la carrera profesional el cambio de empleo y/o empresa queda vinculado a la necesidad de establecerse en otro lugar.

Por último, a lo largo del estudio se abordará el **teletrabajo** como una opción más en el desarrollo laboral de las personas con discapacidad, entendiendo por ello el trabajo que se desempeña plenamente o parcialmente desde otro lugar distinto al centro de trabajo tradicional, generalmente desde el propio domicilio, aunque también existen centros especializados que dotan del soporte necesario. El teletrabajo presume el uso por parte del trabajador de herramientas tecnológicas (ordenador, teléfono, internet, etc.) que permiten estar en contacto permanente con la empresa para el intercambio de información, establecimiento de tareas, interlocución, etc.

En todo ello profundizaremos a lo largo de los capítulos siguientes.

4.2. La situación general de partida

En este apartado se presenta una breve contextualización de aquellos elementos de la realidad que configuran el objeto del estudio, la accesibilidad y la integración laboral de las personas con discapacidad. Posteriormente, se hace un recorrido por las distintas investigaciones sobre accesibilidad realizadas en los últimos años, tanto desde un punto de vista general como vinculadas al empleo, cuya información nos ha servido de referencia y punto de partida para la realización del presente estudio.

4.2.1. La apuesta por la accesibilidad en España

A lo largo de las últimas tres décadas se han producido en nuestro país avances importantes que han facilitado la integración laboral de las personas con discapacidad. Junto al desarrollo normativo para garantizar sus derechos constitucionales, se han puesto en marcha medidas y actuaciones para transformar el medio y alcanzar mayores niveles de accesibilidad en el entorno, fomentando la participación de las personas con discapacidad en todas las dimensiones de la sociedad.

La tendencia que se ha experimentado en estos años en España también se ha reflejado en una mayor visibilidad y concienciación a nivel mundial. En este sentido, es de gran importancia la **Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y Protocolo Facultativo** adoptada el 13 de diciembre de 2006, recientemente ratificada por el Reino de España (3 de diciembre de 2007) y que ha entrado en vigor el pasado 3 de mayo de 2008. La Convención contiene dos artículos referentes al tema central de este estudio. Por un lado, dedica su artículo 9 a la regulación y promoción de la accesibilidad por parte de los estados que se adhieran para asegurar el acceso de las personas con discapacidad a los diferentes ámbitos: a su entorno, a los edificios y servicios públicos, al transporte, a la información y a las tecnologías de la comunicación. Por otro lado, en el artículo 20 se refiere a las garantías que se han de brindar respecto a la movilidad de las personas con discapacidad. Asimismo, la Convención recoge en su articulado el principio general de igualdad de oportunidades en el trabajo para todas las personas.

A nivel europeo se han tomado numerosas iniciativas con el objetivo de fomentar la consolidación de la mejora de la accesibilidad en los Estados miembro. En esa línea, se comprenden las últimas actuaciones llevadas a cabo. Se decidió dar un impulso a partir del **Plan de Acción sobre Discapacidad de la Comisión Europea para el periodo 2003 – 2010** por el que se acuerda la integración de la perspectiva de la discapacidad en todas las políticas comunitarias relevantes. Dentro de él, se presenta el **Plan de Acción Europeo 2008 – 2009** que viene a dar continuidad a planes anteriores y en el que se contempla la accesibilidad como una prioridad para la inclusión activa y la garantía del disfrute de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad.

Centrándonos en el ámbito español, la **Ley 13/1982 de Integración Social de Minusválidos de 7 de abril (LISMI)** además de ser la norma en la que se establecieron medidas específicas para garantizar la integración y la igualdad de trato en el empleo (obligatoriedad de las ayudas técnicas y ajustes razonables para las empresas, entre otras) supuso el origen de otras actuaciones desarrolladas en materia de accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad, como los **Planes de Acción para personas con discapacidad**⁶ en los que se desarrollaban programas específicos de accesibilidad en el transporte y se promocionaba la accesibilidad de entornos, productos y servicios que habrían de ser impulsados y coordinados por el IMSERSO.

A su vez, incluía una sección específica sobre movilidad y barreras arquitectónicas que obligó a las distintas administraciones a incorporar criterios de accesibilidad a sus normativas sobre desarrollos urbanísticos, construcciones y edificaciones, así como a adaptación de espacios y edificios públicos que no cumplan estos criterios.

En este sentido, es necesario destacar el **Programa de Accesibilidad Universal y Ayudas Técnicas del IMSERSO** que, junto a otras entidades como Fundación ONCE, las Comunidades Autónomas, la Federación Española de Municipios y Provincias y RENFE-ADIF, han desarrollado a lo largo de los últimos años una importante labor de adaptación en edificios, medios de transporte y espacios públicos aumentando los niveles de accesibilidad y las posibilidades de movilidad de las personas con discapacidad favoreciendo su incorporación al mercado de trabajo y su participación normalizada y autónoma en la sociedad.

Más recientemente, la **Ley 51/2003, de 2 de diciembre de Igualdad de Oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU)** insta al gobierno a regular unas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación que garanticen unos mismos niveles de igualdad de oportunidades a todas las personas con discapacidad avanzando en la definición de las condiciones que la garantizan en los espacios públicos, las infraestructuras, los edificios, los transportes y los servicios. Además prevé el desarrollo de medidas para el fomento de la igualdad de oportunidades (sensibilización, formación, fomento de la calidad de vida, investigación, desarrollo e innovación, participación de las personas con discapacidad y sus organizaciones en los procesos de decisión y colaboración entre administraciones) y para la defensa del derecho a la igualdad de oportunidades (arbitraje, tutela, protección, etc.).⁷

Otro de los mecanismos significativos es el **I Plan de Accesibilidad 2004-2012**, aprobado en el Consejo de Ministros de julio de 2003 que constituye un marco estratégico para promover y dar

⁶ I Plan de Acción para Personas con Discapacidad (1997-2002) aprobado en Consejo de Ministros de noviembre de 1996 y II Plan de Acción para las personas con Discapacidad (2003-2007) aprobado en Consejo de Ministros de diciembre de 2003.

⁷ Un ejemplo de desarrollo de una ley en relación a la accesibilidad de las cadenas de desplazamiento lo constituye la Ley francesa nº 2005-112 de 11 de febrero.

coherencia a las acciones que la Administración General del Estado conjuntamente con otras administraciones y entidades públicas o privadas han de realizar con el objetivo común de suprimir barreras e implantar el denominado “Diseño para Todos”. Se prevén distintas actuaciones que concretan las estrategias para la accesibilidad:

- ❑ Concienciación y formación: se incluyen actuaciones de difusión de las mejoras en accesibilidad realizadas en los distintos ámbitos y sectores, una estrategia de formación para impulsar el diseño para todos en niveles de formación primaria, secundaria y universitaria y la formación de profesionales. Para ello, se sugiere la creación de la figura del “consultor en accesibilidad”.
- ❑ Normativa legal y técnica: con actuaciones para el cumplimiento eficaz de la normativa en accesibilidad y la adecuación y armonización de la existente y la incorporación y promoción de la accesibilidad en la regulación sectorial y técnica.
- ❑ Innovación y calidad: fomento de buenas prácticas, productos y certificaciones en accesibilidad, así como de la Investigación y el desarrollo técnico.
- ❑ Planes y programas: que actúen en la promoción de servicios y tecnologías para favorecer la accesibilidad sensorial, la promoción de la lengua de signos, la mejora de los planes territoriales, adaptación de edificios de uso residencial y adaptación y mantenimiento de edificios públicos.
- ❑ Estrategias y actuaciones específicas para la incorporación de la accesibilidad en los medios de transporte públicos: trenes, tranvías, autobuses, taxis, aviones y barcos.
- ❑ Participación: promoción de la participación ciudadana en los procesos de decisión de las administraciones públicas.

Todas estas normas y actuaciones están contribuyendo a aumentar los niveles de accesibilidad, tanto en los centros de trabajo, como en los espacios y servicios públicos que han de transitar y utilizar las personas con discapacidad para participar de una forma normalizada en la sociedad removiendo barreras y obstáculos presentes en el entorno que impiden y dificultan la incorporación en condiciones de igualdad de esas personas con discapacidad al mercado laboral.

En paralelo a estas normas e intervenciones sobre la accesibilidad de los entornos, los poderes públicos han desarrollado otras medidas para el fomento de la incorporación de las personas con discapacidad a la vida laboral tanto desde el lado de la oferta, principalmente con las actuaciones desarrolladas por la Fundación ONCE en el marco del Programa Operativo de Lucha contra la Discriminación, como por el lado de la demanda, con medidas fiscales, incentivos a la contratación, empleo público, enclaves laborales, etc.

A continuación se indica de forma breve y esquemática cuáles han sido los hitos legislativos relacionados con la accesibilidad en España:

Ley 13/1982, de 7 de abril, de integración social de los minusválidos (LISMI).
Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU).
Ley 53/2003, de 10 de diciembre, sobre empleo público de discapacitados.
Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.
Real Decreto 290/2004, de 20 de febrero, por el que se regulan los enclaves laborales como medida de fomento del empleo de las personas con discapacidad.
Real Decreto 1865/2004, de 6 de septiembre, por el que se regula el Consejo Nacional de la Discapacidad.
Real Decreto 2271/2004, de 3 de diciembre, por el que se regula el acceso al empleo público y la provisión de puestos de trabajo de las personas con discapacidad.
Orden TAS/736/2005, de 17 de marzo, por la que se regula la estructura y funcionamiento de la Oficina Permanente Especializada del Consejo Nacional de la Discapacidad.
Orden PRE 1822/2006, de 9 de junio, por la que se establecen criterios generales para la adaptación de tiempos adicionales en los procesos selectivos para el acceso al empleo público de las personas con discapacidad.
Real Decreto 1414/2006, de 1 de diciembre, por el que se determina la consideración de persona con discapacidad a efectos de la Ley 51/2003, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad
Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia en la que se menciona la necesidad de promover la accesibilidad en diferentes ámbitos.

4.2.2. La accesibilidad en los puestos de trabajo

La accesibilidad dentro de los puestos de trabajo ha sido objeto de análisis creciente en los últimos años. Cada vez más, se considera necesaria la adecuación de las sedes o centros de trabajo a las necesidades de accesibilidad universal para que todas las personas, y especialmente las personas con discapacidad, puedan desarrollar su labor profesional de forma autónoma, segura y confortable.

Los estudios sobre la accesibilidad en el puesto de trabajo y el presente estudio sobre la movilidad geográfica en el trabajo se sitúan en una relación de complementariedad y de enriquecimiento mutuo ante el objetivo común de conocer mejor la realidad de las personas con discapacidad y su relación con el empleo. Por ello, se ha decidido contar con un apartado específico que trate sobre lo realizado hasta la fecha.

En el ámbito de la accesibilidad en los puestos de trabajo hay que tener en cuenta que la actuación para adaptar el espacio a todas las personas está también regida por el artículo 19 del Estatuto de los Trabajadores en el que se contempla la necesidad de garantizar la seguridad y la higiene en el lugar de trabajo.

En el Libro Blanco de la Accesibilidad en España 2003-2010 se afirma que, en el caso de la accesibilidad en las edificaciones, los principales problemas que se encuentran son a causa de la falta de concienciación que existe al no contemplarse el enfoque del Diseño para Todos, recomendando la puesta en marcha de medidas de concienciación de las empresas.

Los estudios revisados vienen a considerar el centro de trabajo no como un ámbito único, sino como un lugar compuesto por distintos espacios que necesitan, según la función que cumplan, diferentes tipos de adaptaciones. Por tanto, un primer paso es identificar cuáles son los espacios específicos y qué necesidades presentan. En este sentido, y tomando como referencia un reciente estudio de accesibilidad en el puesto de trabajo de la Fundación Konecna⁸, se abarcan diferentes campos de observación sobre la accesibilidad de los centros de trabajo:

- ☐ El entorno cercano o alrededores.
- ☐ El acceso al centro desde el exterior.
- ☐ La circulación interior realizada en la misma planta.
- ☐ La circulación en vertical entendida de una planta a otra.
- ☐ El uso de los espacios higiénico-sanitarios.
- ☐ El uso de los espacios públicos como recepciones, salones, comedores o el aparcamiento.
- ☐ Además se ha contemplado de forma transversal la necesidad de tener en cuenta la señalización y la iluminación en todos estos espacios⁹.

En este estudio, se realiza un análisis de 30 sedes de empresas a partir de los criterios de la normativa UNE 170001-1, sobre Accesibilidad Global mencionada anteriormente. Esta norma establece los requisitos DALCO que se componen de cuatro apartados: Deambulación, Aprehensión, Localización y Comunicación, cada uno de los cuales se desglosa en varios elementos de referencia. El estudio realiza una valoración otorgando una nota a cada uno de estos elementos de los diferentes ámbitos de los centros de trabajo en función de su grado de cumplimiento de los criterios DALCO.

Las peores notas de cumplimiento de los requisitos DALCO en el puesto de trabajo en general fueron para los criterios de Localización y la Comunicación. Por su parte, el requisito de Deambulación es el que estaba mejor atendido en los diferentes puestos de trabajo analizados. Respecto a los diferentes espacios del centro de trabajo, las conclusiones señalan que la accesibilidad en los espacios de uso

⁸ Fundación Konecna (2007): La accesibilidad global en los puestos de trabajo: Estudio piloto de 30 sedes de empresas.

⁹ Además de en el estudio mencionado de la Fundación Konecna, en el estudio de Fundosa Accesibilidad S.A. (2007): "La Accesibilidad Global en los centros de trabajo: Guía de Buenas Prácticas", se especifica en un capítulo diferente todo lo referente a señalización e iluminación.

público (cafeterías, comedor, recepción, aparcamiento,...) se encontraba en una peor situación. En cambio, el ámbito de aproximación al edificio (el entorno que rodea al centro de trabajo) se consideraba mejor adaptado para su uso por todas las personas. A nivel general, se encontraron abundantes deficiencias en el cumplimiento del criterio de Comunicación. Se constató la ausencia en numerosas ocasiones de adaptaciones para la comunicación visual, acústica y táctil.

En otros estudios se ha planteado difundir las condiciones y los criterios que se han de tener en cuenta a la hora de diseñar las adaptaciones técnicas a llevar a cabo para hacer accesibles para todas las personas los diferentes espacios de un centro de trabajo (espacios de circulación horizontal, espacios de circulación vertical, espacios higiénico sanitarios y criterios de señalización y visualización). En ese sentido, el estudio de Fundosa Accesibilidad S.A. "La Accesibilidad Global en los centros de trabajo: Guía de Buenas Prácticas" (2007) pretende generalizar una serie de recomendaciones técnicas entre el personal del centro de trabajo, el empresariado y el personal técnico encargado de la implantación de las adaptaciones.

Además del diseño y la realización de adaptaciones, en el Libro Blanco de la Accesibilidad se resalta la importancia de gestionar correctamente el funcionamiento de las adaptaciones y su mantenimiento a lo largo del tiempo. El mantenimiento en el centro de trabajo engloba un buen estado de limpieza, la reposición continua de lo deteriorado, el uso apropiado de las instalaciones por parte de los usuarios o la vigilancia de su conservación. La consecución de estos elementos puede garantizar el buen uso y el disfrute por todas las personas de la accesibilidad en el centro de trabajo.

4.2.3. Otros estudios sobre la accesibilidad

En los últimos años, se han venido realizando diferentes investigaciones encaminadas a comprobar la accesibilidad en el contexto de algún ámbito específico. En el ámbito del transporte, se han hecho varios análisis según el tipo de transporte que se han traducido en una fuente de información muy valiosa sobre la situación de la accesibilidad y las necesidades de adaptación.

Un artículo de investigación publicado en 2007 en la revista del grupo Eroski¹⁰ analiza el servicio de autobús urbano en 18 ciudades españolas incluyendo entre los elementos que se valoran la accesibilidad del servicio¹¹. Los resultados reflejan que en los últimos años se ha percibido una cierta mejoría pero que persiste la dificultad de su uso por las personas con problemas de movilidad. El

¹⁰Revista Consumer Eroski, octubre 2007, Nº 114. p. 34-41.

¹¹ De cara a examinar la accesibilidad en el servicio de autobús se valoraban aspectos como el grado de adaptación de los vehículos para personas con discapacidad (mediante rampas, plataformas elevadoras, piso bajo, etc.), la existencia de zonas habilitadas dentro del vehículo, anclajes para sillas, cinturones de amarre, etc. También se analizaba si los autobuses contaban con sistemas de aviso acústico y visual de las paradas del trayecto.

estudio concluye que existe entre un 15 y 20 % de autobuses no adaptados y que aquéllos adaptados no lo son totalmente sino que siguen presentando barreras, especialmente para las personas con discapacidad sensorial, tanto auditiva como visual.

En otro artículo posterior elaborado por la misma entidad¹², se analiza la accesibilidad de algunas ciudades españolas limitando el estudio a la zona centro, el ayuntamiento, los ambulatorios, los autobuses urbanos y el servicio de Autotaxi. En cada ciudad, el equipo investigador analizó la situación de accesibilidad acompañado por personas con discapacidad. Los resultados del estudio indican que si bien ha habido una cierta mejoría de la accesibilidad, y especialmente de la situación para personas con movilidad reducida (aquellas que utilizan silla de ruedas), las barreras siguen existiendo. Se concluye que las barreras son más agudas para personas con discapacidad visual o auditiva y se resalta la necesidad de mejorar la situación en los edificios del ayuntamiento y centros de salud para las personas con discapacidad auditiva ya que no se dispone generalmente de servicio de lenguaje de signos.

Otras publicaciones o investigaciones se plantean la necesidad de profundizar en el análisis más allá de un ámbito específico del transporte. Ese es el caso de la investigación TELSCAN¹³. El objeto de este trabajo fue identificar los requerimientos o necesidades que tenían las personas mayores y las personas con discapacidad a la hora de transportarse tanto como conductores como cuando ocupaban el rol de pasajeros así como plantear posibles soluciones a las dificultades que se encontrasen. Para ello, entre otras técnicas se realizaron observaciones participantes con usuarios de diferentes medios de transporte. Sus conclusiones finales advierten de la necesidad de diseñar teniendo en cuenta los requerimientos de las personas mayores y con discapacidad así como evitar que la nueva tecnología que se introduzca para solucionar problemas de accesibilidad genere nuevas barreras por ser compleja o por no tener en cuenta las necesidades de todas las personas.

En el Libro Blanco de la Accesibilidad además de plantearse el análisis por ámbitos como el tipo de transporte, la edificación, el espacio urbano o en referencia a elementos de comunicación y señalización, se analizó la situación de las cadenas de accesibilidad. Se plantean cuatro posibles eslabones existentes en una cadena de accesibilidad en cada uno de los cuales se debe asegurar la adaptación para su uso por todas las personas y se indican las principales dificultades encontradas desde una perspectiva centrada en la accesibilidad física¹⁴:

1. **Conexión entre el lugar de residencia y el espacio público.** Salir a la calle desde el hogar es la primera acción de la cadena y presenta frecuentemente barreras como el desnivel en el

¹² Revista Consumer Eroski, diciembre 2007, Nº116. p. 32-41.

¹³ Como la investigación TELSCAN (TELEmatic Standards and Coordination of ATT systems in relatioN to elderly and disabled travellers) de la Comisión Europea (1999 y 1997).

¹⁴ Recogido en el Libro Blanco de la Accesibilidad (2003) en sus páginas 131 y 132.

umbral de la puerta de los edificios, la falta de ascensores de acceso al aparcamiento o en general el incumplimiento de las dimensiones de espacio exigidas.

2. **Conexión entre el espacio público y la infraestructura de acceso al transporte (estación, parada, intercambiador, etc.).** En este eslabón de la cadena se presentan numerosas barreras como aceras inaccesibles (generalmente por ser estrechas o contener obstáculos) o la existencia de cruces no rebajados durante el desplazamiento en la calle. Respecto a los movimientos en el entorno e interior de las estaciones o paradas de transporte las principales barreras que se encuentran son aceras inadaptadas y escalones.
3. **Conexión entre parada o estación y el vehículo de transporte, y el desplazamiento a bordo del vehículo.** Se presentan barreras como la falta de suelo bajo en autobuses, o las dificultades por encontrar soluciones técnicas adecuadas para el acceso al transporte interurbano principalmente en autobús y en tren. Respecto a la accesibilidad en el interior de los vehículos, cada medio de transporte presenta sus propias barreras aunque son especialmente comunes la falta de espacio y la inexistencia de plazas adaptadas.
4. **Conexión entre la infraestructura, el espacio público y el destino del trayecto.** En este último eslabón se plantean dificultades en el acceso a edificios públicos o centros de trabajo (en muchas ocasiones puntos de destino de los trayectos) generalmente debido a aceras y desniveles no accesibles.

Además de estos eslabones, dentro del concepto de cadena de accesibilidad se contemplan otros elementos a lo largo del desplazamiento como la facilidad de comprensión de la información disponible, la disponibilidad de información accesible para planear los trayectos¹⁵, la accesibilidad en el momento de reservar y pagar el viaje o la facilidad para utilizar los servicios de uso público de estaciones, paradas, espacios públicos o en el interior de los vehículos.

Por último, cabe mencionar la realización de guías o publicaciones para difundir y describir qué es la accesibilidad y cómo se adaptan los diferentes espacios en la práctica. En esa línea, la guía editada por el IMSERSO, “¡Pregúntame sobre accesibilidad y ayudas técnicas!” de 2005, es un buen ejemplo ya que se refiere a la accesibilidad en multitud de ámbitos cotidianos. A través de la guía, se pretende explicar cómo se pueden hacer accesibles una serie de servicios, espacios o productos con el objetivo de fomentar la difusión de la información sobre accesibilidad tanto en técnicos como en usuarios.

En ese sentido, se considera que la cultura de la accesibilidad se ha ido generalizando y progresivamente está siendo asumida e interiorizada por la sociedad en su conjunto. Sin embargo, es

¹⁵ Investigación TELSCAN de la Comisión Europea (1999).

necesario que continúen los esfuerzos por concienciar a las personas de la necesidad de contemplar la accesibilidad desde el enfoque del Diseño para Todos en cualquier ámbito.

Por tanto, los estudios realizados hasta ahora han centrado la atención en la accesibilidad en general o en algún sector o ámbito específico (centros de trabajo, transportes, etc.) sin establecer una vinculación entre la situación existente en cada caso y los efectos que pueden tener sobre la incorporación y mantenimiento en el mercado de trabajo de las personas con discapacidad. Esta perspectiva es muy relevante para conocer mejor sus condiciones de empleabilidad en un mercado laboral cada vez más exigente y competitivo.

4.2.4. Situación de las personas con discapacidad en relación al empleo

La Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencias y Estados de Salud (EDDES) realizada en 1999 y el módulo especial de la Encuesta de Población Activa (EPA) de 2002 realizados por el Instituto Nacional de Estadística (INE), son las herramientas más actualizadas de que disponemos para obtener datos demográficos y de empleo sobre las personas con discapacidad en España. Según la encuesta EDDES, en España había algo más de 3,5 millones de personas con alguna discapacidad¹⁶, una cifra que en términos relativos supone el 9% de la población total, y entre las que más de la mitad son mujeres (58,3%). Tomando como referencia las personas con discapacidad en edad de trabajar, es decir, entre 16 y 64 años, éstas ascienden a un total de 1.337.700 personas, representando un 38% de las personas con discapacidad y en torno a un 5,1% de la población total en edad de trabajar. De este conjunto de personas un 49 % son mujeres.

Tabla 12. Población total, con discapacidad y sin discapacidad, de 16 a 64 años según sexo en España para el año 1999 (en miles)

	Hombres	Mujeres	Total
Personas con discapacidad	678,4	659,3	1.337,7
Personas sin discapacidad	12.283,8	12.272,9	24.556,7
Total	12.962,2	12.932,2	25.894,4

Fuente: INE, Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud (1999).

¹⁶ La EDDES de 1999 entiende por discapacidad "toda limitación o dificultad grave o importante que, debido a una deficiencia, tiene una persona para realizar actividades de la vida cotidiana, tales como desplazarse, cuidar de sí mismo, ver, oír, relacionarse con otros, etc. Se considera que una persona padece una discapacidad aunque la tenga superada con el uso de ayudas técnicas externas. Se hace una excepción, recogiendo también las discapacidades que no tienen su origen en una deficiencia claramente delimitada, sino que, más bien obedecen a procesos degenerativos en los que la edad de la persona influye decisivamente".

Bajo este universo, y en relación al empleo, este sector de población tiene unas características que distan ampliamente de la situación de la población general. En forma de síntesis, a partir de los datos se puede extraer dos primeras ideas que transmiten de forma clara la situación del empleo de las personas con discapacidad:

- 2 de cada 3 personas con discapacidad en edad de trabajar se encuentran fuera del mercado laboral.
- 1 de cada 4 personas con discapacidad activas está desempleada, aunque la tendencia actual es positiva y va disminuyendo esta alta tasa de paro.

Yendo más al detalle, y como se puede observar en la siguiente tabla en términos absolutos, entre el colectivo de personas con discapacidad en edad de trabajar aquéllas en situación inactiva son la mayoría, en torno a 905.700 personas (67,7%), mientras que sólo aproximadamente unas 432.000 personas (32,3%) se encuentran activas. A continuación se presentan los principales indicadores estadísticos en relación con el empleo en número de personas con discapacidad.

Tabla 13. Número de personas con discapacidad de 16 a 64 años según sexo que se encuentran activas, ocupadas y desempleadas en España en el año 1999 (en miles)

Población	Personas Inactivas	Personas Activas		
		Total	Ocupadas	Desempleadas
Hombres	402,6	275,4	214,5	60,8
Mujeres	503,1	156,2	104,5	51,7
Total	905,7	432,0	319,3	112,7

Fuente: INE, Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud (1999).

Los datos de las dos encuestas (EDDES y EPA) sobre la situación de las personas con discapacidad y sin discapacidad se exponen de forma comparativa en la siguiente tabla con el fin de comprobar las diferencias existentes. Aunque los datos de las dos encuestas no son estrictamente comparables, ya que parten de metodologías y criterios distintos para los conceptos de desempleo y de discapacidad, se considera que sí son relevantes para, de forma orientativa, observar las tendencias y los avances producidos.

Tabla 14. Tasas de actividad y paro¹⁷ en personas con discapacidad y personas sin discapacidad entre 16 y 64 años según edad y sexo en España en 1999 y 2002.

Encuesta	Población	Personas con discapacidad		Personas sin discapacidad	
		Tasa de actividad	Tasa de paro	Tasa de actividad	Tasa de paro
EDDES 1999	Hombres	40,6%	22,1%	79,3%	12,1%
	Mujeres	23,7%	33,1%	49,6%	23,6%
	Total	32,3%	26,1%	64,5%	16,6%
EPA 2002	Hombres	39,3%	12,8%	84,4%	7,5%
	Mujeres	27,1%	19,7%	55,8%	16,2%
	Total	33,7%	15,3%	70,0%	11,0%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud 1999 (EDDES) y Encuesta de Población Activa 2002 (EPA)

Como se puede apreciar, la tasa de actividad entre las personas con discapacidad es menos de la mitad que entre las personas sin discapacidad en ambas encuestas. En el mismo sentido, la tasa de paro es mayor entre las personas con discapacidad, dando cuenta de la situación de desigualdad en la que se encuentran respecto al resto de la población, especialmente las mujeres. Sin embargo, aunque no es posible establecer una comparación entre los datos de una encuesta y otra, se observa una tendencia positiva que deberá ser corroborada en la actualización de los datos mediante la próxima encuesta EDDES.

Promoción en el empleo

Por último, a la hora de considerar el desarrollo profesional de las personas con discapacidad ocupadas, habrá que tener en cuenta, además del nivel de empleo, como se perciben los **procesos de promoción en el puesto de trabajo**.

En la encuesta realizada para el presente estudio se preguntó sobre la valoración del tipo de influencia (como un obstáculo, una fortaleza o indiferente) de una serie de elementos ante un hipotético proceso de promoción en el empleo.

En el siguiente gráfico se puede observar la comparativa entre las opiniones de las personas encuestadas con y sin discapacidad ocupadas. Las valoraciones son bastante similares entre los dos colectivos, respecto a los diversos criterios planteados. Únicamente se observa una mayor diferencia

¹⁷ Tasa de actividad: Cociente entre la población económicamente activa y la población total en edad de trabajar.

Tasa de paro: Cociente entre la población desempleada y el total de la población económicamente activa.

comparativa entre las personas con discapacidad que consideran la formación y la experiencia laboral previa como un obstáculo (9,1% y 8,2% respectivamente). Por otra parte, la discapacidad es considerada por el 26,7% de las personas como un obstáculo frente a sólo el 17,0% como una fortaleza a la hora de promocionar en el empleo. Las respuestas como se observan en la siguiente tabla resaltan la relevancia o la distinta consideración de la discapacidad como obstáculo más que como fortaleza.

Tabla 15. Valoración de la influencia de una serie de criterios en un eventual proceso de promoción en el empleo de personas con y sin discapacidad ocupadas.

Criterio	Personas con discapacidad			Personas sin discapacidad		
	Obstáculo	Indiferente	Fortaleza	Obstáculo	Indiferente	Fortaleza
Desempeño en el trabajo	4,3	15,9	79,7	4,8	22,0	73,1
Experiencia laboral	8,2	13,0	78,8	4,3	15,9	79,8
Formación	9,1	20,6	70,9	3,4	10,9	85,7
Relación compañeros	2,4	27,3	70,3	2,6	21,6	75,8
Motivación	2,9	14,4	82,8	1,7	11,2	87,1
Discapacidad	26,7	56,3	17,0	-	-	-

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Al analizar la información según el tipo de discapacidad, se puede observar que las personas que en mayor medida contemplan su discapacidad como un obstáculo a la hora de promocionar en el empleo son las personas en silla de ruedas (42,9%) y las personas con discapacidad visual (37,8%). Por su parte, la mayor proporción de personas con discapacidad física que no utilizan silla de ruedas considera indiferente para la promoción tener o no una discapacidad (66,7%). Por último, cabe señalar que las personas con discapacidad auditiva señalan en mayor medida que tener una discapacidad es una fortaleza (21,4%).

Empleo de las personas con discapacidad por sectores y ocupaciones

En primer lugar, es relevante indicar que no existen sectores ni puestos específicos de las personas con discapacidad, sino que su incorporación está extendida a todos los ámbitos y actividades productivas aunque sea de forma desigual.

Los datos disponibles a través de las fuentes secundarias no permiten visualizar de forma nítida la situación general de distribución según el sector de actividad de las y los trabajadores con discapacidad pero sí hay indicios que permiten pensar que existe una mayor presencia en aquellas ocupaciones

caracterizadas por requerir una baja cualificación más que en un sector concreto. A partir de la información disponible y con la cautela señalada, se puede considerar que las ocupaciones más comunes se encuentran en ocupaciones del sector de los servicios.

Se encuentra la misma limitación en la información disponible al preguntar por mayor presencia en ocupaciones o sectores según el tipo de discapacidad. Si bien existe un acuerdo general en considerar que tiene una mayor influencia las características de cada individuo, sus variables personales, su perfil profesional y su entorno que su discapacidad concreta.

Nivel de formación de la población con discapacidad

Los datos disponibles revelan una pronunciada diferencia entre las personas sin discapacidad y con discapacidad en el sentido de que las personas con discapacidad poseen un nivel de formación menor que el resto de la población¹⁸.

Gráfico 4. Nivel de formación de personas con discapacidad

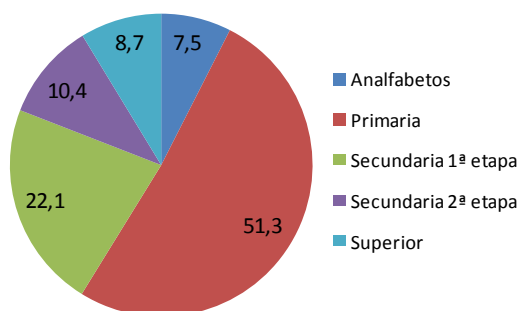
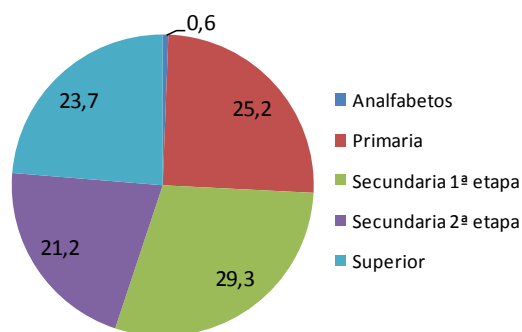


Gráfico 5. Nivel de formación de personas sin discapacidad



Fuente: "Las personas con discapacidad en relación al empleo". INE. Encuesta de Población Activa del segundo semestre de 2002. http://www.mtas.es/uafse/equal/descargas/discapacidad_empleo.pdf

Estos datos reflejan que en el acceso a la formación también existen graves barreras para las personas con discapacidad. Aproximadamente la mitad de la población de personas con discapacidad tiene un nivel de formación de estudios de primaria, mientras que en el caso de las personas sin discapacidad este nivel formativo se sitúa en torno al 25%. La diferencia es también muy amplia en el caso de la población con nivel de formación superior, las personas con discapacidad con este nivel de formación son un 8,7%, mientras que en el caso de las personas sin discapacidad ascienden a un 23,7%.

¹⁸ INE: Tratamiento de la Encuesta de Población Activa de 2002. Módulo sobre las personas con discapacidad y su relación con el empleo. http://www.mtas.es/uafse/equal/descargas/discapacidad_empleo.pdf

Esta situación tiene unos efectos negativos sobre su participación en el mercado laboral. Como se ha comentado por varias de las personas entrevistadas para este estudio, el nivel de formación es una de las mayores barreras que se encuentran las personas con discapacidad a la hora de acceder y mantenerse en el mercado laboral (y ello teniendo en cuenta que en la muestra empleada para aplicar la encuesta del presente estudio había una sobrerrepresentación de personas con discapacidad con un nivel de formación medio-alto). En ese sentido, existe el riesgo que las entidades empleadoras asocien a la discapacidad baja productividad y reproduzcan ese pre-juicio en su situación concreta.

Por ello, se considera esencial emprender mayores esfuerzos por lograr que el nivel de accesibilidad sea el idóneo en el conjunto de niveles de educación reglada, desde la accesibilidad en la educación primaria como en la superior.

Frenos a la contratación de las personas con discapacidad

Al analizar los posibles frenos a la contratación de las personas con discapacidad que actualmente están dificultando su acceso al mercado de trabajo se han recogido una serie de consideraciones en las que se ha encontrado bastante coincidencia entre los informantes clave entrevistados y dentro de la literatura especializada:

- 1. Una parte significativa de la población con discapacidad que no ha entrado al mercado de trabajo.** Como se ha contemplado en los datos estadísticos expuestos, existen bajos niveles de acceso al mercado laboral por parte de la población con discapacidad. Muchas personas en edad laboral no se han decidido a buscar trabajo, principalmente por dos razones: a causa de las características de su discapacidad o por la falta de incentivos a su incorporación por parte, tanto de la sociedad, como de la propia persona.

Las personas entrevistadas conocedoras del mercado laboral español en relación a las personas con discapacidad coinciden en señalar la necesidad de continuar con los esfuerzos por fomentar esta incorporación. La Administración Pública así como entidades del tipo de Fundación ONCE u asociaciones de representación del colectivo, deben mantener sus actuaciones para informar e incentivar la introducción y mantenimiento en el mercado de trabajo a más personas con discapacidad.

- 2. Características asociadas a baja productividad del colectivo de personas con discapacidad.** Entre otros elementos, se hace mención en la información recopilada que el

nivel de formación de la población con discapacidad en España es un importante freno a su contratación. Es un aspecto tremendamente relevante que hay que tener muy en cuenta a la hora de plantearse su plena integración laboral y que por su importancia se ha descrito en un apartado anterior.

Una persona entrevistada integrante del departamento de recursos humanos de una empresa resaltaba la importancia de que las personas con discapacidad logren acceder a la formación para favorecer su posición en el mercado laboral:

“Lo que tenemos que conseguir es que las personas con discapacidad estén lo suficientemente cualificadas para competir en igualdad de oportunidades. Esa será mejor manera de evitar discriminaciones... Sé que es un poco utópico.”

En ese sentido, se argumentaba que la política de recursos humanos de la empresa es conseguir personas cualificadas para desempeñar las tareas de su puesto de trabajo independientemente de que tengan o no discapacidad.

- 3. Déficit de información de las entidades contratantes.** Pese a los esfuerzos que se han hecho desde la Administración y especialmente desde las entidades que representan a las personas con discapacidad por informar y dar visibilidad a este colectivo, existe una persistente desinformación en la sociedad. Las entidades empleadoras se basan a la hora de contratar en pre-juicios sobre cómo es el desempeño laboral de las personas con discapacidad y generalmente no saben cuáles son las adaptaciones que podrían necesitar. Este desconocimiento genera incertidumbre en la o el empleador, lo que produce que dude a la hora de contratar a una persona con discapacidad.

Hay que tener en cuenta además que cada tipo de discapacidad es muy distinto y sus necesidades también lo son. En ese sentido, en ocasiones el empleador conoce qué tipo de adaptaciones son pertinentes para un tipo de discapacidad pero no para otra, lo que le genera incertidumbre y le puede llevar a tomar decisiones para evitar contratar ese tipo de persona.

“Cada tipo de discapacidad es muy distinto. Un empresario a lo mejor tiene un hijo hipoacúsico, y por tanto conoce muy bien qué es lo que se tiene que hacer para que la sordera no sea un problema para desempeñar un tipo de puesto de trabajo...pero si contrata a una persona con una discapacidad más relacionada con la movilidad, ya no

sabría qué hacer... Es totalmente diferente toda la problemática que rodea a esa persona, cómo es la adaptación de puestos, cuál es su verdadera productividad...”

Por último, pero no menos relevante, es el considerable desconocimiento de la normativa que atañe a las y los trabajadores con discapacidad que se percibe por parte de las entidades empleadoras. Por tanto, se considera de gran relevancia mejorar la información que se distribuye y la labor de las inspecciones de trabajo.

4. **Discriminación por el hecho de tener una discapacidad.** Lamentablemente, aún hoy en día y en ciertas ocasiones concretas, sigue siendo una causa de freno a la contratación la discriminación ejercida por el hecho de ser personas con discapacidad y por otorgar a este colectivo una caracterización negativa. En ese sentido, se ha n pronunciado en las entrevistas personas conocedoras del mercado de trabajo y de las dificultades de su contratación.
5. **Barreras de accesibilidad en los entornos laborales y en los desplazamientos.** Es considerada como una de las razones por las cuales las personas con discapacidad no pueden acceder a los puestos de trabajo. La situación actual de accesibilidad continúa planteando barreras que llegan a imposibilitar el acceso al puesto de trabajo a personas que desean trabajar.
6. **Incumplimiento de la normativa de fomento de la integración de las personas con discapacidad por parte de las entidades empleadoras.** En este ámbito, existe el consenso entre las personas entrevistadas de que el cumplimiento por parte de las entidades empleadoras ha sido muy limitado en estos años. Un elemento que se suele destacar es el poco respeto por las cuotas de reserva de empleo fijadas a raíz de la LISMI en 1982.

En ese sentido, al referirse al cumplimiento de la normativa en el diseño de centros de trabajo accesibles, una persona perteneciente al departamento de recursos humanos de una empresa indica que cumplir con la normativa se considera en ocasiones como algo excepcional.

“Se diseñó la nueva fábrica con los lavabos adecuados, con la altura y anchura pertinente, con pasillos que permiten otro tipo de movimientos..., [...] Todo se hizo cumpliendo con la legislación, lo cual en ocasiones llama mucho la atención y debería ser lo más normal del mundo. No hacemos nada que no sea cumplir con la legislación.”

7. **Necesidad de propiciar una mayor coordinación en la labor de intermediación laboral.** A través de las entrevistas, se ha comentado la existencia de ciertas dificultades en los procesos de intermediación. Por tanto, se ha identificado la necesidad de promover mayor coordinación entre los órganos que realizan una función de intermediación laboral para lograr que los intereses de las entidades empleadoras y de las y los trabajadores se vean alcanzados de la forma más eficiente y adecuada.

8. **Acceso al ámbito laboral de ciertos colectivos específicos del conjunto de personas con discapacidad.** Ciertos colectivos concretos como las personas con enfermedades mentales, discapacidad intelectual o con discapacidad severa se encuentran con un mercado laboral prácticamente cerrado. Las causas son las ya mencionadas: discriminación, desconocimiento y miedo de las entidades empleadoras, falta de información e inexistencia de entornos accesibles.

5. MOVILIDAD EN LA RUTA ENTRE EL LUGAR DE RESIDENCIA Y EL CENTRO DE TRABAJO

5.1. Introducción

Como se advertía en la Recomendación, de 5 de abril de 2006, del Consejo de Europa a los Estados miembro, la completa accesibilidad de los transportes es una condición indispensable para la plena participación en el mercado laboral de las personas con discapacidad¹⁹.

En esa misma línea, una guía sobre accesibilidad de la Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo hace hincapié en la importancia de los itinerarios entre el lugar de residencia y el centro de trabajo al señalar que las barreras que se encuentren en ese trayecto pueden ser incluso más excluyentes que las encontradas en el interior del propio centro de trabajo²⁰. Por tanto, se invita a reflexionar sobre la necesidad de que las entidades empleadoras tengan en cuenta en sus planes de desarrollo la localización del centro de trabajo y las vías de comunicación de las que dispone desde la perspectiva del diseño para todos.

En ese sentido, en la guía mencionada, se analiza cómo las dificultades en la accesibilidad de las rutas se han venido agravando a causa de que la política de planificación de las ciudades se ha guiado por un modelo de crecimiento que tendía a situar las empresas de producción en la periferia de las ciudades. Esas zonas generalmente no tienen buenos accesos por medio de transporte público y se encuentran más alejadas de los lugares de residencia de las y los trabajadores. El tiempo, esfuerzo y dinero que hay que emplear para acceder a los centros de trabajo puede generar la exclusión a ese puesto de trabajo a las personas con discapacidad. Es por tanto pertinente reformular el modelo de crecimiento aprovechando las oportunidades de la tecnología en el campo de la comunicación y fomentando una política de planificación de los espacios que contemple las necesidades y la comodidad de todas las personas.

Conocer la envergadura de los problemas de movilidad en los trayectos es complejo debido a una cierta desactualización de los datos estadísticos de la población con discapacidad en España. Sin embargo, en la Encuesta de Población Activa de 2002 del Instituto Nacional de Estadística (INE), se confeccionó un módulo específico sobre personas con discapacidad y su relación con el empleo. En él se preguntaba por la relevancia de las dificultades en el desplazamiento. Si bien no es exactamente el

¹⁹ REC (2006) 5: Recomendación del Consejo de Europa organizado en Comité de Ministros a los Estados miembro sobre el Plan de Acción del Consejo de Europa para la promoción de derechos y la plena participación de las personas con discapacidad en la sociedad: mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad en Europa 2006-2015.

²⁰ European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (1999): Making Workplace Accessible. A guide to Integration. European Communities. Luxemburg.

mismo enfoque del que se le da desde este estudio, tiene mucho interés analizar los resultados de la encuesta del INE porque un porcentaje significativo de personas (42,7%) reconoció dificultades a la hora de desplazarse al trabajo.

Ello puede comprobarse en el módulo específico de la encuesta donde se preguntó por la dificultad de desplazarse y se cruzó con las variables de sexo (Tabla 16) y de edad (Tabla 17):

Tabla 16. Dificultad de desplazarse en porcentajes según sexo

	Sí, bastante	Sí, en alguna medida	No	No sabe
Ambos sexos	29,2	13,5	46,5	10,7
Varones	32,1	12,5	45,5	9,8
Mujeres	25,8	14,7	47,7	11,8

Fuente: INE (2002): Módulo año 2002 Personas con discapacidad y su relación con el empleo.

Tabla 17. Dificultad de desplazarse en porcentaje según tramo de edad

	Sí, bastante	Sí, en alguna medida	No	No sabe
TOTAL	29,2	13,5	46,5	10,7
16-24 años	24,1	10,3	56,0	9,6
25-44 años	27,3	10,8	53,0	8,9
45-64 años	30,7	15,2	42,3	11,8

Fuente: INE (2002): Módulo año 2002. Personas con discapacidad y su relación con el empleo.

Es relevante indicar que del conjunto de personas que observaron dificultades, un porcentaje destacado considera tener bastantes dificultades para desplazarse (29,2% del total de encuestados). La percepción de dificultades es mayor conforme aumenta la edad de la población encuestada y también es mayor entre la población masculina respecto a la femenina (en más de 5 puntos).

De nuevo mencionar que esta información se ha completado a través de la realización de una encuesta propia para poder arrojar luz sobre este fenómeno. Por ello, en el primer apartado se trata sobre la situación de las personas con discapacidad en relación al trayecto tratando de realizar una aproximación a la realidad.

5.2. Situación de las personas con discapacidad en el ámbito del trayecto entre el lugar de residencia y el centro de trabajo

De cara a plasmar una idea aproximada de cuál es la situación de las personas con discapacidad ocupadas en torno al transporte desde sus casas al centro de trabajo, se presentan los resultados de la encuesta realizada específicamente para este estudio.

A través de los primeros resultados se pretende mostrar qué tipo de medios de transporte se utilizan, cuál es la duración media en minutos del trayecto, qué barreras se encuentran y con qué frecuencia, así

como conocer cuántos días a la semana se realiza el trayecto. Por último, se estima oportuno analizar si las personas con discapacidad ocupadas han renunciado a empleos por el hecho de tener que enfrentarse a unos niveles de accesibilidad bajos en su trayectos.

De cara a plantear el análisis de los medios utilizados para el trayecto, se ha optado por observar los resultados de la muestra de las personas con y sin discapacidad por separado (Tabla 18). De esta forma, se podrá ver cuáles son los transportes más comunes en cada uno de los colectivos. Como es lógico, las categorías no son exclusivas entre sí, ya que la misma persona puede haber utilizado varios medios de transporte durante su trayecto. Es esa la razón por la cual la suma de los porcentajes no es 100%.

En términos generales, el principal medio de transporte entre la población española es el vehículo particular. En esa misma proporción, entre las personas con discapacidad encuestadas se utiliza también en mayor medida el vehículo privado (43,6%), si bien el uso del autobús urbano (25,0%) y del metro (23,2%) se encuentra muy extendido. Por su parte, entre las personas sin discapacidad es predominante el uso del vehículo propio en una mayor medida (60,4%), seguido por un alto número de personas que van durante algún momento de su trayecto andando, en bicicleta o similares (29,2%).

Entre los medios menos utilizados por las personas encuestadas, cabe resaltar el escaso peso del uso del taxi adaptado (1,4%), así como del servicio especial de recogida de algunos Ayuntamientos (2,7%) y del taxi ordinario (3,6%) entre las personas con discapacidad. Por su parte, las personas sin discapacidad no utilizan prácticamente el taxi (0%) y, en una proporción escasa, el servicio especial (1,2%) y el tren (2,0%).

Tabla 18. Porcentaje de personas con y sin discapacidad que utilizan los siguientes medios de transporte (n=470)

	Personas con discapacidad	Personas sin discapacidad
A pie, silla de ruedas, bicicleta, etc.	21,0	29,2
En vehículo particular (coche, moto, etc.)	43,6	60,4
En autobús urbano	25,0	8,4
En autobús interurbano	9,5	1,6
En metro	23,2	4,8
En tren (cercanías, regional...)	11,4	2,0
En taxi	3,6	0,0
En taxi adaptado*	1,4	-
En servicio especial (autobús de empresa, etc.)	2,7	1,2
En otros	0,9	0,8

* No se preguntó a las personas sin discapacidad por el uso del taxi adaptado.

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Pese a las mayores dificultades que pueden encontrar, las personas con discapacidad tienen un uso del transporte público bastante extendido. Tomando los datos con cautela, se puede señalar que, en términos relativos, las personas con discapacidad utilizan en mayor medida los transportes colectivos.

Al analizar los datos, se observa que existen diferencias en el uso de los medios de transporte según el sexo de la persona (Tabla 19). Los hombres utilizan de forma más extendida los medios de transporte particulares y en una menor medida los colectivos. Ello se constata si tenemos en cuenta que casi la mitad de los hombres con discapacidad encuestados, el 44,6%, utiliza el vehículo privado para realizar el trayecto.

En el caso de las mujeres, si bien el uso del vehículo particular es frecuente (23,7%), la utilización de los transportes públicos está más extendida. En este sentido destaca el uso del autobús urbano (19,0%) y del metro (18,0%).

Tabla 19. Porcentaje de uso de personas con discapacidad de los medios de transporte según sexo (n=220)

	Hombre	Mujer
A pie, silla de ruedas, bicicleta, etc.	10,9	16,6
En vehículo particular (coche, moto, etc.)	44,6	23,7
En autobús urbano	14,9	19,0
En autobús interurbano	4,0	8,1
En metro	12,9	18,0
En tren	6,9	8,5
En taxi	2,0	2,8
En taxi adaptado	0,0	1,4
En servicio especial (autobús de empresa, etc.)	4,0	0,9
En otros	0,0	0,9

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Las diferencias de uso según tramos de edad no son muy notorias. Entre los tres tramos de edad analizados (de 16 a 30 años; de 31 a 45 años; y de 46 a 65 años), el vehículo particular es el medio de transporte más extendido. Cabe mencionar que entre personas de 16 a 30 años es donde hay un mayor porcentaje de uso del transporte público para realizar los trayectos entre los lugares de residencia y el centro de trabajo respecto a los otros grupos de edad.

Con el objetivo de alcanzar un mayor detalle en los resultados de la encuesta, en adelante se analiza el grado de uso que se da a los diferentes medios de transporte según el tipo de discapacidad de la o el usuario (Tabla 20). El grado de uso se mide mediante el cálculo del porcentaje entre el número de veces que se ha utilizado un transporte específico en relación al número total de usos de transporte por parte de ese colectivo.

Por ejemplo: El número total de personas con discapacidad sensorial visual encuestadas es 45, entre las cuales utilizan el transporte en 67 ocasiones durante su trayecto (algunas personas utilizan más de un medio de transporte). Un total de 14 personas dicen utilizar el autobús urbano en algún momento de su trayecto al centro de trabajo, que es el 20,9% de 67. Por consiguiente, sabemos que ese es el porcentaje de veces que se desplaza en autobús entre las personas con discapacidad visual encuestadas.

Tabla 20. Porcentaje del número de veces que se ha utilizado cada transporte según tipo de discapacidad

Tipo de transporte	Personas con discapacidad			
	Física en silla de ruedas (n=22)	Física (n=128)	Sensorial auditiva (n=71)	Sensorial visual (n=67)
A pie, silla de ruedas, bicicleta,..	13,6	10,9	22,5	11,9
Vehículo particular	50,0	39,1	11,3	34,3
Autobús urbano	-	17,2	16,9	20,9
Autobús interurbano	4,5	7,8	7,0	6,0
Metro	-	13,3	26,8	16,4
Tren	-	8,6	11,3	4,5
Taxi	13,6	0,8	2,8	3,0
Taxi adaptado	13,6	-	-	-
Servicio especial	4,5	0,8	1,4	1,5
En otros	-	1,6	-	-

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Cabe señalar que entre las **personas con discapacidad física que utilizan silla de ruedas** se emplea, de mayor forma que en resto, el vehículo privado adaptado (50,0%). Así mismo, destaca el extendido uso del taxi, tanto adaptado como no adaptado (27,2%), en comparación con el uso que tiene este medio de transporte en personas con otras discapacidades.

Por su parte, el resto de **personas con discapacidad física** tiene un uso más repartido de los medios de transporte, si bien no se tiende a utilizar el taxi (0,8%) ni el servicio especial (0,8%) para realizar los trayectos entre el lugar de residencia y el centro de trabajo. Destaca el uso del vehículo particular (39,1%), del autobús urbano (17,2%) y del metro (13,3%).

Las **personas con discapacidad auditiva** presentan diferencias menos acusadas entre los tipos de transporte que utilizan. Se confirma en cierta forma, la idea de que estas personas tienen menores barreras de accesibilidad para utilizar los medios de transporte. Así, una alta proporción se desplaza al centro de trabajo a través del metro (26,8%), un 22,5% lo hace andando o en bicicleta, y un 16,9% mediante autobús urbano. Sí es muy destacable el escaso uso del vehículo privado (11,3%) en comparación con las personas con otros tipos de discapacidad.

En el caso de las **personas con discapacidad visual**, el medio de transporte más utilizado es el vehículo particular adaptado para personas con ciertas limitaciones de visión o el transporte como acompañante en el vehículo (34,3%). El autobús urbano es el segundo medio más utilizado (20,9%) y el metro es el siguiente (16,4%). Entre las personas con discapacidad visual encuestadas no se hace un uso relevante de los servicios no regulares de transporte (1,5%). En el caso del taxi, si bien se utiliza en una proporción pequeña (3%), es mayor que entre las personas con otros tipos de discapacidad.

Por el escaso número de casos de personas encuestadas **con discapacidad intelectual, enfermedad mental, discapacidad mixta** o de **otro tipo**, se ha decidido plantear estos resultados únicamente como ejemplos de individuos concretos. Así, durante los trayectos de las 2 personas con discapacidad intelectual y enfermedad mental se utiliza en mayor medida el autobús urbano (66,7%); en el caso de los desplazamientos de las 10 personas con discapacidad mixta el autobús urbano también se utiliza en mayor medida (30,8%); y entre las 7 personas con otros tipos de discapacidad hay un mayor uso del tren (33,3%).

Tras haber realizado esta revisión de los medios de transporte empleados, según la encuesta se analiza la duración media del trayecto comparando entre las personas con y sin discapacidad:

Tabla 21. Duración media del trayecto según personas con y sin discapacidad

	Personas con discapacidad	Personas sin discapacidad
Duración media en minutos del trayecto entre el lugar de residencia y el centro de trabajo	35,2 minutos	18 minutos

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Las personas con discapacidad encuestadas realizan trayectos entre sus casas y los centros de trabajo de casi el doble de duración que las personas sin discapacidad. Esta diferencia tan considerable nos muestra que para las personas con discapacidad desplazarse implica emprender un mayor esfuerzo en tiempo. En cierta manera estos datos se pueden ver afectados por una mayor presencia entre las personas encuestadas con discapacidad que residen en Comunidades Autónomas con mayor población urbana. Como ejemplo, en Madrid, donde reside un 28,2% de las personas encuestadas, la duración media se sitúa en 46 minutos. Mientras que en el caso de las personas sin discapacidad, la población residente en Madrid representa el 9,6% y su trayecto medio tiene una duración de 28,8 minutos.

En cuanto al número de días que se va al trabajo a la semana, no se observan grandes diferencias entre las personas con discapacidad y sin discapacidad, salvo por la existencia de un menor porcentaje de personas con discapacidad que trabajan más de 5 días a la semana. Entre las personas sin discapacidad, existe un porcentaje llamativo de personas que trabajan 6 ó 7 días a la semana (comercios, hostelería, etc.).

Tabla 22. Número de días en los que se desplaza al centro de trabajo según personas con y sin discapacidad

Días	Personas con discapacidad	Personas sin discapacidad
1-4	3,8	3,6
5	87,6	70,4
6	6,7	19,2
7	1,9	6,8

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Se considera relevante conocer cuáles son las barreras que las personas con discapacidad encuentran en mayor medida a la hora de realizar sus desplazamientos entre el lugar de residencia y el centro de trabajo. Por consiguiente, a través de la encuesta se ha analizado la frecuencia con la que las personas con discapacidad encuentran una serie de obstáculos (Gráfico 6).

Gráfico 6. Frecuencia de percepción de una serie de barreras a la accesibilidad



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Así, el 42,9% de las personas encuestadas con discapacidad indicaron que habitualmente se encuentran con la **falta de aparcamientos reservados para personas con discapacidad**. Tras comprobar que el medio más utilizado también es el vehículo particular (aunque en menor proporción que las personas sin discapacidad), este tipo de barrera a la accesibilidad cobra una especial importancia. Analizando según tipo de discapacidad, cabe resaltar que hasta la mitad de las personas con discapacidad física (tanto aquellas que utilizan silla de ruedas como las que no) perciben habitualmente este tipo de barrera.

Las **altas tarifas** en los medios de transporte también son barreras que se señalan por una parte importante de las personas con discapacidad encuestadas (40,8%). En este sentido, es indicativo que las 3 personas encuestadas que realizan el trayecto en taxi adaptado, consideran ésta una barrera significativa. Las personas con discapacidad física en silla de ruedas y las personas con discapacidad visual son las que de forma más clara indican que perciben este tipo de barrera habitualmente en sus desplazamientos.

En tercer lugar, las **barreras físicas en la vía pública** son encontradas “de forma habitual” por el 37,8% de las personas encuestadas y “de vez en cuando” por el 34,7%. En ese sentido, se resalta la importancia que tiene este tipo de barreras en los desplazamientos al entorno laboral de las personas con discapacidad. Salvo para las personas con discapacidad auditiva, entre las cuales un 45,9% dicen “no encontrarse nunca con este tipo de barrera”, el resto de personas con discapacidad física y visual consideran “este obstáculo como cotidiano”. Así, por ejemplo, es muy significativo que el 64,3% de las personas con discapacidad física en silla de ruedas se encuentran habitualmente con esta barrera.

La **insuficiente señalización en la vía pública** es una traba a la accesibilidad bastante común en los entornos de las personas con discapacidad encuestadas: el 36,0% las percibe habitualmente y un elevado 40,3% lo hace “a veces”. Cabe resaltar que únicamente el 23,7% de las personas encuestadas nunca se han encontrado con este tipo de barrera. La percepción es alta en cualquiera de los tipos de discapacidad que se analizan, si bien destaca su presencia entre la opinión de las personas con discapacidad visual (el 46,2% la encuentra “habitualmente” y el 43,6% “a veces”).

La accesibilidad en el interior de los vehículos de transporte se ve afectada en ocasiones por la **dificultad para hacer uso de los espacios reservados para personas con discapacidad**. En ese sentido, el 31,8% de las personas encuestadas se encuentran esta dificultad habitualmente y el 32,4% de forma ocasional. Este obstáculo afecta de forma más clara a las personas con discapacidad física en silla de ruedas ya que son las que suelen tener mayor necesidad de este espacio reservado (el 78,6% dice encontrárselas “de forma habitual” o “de vez en cuando”).

En términos generales, las personas con discapacidad encuentran barreras en la **señalización en los medios de transporte** y el **tiempo de espera** en mayor medida “de forma ocasional” (40,7% y 47,2% respectivamente). Según tipo de discapacidad no existen grandes diferencias, salvo en el excesivo tiempo de espera, que es percibido en mayor medida por personas con discapacidad física en silla de ruedas (“de forma habitual” es percibido por el 50% y “de forma ocasional” por el 41,7%) y por personas con discapacidad visual (“habitualmente percibida” por el 27% y “de vez en cuando” por el 54,1%).

Respecto a los **obstáculos o fallos técnicos en la entrada y salida de los medios de transporte**, los resultados de la encuesta realizada indican que es una de las barreras, que pese a estar presente, no está muy extendida. Sin embargo, la situación cambia según el tipo de discapacidad de la persona que

realiza el desplazamiento. Desde esta perspectiva, se observa que es una barrera muy presente en personas con discapacidad física en silla de ruedas (el 92,9% se las encuentran “habitualmente” o “a veces”), mientras que para las personas con discapacidad auditiva no plantea muchas dificultades (el 69,2% no perciben esta barrera nunca).

Al preguntar por la frecuencia en la que se encuentra a **personal de los medios de transporte insuficientemente formado y preparado**, el 37,7% dice no encontrarlo nunca, ya que suele encontrar personas con un adecuado nivel de formación y profesionalidad. Sólo el 22,2% de las personas encuestadas se encontraron habitualmente con este obstáculo. Aún así, se vuelve a observar diferencias notorias según el tipo de discapacidad, siendo una realidad cotidiana para las personas con discapacidad física en silla de ruedas este tipo de barrera (el 92,9% señala que habitualmente o a veces percibe esta dificultad).

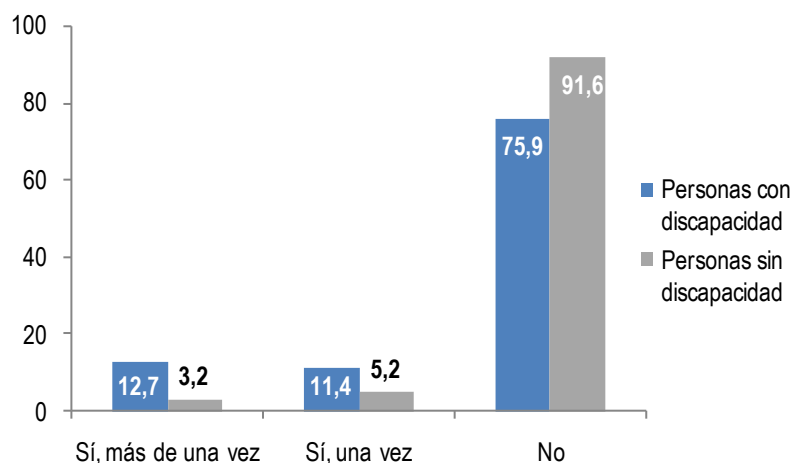
Sin embargo, al profundizar en la opinión de las personas con discapacidad a través de las entrevistas, se percibe un mayor reclamo de la presencia de este tipo de barrera y de la exigencia de una mayor sensibilización y formación del personal de los medios de transporte.

Además, algunas de las personas con discapacidad encuestadas han mencionado **otras barreras relevantes** que se encuentran presentes en sus desplazamientos hacia el centro de trabajo. La barrera más veces señalada es la habitual **falta de sensibilización de la población en general** respecto a las necesidades de las personas con discapacidad. Así mismo, varias personas expresaron la necesidad de que en los medios de transporte se adopten medidas para **mejorar la accesibilidad de los mecanismos informativos y de emergencia** para su comprensión por personas con discapacidad auditiva. Además, una persona indica que habitualmente existe **poca atención a las denuncias** que se realizan respecto a la falta de accesibilidad de los entornos.

Por último, se han analizado las situaciones en las que se ha tenido que rechazar un puesto de trabajo a causa de las dificultades en la movilidad en la ruta entre su lugar de residencia y el centro de trabajo (Gráfico 7).

El 24,1% de las personas con discapacidad ha rechazado en algún momento un empleo por las dificultades encontradas al realizar el trayecto desde su casa al centro de trabajo. En cambio, en el caso de las personas sin discapacidad, sólo el 8,4% ha tenido que pasar por esta situación. En el caso de las personas con discapacidad se observa que el porcentaje de las que han tenido que rechazar en más de una ocasión un empleo es bastante alto (12,7%), incluso más que las que lo han rechazado una única vez (11,4%).

Gráfico 7. Porcentaje de personas con y sin discapacidad respecto al rechazo de un empleo por la dificultad de realizar el trayecto



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Si estos datos se contemplan según el tipo de discapacidad, se observa con preocupación que la dificultad del trayecto ha provocado que el 50% de las personas con discapacidad física en silla de ruedas encuestadas hayan tenido que rechazar un empleo (el 14,3% en una ocasión y el 35,7% más de una vez). En el caso de las personas con otros tipos de discapacidad, la situación es relativamente parecida. Entre las personas con discapacidad auditiva, un 29,5% ha tenido que rechazar un empleo una o varias veces, mientras que en una menor medida, en las personas con discapacidad visual es de 22,2%. Por último, las personas con discapacidad física que no utilizan silla de ruedas son las que menos se han encontrado en esta situación (el 19,6%).

5.3. Situación de la accesibilidad de los trayectos estudiados en el análisis de caso

La información a la que se ha tenido acceso nos permite hacer un análisis de la situación de accesibilidad a partir de las informaciones obtenidas mediante el análisis de caso de 8 personas con discapacidad. La técnica consistió en acompañar a la persona con discapacidad en su trayecto desde su casa hasta el centro de trabajo o viceversa para conocer principalmente las características del desplazamiento, las barreras que se encuentra y qué soluciones o destrezas se desarrollan para solventar los obstáculos en la accesibilidad.

El trayecto estudiado se ha contemplado desde la lógica de la cadena de accesibilidad por la cual se entiende que un trayecto está compuesto de sucesivos eslabones o situaciones y que la accesibilidad deberá garantizarse en el conjunto de hitos. En ese sentido, de poco serviría encontrar un gran nivel de

accesibilidad en un momento del trayecto si más tarde existe una barrera que impide desarrollar el trayecto en su conjunto.

El trayecto analizado de las 8 personas con discapacidad estudiadas se ha dividido en 6 fases distintas. Los espacios que se plantean en la siguiente ilustración (Ilustración 1) se entienden como las fases del trayecto, ya sea de ida o de vuelta.

Ilustración 1. Fases del trayecto del lugar de residencia hasta el centro de trabajo de ida o vuelta



Fuente: Elaboración propia.

Además, la observación del trayecto que recorre la persona con discapacidad se ha completado con la realización de una entrevista en profundidad para poder conocer mejor la situación de la persona en relación a su desplazamiento y otros aspectos del trayecto que no hayan sido mencionados u observados durante el acompañamiento.

Su posterior análisis se ha emprendido teniendo en cuenta la división del trayecto que se plantea en la normativa DALCO de accesibilidad en los entornos (Norma UNE 170001-1: 2007) en 4 ámbitos distintos:

Cuadro 3. Los 4 ámbitos de la accesibilidad en los entornos

Deambulaci3n →	<p>Se entiende como la acci3n de desplazarse de un lugar a otro distinto.</p> <p>Las características que hacen accesible la acci3n de deambulaci3n est3n presentes en toda situaci3n en la que la persona deba realizar alg3n desplazamiento.</p> <p>De cara a conocer el grado de accesibilidad durante la deambulaci3n se tendr3n en cuenta</p>
-------------------	---

	el nivel de accesibilidad de las personas en el tránsito por el pavimento , en los cambios de plano , en la organización del mobiliario urbano , en las zonas de descanso y en otros elementos como la existencia de obstáculos eventuales.
Aprehensión →	Por aprehensión se entiende la acción de manipular (así como aprehender, asir, atrapar, girar, pulsar, etc.) con las manos u otras partes del cuerpo para poder hacer uso de elementos, productos o servicios. Principalmente se tendrán en cuenta la ubicación en el espacio y la accesibilidad del diseño del elemento a manipular.
Localización →	La acción de localización e identificación de objetos o lugares es recurrente a la hora de que una persona desarrolle su movilidad. Por ello será importante contar con elementos que ayuden a la orientación y planificación de los desplazamientos. En ese sentido, se considera la función que cumplen elementos como la señalización , la iluminación , el pavimento , otros medios de orientación o servicios auxiliares a la localización.
Comunicación →	Por comunicación se entiende la acción de intercambio de información entre persona y medio o entorno enfocada a lograr una completa movilidad de la o del usuario. Se compone tanto de la comunicación interactiva como no interactiva . Asimismo, la información será visual, acústica o táctil.

Fuente: Elaboración propia a partir de la norma DALCO de accesibilidad en los entornos.

Para realizar el análisis se va a repasar la accesibilidad desde los criterios DALCO referidos en los 6 ámbitos o fases del trayecto que se han identificado como parte del proceso de movilidad de una persona desde su lugar de residencia al centro de trabajo. En aquellas fases que no se contemple relevancia de algún criterio DALCO no se expondrá.

El estudio se hace a través del análisis de los casos de 8 personas con distintas discapacidades y que residen en desiguales tipos de ciudad. De cara a tener en cuenta qué tipo de trayectos se han analizado en las siguientes líneas de tiempo, se exponen los hitos principales según el tipo de discapacidad y el tipo de transporte utilizado:

Caso A. Persona con discapacidad visual en ciudad grande

Andando	Autobús urbano	Andando
45 min →		

Caso B. Persona con discapacidad física (orgánica) en ciudad grande

Andando	Metro	Andando
60 min →		

Caso C. Persona con discapacidad intelectual en ciudad grande

Andando	Autobús urbano	Autobús urbano	Andando
45 min →			

Caso D. Persona con discapacidad mixta (física y sensorial) en ciudad mediana

Andando	Autobús urbano	Andando
30 min →		

Caso E. Persona con discapacidad física en ciudad pequeña

Andando	Vehículo propio	Andando
20 min →		

Caso F. Persona con discapacidad auditiva en ciudad mediana

Andando	Metro	Autobús interurbano	Andando
90 min →			

Caso G. Persona con discapacidad física en ciudad mediana

Silla de ruedas	Vehículo propio	Silla de ruedas
35 min →		

Caso H. Persona con discapacidad física en ciudad grande

Silla de ruedas	Autobús urbano	Autobús urbano	Silla de ruedas
60 min →			

Como se observa, se han estudiado una gran variedad de situaciones distintas tanto por el tipo de discapacidad como por el medio de transporte utilizado (autobús urbano, autobús interurbano, metro y vehículo propio así como a pie y en silla de ruedas).

En términos generales, la situación actual de accesibilidad en los trayectos que emprenden este grupo de personas todos los días plantea una amplia variedad de barreras y persistentes dificultades. Sin embargo, en todos los casos se ha observado que existe una variedad de medidas de mejora de accesibilidad puestas en marcha que posibilitan que esas personas se desplacen y trabajen. Los casos estudiados son un ejemplo de la potencialidad de unos niveles adecuados de accesibilidad que propicien el acceso a la actividad laboral de las personas con discapacidad y con dificultades de movilidad.

Entre las personas entrevistadas y acompañadas durante su trayecto existe coincidencia respecto a la percepción de una evolución de mejora de la accesibilidad en los últimos años. Todas las personas han mencionado que la accesibilidad ha mejorado notoriamente pero que falta todavía mucho por hacer.

En ese sentido, su perspectiva de futuro es que la accesibilidad seguirá mejorando en los entornos en los que viven, si bien existe la sensación de que el proceso de mejora será lento ya que todavía no existe un grado de sensibilidad adecuado ni consolidado en la sociedad.

5.3.1. Entrada o salida del lugar de residencia o centro de trabajo

El estudio no ha pretendido profundizar en el análisis del ámbito de la entrada y salida de los domicilios o centros de trabajo pero sí es interesante reflejar su importancia dentro del trayecto que se emprende para poder trabajar.

En ese sentido, se ha analizado meramente el acceso o salida al inmueble donde se habita o trabaja pero en ningún caso las características de accesibilidad del interior de los edificios. El criterio que se debe tener en cuenta en mayor medida dada las características del ámbito al que se refiere este apartado es la deambulación.

a) Deambulación

El primer y último eslabón de la cadena que simboliza el conjunto del trayecto puede suponer una barrera suficientemente costosa que provoque que la persona no emprenda el resto del desplazamiento. Por ello, es muy relevante que este ámbito se tenga en cuenta a la hora de diseñar los inmuebles y los entornos urbanos.

Las dificultades más comunes que se han recogido en el exterior de los inmuebles son principalmente dos: los **cambios de plano** en los accesos de los edificios y lo referente al **aparcamiento** para aquellas personas con discapacidad que utilizan el vehículo propio como medio de transporte.

Coincidiendo con la evaluación de las condiciones de accesibilidad en las viviendas publicado en el Libro Verde de Accesibilidad, la información recopilada refleja que los cambios de plano (escaleras, escalones, etc.) en los inmuebles son la principal barrera existente. Ello se debe a que durante muchos años ha existido la costumbre generalizada de utilizar escaleras y escalones en el diseño de las entradas a las viviendas así como en los centros de trabajo.

Generalmente la solución técnica más común, tanto a la hora de reformar accesos de los inmuebles existentes como en la construcción de nuevos edificios, es la disposición de una rampa que permita el acceso. Si bien, como se indica por parte de varias de las personas entrevistadas, en ocasiones las rampas no se diseñan cumpliendo los requisitos de accesibilidad, siendo común aquellas con un grado de inclinación excesivamente alto o sin barandillas. Estas medidas técnicas erróneamente diseñadas provocan similares dificultades que las que producía la situación previa ya que no resuelven el problema. Estas nuevas barreras pueden dificultar el acceso a personas en silla de ruedas o a personas con dificultades de movilidad que requieran de espacios o soportes para el descanso al emprender esfuerzos físicos.

Respecto al aparcamiento, generalmente se menciona la necesidad de hacer respetar las plazas reservadas a personas con discapacidad. Si bien ha sido mencionado como un problema muy extendido, específicamente las personas entrevistadas que se movían con vehículo propio no planteaban esta dificultad actualmente. Estas personas han visto solucionada su situación al disponer de una plaza de aparcamiento en el garaje del centro de trabajo y contar con uno propio en el lugar de residencia. Sin embargo, previamente a disponer de esta solución, sí indican que frecuentemente al querer utilizar las plazas reservadas en las calles cercanas a su centro de trabajo se encontraban que estaban ocupadas por vehículos de particulares sin discapacidad.

En los garajes del centro de trabajo de las personas entrevistadas, las plazas reservadas se han dispuesto de tal manera que no existan barreras para salir del vehículo. Desde el aparcamiento hasta el lugar concreto de desempeño del trabajo, las personas consultadas disponen de un ascensor con un tamaño adecuado tanto en su interior como en el perímetro de entrada. Asimismo, la anchura en la entrada es adecuada, permitiendo su uso por personas en sillas de ruedas.

b) Aprehensión

Respecto al grado de accesibilidad a la hora de usar el ascensor teniendo en cuenta el criterio de aprehensión, se suele comentar por personas con discapacidad que en ocasiones se presentan una

serie de dificultades respecto al **panel de mandos**. Básicamente, se indica que es necesario que se disponga de la información en braille o en relieve y/o señalización sonora; que los números en las pantallas sean fáciles de ver y entender; que la altura de colocación de los controles permita su uso por todas las personas; y que los colores utilizados para señalar los mandos tengan un contraste adecuado.

c) Localización

Disponer de una plaza en un aparcamiento “privado” ha solucionado su dificultad en los casos comentados, sin embargo el problema de la falta de respeto de la ciudadanía hacia las plazas reservadas sigue teniendo gran relevancia. Es una barrera aún muy presente y la solución que se ha puesto en marcha en estos casos analizados no es generalizable. Por ello se deben emprender esfuerzos por lograr que se respeten las plazas reservadas en la vía pública. La propia señalización y el impulso por aumentar el número de plazas reservadas ayudan a hacer visible la realidad de las personas con dificultades de movilidad.

La señalización de las plazas reservadas debe de ser adecuada para cumplir tanto la función de permitir el aparcamiento como generar visibilidad de este colectivo. En ese sentido, se ha observado que existen diferencias entre la forma de señalar las plazas reservadas según cada población concreta. Supondría una mejoría disponer de señalización estandarizada que se caracterizase por ser adecuadamente visible y notoria. Existen ciudades que han realizado campañas de sensibilización y han establecido señales muy visibles para sus plazas reservadas.

Ilustración 2. Cuatro ejemplos de la falta de estandarización de la señalización de aparcamiento reservado



Como se puede observar en la fotografía, la señalización es muy similar a la ordinaria de aparcamiento prohibido por otras razones (como por ejemplo por carga y descarga de vehículos comerciales,...).

La señalización en el asfalto es poco visible ya que no tiene una línea divisoria nítida ni un color que genere contraste.



En esta foto se puede ver con mayor detalle la señalización de plaza reservada para personas con discapacidad que utilicen el vehículo privado.

Esta señal podría transmitir el mensaje de reserva de plaza mediante un diseño que fuese más visible.



A diferencia de las anteriores señalizaciones, en este caso se observa como la señal es más visible y se compone del símbolo estandarizado de persona con discapacidad.

La pintura en el asfalto también indica con mayor claridad que la plaza de aparcamiento está reservada para personas con discapacidad.



En este caso observado, la señalización era distinta: no hay señalización en el asfalto y por el contrario se han colocado dos paneles indicativos utilizando la 'P' de 'parking' y el símbolo estandarizado de la discapacidad.

Ante el poco respeto de los conductores a las plazas de aparcamiento reservado se han emprendido iniciativas que están teniendo un fuerte eco a través de Internet. Una de las personas entrevistadas menciona que en la asociación de personas con discapacidad física y orgánica a la que pertenece se han distribuido unos adhesivos para señalar aquellos vehículos que estén mal aparcados y que impidan el aparcamiento de una persona con discapacidad.

5.3.2. Espacio público de tránsito

En este apartado se analizan las condiciones de accesibilidad del entorno urbano que se recorre para llegar al destino del trayecto. De cara a plantear con claridad qué se comprende por este ámbito, se detallan los elementos fundamentales de este apartado:

- ☐ Por el espacio público de tránsito se entiende el conjunto de ámbitos de paso que podemos encontrar en un entorno urbano: calles, aceras, plazas, parques, pasos de cebra, pasos peatonales, puentes o túneles.
- ☐ Elementos: escalones, bordillos, señalización presente en el entorno (letreros, publicidad, señales viales, etc.), árboles, alcorques, mobiliario urbano (farolas, vallas, cajetines de la luz, papeleras, etc.), personas, obstáculos eventuales (desperdicios, obras, andamios, etc.)...

Tomando en cuenta los criterios DALCO se analiza la información obtenida del análisis de caso.

a) Deambulación

Se ha analizado la deambulación entre las viviendas, paradas o estaciones, y los centros de trabajo que transcurren por los espacios públicos.

En general es un ámbito en el que las personas con dificultades de movilidad encuentran barreras a sus desplazamientos de forma bastante recurrente, si bien estas dificultades suelen ser franqueables principalmente por dos razones: el entorno urbano es amplio y presenta muchas variaciones en el nivel de accesibilidad en un mismo entorno, lo que permite que en caso de encontrar obstáculos en una dirección se puede reorientar el desplazamiento por un camino de mayor accesibilidad.

Si trazamos un hipotético desplazamiento que nos sirva como ejemplo para ir comentando las dificultades y las soluciones existentes, lo primero que se encuentra la persona al acceder a la calle desde su lugar de residencia es el **pavimento**.

Desde el criterio de la deambulación se ha analizado el pavimento teniendo en cuenta los siguientes aspectos: una composición compacta y sólida, ser homogéneo y un adecuado estado de conservación que no presente irregularidades. En definitiva, permitir un desplazamiento seguro y cómodo sin riesgo de tropiezos por rejillas o salientes.

La superficie observada durante los trayectos analizados es sólida en todos los casos aunque sí se han observado problemas de irregularidades a tener muy en cuenta ya que pueden ser de un gran riesgo para personas con dificultades al andar, en sillas de ruedas o personas con discapacidad visual. Las dificultades más comunes se deben a un inadecuado mantenimiento de las calles que con el tiempo se

deterioran y se producen baches o huecos. Este tipo de trastornos en los espacios de tránsito pueden generar incomodidades a todos los transeúntes.

En ese sentido, la persona con discapacidad visual mencionaba que se ha llegado a tener algún accidente al tropezar por meter el pie en los alcorques de los árboles. Para evitar este obstáculo, poco a poco las ciudades comienzan a ir cubriendo los alcorques. Si bien esta iniciativa todavía no se ha extendido, comienza a ser normal que se vean especialmente en las zonas más céntricas de las ciudades (generalmente con mayores espacios peatonales) y en los barrios de reciente construcción. En la siguiente fotografía se puede observar un ejemplo de un alcorque cubierto y otro de uno descubierto:

Ilustración 3. Ejemplos de dos alcorques, uno cubierto y otro sin cubrir.



En esta fotografía se observa como el alcorque se ha cubierto para evitar que los transeúntes puedan tropezar, evitando así un claro riesgo para su salud.

La cubierta instalada es de un material permeable que permite que el árbol respire y pase el agua del riego.



En la fotografía de la izquierda se observa un ejemplo de alcorque que no se encuentra cubierto y que puede resultar un riesgo para las personas que transitan por la calle.

En esa línea es importante que la distribución del mobiliario urbano no dificulte la deambulación de la persona atendiendo a las indicaciones en accesibilidad que señalan la relevancia de una distribución que permita un desplazamiento cómodo y sin obstáculos. También hay que tener en cuenta que en ocasiones las obras o los obstáculos eventuales pueden generar grandes complicaciones.

Las situaciones encontradas durante los análisis de caso nos muestran que en general existe una progresiva incorporación de elementos de mejora del grado de accesibilidad del pavimento en las poblaciones estudiadas.

Otro elemento que puede alterar el desplazamiento en el pavimento es el empedrado de las calles, generalmente de aquellas históricas o en barrios céntricos. Especialmente para las personas con movilidad reducida en silla de ruedas, una calle con una rugosidad fuerte puede dificultar enormemente el tránsito.

En todas las ciudades una persona que transite por sus calles se encontrará en algún momento variaciones de altura en el terreno. Estos **cambios de plano** en el espacio público de tránsito también son una barrera importante si no están adaptados adecuadamente. El mayor problema que se presenta en los entornos urbanos es la existencia de escalones y escaleras para emprender cambios de plano en las calles. Generalmente este hecho responde a la estética o a la costumbre generalizada y no a una necesidad concreta del espacio. Es por ello que cada vez más se evitan estos elementos y en su lugar se colocan rampas, que además de posibilitar el paso a todas las personas, facilitan su movilidad y la hacen más cómoda.

Las rampas deben contar siempre con las condiciones adecuadas de anchura, longitud del trayecto o grado de inclinación y que cuenten con los elementos pertinentes para permitir la deambulación (barandillas, zócalo, pavimento, etc.).

Así como se ha podido observar en los trayectos de las personas estudiadas, los escalones y escaleras pueden presentar graves dificultades a la movilidad y ser verdaderas barreras infranqueables para personas en silla de ruedas.

El **mobiliario urbano** y, concretamente, su organización en la acera es un elemento de gran relevancia a la hora de entender la accesibilidad en el entorno urbano en el ámbito de la deambulación.

Desde los parámetros correctos de accesibilidad, en una calle los elementos que puedan generar dificultades de movilidad deberán estar situados en el espacio que representa un tercio de la acera más cercana a la calzada. Los dos tercios restantes deberán estar libres de barreras para facilitar el paso de todas las personas.

Ilustración 4. Ejemplo de ordenación del mobiliario urbano y de pavimento liso y compacto.



Como se observa en la siguiente fotografía, el pavimento es liso y compacto, y no existen graves irregularidades.

Además la organización del mobiliario urbano cumple con los criterios de accesibilidad al encontrarse todos los elementos (árboles, farolas, etc.) colocados en un mismo lado, permitiendo un tránsito sin obstáculos por el centro de la acera.

Una buena disposición estandarizada en los diferentes entornos posibilita que el mobiliario no represente un obstáculo a la movilidad.

Muchas personas con dificultades de movilidad, especialmente personas con discapacidad física u orgánica (como por ejemplo, la provocada por una fibromialgia), tienen la necesidad de disponer de **zonas de descanso** cada cierto tiempo. En el ámbito del entorno público de tránsito es necesario que se prevea, a la hora de diseñar la ordenación de las calles, la instalación de zonas de descanso. Generalmente, éstas consisten en asientos o bancos en las aceras. Las áreas de descanso deberán estar diseñadas para posibilitar la deambulación en su perímetro y su uso por todas las personas. Entre los casos estudiados, la persona con discapacidad orgánica comentaba que a causa de su enfermedad se cansa mucho durante el desplazamiento al trabajo y necesita sentarse cada cierto tiempo para descansar.

Por último, hay que tener en cuenta que además de los elementos permanentes de los espacios públicos de tránsito, existen **obstáculos eventuales** o esporádicos de gran relevancia a la hora de alterar una cadena de accesibilidad. Su condición de ser un elemento eventual o temporal puede provocar que no se contemple su accesibilidad con el rigor suficiente y pueda existir una menor concienciación sobre la obligación a que se garantice la movilidad de las personas. En general, las barreras eventuales son elementos muy distorsionantes en el trayecto de las personas con discapacidad porque no son previstos y por tanto la persona no ha podido desarrollar todavía soluciones alternativas que le permitan continuar con el desplazamiento.

Ilustración 5. Ejemplos de obras en el entorno urbano



En este caso nos encontramos con una obra de reforma de un edificio. La instalación para la realización de la obra entorpece el paso de los transeúntes. Es una barrera que genera muchas dificultades a personas con discapacidad.

Como se puede observar existe una señalización informativa sobre por dónde pasar pero ésta es inaccesible para las personas con discapacidad visual.



En este caso se ha colocado una señal para anunciar la existencia de una pequeña obra en el paso de cebrá de esta calle. Por donde está situada, la señal puede ser un obstáculo a la movilidad. Además, una de las planchas colocadas sobre las irregularidades en el pavimento generada por las obras se ha movido y puede suponer un riesgo de tropiezo.



En la fotografía se puede observar que ante una obra que altere la movilidad de los viandantes se debe habilitar una alternativa accesible de paso. En este caso la instalación disponía de elementos que facilitaban la movilidad como son una anchura adecuada, la disposición de barandillas, estabilidad y no la inexistencia de cambios de plano en forma de escalones.

Asimismo, un vehículo (de cualquier tipo, ya sea un coche, una moto,...) mal aparcado invadiendo la acera o dificultando el paso de los transeúntes es una barrera bastante común y que todas las personas entrevistadas mencionan como un ejemplo de una clara falta de sensibilización de una parte de la ciudadanía.

Ilustración 6. Ejemplos de vehículos que dificultan la movilidad



En este ejemplo, el coche invade el espacio de tránsito de las personas y reduce la visibilidad que sobre el tráfico han de tener viandantes y conductores al atravesar un paso de cebra.



El vehículo distorsiona el normal tránsito a través de este paso de cebra. Es una barrera para la movilidad y un grave riesgo para personas con discapacidad visual.

Además, en caso de ir realizando un trayecto no conocido, el encuentro con este obstáculo puede propiciar la desorientación de la personas con discapacidad visual.

Estos obstáculos eventuales pueden impedir que se utilicen los pasos de cebra por parte de personas con dificultades de movilidad. La adaptación de las aceras debe contemplar la posibilidad de este tipo de obstáculos y tratar de impedir que las personas puedan aparcar en este espacio. Para ello, se han diseñado modelos de paso de cebra que evitan que los vehículos aparquen al no dejar espacio más que para el tránsito de los vehículos y de las personas que cruzan la calle.

Ilustración 7. Diseño de pasos de cebra que evitan que los vehículos aparquen obstaculizándolo



Como se puede observar, al estrechar el paso de los vehículos por este el paso de peatones, se impide que éstos estacionen ahí y bloqueen el recorrido.

Además de las obras y los vehículos que no respetan el espacio público, otros obstáculos eventuales al tránsito de los transeúntes son desperdicios, cubos de basura, etc. En ese sentido, la persona con discapacidad visual mencionó que en una de las calles cercanas a su centro de trabajo se encuentra de vez en cuando los cubos de la basura mal colocados en medio de su acera. Eso le genera la necesidad de apartarlos o esquivarlos obligándola a caminar por la calzada.

b) Localización

Aquí se hace referencia a los siguientes elementos: pavimento como guía, señalización, iluminación y otros medios de localización y orientación.

Además de cumplir su función habilitando el desplazamiento, el **pavimento** es para ciertas personas con discapacidad un canal de información, al servir de guía de orientación y permitirles anticipar las barreras que puedan encontrar en su desplazamiento.

El método empleado para aportar información al transeúnte es a través del tipo de textura y del color que se emplee en el pavimento. Para las personas con diferentes tipos de discapacidad visual son muy importantes estas guías ya que son unas de sus vías para orientarse y conocer la disposición de los elementos en el entorno. De este modo se informa sobre qué dirección tomar en un espacio abierto o se advierte de un riesgo inminente. La textura que se emplea debe ser de una mayor rugosidad que la existente en el pavimento circundante y el color debe contrastar con el resto del pavimento para que sea fácilmente diferenciable por personas con dificultades de identificación de las distintas gamas de colores.

La persona con discapacidad visual entrevistada resaltó la importancia de este tipo de señalización en el pavimento que le ayuda a sentirse más segura especialmente cuando emprende un trayecto desconocido. También menciona que en ocasiones se encuentra con dificultades para diferenciar entre

la textura ordinaria de la acera y aquella que está colocada para advertir de un paso de cebra o de un riesgo específico. Por ello, es importante que sea fácilmente distinguible la diferencia de rugosidad según el mensaje que se quiera transmitir.

Ilustración 8. Ejemplo de señalización rugosa en el pavimento



La movilidad en el entorno urbano se caracteriza por desarrollarse en un espacio extenso, que suele implicar un considerable tiempo para realizar los trayectos y una alta complejidad. Ante esta situación, tiene gran relevancia el papel que cumple el sistema de **señalización**, informando a la ciudadanía sobre cómo desarrollar su movilidad. Como se indica en la norma ISO sobre accesibilidad en los entornos, es necesario que la señalización sea sencilla, siga un patrón de diseño estándar y se componga de señales visuales, acústicas y táctiles.

La señalización en el entorno urbano permite a las personas que circulan conocer su ubicación y poder planificar sus trayectos. Los elementos que cumplen esa función en los espacios de tránsito son los letreros que identifican las calles, las señales de regulación del tráfico o los paneles de información.

La señalización debe ser diseñada y situada contemplando las necesidades de todas las personas. En ese sentido, por ejemplo las placas identificativas de las calles deben ser fácilmente visibles. La persona entrevistada con discapacidad mixta tenía dificultades para ver a una distancia media o larga y mencionó que en su caso le resultaba complicado entender los letreros de las calles por el tamaño de las letras. Indicó que sería recomendable incrementar su tamaño aunque consideraba que el contraste de colores escogido (letras blancas sobre fondo azul oscuro) era muy adecuado.

La función de orientación de la señalización que se instala en el entorno urbano tiene el riesgo de verse deteriorada por un exceso de mensajes y de formatos distintos que puede provocar confusión en el

transeúnte. Esto se puede producir especialmente en las ciudades a causa de los reclamos publicitarios.

En los espacios públicos de tránsito, la **iluminación** es necesaria para facilitar la localización de los elementos del mobiliario urbano y del trayecto. En ese sentido, su función es aportar las condiciones lumínicas para la observación de la señalización o de otros elementos que permitan orientarse y guiarse durante los desplazamientos.

Los trayectos emprendidos durante el análisis de caso han sido realizados en su totalidad durante el día y con adecuadas condiciones lumínicas, no registrándose dificultades para la movilidad en este sentido. En esa misma dirección, la información proveniente de las entrevistas no refleja ningún comentario sobre las condiciones de iluminación salvo una referencia en relación a la seguridad ciudadana.

En ese sentido, la persona con discapacidad intelectual comentó que a su familia le generaba intranquilidad que por las mañanas tuviese que ir al trabajo cuando aún era de noche y tuviese que realizar una parte del trayecto a pie por calles que no tienen suficiente iluminación. Ante esta advertencia, ella toma el autobús para realizar un trayecto que podría también realizar a pie.

Por último, cabe contemplar la existencia de **otros medios de localización** que es recomendable que estén presentes en el ámbito público de tránsito. La función que cumplen es aportar una información complementaria a todas las personas que trascurren por este espacio que les permita conocer elementos para orientarse. Principalmente se debe ofrecer información sobre la hora, la fecha, las condiciones climatológicas, etc.

Las personas entrevistadas no han señalado una especial necesidad por este tipo de información en sus desplazamientos por este espacio. En ocasiones se han observado paneles de información, generalmente ubicados en las calles más transitadas de las distintas poblaciones que ofrecían información de forma visual, en letras grandes y con un adecuado contraste. En ningún momento se ha constatado la existencia de señalización sonora con este tipo de contenidos que resultase útil para personas con discapacidad visual.

c) **Comunicación**

Respecto al criterio de comunicación, cabría señalar la necesidad de disponer de un espacio público con un nivel de **ruido** adecuado para permitir el diálogo entre los viandantes. Este aspecto cobra una especial importancia en personas que tengan algún tipo de discapacidad auditiva que les permita oír pero con dificultades o en la orientación de las personas con discapacidad visual.

En ese sentido, la persona con discapacidad mixta (física y sensorial) encuentra mayores dificultades para mantener una conversación con otras personas si existe un nivel de ruido ambiental alto en el espacio urbano (vehículos, música, etc.).

d) **Aprehensión**

En el espacio público de tránsito la aprehensión tiene una implicación menor ya que existen menos mecanismos que requieran de la manipulación para su uso. Aún así es un elemento a tener en cuenta a la hora de diseñar los elementos que se van a encontrar disponibles en ese entorno para facilitar la movilidad.

En ese sentido, un ejemplo es la disposición a una altura adecuada para todas las personas del botón de requerimiento de paso para peatones en aquellos semáforos que lo tengan instalado. Colocándolo a una altura adecuada se permite que sea utilizado por todas las personas garantizando su movilidad por ese espacio.

5.3.3. **Espacio de aproximación a la parada**

El espacio que se analiza en este apartado se refiere a la proximidad a la parada, la estación o el aparcamiento especialmente ubicado en sus áreas de entrada o salida. Este espacio es relevante en la movilidad de las personas ya que se debe tener muy en cuenta al hacer uso de las paradas, estaciones o aparcamientos de acceso a los distintos medios de transporte.

a) **Deambulaci3n**

La prioridad en torno a la deambulaci3n es habilitar que todas las personas, independientemente de sus condiciones o características, puedan acceder y abandonar las paradas, estaciones y aparcamientos de forma aut3noma y c3moda. El espacio de aproximaci3n debe estar libre de obst3culos que interfieran en esta fase del trayecto de la persona cuando se dirige o se aleja tras utilizar un medio de transporte determinado.

En general, las personas con discapacidad entrevistadas encuentran ciertas dificultades para acceder a los medios de transporte especialmente en relaci3n a la falta de espacio para la entrada o salida o a la existencia de barreras en los cambios de plano.

La situaci3n depende en gran manera del **tipo de transporte** que se utilice. En el caso de las paradas de autob3s, el mayor problema que se ha encontrado es la falta de espacio suficiente generalmente

obstaculizadas por mobiliario urbano como papeleras, alcorques, árboles, farolas o por el propio diseño de la parada.

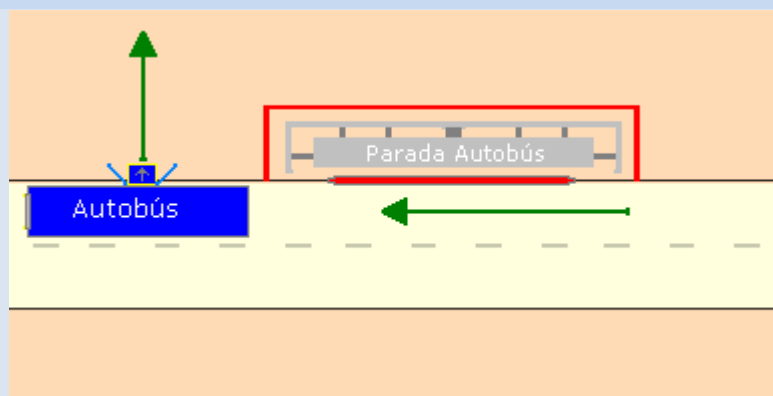
Ilustración 9. Ejemplo de espacio de aproximación a la parada



En el caso fotografiado, se puede observar como el acceso a la parada de autobús está obstaculizado por el alcorque descubierto y la papeleras. El espacio es demasiado estrecho y presenta riesgos a la integridad física de las y los usuarios del autobús.

Como se ha mencionado, en ocasiones la parada del autobús es una barrera para las personas con dificultades de movilidad. Ello se debe generalmente a un diseño no accesible de la disposición de los límites de la parada y su situación en el entorno.

Ilustración 10. Ejemplo de un mal diseño de parada de autobús urbano.



En esta ilustración se observa la situación de una persona con movilidad reducida entrevistada que se debe apearse más adelante de la parada ya que las marquesinas están cerradas y no permiten su paso.

Por otro lado, en el metro u otros transportes que impliquen efectuar **cambios de plano**, las dificultades se presentan cuando no se ha diseñado con accesibilidad la forma de ascenso o descenso al nivel adecuado.

Por su naturaleza, el metro tiene su mayor barrera en el cambio de plano generalmente concretado en una larga escalera. Para personas con discapacidad física esta barrera resulta una grave complicación a su movilidad. En los entornos estudiados se percibe un esfuerzo constante de las administraciones

por mejorar la accesibilidad a este medio de transporte. En esa línea, se enmarcan la instalación de ascensores para acceder a las paradas subterráneas.

Como mencionan varias personas entrevistadas existen problemas con los ascensores del metro. Pese a que el ascensor es valorado como una solución muy adecuada para las paradas del metro, en ocasiones se encuentran averiados. Para una persona con dificultad de movilidad esta situación le puede suponer una barrera bastante relevante que le impida realizar el trayecto o hacerlo con gran incomodidad y esfuerzo.

Respecto a las personas entrevistadas con vehículo propio, éstas utilizaban un aparcamiento subterráneo perteneciente al centro de trabajo. Como se ha constatado, el acceso al aparcamiento debe contar con las características apropiadas para que sea accesible a todas las personas. En el sentido de la deambulación, la entrada y salida deberán contar con marcos de puertas suficientemente amplias y se tendrá en cuenta evitar obstáculos innecesarios que dificulten el paso. Como se ha mencionado, las dos personas entrevistadas tenían una plaza en un aparcamiento subterráneo y, en ambos casos, la dificultad se solventaba mediante el uso de los ascensores instalados.

Ilustración 11. El ascensor accesible para solventar el cambio de plano entre el andén y la calle.



Como se observa en la fotografía, una de las soluciones más generalizadas y más adecuadas para hacer accesible el transporte en metro para todas las personas es la instalación de ascensor desde el nivel de superficie de la calle hasta el andén.

(Fuente fotografía:

<http://espormadrid.blogspot.com/2008/01/5-nuevos-ascensores-para-la-estacin-de.html>)

b) Localización

Es muy importante que en el acceso y salida de los medios de transportes, cualquier persona pueda localizar los elementos que debe utilizar.

Para ello, es importante disponer de **pavimento** que cumpla con la función de orientación en base a su textura y color.

La **señalización** deberá guiar hacia los medios de entrada a la parada o estación. Se deberá advertir de los elementos que puede encontrarse la persona en la zona de proximidad.

La **iluminación** debe permitir a la persona acceder y salir del transporte con un adecuado nivel de seguridad. La luz debe permitir que se perciban bien las formas y los límites del vehículo reduciendo el nivel de riesgo.

c) **Aprehensión**

Respecto al criterio de aprehensión, gana importancia la relevancia de que los ascensores que se instalan estén adaptados para todo tipo de personas. En ese sentido, resulta interesante extender el diseño de mandos del ascensor a una distancia suficiente para su uso por las personas con ciertas discapacidades.

5.3.4. **Parada, estación o aparcamiento**

La accesibilidad en el lugar donde se coge el medio de transporte correspondiente debe garantizar que la espera se haga de una forma cómoda en una zona espaciosa y que la persona pueda recurrir a información sobre el desplazamiento que va a emprender.

a) **Deambulación**

En este ámbito, en relación al criterio de deambulación se debe tener en cuenta cómo se dispone la organización del espacio, habilitando una zona espaciosa para una espera cómoda. Es muy conveniente la existencia de lugares para reposar como asientos en las paradas o salas habilitadas en estaciones. Estas **zonas de descanso** son especialmente útiles para personas con discapacidad física que les genere un intenso cansancio permanecer de pie durante un cierto espacio de tiempo. Deberán estar situadas en aquellos espacios donde se realiza la espera o por donde se circula en el interior de la estación.

En las **zonas de circulación** del interior de las paradas, estaciones o aparcamientos se debe contar con espacio suficiente de paso, con pasillos y huecos de paso o puertas con una anchura y altura adecuada. La información recopilada durante las entrevistas del análisis de caso muestra que las personas entrevistadas no señalaron dificultades en la organización del espacio en sus trayectos.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que varias de las personas entrevistadas indicaron que las paradas o estaciones, especialmente de tren o metro, que tienen un intenso tráfico de viajeros les genera bastante estrés. Por esa razón, la persona con discapacidad visual utiliza preferentemente el autobús urbano pese a tener la posibilidad de desplazarse en tren. Ella encuentra muy estresante el

ajetreo de viajeros en la estación, e incluso comentó que a causa de la precipitación con que la gente va de un lado a otro dentro de la estación ha tenido algún accidente al chocar con otras personas.

Uno de los elementos más relevantes a la hora de realizar desplazamientos en el interior de estos espacios son los **cambios de plano**. Como es lógico, esta situación cobra especial relevancia en espacios subterráneos como suelen ser las paradas de metro o los aparcamientos. Como ya se ha comentado al analizar los espacios de aproximación, generalmente se ha tendido a incorporar ascensores o escaleras mecánicas para solucionar la accesibilidad en este espacio.

Como señala una de las personas con discapacidad entrevistada, los cambios de plano son una dificultad importante para su movilidad en ciertos medios de transporte. Uno de los mayores problemas que se presenta en la deambulación en una estación es el cansancio que provoca hacer los cambios de plano. Entre otros elementos, todas las escaleras, tanto mecánicas como no, deben disponer de pasamanos para facilitar su uso por las personas con discapacidad que lo necesiten.

Además, es importante que la disposición de las escaleras mecánicas en los cambios de plano se haga de forma estandarizada, situando las escaleras de subida a la derecha y las de bajada en el lado izquierdo. De esta forma, las personas con discapacidad visual encontrarán con facilidad la escalera de la dirección que van a seguir.

b) Localización

Para poder desenvolverse en las paradas, estaciones o aparcamientos es necesario contar con información que permita orientarse y planificar las posibles rutas.

Especialmente en las estaciones, el criterio de localización cobra una gran relevancia al tratarse generalmente de espacios amplios, con muchas alternativas de desplazamiento y con mucha información disponible. Es por ello que en estos espacios es aún si cabe más relevante que se contemple la accesibilidad desde un enfoque integral, incorporando siempre la adecuación de los medios de interacción con la y el usuario.

El **pavimento** de estos espacios deberá cumplir su función de orientación y servir de aviso para las personas con dificultades de movilidad. Además, los colores y texturas del suelo deben ser utilizados para ayudar a las personas a orientarse por la estación y dirigirse a los puntos de información y atención para planificar sus desplazamientos así como comprar los billetes o gestionar su trayecto.

Ilustración 12. Ejemplo de señalización en una estación de metro.



La señalización en el pavimento a través de una textura distinta y un color que de gran contraste como el amarillo advierte de la proximidad de una escalera.

Asimismo se puede observar como la señalización en los carteles indicativos de la dirección a tomar son bastante visibles.

(Fuente fotografía: http://www.mintramadrid.es/pdf/MEDIDAS_AUESTACIONES.pdf)

Este tipo de señalización en el pavimento es de enorme utilidad para personas con discapacidad visual ya que les ayuda a guiarse y a prever las diferentes situaciones que se pueden encontrar.

Este tipo de orientación se complementa con el sistema de **señalización** que aporta la información pertinente para que las personas usuarias puedan desenvolverse en el ámbito de una estación. En este sentido, la señalización debe ser sencilla y comprensiva para todas las personas a través de un modelo estandarizado y lógico.

La persona con discapacidad mixta consideraba que la información referente a las líneas de autobuses que hay en su parada debiera estar más clara, agrandando el tamaño de la letra. Ella tiene una cierta dificultad de visión y los paneles concentran la información en un espacio muy reducido.

Generalmente las estaciones se encuentran en lugares cerrados donde la **iluminación** cobra una gran importancia. Como se ha comentado anteriormente, es necesario que el espacio sea luminoso para facilitar la orientación de las personas que tengan alguna dificultad de visión generando un espacio sin espacios oscuros y con posibilidad de utilizarse para enfatizar la señalización.

En estas zonas es muy común el uso de **otros medios de localización** como la orientación temporal, la percepción de la hora o el día. En ese sentido, es conveniente instalar paneles visuales, sonoros y táctiles de información de este tipo de mensajes.

En espacios como estaciones de transporte o paradas los **servicios auxiliares** de orientación y planificación de los trayectos son bastante relevantes. Ese tipo de servicios son prestados por personal del sistema de transportes específico y deberá contar con formación adecuada para conocer cómo se ha de hacer la comunicación con diferentes personas con discapacidad.

c) Comunicación

La comunicación con el entorno de una estación, parada o aparcamiento es necesaria para poder emprender ciertas actividades como la compra de billetes para el desplazamiento, el uso de zonas de información, la comunicación verbal con los operarios del medio de transporte, el uso de los mecanismos de emergencia, etc. El principal requisito para lograr una comunicación accesible es la sencillez y el uso de diferentes formatos para que todas las personas puedan obtener información precisa sobre su desplazamiento.

Como se menciona en la norma ISO antes citada, la información que se debe difundir en estos ámbitos es en relación a elementos de localización a los que se ha referido en el apartado anterior (orientación y planificación en los trayectos) así como situaciones de emergencias o peligro, advertencias, obligaciones, prohibiciones, instrucciones o cualquier otro tipo de información de interés. Para ello, se conciben dos formas de comunicación según el tipo de comunicación que se mantenga entre la o el usuario y la información dispuesta: la comunicación no interactiva y la interactiva.

La **comunicación no interactiva** en las paradas o estaciones se emprende desde aquellos medios visuales, acústicos o táctiles que aportan información sobre el desplazamiento y sobre cómo desenvolverse en el espacio de una estación o parada.

Para ello se recurre a diferentes formatos de difusión de la información: señales en forma de panel; otros medios gráficos o escritos como catálogos o folletos; soportes audiovisuales; señalización luminosa y acústica.

Además de este tipo de comunicación, las estaciones, paradas o aparcamientos pueden requerir del complemento de información de elementos de **comunicación interactiva**. Estos medios (interfonos, bucle magnético, etc...) permiten obtener e intercambiar información de forma interactiva entre el usuario y otra persona o con un medio tecnológico. Con frecuencia es utilizada para la prestación de un servicio ya que permite la interacción entre las y los usuarios y el sistema de transporte.

El desarrollo de la tecnología ha posibilitado una mejora de los medios interactivos de comunicación. El uso de ordenadores, pantallas táctiles o lectores ópticos son ejemplos de herramientas para la comunicación. Los códigos y canales a utilizar deberán adecuarse a cada situación específica.

Sin embargo, el medio interactivo más común en este ámbito es la comunicación verbal entre personas. De ahí la importancia a la hora de contemplar la accesibilidad de este tipo de entornos de factores ambientales como el ruido o la distancia entre las personas que entablan comunicación. Es importante que las personas encargadas de desarrollar una función de difusión de información como el personal o los operarios de los sistemas de transporte que trabajen en las estaciones o paradas (vendedores de

billetes, personal de puntos de información o de atención al cliente, etc.) dispongan de formación adecuada para prestar un mejor servicio a todas las personas.

Para que este tipo de comunicación se realice de forma idónea en todos los casos, se deberán tener en cuenta las necesidades de las personas que participen. Para personas con discapacidad auditiva total lo ideal será contar con personas que se comuniquen en lengua de signos o con videos con mensajes grabados, y en su defecto, con carteles escritos con buena visibilidad.

d) **Aprehensión**

En el interior de una parada, estación o aparcamiento un elemento a tener en cuenta es la facilidad de manipular los elementos que se disponen para el uso del servicio.

En estos ámbitos hay que tener en cuenta que sea sencillo para todas las personas acceder al pago del ticket de viaje o de estancia en un aparcamiento. Para ello los mostradores deberán estar adaptados y las máquinas expendedoras de billetes o de pago de los tiques de aparcamiento deben basarse en un sistema de información sencillo y lógico. Como todo elemento que se quiera manipular deberá disponer a su alrededor del espacio suficiente para permitir su uso por cualquier persona.

Además, especialmente en el caso de estaciones y aparcamientos, se debe habilitar el uso de los diferentes espacios allí ubicados. En ese sentido, se deberá poder hacer uso de los baños públicos, de las cafeterías si las hubiera o de las tiendas a través de sistemas sencillos y que contemplen su aprehensión por cualquier tipo de personas.

5.3.5. **Acceso o bajada del vehículo**

Los procesos de subida y bajada a los vehículos de transporte son considerados como un momento crucial en el desarrollo del trayecto de una persona con discapacidad ya que supone un cambio de espacio donde están implicados diferentes elementos en un espacio reducido: cambio de plano, pavimento diferenciado, estabilidad del vehículo, etc.

a) **Deambulación**

Generalmente utilizar un medio de transporte implica la necesidad de superar un **cambio de plano** entre el andén o la calzada y el vehículo. En ese movimiento de acceso o de descenso se puede encontrar dificultades de accesibilidad si no se ha previsto su uso por todas las personas.

En los casos de personas con discapacidad que se han estudiado se han revisado la situación en los diferentes medios de transporte y teniendo en cuenta necesidades diversas según los casos analizados.

En el caso de los **autobuses urbanos**, el problema se presenta al existir una gran diferencia de altura entre la calzada y el suelo del vehículo. Ello ha propiciado que progresivamente se haya ido renovando la flota por autobuses con un diseño de piso bajo. Actualmente, la extensión de este tipo de modelo de autobús es heterogénea entre las ciudades de España si bien parece existir un impulso decidido por lograr que la totalidad de la flota sea de piso bajo en un futuro cercano.

Ilustración 13. Ejemplo de un autobús urbano que dispone de piso bajo.



El autobús urbano de piso bajo ha tenido una gran extensión en algunas ciudades de España.

La principal ventaja que aporta es permitir un ascenso y descenso del vehículo con un nivel de accesibilidad bastante elevado y de una forma más cómoda y segura para todos los pasajeros.

En los casos de las personas entrevistadas que utilizaban autobús urbano para desplazarse al centro de trabajo, si bien eran modelos de vehículo distintos, todos presentaban una altura hasta el suelo bastante similar, siendo en todos los casos de piso bajo.

Esta medida técnica dirigida a la mejora de la accesibilidad del transporte está permitiendo que muchas personas con dificultades de movilidad puedan utilizar el autobús y que todas las personas encuentren más cómodo y seguro el proceso de subida y bajada. Además, como comentaba una persona experta en adaptaciones para la mejora de accesibilidad, el autobús de piso bajo ha significado una mejora en el funcionamiento del servicio reduciendo los tiempos de recogida y descenso de pasajeros y, por tanto, aligerando el tráfico.

Especialmente diseñado para personas con movilidad reducida, se está extendiendo el uso en los autobuses urbanos de rampas de ascenso y descenso. De esta forma se logra superar la barrera que supone el cambio de plano entre la calzada y el vehículo.

La virtud de este mecanismo es su sencillez, frente a otras adaptaciones como las plataformas elevadoras. La rampa es accionada por la o el conductor a petición de la persona usuaria en silla de

ruedas. El mecanismo se despliega desde el vehículo hasta la calzada de forma que se articula una rampa con un grado de inclinación moderado que permita el tránsito por ella.

Ilustración 14. Ejemplo de un autobús urbano con rampa para el acceso por personas en silla de ruedas



Como se puede observar en la imagen, la rampa facilita el acceso al vehículo a personas con discapacidad en silla de ruedas. De esta forma se supera el cambio de plano entre la acera y el vehículo.

En el caso del trayecto estudiado de la persona con discapacidad física en silla de ruedas, las rampas instaladas en las dos líneas de autobuses que debe coger todos los días le permiten realizar el trayecto.

Pese a la buena valoración que se tiene de este mecanismo por su gran impacto en muchas personas en silla de ruedas, también se identificaron algunos problemas que quedan por resolver. La dificultad más acuciante en el panorama actual es, según la persona entrevistada, la mejora de la formación de los chóferes de los autobuses. Parece muy recomendable que estas personas que están directamente vinculadas al buen funcionamiento de esta adaptación conozcan las necesidades de todas las personas en el ámbito del vehículo de transporte y se fortalezca su profesionalidad en el desempeño de su actividad. Es recurrente la mención por personas con discapacidad en silla de ruedas de que en ciertas ocasiones los conductores no desean ofrecer el servicio de rampa por el supuesto esfuerzo e incomodidad que les genera.

Además la persona entrevistada señala que el tiempo de desplazamiento es muy variable según cómo se desarrolle el acceso al autobús. En ocasiones ocurre que la rampa no funciona correctamente, o que el autobús no la tiene instalada, provocando que la persona con silla de ruedas deba esperar al siguiente autobús. Varias personas entrevistadas, tanto expertas en accesibilidad como usuarias de este medio de transporte, señalan la necesidad de ir progresivamente mejorando a nivel técnico el funcionamiento de las rampas para reducir el número de averías.

En esa misma línea, no existe un modelo estándar de rampa, encontrándose diferencias en la pendiente o en el funcionamiento. La pendiente de la rampa es un elemento a tener muy en cuenta, ya que como le ocurre a la persona entrevistada, una elevada pendiente puede suponer un peligro para su

salud. Por tanto, esta persona prefiere pedir siempre a otro pasajero que se ponga detrás de ella para evitar sufrir un accidente.

La alteración del trayecto supone que esta persona no pueda prever con exactitud cuándo llegará al centro de trabajo. Ello implica que en su trabajo se contemple la posibilidad de disponer de un horario de entrada flexible.

En el caso del transporte en **autobús interurbano**, se percibe una realidad menos optimista respecto a los avances en la mejora de la accesibilidad. Generalmente los vehículos que acometen este tipo de transporte no disponen de un nivel de accesibilidad suficiente. El diseño de los mismos no suele contemplar ni el piso bajo ni espacios reservados para personas con discapacidad o con dificultades de movilidad.

En ese sentido, una de las personas entrevistada con discapacidad física, que vive en una pequeña población a las afueras de la ciudad donde trabaja, indica que prefiere no utilizar el autobús interurbano por su escaso nivel de accesibilidad. Sus problemas de movilidad y la situación del autobús provocan que en caso de que tuviese que utilizarlo tenga que invertir en ello un intenso esfuerzo y sufrir una gran incomodidad. Por esa razón, ella evita ese tipo de transporte y utiliza su vehículo propio para realizar el desplazamiento entre su casa y el centro de trabajo.

El ascenso o descenso del **metro** implica moverse en el mismo plano pero supone tener que superar la posible separación entre el vagón y el andén. Las personas entrevistadas que viajaban en metro al trabajo no resaltaron en ningún momento que ello resultase una barrera, aunque sí puede ser un elemento a tener en cuenta a la hora de plantearse las dificultades o riesgos del traslado en metro para personas con otro tipo de dificultades de movilidad.

En ese sentido en algunas líneas de metro de ciudades españolas se han comenzado a instalar rampas de acceso al vagón. Así por ejemplo algunos metros disponen de un vagón que tiene una o varias entradas accesibles. La rampa se encarga de solventar el espacio entre andén y tren.

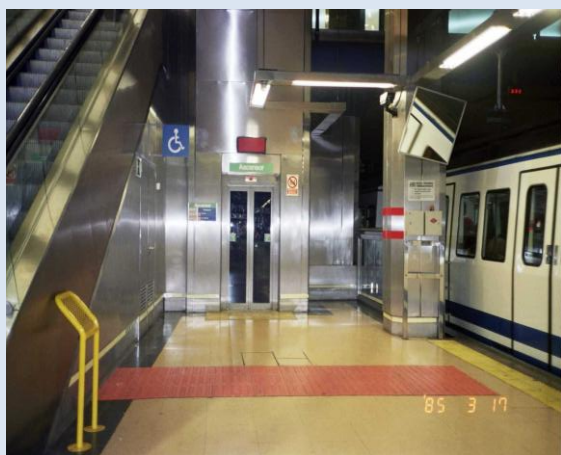
Respecto a las personas que utilizan el **vehículo propio** han de disponer de una entrada fácil y que le permita subir y bajar de forma cómoda. En el caso de la persona entrevistada que tiene silla de ruedas y que utiliza su automóvil para el transporte al trabajo, se observó la importancia de disponer de una silla de ruedas adecuada con la posibilidad de desmontar en partes y estar construida a partir de materiales livianos. Sin embargo, hay que tener en cuenta, como indica la persona entrevistada, que la adquisición de una silla de ruedas con esas características implica asumir un alto coste económico.

b) Localización

A la hora de entrar y abandonar el vehículo, el **pavimento** puede cumplir un papel muy relevante de cara a lograr buenos niveles de accesibilidad. Un acondicionamiento que se comienza a extender, es diferenciar el suelo donde se va a producir el acceso del resto del pavimento.

En ese sentido, en algunas estaciones de metro se vienen incorporando mejoras para facilitar el proceso de subida y bajada al vehículo a través de incorporar señalización orientativa. Se ha identificado en el pavimento del andén del metro o de la parada del autobús a través de un espacio con una rugosidad y color diferenciado que indica por dónde pueden acceder al vehículo las personas con dificultad de movilidad. En el caso del metro, suele ser el primer vagón del convoy el que dispone de rampa.

Ilustración 15. Ejemplo de parada de metro con mecanismos para facilitar la localización.



Como se puede observar en la imagen, la señalización en el pavimento indica el vagón con un nivel adecuado de accesibilidad para personas con silla de ruedas o con discapacidad visual.

(Fuente fotografía: <http://www.mintramadrid.es/pdf/MEDIDASAUESTACIONES.pdf>)

La **señalización** en este ámbito informará a las y los pasajeros sobre todos los elementos que deban ser utilizados para acceder al medio de transporte. En ese sentido, es muy relevante emplear distintos tipos de señales:

- ❑ Las señales acústicas son muy útiles para la mayor parte de las personas y son fundamentales para las personas con discapacidad visual ya que se orientan básicamente a través del oído en estas situaciones. Durante el acompañamiento a personas con discapacidad se pudo analizar el funcionamiento de este tipo de señalización. Se observaron ejemplos muy útiles como el pitido en el momento previo al cierre de las puertas del metro o la indicación sonora de que se va a desplegar la rampa de salida en el autobús urbano para personas en silla de ruedas.
- ❑ Las señales lumínicas también se deben utilizar, especialmente indicadas para personas con discapacidad auditiva, pero útiles para todas las personas. Este tipo de señales se han ido

incorporando posteriormente pero ya se encuentran en el diseño de los modelos de transporte actuales. En ese sentido, en las puertas de algunos vagones de metro existe señalización luminosa para avisar a través de luces parpadeantes cuando se abren las puertas.

Por otro lado, existen elementos de la localización propios de cada medio de transporte. Así la persona con movilidad reducida que se desplaza en autobús mencionó que ella identifica los vehículos que tienen instalada una rampa de acceso y descenso a través de unas rayas de color dispuestas en el exterior.

Una adecuada **iluminación** es necesaria para evitar cualquier riesgo a la hora de acceder o salir de un medio de transporte. De esta manera se evitará cualquier confusión en la percepción de los límites y la estructura del vehículo.

c) **Aprehensión**

El **mecanismo de apertura de puertas** en los medios de transporte debe ser fácilmente manipulable por todas las personas para poder realizar de forma autónoma el acceso y descenso. En ese sentido, las personas entrevistadas no indicaron dificultades notables.

En algunos medios de transporte se han introducido mejoras para facilitar su uso. En ese sentido, progresivamente se ha ido proveyendo de sistemas de apertura y cierre que prácticamente no requieren esfuerzo físico para accionarse. En el caso de las personas entrevistadas que viajaban en autobús, las puertas disponen de apertura automáticas y por tanto no ofrecen esa dificultad. Por otro lado, la persona entrevistada con discapacidad mixta que utiliza el metro para desplazarse entre su casa y el centro de trabajo no encuentra ninguna dificultad con el sistema de pulsador en las puertas. Este tipo de pulsador no requiere de esfuerzo físico para activarse además de situarse a una distancia adecuada del suelo.

d) **Comunicación**

En algunos medios de transporte se ha señalado el proceso de apertura y cierre de los vehículos. Así por ejemplo en algunas líneas de metro se anuncia mediante el sonido de una bocina el momento en que las puertas se cierran.

5.3.6. Interior del vehículo

El interior del vehículo utilizado para el transporte debe ofrecer un espacio cómodo y seguro para el desplazamiento además de contar con los niveles adecuados de accesibilidad respecto a los criterios de deambulación, localización, aprehensión y comunicación.

a) Deambulación

El **pago de los billetes** debe producirse de forma ágil y sencilla, a través de mecanismos que estén diseñados de tal manera que puedan ser utilizados por todas las personas.

Cuando se desplaza en autobús, la persona en silla de ruedas entrevistada no tiene un medio accesible de “picar” su abono de transporte y todos los días debe pedir a algún pasajero que lo haga por ella.

Los **asientos reservados** para personas con discapacidad son de una enorme utilidad para aquellas personas que necesiten sentarse porque se cansan intensamente o deben ir sentados para ir más cómodos y seguros. En ese sentido, entre los análisis de caso se ha identificado la existencia de una problemática en relación al uso de estas plazas.

A la hora de realizar su trayecto al trabajo, la persona con discapacidad orgánica señala que sólo se sube al vagón del metro si ve que hay un sitio libre para ella. Para ello, espera su metro en el andén de pie dispuesta a entrar entre los primeros pasajeros y garantizarse de esa manera un asiento ya que el trayecto que realiza es largo y permanecer de pie durante todo el viaje le supone un enorme cansancio. Por añadidura, a causa de la naturaleza de su discapacidad ésta no es reconocible visualmente así que los otros viajeros no perciben su dificultad y no le ceden su asiento.

Las personas en silla de ruedas deben disponer de un sistema de anclaje de la silla para poder ser transportadas de forma segura. En el caso de la persona entrevistada que se dirige al centro de trabajo en autobús urbano, la sujeción le es útil hasta cierto sentido, ya que si bien hace uso del respaldo previsto, no puede ponerse de forma autónoma el cinturón y ha optado por dejar de utilizarlo.

Ilustración 16. Ejemplo de espacio reservado específicamente para personas en silla de ruedas.



En la imagen se puede apreciar el espacio que se ha habilitado para las personas con discapacidad en silla de ruedas en este vagón de metro.

El espacio cuenta con un sistema de sujeción para lograr un transporte seguro y cómodo.

Además, como se observa, cuenta con la señalización de espacio reservado para personas con discapacidad.

Por otro lado, se menciona por varias personas entrevistadas la necesidad de que las y los chóferes de los autobuses adquieran una mayor formación de cara a tener en cuenta en su conducción evitar cambios bruscos de velocidad. Muchas personas encuentran dificultades a la hora de **mantener el equilibrio** durante el trayecto.

b) Localización

Los elementos que se utilizan a la hora de desarrollar el trayecto en el interior de los vehículos de transporte deben estar bien localizados para no crear barreras innecesarias.

El **pavimento** deberá transmitir en la medida de lo posible la organización interna del vehículo de tal forma que las personas con discapacidad visual puedan orientarse de forma adecuada. Es importante que el pavimento no genere confusión en las personas con este tipo de discapacidad.

La **señalización** debe ser sencilla y seguir un patrón estandarizado para evitar generar confusión y una excesiva diversidad de señales. En el interior de los vehículos existe mucha información que los ocupantes deben tener en cuenta durante su trayecto. Es necesario que se identifiquen claramente cuáles son los asientos reservados para personas con discapacidad y que estén bien definidos los espacios de sujeción.

Además es importante que la información que se encuentra en el interior del vehículo sea accesible para todas las personas. De cara a la planificación y orientación de los desplazamientos se debe ofrecer información sobre el trayecto que se emprende, las estaciones o paradas y sus conexiones dentro del conjunto del sistema de transporte y respecto a los niveles de accesibilidad existentes en cada momento de la red de transporte.

Una buena **iluminación** en su interior reducirá las posibilidades de accidente de sus ocupantes y les permitirá orientarse en su interior. Además facilita un mejor acceso a la información disponible.

c) **Aprehensión**

Los vehículos de transporte colectivo han de contar con elementos que garanticen la estabilidad y equilibrio de los pasajeros que se encuentran en su interior. Para ello se debe contar con mecanismos que sean fácilmente utilizables como **pasamanos o demás elementos para la sujeción**. Éstos deberán estar adecuadamente situados, a una altura suficiente y siendo su agarre sencillo y cómodo.

En los autobuses existe la necesidad de pulsar los **mandos** para solicitar que el vehículo pare en la siguiente parada. Estos botones deben estar bien localizados como se comenta en el anterior apartado pero además deben ser sencillos y fácilmente manipulables.

En el caso del autobús utilizado diariamente para ir al trabajo por parte de la persona entrevistada con silla de ruedas, disponía de un botón accesible y señalado que al ser pulsado avisaba al conductor de que en la siguiente parada debía desplegar la rampa. En esta situación, en el autobús se enciende una señal de aviso luminosa que informa al conjunto de pasajeros del requerimiento para la próxima parada.

En el metro utilizado por la persona con discapacidad orgánica también existen unas señales indicativas sobre cómo accionar la apertura de puertas. La existencia de un botón que no requiere de un esfuerzo físico para activarlo y que se encuentra situado a una altura adecuada facilita su uso por todo tipo de personas.

Los **mecanismos para accionar las medidas de emergencia** (palanca de frenado, sistemas de comunicación, etc.) también deberán ser fácilmente manipulables por todas las personas que empleen el medio de transporte. En ese sentido es importante situarlos a una altura adecuada y ofrecer la información en varios formatos (visual, sonoro, táctil).

Para personas con discapacidad que se trasladen en su propio medio de transporte y necesiten realizar **adaptaciones** para su adecuado uso, éstos deberán ser cómodos y sencillos. La persona en silla de ruedas que utiliza su vehículo privado para realizar el trayecto entre su casa y el centro de trabajo hace uso de una adaptación en su coche que le permite conducirlo a pesar de no tener movimiento en las

piernas. La adaptación fue realizada posteriormente a su compra mediante la modificación de los mandos de manejo del coche, de forma que todas las herramientas para su conducción estuvieran disponibles para su manipulación con sus manos.

Ilustración 17. Ejemplo de adaptación de un vehículo particular.



El vehículo utilizado para realizar uno de los trayectos analizados dispone de una adaptación para permitir su uso por una persona con discapacidad física en silla de ruedas.

La instalación realizada permite manejar el automóvil a través de los mandos situados en el volante (freno, acelerador, embrague, etc.).

En este sentido, la barrera más significativa que se puede presentar en este tipo de adaptación es el coste económico añadido a la compra del automóvil. El coste del vehículo se incrementa con la instalación de unos mandos de conducción accesibles. Una cifra orientativa del gasto en este tipo de adaptación rondaría los 3.000 €.

d) Comunicación

De forma transversal ya se han comentado varios elementos que incumben al ámbito de la comunicación en el interior del vehículo de transporte. Aún así por la importancia que tiene este aspecto en el interior de los medios de transporte se ha desarrollado este apartado específico.

En primer lugar, cabe indicar que por comunicación se entiende la recepción y transmisión de información. El principal elemento que hay que tener en cuenta es que en el ámbito de los medios de transporte se despliega una gran cantidad de información que debe de ser accesible a todas las personas que lo utilizan.

Además es interesante diferenciar entre los tipos de comunicación según sean no interactivos o si implican una interacción. La información desplegada en el interior de un transporte puede referirse a la orientación y deambulación en el lugar físico o temporal, a la localización de objetos, al uso de dispositivos como los mecanismos de emergencia o en relación a la planificación de los trayectos.

La forma de producirse es a través de señales, paneles informativos, soportes audiovisuales, información sonora, táctil o acústica, plataforma interactiva por ordenador o mediante la comunicación verbal entre dos o más personas.

Generalmente en el interior de los vehículos de transporte se dispone de **señalización** para localizar los elementos que posibilitan el trayecto. En ese sentido, puede existir diversa señalización que haga referencia a los asientos reservados, a las máquinas donde se pica el ticket, etc.

Respecto a la **orientación durante el trayecto**, se dispone generalmente de información a través de paneles informativos. En los autobuses urbanos se encuentran bastante extendidos y suelen ser paneles luminosos con un contraste suficiente de color y luz. Este tipo de paneles suele indicar información sobre cuál es la siguiente parada en el trayecto. Recientemente, en algunas líneas de autobús de ciertas ciudades se han instalado mecanismos de señalización sonora que indica la siguiente parada, las opciones de transporte de esa parada, así como información más general como la hora y fecha. Como ya se ha comentado anteriormente, este tipo de información sonora es especialmente útil para personas con discapacidad visual, pero sin lugar a dudas también lo puede ser para el resto de viajeros.

Además, a través de láminas de texto suele existir información sobre la línea de transporte y sobre el conjunto del sistema de transporte. Es muy importante que en los planos del sistema de transporte de las ciudades se incorpore información sobre el nivel de accesibilidad de sus diferentes líneas y paradas.

Otro medio de información de gran relevancia es la **comunicación verbal** que se produce entre dos o más personas. En el ámbito de transporte es básica la que se produce en la comunicación entre la persona que conduce el vehículo y los pasajeros. Para que la comunicación sea accesible hay que tener en cuenta el ruido ambiente existente, la distancia de comunicación, la interposición de elementos que resten visibilidad entre las personas que participan en la conversación y que los mensajes que se transmitan sean claros y cortos.

En la información recogida a partir de la técnica de análisis de caso se ha podido constatar que varias personas entrevistadas señalaron como un aspecto muy positivo del autobús la posibilidad de dialogar con la persona que conduce el vehículo. Se confía en resolver algún problema que se presentase con la comunicación con la o el conductor. En ese sentido, la persona con discapacidad visual resaltó que una de las razones de su preferencia de este medio frente al metro es la posibilidad de esta comunicación.

En el caso de las personas con discapacidad mixta también se resaltó la utilidad de la comunicación verbal. Esta persona señaló que en las ocasiones en las que ha tenido dudas sobre el trayecto, como ha sido desconocer en qué parada debía bajarse, ha optado por preguntar al conductor. El resultado lo

valora como muy positivo y ya lo considera como una opción que tiene en caso de que necesite solucionar su dificultad para orientarse.

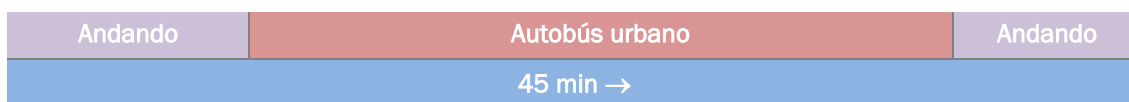
Respecto a la perspectiva de la comunicación de los **mecanismos de emergencia** (palanca de frenado, sistemas de comunicación, etc.) también deberán ser fácilmente manipulables por todas las personas que empleen el medio de transporte. En ese sentido es importante ofrecer la información en varios formatos (visual, sonoro, táctil).

La persona con discapacidad auditiva entrevistada comentaba que su mayor dificultad a la hora de moverse en algún medio de transporte por la ciudad se produce en aquellas situaciones en las que se presenta una incidencia o emergencia (avería, retraso, accidente, etc.). En estos casos, la mayoría de mensajes que se transmiten desde las entidades encargadas del control del tráfico o de la gestión del transporte son de tipo sonoro. Ante la inexistencia de información accesible su opción en este tipo de situación es imitar las reacciones del resto de viajeros. En este sentido, ella debe actuar como las demás personas, pero sin disponer de toda la información, lo que le plantea una situación complicada. Por ello, sugiere la necesidad de que este tipo de mensajes ocasionales o extraordinarios se difundan también a través de paneles visuales o se utilicen pantallas con mensajes grabados en lengua de signos para personas con hipoacusia.

5.4. La relación entre la accesibilidad del desplazamiento y el empleo en los 8 casos estudiados

En el siguiente apartado se ha pretendido desarrollar cada caso de forma concreta y analizar con mayor detalle la relación entre la situación laboral y el nivel de accesibilidad del entorno.

5.4.1. Caso A. Persona con discapacidad visual en población grande



La persona A parte desde su lugar de residencia sobre las 6:45 de la mañana y arriba al centro de trabajo a las 7:30 aproximadamente. Su trayecto se divide en tres partes: caminar desde su portal hasta la parada del autobús, realizar el viaje en el autobús urbano y caminar desde la parada de transporte hasta la entrada del centro de trabajo. El trayecto tiene una duración de aproximadamente 45 minutos.

A tiene discapacidad visual total y reside en un barrio de reciente construcción de las afueras de una ciudad grande en el que lleva viviendo hace unos pocos años.

Este trayecto lo conoce muy bien, ya que lo realiza cinco días a la semana desde hace varios años. Es por ello que se siente muy segura. Si bien, menciona que realiza también trayectos que no conoce sin grandes dificultades, tratando de ir preguntando a otras personas o en ocasiones yendo un día antes con más tiempo para comprobar cómo se llega el destino y conocer las características del mismo.

De su lugar de residencia a la parada del autobús urbano

En el momento de decidir dónde fijar su residencia, además de cerciorarse de la adecuada accesibilidad en el interior de la vivienda, tuvo muy en cuenta el nivel de accesibilidad del entorno urbano y de los medios de transporte disponibles. Por tanto, comprobó específicamente cómo desarrollaría su trayecto al centro de trabajo.

Su barrio es un ejemplo de la premisa, ya señalada anteriormente en este informe, de que las zonas de reciente construcción incorporan en mayor medida las pautas del diseño para todos. En ese sentido, se encuentra satisfecha en términos generales del estado de accesibilidad de su entorno.

La primera parte de su trayecto transcurre entre su casa y la parada del autobús por ese ámbito, durante la cual encuentra barreras todos los días pero que en general afronta con una actitud positiva. La deambulación es adecuada y las barreras son escasas. Para su movilidad, la señalización tiene una gran importancia y en ese sentido menciona que su entorno está bastante bien:

“Como esta zona es bastante nueva está todo muy bien señalizado. Por ejemplo, los rebajes que luego veremos de la acera y la rugosidad en el pavimento están muy bien.”

Continuando con el ámbito de la señalización, también es ventajosa para ella la existencia de señales sonoras en los pasos de cebra que transmitan las indicaciones de regulación del tráfico de los semáforos.

Sin embargo, pese a que la situación descrita es positiva también plantea dificultades que diariamente debe afrontar y superar. Menciona que el pavimento ordinario tiene demasiada rugosidad y que en ocasiones, si no va muy concentrada, no lo diferencia de aquellas zonas con el pavimento que avisa de la proximidad de algún elemento a destacar (paso de cebra, zona alrededor de mobiliario urbano, etc.).

Señala que el mayor riesgo que tiene ella en esta parte del desplazamiento son los pasos de cebra al cruzar la calle ya que en ocasiones las y los conductores no respetan los semáforos. A tiene experiencia en este sentido ya que ha estado cerca de sufrir un atropello. Además, como se pudo constatar durante el acompañamiento, en ocasiones la señalización sonora de los semáforos no funciona o lo hace a un volumen muy bajo. Por ello, A indica que a la hora de cruzar un paso de cebra ella tiene ya fijado un orden de elementos a los que debe atender.

“Normalmente no estás atento al semáforo, estás atento a los coches y luego, si no pasa ningún coche, entonces te fijas en el ruido del semáforo. Yo no me fijo en el ruido del semáforo y luego en los coches, es al revés...pues luego se saltan el semáforo.”

Ella resalta la importancia de la distribución del mobiliario urbano en las aceras. Todos los elementos que pueden entorpecer el paso de los transeúntes como farolas, árboles, etc. se sitúan en el lado exterior de la acera, dejando libre los dos tercios del espacio restante para la deambulación peatonal. Esta organización del espacio facilita el desplazamiento de personas con discapacidad visual como A.

En la zona de aproximación a la parada se puede observar un árbol que dificulta el paso ya que está situado cerca de la entrada al espacio de la parada del autobús. A menciona que este tipo de obstáculo fijo que conoce, puede ser tanto la causa de un accidente (un día yendo con prisa se tropezó con la base del árbol) o un referente de localización (al localizar el árbol sabe dónde está la parada).

Para poder acceder al autobús, espera que el autobús pare porque la conozca u opta por preguntar a las personas que también esperan el autobús sobre su número de línea para conocer si es el vehículo que le corresponde.

Subida y bajada del autobús y su interior

La primera dificultad a la hora de subir al medio de transporte es localizar qué autobús debe coger en la parada, ya que como es el caso, es muy común que existan dos o más líneas de transporte que tengan la parada en el mismo espacio. La solución que ella pone en marcha es preguntar a las personas de su alrededor que también esperan el autobús. Como toma siempre el mismo autobús, la gente ya conoce cuál es y le suelen indicar cual coger si tuviese alguna dificultad. Por otro lado, los conductores suelen reconocerla y le ayudan a orientarse.

En el interior del vehículo, ella dispone de asientos reservados para personas con discapacidad que suele utilizar. Su preferencia es el sitio que se encuentra justo detrás del conductor ya que de esta forma siente que para cualquier cosa tiene la posibilidad de hablar con el conductor. Además, por comodidad y orientación opta por salir también por la puerta de delante. Es mejor salida que la de atrás ya que de esta forma el conductor conoce su situación en cualquier momento a la hora de bajar.

Actualmente, dispone en su línea de autobús de un sistema de señalización sonora que va dando información sobre la siguiente parada a la que se va a llegar, indicando además cuáles son las líneas de transporte que se pueden tomar en esa parada.

Ella, además de orientarse a través de esta señalización sonora, memoriza el trayecto en base a puntos de referencia. En este caso, A sabe que a partir de un momento del trayecto el autobús pasa por un túnel, el autobús desciende y luego asciende al nivel de la calle, desde ese descenso contabiliza 6

paradas. Además, va fijándose en otros elementos que le ayuden a localizar su destino ya que no siempre se detiene en todas las paradas (tiempo, baches, rugosidades en el asfalto, inclinación del autobús al llegar a una parada de terminada, etc.).

“Lo que hacemos (las personas con discapacidad visual) con trayectos largos no es contar todas las ochenta y tres mil paradas, sino buscarte siempre una referencia...y a partir de esa referencia que haya pocas paradas, cuatro o cinco.”

A veces se despista, así que tiene que ir en estos últimos minutos del trayecto más concentrada para poder mantener la orientación. Como realiza diariamente el mismo trayecto tiene memorizada a la perfección los hitos en los que debe fijarse.

“(El autobús) Sale, gira y entonces se detiene en la primera parada; luego la siguiente parada va en cuesta hacia arriba y se queda ladeado (con la mano representa una inclinación); la tercera gira y baja; la cuarta la reconozco cuando pasa un pequeño socavón (lo reconocer por el ruido que hace el autobús al pasar); la siguiente parada está un poco en cuesta; y la mía tiene un socavón mayor (el autobús hace ruido)”.

Salida el vehículo hasta el centro de trabajo

El barrio donde se encuentra el centro de trabajo presenta unas condiciones de accesibilidad distintas a las del suyo. Si bien en este ámbito su movilidad es también plenamente autónoma por su conocimiento detallado de la zona ya que lleva varios años trabajando ahí.

La deambulación por estas calles supone la presencia de un mayor número de barreras. Por ejemplo, le ha ocurrido en numerosas ocasiones encontrarse con cubos de basura o desperdicios desperdigados en mitad de la acera. Como ya se comentó anteriormente, los obstáculos eventuales plantean la dificultad de que pueden estar localizados en cualquier espacio y no son previsibles.

Durante la observación realizada, el trayecto de A se ha visto alterado por la existencia de unas obras en una de las aceras que solía recorrer hacia su lugar de trabajo. Las obras además tienen una señalización notoriamente mejorable e incluso peligrosa para una persona con discapacidad visual ya que no se ha dispuesto de forma accesible.



Se podría decir que el trayecto presenta barreras y que éstas cada vez más son obstáculos eventuales (obras, coches más aparcados, mobiliario urbano mal situado, etc.) y no elementos estructurales. Progresivamente, las dificultades que se presentan son de naturaleza esporádica y por tanto más concerniente a la sensibilización de la población en general.

5.4.2. Caso B. Persona con discapacidad física (orgánica) en población grande

Andando	Metro	Andando
60 min →		

B se desplaza en metro hasta el centro de trabajo. Suele salir de su casa a las 8:40 y llega al trabajo una hora después, en torno a las 9:40. El desplazamiento de ida lo realiza en metro, debiendo utilizar tres líneas distintas. En cambio, para el viaje de vuelta utiliza el metro y el autobús interurbano. Esta modificación se debe a la mayor comodidad de este trayecto. A causa de su discapacidad orgánica, efectuar estos trayectos le supone tener que hacer un esfuerzo especial. Ella reside en una población del extrarradio de una ciudad mayor.

B trabaja como conserje en un colegio. Para desempeñar este trabajo no necesita adaptaciones específicas ni grandes ayudas pero sí tiene una cierta preocupación en relación al esfuerzo que tiene que hacer todos los días para desplazarse hasta el centro de trabajo.

Para realizar este trayecto dispone de varias opciones de medios de transporte, pudiendo elegir entre el autobús interurbano y el metro. El criterio por el que decide tomar un trayecto distinto de ida y otro de vuelta es por la necesidad de sentarse durante los viajes. En el metro de ida, suele encontrar asiento en la mayor parte del trayecto. En el desplazamiento de vuelta, prefiere ir un tiempo en metro para luego, a mitad de camino, coger un autobús interurbano en su primera parada, lo que le asegura disponer de un asiento libre durante el trayecto.



El plano simula los dos trayectos que debe emprender la persona entrevistada.

Su viaje de ida lo realiza en metro (en el plano se señala en azul). La línea gris representa el desplazamiento en metro y autobús interurbano.

En conclusión, intenta coger líneas de transporte sobre las que tenga la certeza de que va menos gente o que están en su inicio para asegurarse un asiento. Para ello debe poner en práctica ciertas destrezas. En el metro por ejemplo se sitúa en el lugar exacto donde se abren las puertas del vagón para poder acceder antes y asegurarse una plaza libre. En caso de no encontrar espacio libre prefiere probar suerte en el siguiente tren.

Por la naturaleza de su discapacidad, ésta no es visible por otras personas, lo que provoca que otros viajeros no perciban sus dificultades y no se planteen cederle el sitio. Incluso en alguna ocasión, durante los periodos en los que se encuentra más cansada y mareada a causa de su enfermedad y por el esfuerzo que debe hacer para moverse durante todo un día, ha llegado a sentir el rechazo de otros viajeros que la confundían con una persona con problemas de alcoholismo o drogadicción.

Pese a que tiene que afrontar este tipo de dificultades, para ella tener un trabajo es una recompensa suficientemente valiosa. Aparte del beneficio económico, necesario para desarrollar su vida con mayor calidad, considera que el trabajo le proporciona una vía para distraerse de los dolores y del sufrimiento que le produce su enfermedad. Es una actividad que le permite emprender una vida normalizada en el sentido de no encerrarse en casa con sus dolores sino salir, desplazarse y limitar las consecuencias negativas de su discapacidad. Además encuentra apoyo en su familia, que le anima a continuar con su esfuerzo.

De cara a mejorar la accesibilidad el transporte, ella propone que los medios de transporte dispongan de un mayor número de asientos o que se amplíen los convoyes con más posibilidades de sentarse durante el tiempo de trayecto. Además considera que es importante hacer un buen mantenimiento de las escaleras mecánicas que evite que sufran averías, ya que en esos casos debe multiplicar su esfuerzo para subir por las escaleras. Por último, menciona la necesidad de que se instalen barandillas en todos los cambios de plano que lo requieran ya que para ella son muy útiles.

5.4.3. Caso C. Persona con discapacidad intelectual en población grande



Para realizar el trayecto desde su casa al trabajo ella toma dos autobuses urbanos. Las paradas se encuentran en zonas cercanas a los lugares de origen y destino. Sale de su casa a las 8:15 de la mañana y el trayecto dura aproximadamente 45 minutos.

C tiene discapacidad intelectual, vive en una ciudad grande, en un barrio residencial con su madre y hermanos. Ella desde hace ya unos años ha ido trabajando en distintos lugares. Actualmente, gracias a la actividad de la asociación a la que pertenece, está desarrollando un puesto de trabajo en una entidad pública.

Sus dificultades, en relación a la movilidad, se producen a la hora de planificar sus desplazamientos, seleccionar el tipo de transporte que va a utilizar u orientarse a la hora de llegar al destino (en qué parada bajarse, cómo llegar desde la parada al centro de trabajo, etc.). Durante los primeros viajes entre su casa y el centro de trabajo, ella fue acompañada por una monitora de su asociación. Gracias a este servicio, que también incluye labores de seguimiento de la actividad laboral que desarrolla en el puesto de trabajo, una persona con discapacidad intelectual como C está más protegida y ella se puede sentir más segura:

“El primer día, si voy sola, no sé muy bien cómo manejarme. Luego ya los demás días yo ya voy sola. [...] Ahora no tengo ningún problema, ya me lo conozco de memoria.”

De esta manera, ella aprende progresivamente el trayecto, conoce las líneas que debe coger y las distintas fases de la ruta que realiza su autobús. En el momento que ella se siente segura en su trayecto no encuentra ningún problema notable. Como transmitió en la entrevista, no tiene miedo a realizar nuevos desplazamientos, siempre y cuando al principio sea acompañada por una persona que le vaya mostrando cómo es el camino. En ese sentido, su entorno le ha ayudado a desenvolverse con autonomía por muchas zonas de la ciudad. Además le han transmitido enseñanzas sobre qué debe hacer en caso de perderse o cómo debe actuar si se pasa de su parada.

Aparte de su necesidad de aprender con otra persona su trayecto, ella no encuentra mayores problemas. Es más, al ir conociendo día a día mejor el trayecto, C se aventura a introducir variaciones. Si por ejemplo un día tiene ganas de pasear, coge el autobús en una parada posterior o si ha quedado con alguna persona, se baja en otra parada y se encamina hacia su nuevo destino.

Respecto al pago del billete de transporte, C maneja unos bonos de transporte de 10 viajes con trasbordo. Eso también le permite no tener que preocuparse por la manipulación diaria de dinero suelto para el billete.

Para C la accesibilidad de la ruta al trabajo se la garantiza principalmente el apoyo de su **entorno familiar y asociativo** y la existencia de un **sistema de transporte comprensible y ordenado**. Pese a la dificultad de orientación o para afrontar trayectos novedosos, C se adapta progresivamente a las rutas y no tiene en este sentido una barrera infranqueable. Su acceso al empleo no estará determinado de forma substancial por las barreras de movilidad.

En conclusión, para C el trabajo que desarrolla es una actividad gratificante, que le hace sentir útil y capaz. Además, valora de forma muy positiva las relaciones que se establecen en el entorno laboral, siendo para ella muy importante relacionarse con gente diversa, con o sin discapacidad.

“Conozco gente nueva, y me tratan por igual... todos por igual aunque tenga yo mi minusvalía y ellos tengan otra cosa. Me gusta mucho.”

5.4.4. Caso D. Persona con discapacidad mixta (física y sensorial) en población mediana



D realiza un desplazamiento de 30 minutos aproximadamente, y utiliza una línea de autobús urbano de su ciudad. Una parte importante de su trayecto lo realiza a pie. Ella inicia el trayecto a las 15:30 para llegar a las 16h.

Actualmente D se encuentra en situación de desempleo y por ello está atendiendo a un curso de formación para retomar su trayectoria laboral. Para ella trabajar es sinónimo de autoestima y satisfacción personal y por tanto pone mucho empeño en formarse y de esa forma poder trabajar de nuevo.

Respecto a la accesibilidad de su trayecto, se observa que no existen barreras sobre la deambulación que sean muy relevantes. Las principales dificultades que se presentan se sitúan en el ámbito de la localización y la comunicación.

Respecto a la deambulación cabe señalar obstáculos que a la persona entrevistada no le suponían grandes trabas por su situación. Así por ejemplo, la entrada del autobús tenía muchas barreras a la accesibilidad como: no ser completamente de piso bajo, disponer de una barandilla que estrecha y entorpece el paso o sólo abrirse una hoja de la puerta. Por otro lado, durante el trayecto a pie por la calle D tampoco encuentra ningún problema importante. Por su discapacidad, ella camina despacio pero no tiene problemas de cansancio. Únicamente durante el trayecto se tropezó en un paso de peatones habilitado a causa de una obra y tuvo un encuentro con una persona en bici que tuvo que frenar ya que no había espacio en la acera para las dos personas.

D dispone de ciertas dificultades de visión y de escucha. No identifica todos los elementos sonoros y visuales de su entorno lo que le genera ciertas dificultades. A la hora de deambular por los pasos de peatones si el cruce no es muy amplio puede ver sin ningún problema la señalización lumínica de los semáforos, sin embargo, si no lo ve bien prefiere guiarse por el sonido que emite cuando se permite cruzar. En el momento de subir al transporte, ella encuentra difícil reconocer el número de autobús que se acerca a la parada. Sin embargo, conoce bien los horarios de su línea y sabe cuando llega el suyo. Además sólo existen dos líneas en su parada. Aún así, D encuentra los paneles informativos de las paradas de autobús muy pequeños y cuando ha querido utilizarlos ha tenido muchas dificultades para leerlo. Por ello propone que se incremente el tamaño de la letra en estos espacios de información.

En el interior del vehículo D considera que se debería hacer un mejor uso de los letreros luminosos ya que en ocasiones no se ven bien porque no tienen suficiente intensidad la luz. Además comenta que hace un tiempo funcionaba la señalización sonora pero que ya no existe. Este tipo de carencias no le impiden realizar el trayecto pero su existencia le ayudarían a ir más segura y cómoda. Como conoce bien el camino, con mirar por la ventana le es suficiente para guiarse pero si contase con otros elementos de orientación y localización contemplaría el desplazamiento con mayor confianza.

D encuentra complicaciones a la hora de planificar sus trayectos. Le genera bastante ansiedad e intranquilidad emprender nuevos desplazamientos. Sus padres le ayudan a planificarlos en casa los días previos. Además el primer o los primeros días suele ir acompañada por su padre que le indica y enseña cómo es el trayecto. Posteriormente ese miedo desaparece:

“Cuando conozco bien donde tengo que ir no tengo ningún problema”.

En conclusión, mediante su aprendizaje del camino en base a su repetición, su autonomía es alta. En ese sentido, innovar en sus trayectos o modificar su desplazamiento se presenta como la mayor dificultad. Por tanto, su movilidad en ámbitos desconocidos se reduce por el miedo a no saber cómo actuar en esas situaciones. Además, su discapacidad visual y auditiva le genera cierta inseguridad a la hora de ponerse en contacto con otras personas ya que le genera cierto aislamiento. Sólo en ocasiones muy reducidas ella ha preguntado a quienes están cerca sobre cómo desarrollar el trayecto.

5.4.5. Caso E. Persona con discapacidad física en población pequeña

Andando	Vehículo propio	Andando
20 min →		

La persona entrevistada realiza el trayecto desde su casa en su vehículo privado. La duración es de 20 minutos. Sale de su casa a las 7:30 tardando en la ida unos 30 minutos. El viaje de vuelta lo emprende a las 15h y por una mejor situación del tráfico tarda entre 20-15 minutos. Su hogar se encuentra en un pueblo a las afueras de la ciudad donde se encuentra el centro de trabajo.

Su discapacidad física le permite conducir con normalidad y por ello ha decidido que entre las opciones de transporte que tiene prefiere ir en su vehículo propio. Así, realiza el trayecto de forma cómoda y segura. Además, actualmente al llegar al centro de trabajo dispone de una plaza de garaje en el mismo edificio donde trabaja. Ello le evita tener que enfrentarse a la búsqueda de una plaza libre por el

vecindario como hacía antes. Como señala la persona entrevistada, existe muy poco respeto por las plazas de aparcamiento reservadas a personas con discapacidad.

Como alternativa a este desplazamiento, ella podría realizar el trayecto en autobús interurbano. Esta opción es descartada por la incomodidad y esfuerzo que debiera realizar para utilizar este medio de transporte. El autobús interurbano no dispone de piso bajo y ascender a la zona de los asientos es ya una tarea dificultosa para ella. Cuando ha elegido desplazarse en este medio siempre lo ha encontrado muy agotador y problemático.

Al disponer del coche a la entrada de su casa y al tener una plaza en el aparcamiento del centro de trabajo no tiene necesidad de transitar por las calles y aceras de la ciudad en el desplazamiento al trabajo. Aún así siempre guarda su bastón en el coche por si necesitase realizar un desplazamiento mayor a pie.

5.4.6. Caso F. Persona con discapacidad auditiva en población mediana

Andando	Metro	Autobús interurbano	Andando
90 min →			

F trabaja en una ciudad grande pero vive en una población más pequeña de las afueras. Para ir al centro de trabajo debe desplazarse durante aproximadamente 90 minutos, utilizando el metro durante una parte del trayecto y el autobús interurbano durante otra. Emprende el desplazamiento a las 6:45 por la mañana y por las tardes abandona el centro de trabajo a las 14:30.

Para F trabajar significa una forma de fortalecer la autonomía personal, si bien requiere de un nivel de esfuerzo por su parte para lograr integrarse en los diferentes ambientes del ámbito laboral. Su entorno familiar cercano ha visto de forma muy positiva su desarrollo labora y ha sido un apoyo en este sentido.

F no considera tener especiales dificultades en el desplazamiento entre su casa y su centro de trabajo. Indica que realiza su trayecto con total normalidad y que las barreras que se le pueden presentar son únicamente de comunicación.

La información e interacción de forma sonora plantea dificultades para ella, si bien en parte es suplida por un gran sentido visual de los entornos y espacios. Ella basa su orientación y localización en su sentido de la vista y su memoria visual.

Lo que considera una dificultad es a la hora de atender los mensajes que se emiten en los medios de transporte para las y los pasajeros. Así mismo, encuentra obstáculos a la hora de pedir un billete en la taquilla, comprar el abono o solicitar información. Suele resolver este tipo de barreras escribiendo o señalando en un plano para hacerse entender.

Ese tipo de problemas también los encuentra al desenvolverse en los medios de transporte e interactuar con el resto de personas que lo utilizan. En ocasiones se producen situaciones desagradables al no entenderse. Considera que hay poco conocimiento sobre las personas sordas y sobre cómo se puede desarrollar la comunicación con ellas. Así por ejemplo, menciona que las personas suelen hablar muy rápido, dificultando la lectura de labios.

Las barreras más notables se producen en caso de una situación de emergencia o de una incidencia extraordinaria. Los mensajes en este tipo de escenarios se emiten de forma sonora. Por tanto, F no recibe la información sobre lo que está ocurriendo. Ante este inconveniente ella decide imitar al resto de pasajeros, tratando de entender qué puede estar pasando. Esta circunstancia le hace pensar que es necesario ofrecer este tipo de información de forma visual. Se podrían utilizar las pantallas de algunos medios de transporte, como el metro, para dar este tipo de información de forma escrita y en lengua de signos para que todas las personas puedan comprender la situación.

5.4.7. Caso G. Persona con discapacidad física en población mediana

Silla de ruedas	Vehículo propio	Silla de ruedas
35 min →		

G dispone de vehículo privado adaptado para realizar su desplazamiento entre su lugar de residencia y su centro de trabajo. Su centro de trabajo se ubica en una ciudad grande pero reside en una población de las afueras. G termina de trabajar a las 15h y emprende su trayecto a su casa invirtiendo 35 minutos en el desplazamiento.

El trabajo es para G una actividad necesaria en su día a día, tanto desde el punto de vista material o económico como por lo que le ofrece de enriquecimiento tanto profesional como personal. Considera que el trabajo le aporta una gran independencia y por tanto para él es un elemento muy positivo. Por otro lado, su entorno familiar y de amistad siempre vio con normalidad que él se desarrollase profesionalmente.

A causa de su discapacidad, realiza sus desplazamientos cotidianos en silla de ruedas. Disponer de una silla de ruedas de poco peso y muy manejable (se puede desmontar) le permite mantener un nivel de actividad muy importante. Como indica la persona entrevistada, una primera barrera a su movilidad es el alto coste económico que supone adquirir una silla de ruedas de esas características.

Su desplazamiento al centro de trabajo lo realiza gracias a un automóvil adaptado. Desde que cumplió la edad reglamentaria, G dispone de carnet de conducir. Para su movilidad, su vehículo es imprescindible ya que le lleva casi siempre hasta donde quiere.

“El coche es perfecto, lo cojo en la puerta de casa hasta la puerta del trabajo”

Si bien considera que está habiendo una mejoría paulatina en el nivel de accesibilidad en los entornos y transportes públicos, él no desea tener que depender del grado de accesibilidad de cada ámbito concreto, que puede ser muy variable.

“El transporte público a día de hoy no es accesible porque no podemos llamar a algo accesible a algo que es parcialmente accesible. Os es accesible al cien por cien o no lo es.”

Además la complicación que él asume que tiene el transporte se ve agravada por la distancia de la población donde vive y la ciudad donde trabaja.

“Es una complicación tremenda el tener que utilizar el transporte público, especialmente si vives a una distancia larga es un jaleo”

Las barreras que encuentra en el tipo de medio de transporte que utiliza vienen encabezadas por la necesidad de disponer de los recursos económicos para afrontar el gasto extra que cuesta la adaptación del vehículo. Como comenta la persona entrevistada, el precio del vehículo se ve elevado de forma considerable por la necesaria adaptación.

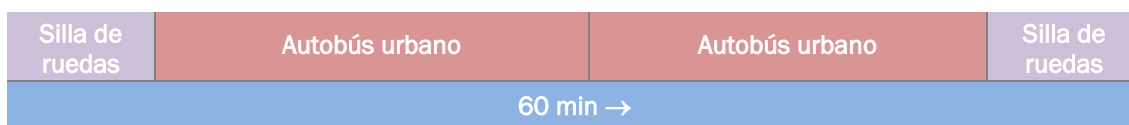
La entrada y salida del vehículo las realiza de forma completamente autónoma, primero introduciéndose él en el vehículo y posteriormente metiendo atrás la silla desmontada por partes. G realiza esta operación con facilidad gracias al poco peso de la silla y su propia complexión fuerte.

El trayecto lo realiza sin dificultad y al llegar al destino, la entidad donde trabaja le ha provisto de una plaza de aparcamiento reservada. El acceso desde el coche hasta las oficinas se realiza mediante ascensor accesible.

Por comodidad, seguridad y necesidad, G utiliza para su movilidad su vehículo privado adaptado, logrando una gran autonomía en los desplazamientos. Sólo en las ocasiones en las que el vehículo se

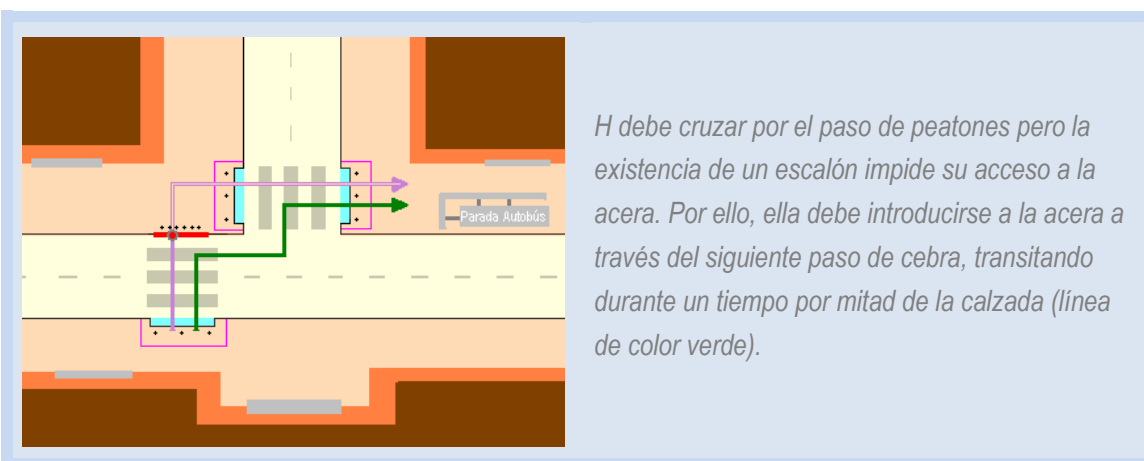
le ha averiado ha perdido está independencia. En esos casos ha tenido que plantearse alquilar otro coche, pedir prestado o/y ser acompañado por otra persona.

5.4.8. Caso H. Persona con discapacidad física en población grande



H se desplaza en silla de ruedas por su discapacidad física. Realiza su trayecto tomando dos autobuses urbanos. Ella parte generalmente a las 7:00 y llega una hora después al centro de trabajo.

Su desplazamiento se inicia en el tránsito hasta la parada de autobús. Su barrio, “no es de los peores” como ella misma indica, en cuanto al nivel de accesibilidad. Aún así, al salir a la calle desde su lugar de residencia debe transitar por la calzada hasta un punto por el que accede a la acera. El cambio de plano entre calzada y acera es uno de los problemas más comunes de la zona. Al cruzar la siguiente calle para llegar a la parada de autobús, H debe también sortear una barrera que le obliga a transitar por espacios no peatonales. A causa de esta barrera, ella se expone al riesgo de ser atropellada por los vehículos que transitan por la calzada.



La línea de autobús urbano que H utiliza cuenta con rampas de acceso y descenso para personas en silla de ruedas. H indica que los problemas más comunes durante su transporte en autobús urbano son la escasa formación de los chóferes y las dificultades técnicas que se presentan con la rampa cada cierto tiempo.

En ciertas ocasiones, las y los conductores actúan de forma incorrecta, expresando su incomodidad por tener que accionar la rampa o en el trato con la personas con discapacidad. Las incidencias con los conductores, e incluso con los pasajeros que llegan a ver con impaciencia el montaje de las rampas, provocan que H tenga que tener mucha entereza para afrontar diariamente situaciones en que algunas personas no son siempre comprensivas con la situación y con sus derechos como ciudadana a un transporte accesible. Ante estas situaciones, ella debe tomar una postura conscientemente encaminada a defender su derecho a utilizar el transporte público con normalidad.

Para acceder y descender del autobús, ella requiere de la ayuda de otra persona que se sitúe a su espalda sujetando la silla para evitar que ésta pueda darse la vuelta a causa de la inclinación de la rampa. Con una persona detrás, ella se siente más segura en el cambio de plano entre el autobús y la acera.

En el interior del autobús, existe un espacio reservado para usuarios en silla de ruedas que ella utiliza sin dificultad, beneficiándose de un espacio amplio y más seguro. Los autobuses sólo disponen de una plaza para personas en silla de ruedas así que en caso de que haya otra persona en igual condición ocupándolo o una persona con un carrito de bebé, deberá esperar otro autobús. Esta situación puede implicar el aumento del tiempo de espera.

En el espacio reservado no existe una máquina accesible donde “picar” el billete. Ello supone que tenga que pedirle a algún pasajero que lo haga por ella.

Como utiliza diariamente este transporte, es conocida y conoce a otras personas que la ayudan en cualquiera de estas actividades que no puede hacer de forma autónoma.

En conclusión, su vitalidad y las mejoras técnicas incorporadas al diseño de los medios de comunicación y a los entornos, le permiten diariamente realizar su viaje de ida y vuelta con normalidad y de esa manera poder desarrollar su actividad laboral. La mejora de la accesibilidad cobra una importancia mayúscula en su caso, ya que la inexistencia de estos componentes reduciría en gran medida sus posibilidades de desempeñar un trabajo y desarrollarse profesionalmente.

5.5. Medidas de las entidades contratantes para facilitar la movilidad en los trayectos

Hasta aquí, se han desmenuzado muchos de los elementos que hacen que en el desplazamiento de las personas con discapacidad al centro de trabajo, se deban poner en marcha toda suerte de esfuerzos y estrategias que se traducen en la necesidad de invertir más tiempo o recursos para hacer lo mismo que las personas sin discapacidad.

A continuación se enfoca la atención en el otro plano del empleo, el de las entidades (empresas, administración, etc.) donde trabajan estas personas.

El desarrollo tecnológico, la creciente sensibilización y las nuevas formas organizativas son los elementos más relevantes de cara a una mejora sustancial del grado de accesibilidad de los trayectos.

La información recogida mediante las entrevistas en profundidad, especialmente a personas responsables de los departamentos de recursos humanos de entidades que tienen contratadas personas con discapacidad, nos da una idea de las medidas más comunes que emprenden las empresas o entidades contratantes. Las siguientes dos medidas son las más usuales:

- **Servicio de transporte especial** a través de una ruta de autobús de la empresa para sus trabajadores. Todas las empresas entrevistadas se han planteado en alguna ocasión esta posibilidad, pero todas coinciden en que es excesivamente caro mantener estas soluciones y que la dispersión de las zonas residenciales en las grandes ciudades hacen inoperativo el servicio. Sin embargo, sí se han registrado experiencias que han funcionado, generalmente fijando un punto intermedio de encuentro desde el que se inicie el viaje hacia el centro de trabajo. Estos casos se han dado cuando el desplazamiento cubre una distancia considerable, especialmente en las afueras de las ciudades.
- **Horarios flexibles**: Se ha encontrado una buena disposición por parte de las entidades empleadoras a que las y los trabajadores con dificultades de movilidad tengan un horario flexible de entrada y salida del centro. De esta forma, aquellas personas que necesiten mayor libertad a la hora de fijar sus desplazamientos puedan hacerlo. Por ejemplo, hay personas que tratan de evitar las horas puntas del día para poder disponer de mayor comodidad y de asiento en los medios de transporte o cuando son transportadas en vehículo privado por parte de familiares y tienen que adaptar sus horarios.

En términos generales, la información disponible permite afirmar que desde las empresas u otras entidades contratantes se está fijando más la atención en la mejora del nivel de accesibilidad en los accesos y en el interior de los centros de trabajo, que por facilitar el trayecto entre sus domicilios y el centro de trabajo. En cierto sentido, ese es el espacio que en mayor medida les compete.

En general, las empresas han tendido a emprender reformas y adaptaciones para lograr que las personas con dificultades de movilidad puedan desempeñar su actividad profesional en sus centros de trabajo. En algunos casos analizados, se han creado **servicios específicos** encargados de realizar un examen de la accesibilidad del puesto de trabajo y del inmueble. Esta labor permite hacer un repaso integral de todo el centro de trabajo e ir eliminando las barreras que pudiesen existir. El análisis que se

realiza no se restringe a barreras físicas sino que comprende todo tipo de obstáculos así como la adecuación de las funciones del trabajo que se va desempeñar.

Hay casos de empresas en las que se ha creado una figura encargada de atender todo lo referente a las y los trabajadores con discapacidad. Esta persona tiene entre sus funciones controlar la accesibilidad del centro y del puesto de trabajo y recoger información sobre el desplazamiento de la persona desde su hogar hasta el centro. Se trata de conocer mejor cuál es la situación de las personas que trabajan en la entidad y poder ofrecer soluciones a los problemas que se pudiesen presentar.

La consolidación (institucionalización dentro de la empresa) de este tipo de servicios es más común en entidades con fuerte presencia de personas con discapacidad en sus plantillas y con una sensibilidad sobre el tema (centros especiales de empleo, empresas con experiencia en la contratación de personas con discapacidad, etc.).

6. EL TELETRABAJO

6.1. Introducción

Como solución o como alternativa a la necesidad de realizar los desplazamientos entre el lugar de residencia y el centro de trabajo se dispone actualmente de la posibilidad de desempeñar el trabajo desde la modalidad a distancia. Como se ha indicado previamente, por teletrabajo se entiende aquella actividad laboral desarrollada siempre o puntualmente fuera del centro de trabajo, mediante el uso de ordenadores u otras tecnologías vinculadas a la comunicación²¹.

Ante la variedad de maneras de desarrollar la actividad del teletrabajo, en la literatura especializada²² se ha establecido una tipología según cómo se emprenda el trabajo a distancia:

1. Las personas que desarrollan el trabajo **desde el hogar o lugar de residencia**. Es la categoría más relevante y por la que se suele comprender el concepto de teletrabajo. A partir de esta consideración se ha planteado desde hace años la posibilidad de conciliar vida laboral y personal.
2. Las y los trabajadores que lo emprenden desde las denominadas “**oficinas satélites**”. Es lo más parecido a la idea de establecer una sucursal de una entidad en un emplazamiento lejano que suponga el ahorro de desplazamientos y costes de establecimiento. En este tipo de oficina existen unos servicios comunes (recepción, atención telefónica, baños, salas de reuniones, etc.) y la empresa alquila los espacios de oficina por determinados periodos de tiempo (años, meses, días u horas).
3. Las personas que teletrabajan desde un **telecentro** o un centro de recursos compartidos. Son centros generalmente financiados por la iniciativa pública que tienen dentro de sus objetivos principales acercar la tecnología y las posibilidades que ofrece la sociedad de la información a la ciudadanía.
4. Las personas que desarrollan labores de **trabajo móvil**. Se refiere al trabajo desarrollado en el desempeño de las funciones del empleo que conllevan el desplazamiento y la movilidad del trabajador acompañados frecuentemente de dispositivos e instrumentos que posibilitan la

²¹ Definición en Stienstra, Deborah (2002): Best Practices in the Home-Based Employment of People with Disabilities. Canadian Centre on Disabilities Studies.

²² Kurland, N. et Bailey, D. (1999). Telework: The advantages and challenges of working here, there, anywhere, and anytime. Organizational Dynamics, vol. 28, n°2, pp. 53-68.

información y comunicación a distancia con el resto de compañeros, supervisores y clientes. El análisis de sus características en personas con discapacidad se contempla en un capítulo aparte al considerarse que contiene elementos diferenciados de las modalidades que generalmente comprende el teletrabajo.

Si bien las posibilidades de teletrabajo se han incrementado con el avance tecnológico de los últimos años, es una opción laboral que ya tiene cierto recorrido. Desde hace años se contempla como una opción interesante para compaginar vida laboral y personal. Pese a ello, no ha tenido una extensión muy remarcable en todos estos años.

Se considera que el intenso desarrollo de la **tecnología** en materia de comunicación vivida en los últimos años y la generalización de su uso ha incrementado las posibilidades del teletrabajo. En ese sentido, en la actualidad se dispone de mejores conexiones en el ámbito de la telecomunicación y de herramientas más completas que permiten realizar un mayor tipo de actividades a distancia y con una mejor calidad en los productos finales.

Según el tipo de actividad laboral que se ejerza, será necesario contar con herramientas de comunicación o tecnológicas más o menos desarrolladas. En ocasiones, la actividad a desarrollar requerirá de una tecnología muy sofisticada y compleja, mientras que en otros casos será suficiente con disponer de un ordenador con conexión a internet.

Además del aspecto tecnológico como pilar básico del desarrollo del teletrabajo, es necesario incidir en otros dos elementos de suma importancia²³:

- ▣ Los **procesos** de aquella entidad que adopte medidas para posibilitar el teletrabajo se deben adecuar a la situación de funcionamiento “a distancia” de algunos o de la totalidad de sus miembros. En ese sentido, se deberá pensar en todo momento que pueden existir trabajadores que se encuentren trabajando a distancia y, por tanto, se deberá diseñar un modelo de comunicación adecuado entre todas las personas de la entidad. Además, como se refleja en las entrevistas a personas con experiencia en dirección de equipos de trabajo a distancia se recomienda establecer mecanismos de planificación por objetivos de la labor de las y los teletrabajadores.
- ▣ Desde la **cultura de la organización** se debe promover en sus primeros periodos de implantación el uso de las posibilidades que ofrece el teletrabajo. Para ello, se deberá fomentar que se perciba con naturalidad el trabajo a distancia y que las personas que lo deseen planteen la posibilidad de trabajar en esa modalidad. El objetivo será que dentro de la organización no se produzcan malentendidos ni desconocimiento sobre la realidad del teletrabajo que provoquen inconvenientes a las personas que decidan optar por esta modalidad voluntariamente.

²³ Chinchilla, Nuria y León, Consuelo (2007): Guía de Buenas Prácticas de la Empresa Flexible. Comunidad de Madrid.

6.2. Situación general de extensión del teletrabajo

Existe la percepción entre las distintas fuentes consultadas de que el teletrabajo no ha tenido una gran implantación en nuestro país. En esa línea, los datos disponibles respecto a comparaciones entre los países europeos para el año 2003, certifican que en España el teletrabajo no ha tenido todavía una amplia difusión. Nuestro país se encuentra a la cola de los países de la Unión Europea en cuanto a su nivel de implantación²⁴. La información comparada entre países hay que tomarla con cautela ya que no existe una definición estandarizada sobre qué se entiende por teletrabajo en cada uno de ellos y, por tanto, únicamente nos aporta una idea aproximada sobre cuál es la extensión del teletrabajo en España en el contexto europeo. En la siguiente tabla (Tabla 23) se muestran los datos disponibles para España, en comparación con otros de la media de Estados miembros de la Unión Europea (UE-15):

Tabla 23. Incidencia del teletrabajo en el periodo 2002-2003

Países	% sobre el total de los trabajadores
Holanda	26,4
Finlandia	21,8
Reino Unido	17,3
Alemania	16,6
UE-15	12,0
Italia	9,5
Francia	6,3
España	4,9
Portugal	3,4

Fuente: SIBIS²⁵ (2003).

España se sitúa en una posición comparativa menor respecto a la media de la UE-15, con unos datos de incidencia del teletrabajo reducidos (4,9%). Esta cifra indica que en España se hace uso del teletrabajo en casi dos tercios menos que la media de los 15 Estados miembros que componían la Unión Europea. En esta información comparativa destaca la significativa extensión del teletrabajo en países como Holanda (26,4%) y Finlandia (21,8%).

En una información publicada en 2008 se confirma la idea de que en España se trabaja desde casa poco en comparación con otros países. Un 8% de las y los trabajadores en España teletrabajan frente a en torno un 25% en los países nórdicos o en Estados Unidos²⁶. Pese al incremento experimentado

²⁴ Sánchez Mangas, Rocío (2005): Productividad y nuevas formas de organización del trabajo en la sociedad de la información. Documento de trabajo 81/2005. Fundación Alternativas.

²⁵ SIBIS: Statistical Indicators Benchmarking the Information Society es un proyecto de la Comisión Europea dentro del programa "Information Society Programme" que se desarrolló entre 2002 y 2003 para actualizar una serie de indicadores sobre la iniciativa e-Europe a través de una encuesta en todos los países de la UE.

²⁶ Consumer Eroski (2008): "Virtudes y defectos de trabajar en pijama" en Consumer Eroski Nº 122, junio 2008.

respecto a los datos de 2003, falta mucho para alcanzar los niveles de extensión de esta fórmula de trabajo que se registran en otros países.

Más allá de su implantación, es interesante investigar si existe interés por parte de la población que trabaja por incorporar esta nueva fórmula de trabajo. En ese sentido, en una encuesta de 2004 realizada por el portal de empleo *Monster* se preguntaba por la existencia o no de interés por parte de la ciudadanía por teletrabajar. Los resultados indican que sí existe un interés considerable por teletrabajar entre los españoles (el 25,69%) aunque es menor a la opción del resto de europeos (un 34,63%). Esta investigación también muestra la relación entre el acceso a la tecnología con el incremento del teletrabajo. En concreto, la encuesta indica que la extensión del acceso a internet en los hogares de los ciudadanos fomenta que el teletrabajo se contemple cada vez más como una opción factible²⁷.

En este sentido, en un estudio del CIDE²⁸ se indica que las capacidades para el teletrabajo en España se encuentran por debajo de la media europea a causa de una menor extensión del conocimiento de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación y de su uso. Es por ello, que en los últimos años se vienen desarrollando diferentes programas en esa dirección, fomentando un uso más extendido a través de un mayor conocimiento de estas herramientas tecnológicas. Se considera que para la implantación de estos programas de formación ha sido bastante relevante el impulso recibido desde las instituciones europeas. Ello se comprueba al constatar que una parte importante de los proyectos de formación en teletrabajo existentes se han generado dentro del marco de iniciativas europeas.

Sin embargo, a través de las entrevistas a expertos/as en discapacidad y empleo, se pone de relieve la necesidad de fortalecer la orientación laboral de la formación que se imparte en técnicas de teletrabajo. Durante bastante tiempo el foco se ha puesto en acercar las tecnologías y dar a conocer las herramientas de teletrabajo a la población, sin embargo se ha hecho menor hincapié en concebir qué actividades económicas concretas existen en el contexto actual que se puedan desarrollar mediante la fórmula del teletrabajo.

“...nos hemos centrado más en la parte tecnológica, y menos en la parte de determinar las actividades que se podían realizar a través del teletrabajo...yo creo que ahí estaba el error”.

²⁷ http://contenido.tecnologia.monster.es/1753_es_pf.asp. La información que se aporta tiene ciertas limitaciones puesto que la muestra utilizada para realizar la encuesta no es estadísticamente representativa de total de la población. Para el caso de España se encuestó a 289 personas y para el total de Europa a 8.000 personas. Por tanto, las conclusiones a las que llega pueden indicar una aproximación general más que una apreciación rigurosa del fenómeno.

²⁸ Centro de Investigación y Documentación sobre problemas de la Economía, el Empleo y las Cualificaciones Profesionales (2005): Nuevas formas del trabajo y sus implicaciones para la formación continua. Panorama de formación continua en los teletrabajadores. Informe de Resultados III: Análisis formativo. CIDE.

Se debe considerar el teletrabajo sólo como una manera de prestar un trabajo y, en consecuencia, plantearse qué actividad laboral puede desarrollar a través de esta fórmula. En ese sentido, se señala la importancia que alberga incidir con mayor intensidad en el análisis sobre qué actividades económicas son factibles desarrollar y qué tipo de formación profesional se necesita para ejercer el puesto de trabajo. Posteriormente, se deberá reflexionar si existe la posibilidad de realizar la labor mediante el trabajo a distancia.

6.3. Ventajas e inconvenientes del teletrabajo

Pese a que el teletrabajo no se ha extendido como se preveía, continúa siendo una forma de trabajo que se quiere potenciar desde la iniciativa pública por los beneficios que puede aportar tanto a entidades empleadoras como a empleados y empleadas.

En el cuadro siguiente (Cuadro 4) se presenta una relación de los beneficios e inconvenientes que frecuentemente se le atribuye a la actividad del teletrabajo en relación a la entidad empleadora y a las y los trabajadores:

Cuadro 4. Beneficios e inconvenientes del teletrabajo para la entidad empleadora y personal empleado

BENEFICIOS
Para la entidad empleadora
Reducción de costes fijos (oficina, material, viajes, etc.)
Incremento de la productividad y el desempeño laboral de sus trabajadores
Reducción del absentismo y de los retrasos por tráfico o por otros elementos externos
Reducción del impacto negativo sobre el medio ambiente y, en consecuencia, cumplimiento de la normativa
Incremento de la flexibilidad de horarios para ajustarse a los picos de volumen de trabajo
Facilitar la retención de sus empleados
Para empleados y empleadas
Permitir la conciliación de la vida familiar y laboral
Impacto positivo en la salud y el bienestar personal del empleado
Impacto positivo en la satisfacción con el trabajo
Reducir el abandono del empleo
Posibilitar más autonomía y libertad en sus costumbres (vestido, horarios, etc.)
Facilitar la contratación de personas con discapacidad
INCONVENIENTES
Para la entidad empleadora
Es necesario introducir cambios en los modelos de organización que pueden generar gasto de recursos
Puede dificultar la supervisión y el control
Puede interferir en la cultura de organización y en la sensación de trabajo en equipo
Puede necesitar la duplicación de materiales de los servicios comunes de una oficina
Para empleados y empleadas
Reduce la interacción social y puede llevar al aislamiento del trabajador
Reduce las posibilidades de promoción en el empleo

Puede suponer el incremento de horas trabajadas

Es necesario una mayor disciplina en el trabajo

Fuente: Canadian Telework Association y SUSTEL Consortium (2004).

Los inconvenientes planteados se pueden tratar de contrarrestar mediante nuevos planteamientos en la organización de la entidad. Por ejemplo, se suele considerar muy positiva la celebración de reuniones periódicas u otras actividades que permitan mantener el contacto con el entorno laboral y con el resto de personal de la entidad. Siempre dentro de las posibilidades y los intereses individuales, se tiende a pensar que es interesante la propuesta de combinar el teletrabajo con el trabajo presencial para fomentar lo positivo de cada modelo²⁹. Asimismo, de cara a evitar la sensación de aislamiento y de desconexión con el resto de compañeros que se puede producir en la persona que teletrabaja, se recomienda la disposición de espacios virtuales que permitan al teletrabajador estar en continuo contacto con el resto de personas de la entidad³⁰.

6.4. El teletrabajo y las personas con discapacidad

No existen datos concretos en la literatura especializada sobre el grado de extensión del trabajo a distancia por parte de trabajadores con discapacidad. Aquí se pretende integrar la información disponible en relación ese uso del teletrabajo por las personas con discapacidad y aquella que se ha recogido a través de la encuesta y de las entrevistas en profundidad.

Como ya se ha referido previamente, la encuesta realizada nos confirma los datos que nos advierten del poco uso de esta modalidad de trabajar. Entre las 470 personas encuestadas con o sin discapacidad sólo 36 (un 7,7%) desarrollan su actividad laboral a través del teletrabajo. De forma comparativa, como se observa en el siguiente gráfico, el teletrabajo se encuentra más extendido en términos relativos entre las personas sin discapacidad (8,4%) que entre las personas con discapacidad (6,8%). Si bien los datos no plantean una diferencia muy significativa y confirman la tendencia común.

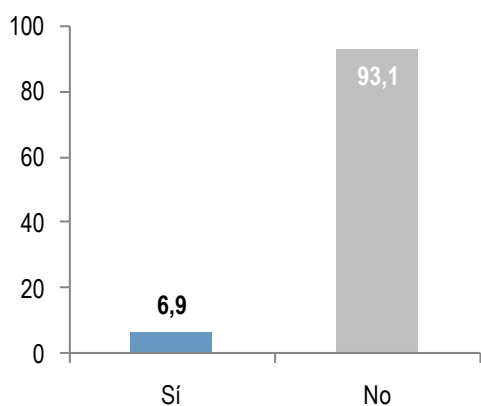
²⁹Este asunto se trata en el portal Discapnet:

<http://www.discalpnet.es/Discalpnet/Castellano/Empleo/Teletrabajo/Teletrabajo+y+discapacidad/default.htm#acceso>

³⁰ En ese sentido se expresa Miguel Jiménez (2006), director de producción de Technosite:

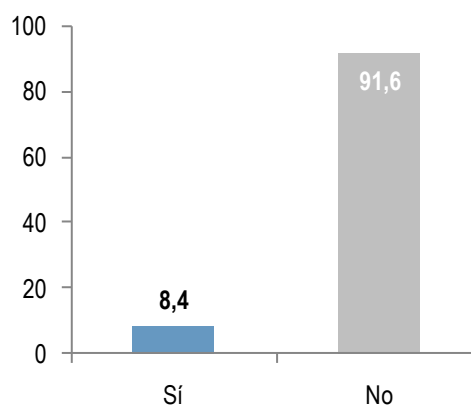
<http://www.technosite.es/afondodetalle05.asp>

Gráfico 8. Personas con discapacidad que teletrabajan (N=220)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Gráfico 9. Personas sin discapacidad que teletrabajan (N= 250)

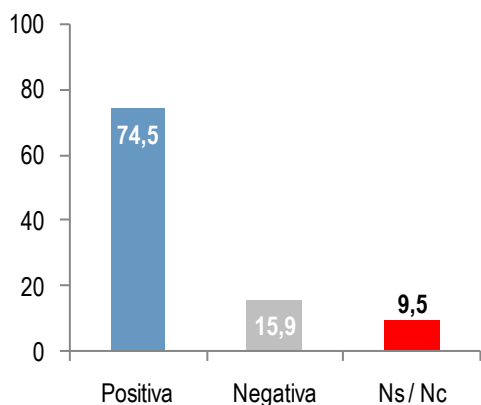


Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Los resultados de nuestra encuesta permiten disponer de información en relación a la extensión de la práctica del teletrabajo según el tipo de discapacidad. Al analizar los resultados se observan diferencias entre los tipos de discapacidad, si bien los datos se deben tomar con cautela ya que el número de casos es muy reducido. De las 15 personas con discapacidad que teletrabajan, 10 personas tienen discapacidad auditiva, 4 tienen discapacidad física y 1 también tiene discapacidad física pero que le obliga a usar la silla de ruedas. En cambio, no se registró ningún caso de teletrabajo en personas con discapacidad sensorial visual, enfermedad mental, discapacidad intelectual, mixta o de otro tipo.

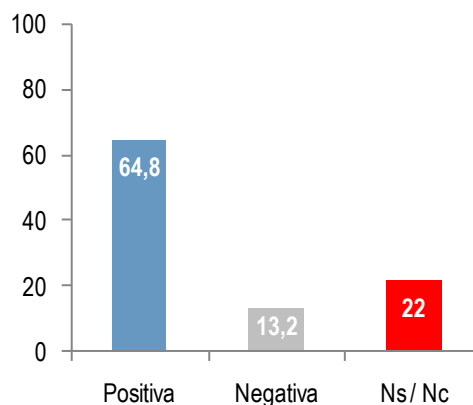
A la hora de preguntar a personas ocupadas con y sin discapacidad por la valoración que le merece el teletrabajo, se observa una actitud algo más positiva por parte de las personas con discapacidad. El 74,5% de éstas se agrupa dentro de las respuestas positivas. En el caso de las personas sin discapacidad, el 64,8% tiene una opinión positiva. Como se puede observar, se indica el porcentaje de personas que no han emitido opinión por su relevancia (especialmente entre las personas sin discapacidad). Su existencia se puede deber a un cierto desconocimiento sobre qué implica el trabajo a distancia y cómo se pone en práctica.

Gráfico 10. Tipo de opinión de las personas con discapacidad (n=220)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Gráfico 11. Tipo de opinión de las personas sin discapacidad (n=250)



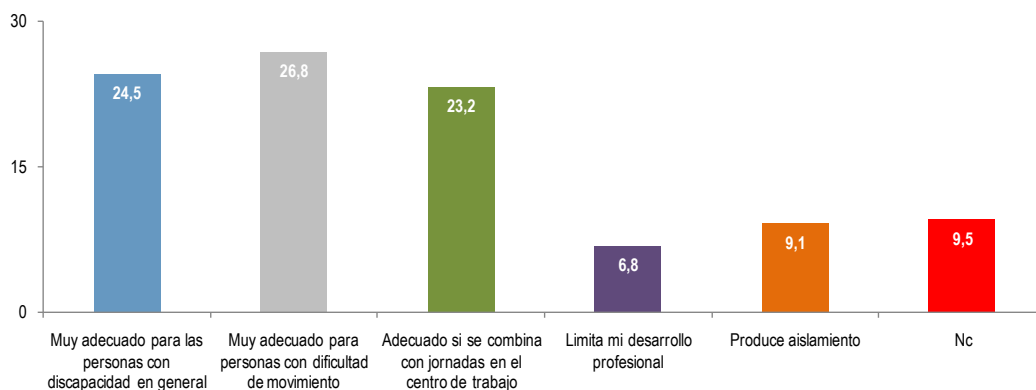
Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

En términos estadísticos, la relación que se plantea entre las personas que emiten valoraciones positivas y las que efectivamente desarrollan actividades de teletrabajo es clara. Las personas que teletrabajan encuentran en su gran mayoría (un 93,3% de las personas con discapacidad; y un 100% de las personas sin discapacidad) que esta modalidad es una forma de trabajo beneficiosa y positiva.

Si observamos en el [Gráfico 12](#) estos datos con mayor detalle podemos señalar que las personas con discapacidad valoran de forma muy similar las tres opciones de respuesta positivas planteadas en la encuesta: las posibilidades del teletrabajo para las personas con dificultades de movilidad es valorada por el 26,8%; su adecuación a las personas con discapacidad en general por el 24,6%; y destacan lo beneficioso que puede ser si es combinado con trabajo presencial por el 23,2%.

Respecto a las opiniones negativas, destaca el dato que señala que un 9,1% vive como un problema el posible aislamiento de trabajar a distancia. Una menor proporción de personas encuestadas (6,8%) considera que el teletrabajo puede limitar su desarrollo profesional al no estar presente en la toma de decisiones de la entidad.

Gráfico 12. Opinión sobre el teletrabajo de las personas ocupadas con discapacidad (n=220)

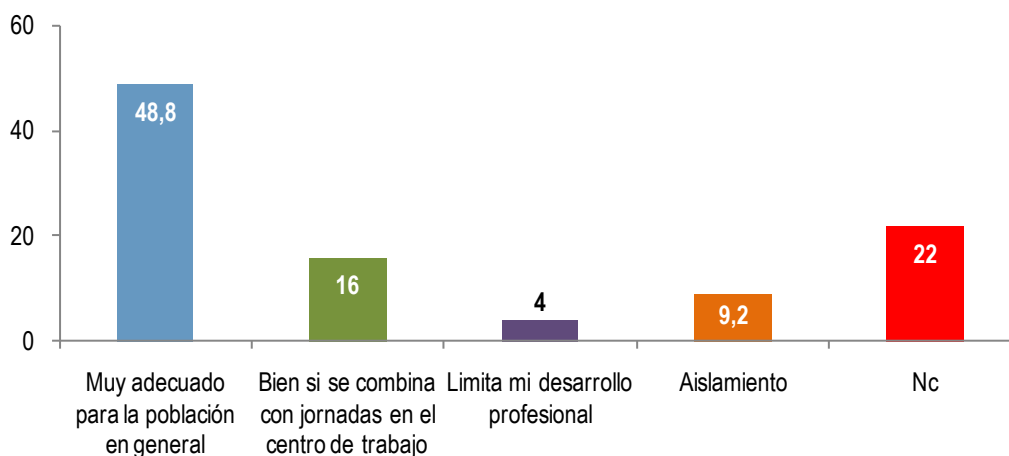


Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Tanto, las personas sin discapacidad, como las personas con discapacidad consideran mayoritariamente que el teletrabajo es muy adecuado para el conjunto de las personas ocupadas.

Respecto a la combinación de trabajo presencial y a distancia, las personas con discapacidad valoran muy positivamente esta fórmula. Ello se puede deber a que tienen confianza en las ventajas del teletrabajo pero temen el riesgo de aislamiento. De hecho, sólo un 4% considera que puede limitar su desarrollo profesional.

Gráfico 13. Opinión sobre el teletrabajo de las personas ocupadas sin discapacidad

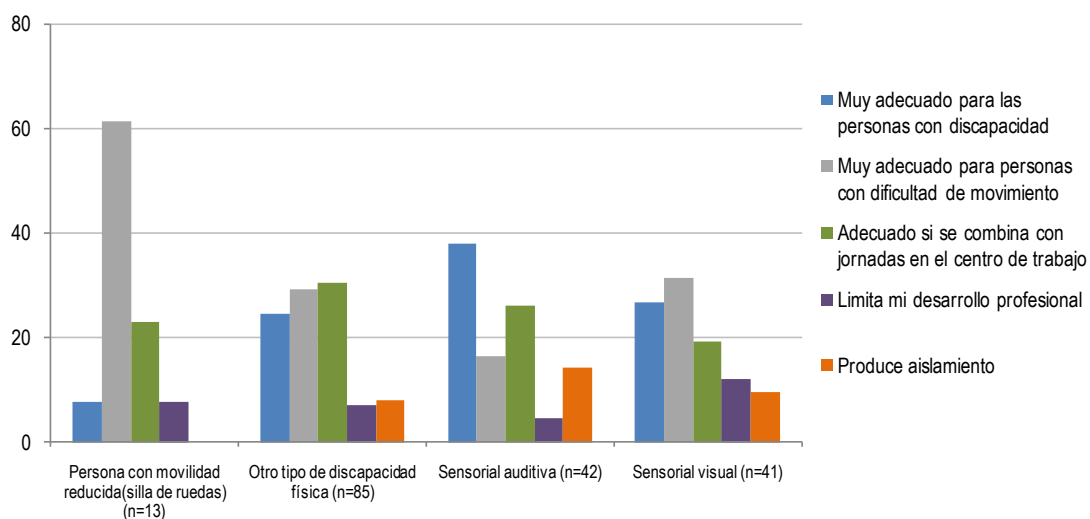


Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

En el siguiente gráfico (Gráfico 14), se exponen las opiniones sobre el teletrabajo según el tipo de discapacidad. La información recogida muestra que pese a relativas diferencias, los grupos de personas

de variados tipos de discapacidad mantienen una opinión bastante favorable a esta modalidad de trabajo. Destaca la alta proporción de personas con movilidad reducida (personas en silla de ruedas) que consideran el teletrabajo especialmente adecuado para personas con dificultades de movilidad (61,5%). Las personas con otro tipo de discapacidad física también señalan de forma destacada que el teletrabajo es idóneo para personas con problemas de movilidad (29,4%), pero en mayor medida se señala la importancia de combinar este tipo de trabajo a distancia con jornadas presenciales en el centro de trabajo (30,6%). Entre las personas con discapacidad auditiva existe también una alta consideración hacia el teletrabajo en el sentido de que un 38,1% lo concibe como una fórmula muy adecuada para las personas con discapacidad en general. El 31,7% de las personas con discapacidad visual consideran que el teletrabajo es adecuado para las personas con dificultades de movilidad.

Gráfico 14. Opinión sobre el teletrabajo según tipo de discapacidad



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

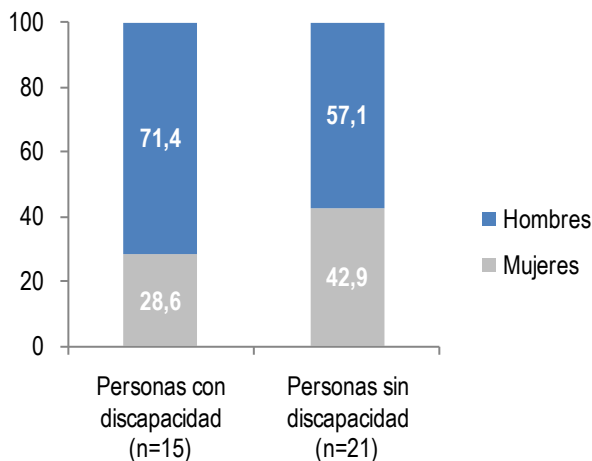
Los resultados respecto a las personas con discapacidad intelectual y con enfermedad mental y entre aquellas que se situaron en la categoría de “otro tipo de discapacidad” sólo aportan una información limitada ya que se encuestó a un número muy reducido. En conjunto son 17 personas (2 personas con discapacidad intelectual o enfermedad mental; 9 personas con discapacidad mixta; y 6 personas con otro tipo de discapacidad).

Ante las respuestas recibidas sobre el trabajo a distancia, se ha confeccionado una aproximación al **perfil tipo de una persona que tiene más posibilidades de desarrollar el teletrabajo**. Para ello se ha querido analizar con mayor detalle las variables siguientes: sexo, edad y el nivel de formación.

En relación al sexo de la persona que teletrabaja, los resultados de la encuesta indican una mayor presencia de hombres que de mujeres en los dos colectivos aún es más notoria en el caso de los

trabajadores con discapacidad: 71,4% de hombres y 28,6% de mujeres. En el caso de las personas sin discapacidad el reparto es el siguiente: 57,1% de hombres y 42,9% de mujeres.

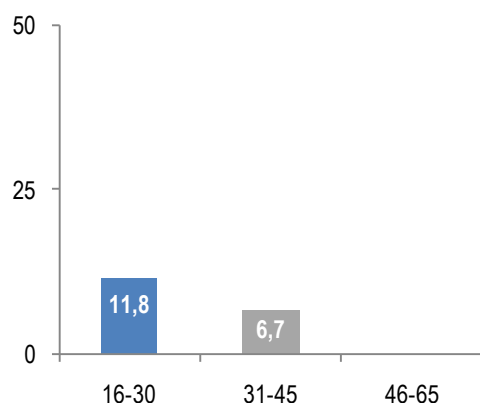
Gráfico 15. Distribución según sexo del conjunto de personas con y sin discapacidad que teletrabajan.



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

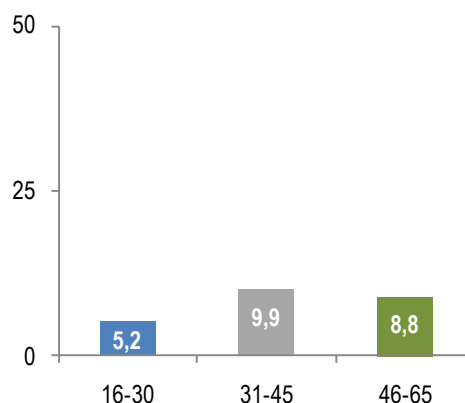
Por otro lado, es interesante tener en cuenta la variable de edad ya que arroja unos datos relevantes de cara a conocer mejor la situación de las personas que teletrabajan. Como se puede observar en el Gráfico 16 y el Gráfico 17, existen diferencias entre las personas ocupadas con y sin discapacidad, especialmente en relación a la extensión del teletrabajo en personas de edad situada entre los 46 a 65 años. En esta franja de edad, entre las personas con discapacidad la extensión del trabajo a distancia es nula, sin embargo un 8,8% de las personas encuestadas sin discapacidad de entre 46 y 65 años teletrabaja. Por otro lado, se puede observar la fuerte incidencia del teletrabajo en el tramo más joven en el caso de las personas con discapacidad ocupadas. En este caso, el 11,7% de las personas con discapacidad que se sitúan entre los 16 y los 30 años teletrabaja. En parte esta situación se explica en relación al mayor acceso que han tenido las personas con discapacidad que se encuentran en la franja de edad más joven a la formación en el uso de herramientas tecnológicas.

Gráfico 16. Porcentaje de personas con discapacidad que teletrabajan del conjunto de personas según tramos de edad (n=15)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Gráfico 17. Porcentaje de personas sin discapacidad que teletrabajan del conjunto de personas según tramos de edad (n=21)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Siguiendo con el análisis, cabe señalar que la variable que presenta un grado significativo de correlación respecto al ejercicio del trabajo a distancia por personas con discapacidad es el nivel de formación. Los datos nos indican que existen unas categorías específicas en las que las personas teletrabajan: un 8,3% de las personas tienen estudios de tercer ciclo, un 6,3% de las personas han cursado una licenciatura, el 14,9% con formación profesional y un 14,3% que han cursado hasta secundaria. En cambio, en el resto de niveles formativos no se contempló ningún caso de teletrabajo.

En el caso de las personas sin discapacidad se observa una tendencia general por la cual en los niveles más altos de estudios finalizados hay mayor acercamiento del teletrabajo. La tendencia se repite entre las personas con discapacidad.

En definitiva, a mayor nivel de estudios y a menor edad aumenta la probabilidad de teletrabajar existiendo todavía una brecha de género significativa en contra de las mujeres con discapacidad.

6.4.1. Beneficios específicos para las y los teletrabajadores con discapacidad

El teletrabajo se ha venido proponiendo como una fórmula atractiva, y provista de grandes ventajas en relación a la movilidad y a la accesibilidad, también orientada a facilitar el trabajo de las personas con discapacidad y fomentar su integración social³¹. La principal ventaja que puede aportar para las personas con discapacidad, además de las ya comentadas para el conjunto de la población, es la

³¹ SUSTEL consortium (2004): Is Teleworking Sustainable? European Communities.

posibilidad de evitar las barreras existentes en los entornos laborales y en los trayectos con bajos niveles de accesibilidad.

A través de las nuevas tecnologías se pueden superar desplazamientos costosos o dificultosos, esquivar las barreras que presente el entorno o suplir ciertas limitaciones causadas por la discapacidad. En resumen, la mejora que puede suponer la extensión del teletrabajo es fomentar el empleo a un mayor número de personas con discapacidad mediante la utilización de innovaciones tecnológicas y el planteamiento de una organización del trabajo distinta.

En esa línea, se expresaba una informante clave al ser preguntada por las posibilidades del teletrabajo para las personas con discapacidad.

“[El teletrabajo] Se vio como una opción muy adecuada para personas con discapacidad, y yo suscribo esa posición...yo creo que efectivamente es una opción y va a permitir trabajar a determinadas personas con discapacidad que no están trabajando como consecuencia de unos problemas de discapacidad muy severos y, precisamente, de limitación de movilidad.”

Existe consenso entre las personas entrevistadas respecto a que la idoneidad del teletrabajo depende de la situación y de los intereses de cada persona, tenga o no tenga discapacidad. Aún así, se suele considerar que abre un amplio abanico de posibilidades laborales especialmente a aquellas personas con discapacidad muy severa que, pese a que puedan contar con el suficiente interés por trabajar, no pueden desplazarse o encuentran muchas barreras. Además, se suele considerar una posibilidad alternativa para personas que quieran desarrollar actividades teletrabajables que se ofrecen en su zona o localidad.

“[Teletrabajar] Es una ventaja importantísima para personas con discapacidad que de otra manera no tendrían otra oportunidad de trabajar...de difícil acceso, de zonas rurales, (...) que tienen cargas personales ineludibles, (...) y clarísimamente para quien no se puede mover y que la única vía es que le lleves el trabajo a su casa.”

Por ello, para algunas personas con discapacidad, el teletrabajo es una vía para reducir el estrés producido por ese desplazamiento. Para muchas personas con dificultades de movilidad realizar el trayecto entre el lugar de residencia y el centro de trabajo supone un estrés añadido ya que al encontrarse barreras deben acometer un mayor esfuerzo para solventarlas.

En ese sentido, la opinión más compartida tanto entre personas expertas como personas con discapacidad es considerar como idónea la combinación, siempre que sea posible, del trabajo presencial y aquel desarrollado a distancia.

6.4.2. Frenos y extensión del teletrabajo

Se considera que el conjunto de personas con discapacidad es muy diverso y, por tanto, la conveniencia o no de esta fórmula de trabajo a distancia depende en gran medida del tipo de discapacidad, de la naturaleza de la misma y de la persona concreta y su entorno.

Por ejemplo, en la literatura especializada se indica que generalmente las personas que conviven con la discapacidad durante toda o casi toda su vida tienen el deseo de que el trabajo les permita salir de su lugar de residencia y les posibilite experimentar nuevas sensaciones (entablar nuevas relaciones sociales, conocer nuevos lugares, etc.)³².

En esa línea, la información obtenida a través de las entrevistas en profundidad coincide en resaltar la importancia de la **socialización en el ámbito de la empresa**. Este es uno de los factores que las personas consideran más relevantes frente a la opción del teletrabajo, y así se ha percibido desde diferentes perspectivas por las personas entrevistadas.

“El quedarte en casa, en cierto sentido te aparta, o no te permite desarrollar lazos. Que es el problema que cualquier teletrabajador, con o sin discapacidad, te cuenta del teletrabajo”.

“Por ejemplo, recuerdo que me ofrecieron la posibilidad de teletrabajar pero creo que, en mi caso, no me ofrece ninguna ventaja no venir al centro de trabajo. Porque para mí venir a trabajar no es un esfuerzo, quiero decir, por eso digo mi trayecto es bueno. El caso es que yo puedo venir sola. [...] Para mí tener un trabajo como éste me vale, no sólo para salir a la calle, sino también para relacionarme con gente... pues ves a la misma gente en la parada y, quieras que no, te cuentas tu vida, la gente te conoce, todo el mundo se supone que te ve. [...] Te socializas, que es lo más importante.”

Las personas valoran intensamente la relación y el contacto con las otras personas con las que comparten su experiencia laboral pero también su interacción durante el trayecto. En la actualidad, se emplea una gran cantidad de las horas del día a trabajar siendo muy relevante las relaciones que se desarrollen con las personas con las que se comparte actividad en el centro de trabajo. Perder el contacto con estas personas, puede suponer limitar su círculo de amistades o de conocidos. En ese sentido, se reitera la idea de que culturalmente se otorga una gran importancia a la comunicación y contacto presencial entre las personas.

Generalmente, la **cultura dominante en las organizaciones** tampoco es muy proclive a la reducción del trabajo presencial ya que se suele basar el control de las y los trabajadores y sus relaciones a partir

³² Huws, Ursula (2000): Equality and Telework in Europe. Project Report. Euro-Telework. Euro-Teletrabajo ha sido apoyado por la Comisión Europea, Dirección General de Empleo y Asuntos Sociales, en el marco del Fondo Social Europeo.

de la presencia física de las personas en los centros de trabajo. Se considera que en un alto número de entidades la concepción tradicional del trabajo está más ligada a la visibilidad de la persona que a su aportación concreta.

“[Los jefes] llevan más un control de personas que de trabajo. (...) En general, en todas las empresas, a los jefes les gusta controlar a su gente, que esté cumpliendo un horario, es decir, que fichen. “

“Eso choca muchas veces con el teletrabajo donde no se ve a la persona, donde la persona está en su casa, donde lo que hace es un trabajo y entonces...pues este hombre dónde está y qué hace... todavía choca con nuestra mentalidad.”

Asimismo, se mantienen **hábitos de funcionamiento** que no fomentan el trabajo a distancia en las oficinas como por ejemplo el uso masivo del papel como soporte de los documentos de trabajo. Esto provoca que las personas no interioricen el uso, de forma casi exclusiva, de las herramientas tecnológicas que posibilitarían el teletrabajo.

Retomando lo ya comentado anteriormente, existe el peligro de que el teletrabajo se convierta en una forma de fomentar el aislamiento y no la integración³³. Las personas entrevistadas con experiencia en la coordinación de equipos de teletrabajadores, recomiendan la adopción de medidas que contrarresten esta percepción por una de mayor inclusión en el conjunto de la organización empleadora (reuniones periódicas, soportes virtuales de contacto, etc.). Además, se debe transmitir continuamente la sensación de que la labor que acomete la persona con discapacidad se está coordinando y que se está realizando un seguimiento de su trabajo. De esta forma, la persona se siente más motivada, con unos objetivos claros y percibe que está acompañada en todo momento.

Además, es una práctica común en las entidades donde se practica el trabajo a distancia que las y los teletrabajadores cumplimenten cuestionarios de satisfacción periódicos. De esta manera la persona encargada de la coordinación de sus tareas puede conocer la evolución de la motivación de cada persona e ir solventando los problemas que surjan de forma rápida.

Por otra parte, existe el peligro de que el teletrabajo se convierta en ocasiones en una solución para abaratar los costes de la empresa y que sirva para sustituir la necesidad de adaptar el centro de trabajo con los ajustes razonables que establece la ley (en España, la Ley 51/2003 o LIONDAU). En ese sentido, no debe ser utilizado como pretexto para obviar la necesidad de continuar con los esfuerzos por la mejora de la accesibilidad en los entornos.

³³ Esta idea fue expresada por los integrantes del grupo de discusión de personas con discapacidad para el estudio sobre “Mujeres y nuevas tecnologías de la información y la comunicación” que ha elaborado Red2Red Consultores para el Instituto de la Mujer (2008).

También se ha destacado que la extensión del teletrabajo no sólo está ligada al desarrollo de nueva tecnología aplicada, sino a mejorar el funcionamiento de la existente.

“Sigue fallando mucho la tecnología de trabajo a distancia. (...) Yo creo que además de crearse cosas nuevas es importante que se establezcan tecnologías que ya existen.”

Para que sea una alternativa al trabajo presencial, es necesario que las herramientas de comunicación funcionen plenamente, de forma sencilla y sin dificultades para permitir que el trabajo se desarrolle con normalidad. Como se ha indicado por varias personas, se encuentran con frecuentes problemas técnicos que reducen la eficiencia del medio empleado (Como señaló una persona encargada de coordinar un equipo de teletrabajadores respecto al uso de los sistemas de video-conferencia).

La extensión de la práctica del teletrabajo puede ser impulsada a través de medidas que incidan en la promoción de la formación de las personas con discapacidad en el uso de la tecnología³⁴, y se deberá contemplar la posibilidad de ofrecer ciertas enseñanzas mediante teleformación para que de esta forma se logre que un mayor número de personas accedan a los conocimientos³⁵.

Además de la capacitación, se debe asumir que el teletrabajo es el modo de realizar el trabajo pero no tiene sentido sin que exista la actividad económica. Por ello, es de enorme importancia que se priorice la concreción de la actividad económica que se va a desarrollar y que se emprendan actuaciones de formación enfocadas a profundizar en los distintos ámbitos en los que se puede teletrabajar.

Ambas medidas: la potenciación de la formación para teletrabajar y la identificación de actividades económicas teletrabajables son necesarias de cara al desarrollo del teletrabajo.

6.4.3. Lugar de desempeño o modalidades del teletrabajo

Como ya se comentó al inicio de este apartado, el propio domicilio del teletrabajador es el ámbito más común. En el caso de las y los trabajadores con discapacidad suele ser también el **domicilio privado** al que se hace referencia a la hora de teletrabajar.

Teletrabajar en el propio domicilio requiere del desarrollo de hábitos y de actitudes personales para desempeñar el trabajo de forma idónea. Es necesario que la persona que teletrabaja logre establecer un adecuado ambiente de trabajo reservando un espacio físico, un horario y disponiendo de las herramientas telemáticas necesarias. Además, resulta muy relevante que su entorno familiar

³⁴ Un ejemplo de formación es el soporte virtual creado por un grupo de entidades europeas especializadas en teletrabajo: <http://www.eworklearnnet.com/es/default.htm>

³⁵ Se refiere a estrategias para potenciar el acceso al teletrabajo entre las personas con discapacidad: <http://www.discapnet.es/Discapnet/Castellano/Empleo/Teletrabajo/Teletrabajo+y+discapacidad/default.htm#acceso>

comprenda y respete que pese a encontrarse en casa la persona debe repartir su tiempo entre el trabajo y el resto de actividades de ocio o las labores propias del hogar. En este sentido, hay que tener en cuenta que teletrabajar implica más que un cambio en las instalaciones del hogar ya que tiene un impacto sobre la vida de las personas, más allá de la relación con la empresa, afectando la interacción con el espacio de su casa, sus relaciones familiares así como la distribución del tiempo de ocio³⁶.

No obstante, también existen otras modalidades de teletrabajo que se desarrollan en centros que ofrecen el soporte tecnológico y las herramientas adecuadas. Como se explicaba al inicio del capítulo, se conciben dos tipos: los telecentros y las oficinas “sucursales”. Éstas últimas tienen menor relación con el trabajo de las personas con discapacidad y no se analizan en este estudio de investigación de forma específica, si bien sus implicaciones en la movilidad son similares a las que se producen en los telecentros como puntos intermedios entre el centro de trabajo y el domicilio.

Los **telecentros** son centros de recursos compartidos equipados con tecnologías de alto nivel que permiten su uso de una forma accesible y asequible a la ciudadanía. Su principal objetivo es acercar el uso de nuevas tecnologías de la comunicación y dar a conocer las posibilidades que éstas brindan a los ciudadanos para el desarrollo de su actividad laboral. En cierto sentido, el telecentro puede desarrollar una labor como punto intermedio entre el trabajo desde casa y aquel realizado tradicionalmente desde la oficina, reduciendo generalmente la necesidad de realizar amplios desplazamientos.

Los telecentros cumplen además una función específica según el contexto en el que se ubiquen y según cómo sea la población en ese entorno. En esa línea, se encuentran experiencias como la red de telecentros de Red.es que se orientan concretamente al ámbito rural³⁷ o el programa de telecentros de Fundosa Teleservicios enfocado a las y los trabajadores con discapacidad y que se materializa en tres centros localizados en Sevilla y Valladolid³⁸.

El telecentro del municipio de Gordexola en la provincia de Vizcaya es un ejemplo del alcance del esfuerzo emprendido por los poderes públicos³⁹ y por ser el primer telecentro creado en España con el objetivo de fomentar el uso de las tecnologías en el ámbito rural.

El **telecentro de Gordexola** fue inaugurado en 1997 y se convirtió en el primer telecentro del ámbito rural que se creaba en España. Entre sus prioridades se encuentra atender las necesidades de las personas con discapacidad del municipio y del entorno a través principalmente de la plataforma informática del centro y de un servicio de formación en el uso

³⁶ Así lo indica Ortiz Chaparro al referirse a las habilidades psicosociales enfocadas al teletrabajo.

<http://www.tendencias21.net/trabajo/index.php?action=article&numero=43>.

³⁷ Red.es. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. <http://www.telecentros.es/>

³⁸ <http://www.discapnet.es/Discapnet/Castellano/Empleo/Teletrabajo/Experiencias/default.htm#telecentros>

³⁹ Telecentro de Gordexola: http://www.gordexola.net/2007/web/cas/cont_p6.php?idp=2678a8b90b901124801e&idi=

de tecnologías así como en habilidades como el teletrabajo. Desde 2004 se vienen haciendo actividades de formación específicas para personas con discapacidad.

El telecentro está ubicado en un edificio antiguo tradicional vasco en el centro del pueblo. Los problemas de accesibilidad física se han superado optando por ofrecer un servicio de formación a domicilio especialmente dirigido a personas con discapacidad severa que no pudiesen acceder al centro. Se ha realizado de manera personalizada según las necesidades de cada persona y acompañando el curso con un servicio continuado de formación a través de visitas o comunicación periódicas entre el profesorado y el alumnado durante un periodo de tiempo. Este proceso de formación tiene generalmente una duración aproximada de 3 meses desde el inicio de la formación. De esta forma, se ha pretendido superar los problemas de accesibilidad física del entorno y del trayecto entre los hogares y el telecentro.

El teletrabajo como actividad laboral se situaría en un plano transversal a la movilidad en la ruta entre el lugar de residencia y el centro de trabajo y el trabajo móvil. El ejercicio de esta modalidad laboral reduce o elimina la necesidad del desplazamiento físico al centro de trabajo y modifica las necesidades de trabajo móvil de una persona en el desempeño de su actividad laboral.

En línea con lo mencionado, también se ha considerado el **trabajo itinerante o móvil** como una modalidad específica del teletrabajo. En ese sentido, la persona que desarrolla este tipo de empleo no lo hace desde un lugar específico sino que suele desplazarse continuamente. Para el desarrollo de su actividad debe mantener el contacto con su empresa y para ello utiliza herramientas de comunicación como el teléfono móvil o un ordenador portátil con conexión a internet.

6.4.4. Experiencias de teletrabajo en personas con discapacidad en España

La mayor parte de experiencias de teletrabajo y personas con discapacidad se han venido desarrollando en forma de programas de promoción del teletrabajo. En ese sentido, durante un congreso organizado en el marco de la experiencia Cepadite⁴⁰ en 2005 sobre discapacidad y teletrabajo, se contabilizaron 32 proyectos de teletrabajo en relación con personas con discapacidad en España. Según la información disponible, se encontraban en su mayoría en una fase piloto de su desarrollo, identificándose más con programas de promoción del teletrabajo y aún no como empresas claramente viables⁴¹. Actualmente, se observa que cada vez más los proyectos se están consolidando y formando entidades con mucho futuro por delante.

⁴⁰ Cepadite: Creación de Empleo para Personas con Discapacidad – Telecentro Virtual de Empleo.

⁴¹ Como se indica en un artículo publicado en la revista Entorno Social Digital en 2005 sobre la capacidad de teletrabajar. Se puede consultar en: <http://www.entornosocial.es/content/view/full/106/48/>.

Con el fin de mostrar algunos ejemplos concretos de cómo se está desarrollando la implantación del teletrabajo en personas con discapacidad a continuación se revisan algunas experiencias, unas activas y otras ya finalizadas, a las que se suele hacer mención y que han sido reconocidas en diferentes contextos:

- El previamente mencionado **Proyecto Cepadite**. Fue un proyecto piloto de teletrabajo para personas con discapacidad promovido por la Confederación Empresarial Española de la Economía Social (CEPES) insertado en la iniciativa Empleo/Horizon del FSE, y que ha contado con la colaboración de Fundosa Teleservicios S.A., Bioingeniería Aragonesa y el FREMAP⁴². Los servicios que ofrecen a empresas se encuentran en sectores de actividad como las artes gráficas, el diseño, las herramientas de Internet, el marketing y la atención telefónica.
- La empresa **Technosite**, perteneciente al Grupo Fundosa, ha implantado una experiencia de teletrabajo que está cosechando unos resultados muy positivos. En este caso, se detectó la necesidad de contar con nuevas personas en un área técnica relacionada con el campo de las telecomunicaciones. Para ello, se decidió contratar a personas con dificultades de movilidad formadas en ese ámbito que residían en otras zonas de España y que estuvieran dispuestas a trabajar desde sus casas. La experiencia ha funcionado muy adecuadamente tanto para la empresa como para las y los trabajadores y se planea ir incrementando el número de personas trabajando a distancia.
- A modo de ejemplo de oficina satélite para desempeñar tareas teletrabajables el Centro de Atención Telefónica de la **Fundación Integralia** de la empresa DKV Seguros. Se constituyó en febrero de 2000 con el objetivo de promover la integración laboral de las personas con discapacidad y facilitar su rehabilitación sanitaria a través de su incorporación al trabajo. El éxito de esta experiencia se constata en el crecimiento que ha experimentado en sus años de existencia. Actualmente cuentan con dos *contact center* ubicados en las provincias de Barcelona y Madrid y su plantilla se ha incrementado desde las 9 personas que trabajaban en el primer año hasta superar ampliamente la centena en la actualidad. Su plantilla está compuesta casi exclusivamente de personas con discapacidad. Recientemente, esta experiencia ha sido galardonada con el premio Empresa y Sociedad en su vertiente de empleo por su contribución a la mejora de la integración laboral de las personas con discapacidad⁴³ y el premio de la Fundación GIMM⁴⁴ por su labor destacando que es el primer centro de atención telefónica en Europa gestionado exclusivamente por trabajadores con discapacidad.

⁴² FREMAP: Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social.

⁴³ Los premios se concedieron en abril de 2008: http://www.empresaysociedad.org/NR/rdonlyres/49ADDEED-ADDE-41DE-A150-72AD3B685926/15039/080403NdP_premios.pdf

⁴⁴ La Fundación GIMM (Grupo de Inválidos de Mataró y el Maresme) concedió este premio en junio de 2008.

- ▣ La entidad **S.L. Fitex**, participada accionarialmente por el grupo Fundosa, Caja Extremadura y Corporación Empresarial de Extremadura. Es un Centro Especial de Empleo localizado en Cáceres en la Comunidad Autónoma de Extremadura que ofrece servicios de *call center*. Ha experimentado un gran desarrollo en los últimos años y en 2007 fue galardonado con el premio a la Calidad de los Premios Empresario Extremeño del año. Su centro ofrece trabajo con la tecnología necesaria para ser accesible a las personas con discapacidad. Además se contempla la posibilidad de teletrabajar desde el domicilio personal.
- ▣ La empresa **Técnicas Avanzadas de Encuestación** del grupo Gallup que surgió a mediados de los años 90 con el objetivo de componer su plantilla con personas con discapacidad que trabajasen desde sus lugares de residencia. Esta experiencia se realiza en colaboración con el Grupo Fundosa.

7. EL TRABAJO MÓVIL

7.1. Introducción

Por trabajo móvil se entiende la movilidad que las y los trabajadores deben emprender en el desempeño de sus actividades laborales fuera del ámbito de su centro de trabajo. Estas actividades están comprendidas entre las funciones de su empleo y, por tanto, es necesario que todas las personas puedan realizarlos sin encontrarse con barreras de accesibilidad que limiten su desarrollo profesional.

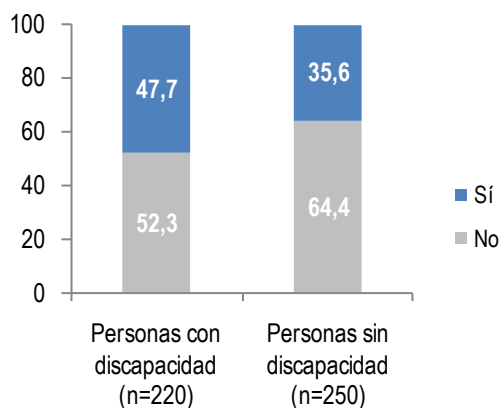
Como ya se ha comentado existe la posibilidad de utilizar las herramientas de comunicación para solventar problemas de movilidad. En ese sentido, las soluciones técnicas son múltiples y deberán responder a las necesidades de la entidad empleadora y la persona empleada. En el marco de este estudio se consideró interesante valorar en qué grado se puede introducir el trabajo móvil y, según cada caso, si es una solución adecuada.

7.2. Situación del trabajo móvil

A partir de la encuesta realizada a población ocupada con y sin discapacidad y de las entrevistas a personas con discapacidad, se pretendió tener una idea sobre cuál es la situación actual y qué extensión puede tener el trabajo móvil entre este colectivo.

Los resultados de la encuesta, como se muestran en el [Gráfico 18](#), indican que un mayor porcentaje de personas con discapacidad (47,7% del total de personas con discapacidad encuestadas) que de personas sin discapacidad (35,6% del total de personas sin discapacidad encuestadas) emprenden actividades de trabajo móvil. Para estas personas, el trabajo móvil implica la necesidad de desplazarse durante su horario laboral para realizar distintas labores como puede ser una reunión en otro lugar o una ruta de distribución o un viaje.

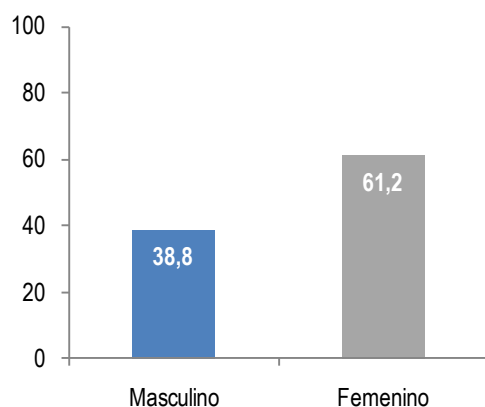
Gráfico 18. Porcentaje de personas con y sin discapacidad que se desplazan por razón de su trabajo.



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

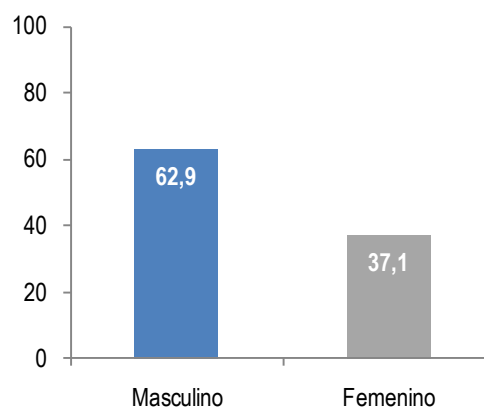
Entre las personas con discapacidad encuestadas que realizan trabajo móvil, es interesante analizar las características de sexo y nivel de estudios. En los siguientes gráficos (Gráfico 19 y Gráfico 20) se observa como la distribución según sexo es muy distinta entre las personas con y sin discapacidad. En el caso de las personas con discapacidad, existe un predominio de las mujeres (61,2%) mientras que en el colectivo de personas sin discapacidad son los hombres los que desarrollan en mayor medida actividades de trabajo móvil (62,9%).

Gráfico 19. Personas con discapacidad que realizan trabajo móvil según sexo (n=103)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Gráfico 20. Personas sin discapacidad que realizan trabajo móvil según sexo (n=83)

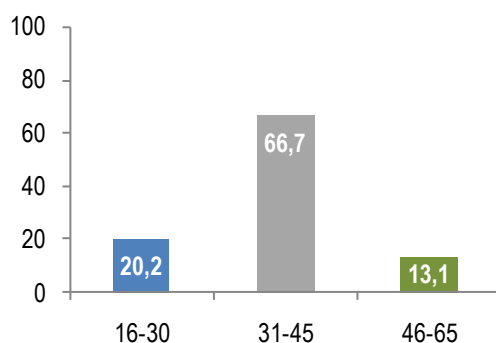


Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

De cara a conocer mejor el tipo de personas que señalan realizar desplazamiento por razones laborales, también se analiza su composición por tramos de edad y por tipo de discapacidad.

Existe un claro predominio de personas en edades comprendidas entre los 31 y 45 años (un 66,7%). Mientras que el porcentaje de personas en los otros dos tramos es menor.

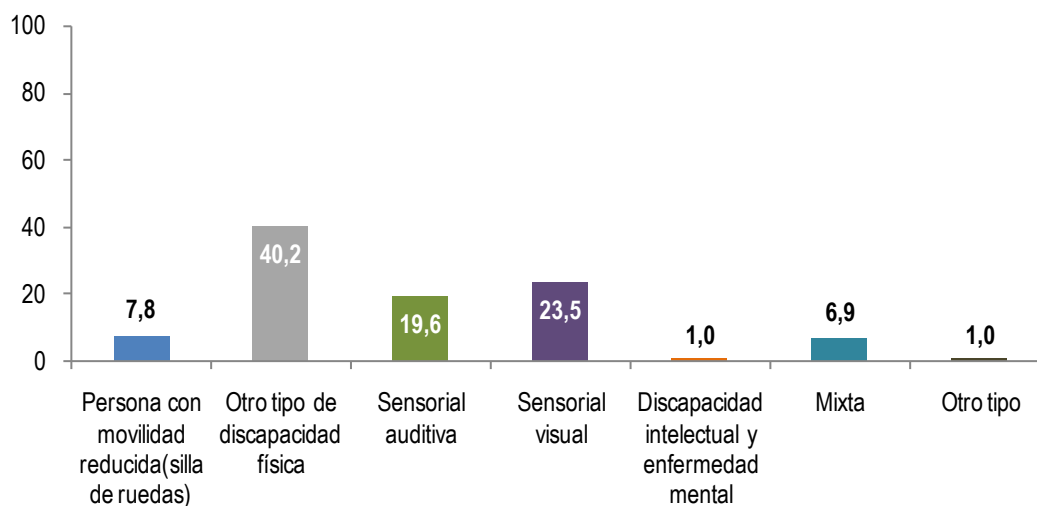
Gráfico 21. Personas con discapacidad que realizan trabajo móvil según tramos de edad (n=103)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Las personas con discapacidad física tienen una alta presencia entre las que realizan actividades en relación al trabajo móvil (las personas en silla de ruedas suponen el 7,8% y el resto de personas con discapacidad física el 40,2%).

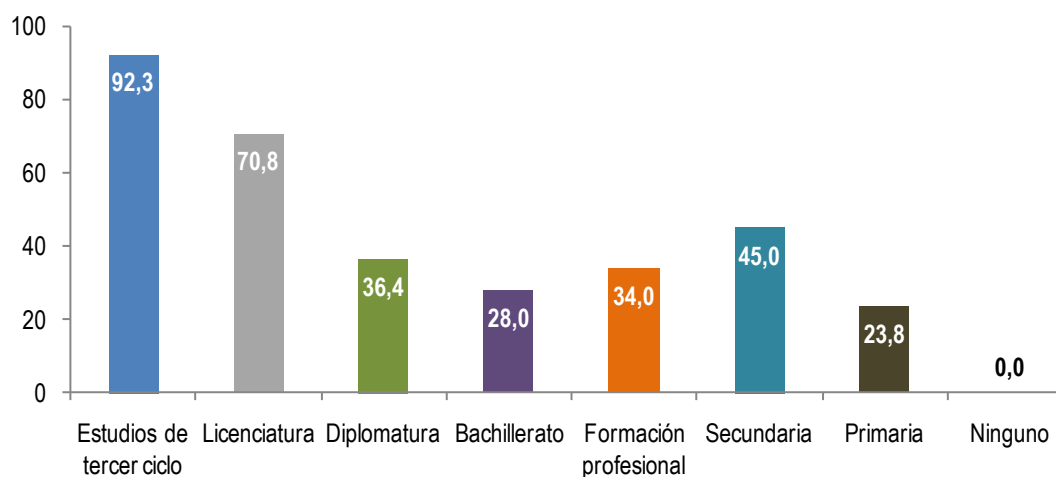
Gráfico 22. Personas con discapacidad que realizan trabajo móvil según tipo de discapacidad (n=103)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

El nivel de estudios de las personas que realizan trabajo móvil es una variable relevante a la hora de analizar la información. Se observa cómo la mayoría de las personas con discapacidad con altos niveles de estudios (estudios de tercer ciclo o licenciatura) realizan desplazamientos por razón de su empleo. Por el contrario, entre las personas con bajo nivel de cualificación, el trabajo móvil se realiza en una menor proporción.

Gráfico 23. Porcentaje de personas con discapacidad que realizan desplazamientos por razón de su trabajo según el nivel máximo de estudios cursados (n=103).



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Es preciso recordar que el perfil demográfico de la muestra de personas con discapacidad encuestadas se ocupa principalmente en el sector servicios (91,1%) y que las categorías laborales más comunes son las siguientes: empleados/as de tipo administrativo (27,5%), técnicos/as y profesionales científicos e intelectuales (21,6%) y Técnicos/as y profesionales de apoyo (19,7%).

A continuación, teniendo en cuenta únicamente las personas que han indicado que realizan labores de trabajo móvil, se ha analizado las siguientes variables: cómo es este tipo de actividad, si su desplazamiento es más o menos complicado que el trayecto que realiza diariamente y la existencia de facilidades de la entidad contratante.

Respecto al tipo de actividad móvil en la encuesta se planteaban tres categorías:

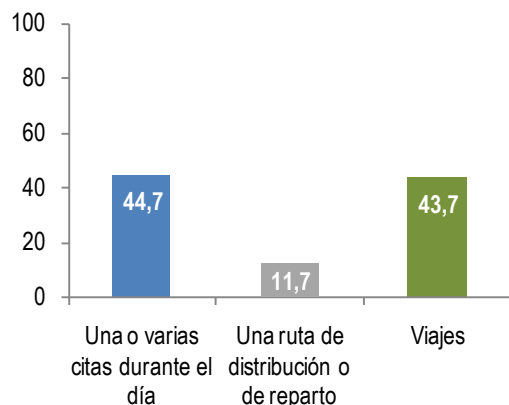
- ☐ asistir a una o varias citas durante el día que suponga un desplazamiento por un entorno próximo;
- ☐ la realización de una ruta de distribución o reparto;
- ☐ y la necesidad de emprender viajes que consistan en desplazamientos entre distancias mayores y generalmente durante un mayor espacio de tiempo.

Entre las personas con discapacidad que realizan trabajo móvil se observa una fuerte presencia de la categoría consistente en citas o visitas cercanas (44,7%) y viajes que supongan un mayor desplazamiento (43,7%). En cambio, son muy pocas las personas que realizan una ruta de distribución y reparto (11,7%). (Gráfico 19).

Al comparar con la información de personas sin discapacidad, se observan diferencias relevantes como la mayor presencia de las visitas o citas durante el día (58,8%), mientras que los viajes más duraderos se encuentran en una menor proporción (22,4%). Entre las personas sin discapacidad el peso relativo de las tareas de distribución y reparto es mayor que en las personas con discapacidad (18,8%). (Gráfico 25).

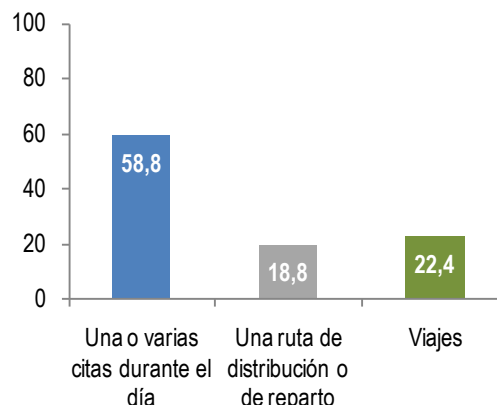
Tomando con cautela los datos, desplazarse suele suponer un mayor esfuerzo para las personas con discapacidad y, en ese sentido se explica que las categorías que implican una movilidad generalmente más cotidiana (desplazamientos durante el día y ruta de reparto o distribución) sean realizados en menor proporción por este colectivo que por las personas sin discapacidad. En cambio, los viajes, que suelen implicar un único desplazamiento durante un mayor espacio de tiempo, son realizados en mayor medida.

Gráfico 24. Tipo de trabajo móvil que realizan las personas con discapacidad (n=103)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Gráfico 25. Tipo de trabajo móvil que realizan las personas sin discapacidad (n=85)

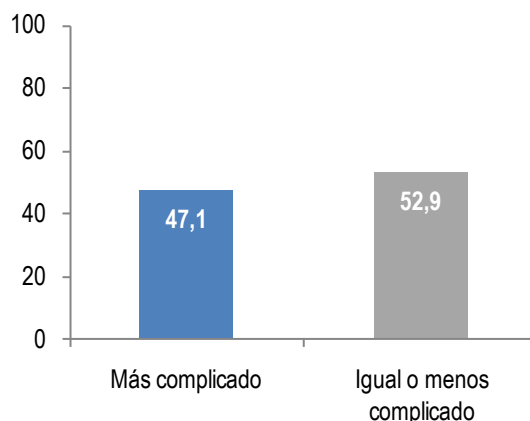


Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

A partir de las entrevistas a personas expertas, se considera que las dificultades de accesibilidad que se puede encontrar una persona con discapacidad en el desempeño de su trabajo móvil no son muy distintas a las que pueden haber en el desplazamiento desde su lugar de residencia hasta el centro de trabajo. Incluso las soluciones ligadas a la mejora de la accesibilidad pueden ser similares para ambas situaciones. Aún así, se plantean algunas diferencias substanciales a tener en cuenta como el más frecuente desconocimiento de los trayectos emprendidos para el trabajo móvil o la necesidad de planificarlos mucho más en acuerdo con la entidad donde se trabaja.

Entre las personas con discapacidad encuestadas que realizan trabajo móvil (recordemos: un 47,7% del conjunto), se ha preguntado por su **valoración sobre la dificultad de este tipo de movilidad en relación a su desplazamiento entre su lugar de residencia y el centro de trabajo**. En ese sentido, el 47,1% consideran que sus desplazamientos por razón de su trabajo son más complejos y más complicados en relación a su movilidad que su trayecto entre su lugar de residencia y su centro de trabajo.

Gráfico 26. Personas con discapacidad que realizan trabajo móvil según su comparación con la dificultad de su trayecto entre su caso y el centro de trabajo (n=103)



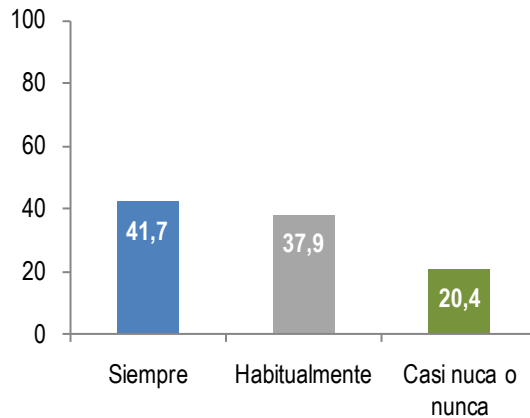
Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Si analizamos estos datos en relación al tipo de desplazamiento que emprenden en su trabajo móvil, se observa que las personas que realizan viajes de media o larga duración, y que implican un mayor desplazamiento geográfico, son las que en mayor medida lo consideran más dificultoso (un 58,1%). En otras situaciones, las dificultades son menores. Así, el 45,5% de las personas que realizan rutas de distribución lo consideran más complicado y el 37,8% en el caso de los desplazamientos por una o varias citas durante el día.

Frente a las dificultades que puede encontrar una persona con discapacidad al realizar el trabajo móvil, existen **medidas encaminadas a facilitar esta movilidad**. Desde la misma perspectiva señalada en el capítulo sobre los trayectos entre la casa y el centro de trabajo, las administraciones públicas tienen el reto, y cada vez más la iniciativa, de mejorar el nivel de accesibilidad de los entornos públicos por donde se desplazan las personas con discapacidad.

Además, la entidad contratante también desempeña un rol relevante a la hora de promover y gestionar el trabajo móvil de sus trabajadores. Como se puede comprobar en el **Gráfico 27**, el 41,7% de las personas con discapacidad que deben desplazarse por razón de su trabajo consideran que la entidad contratante siempre les pone facilidades para estos desplazamientos. Habitualmente reciben apoyo el 37,9% y casi nunca o nunca el 20,4%.

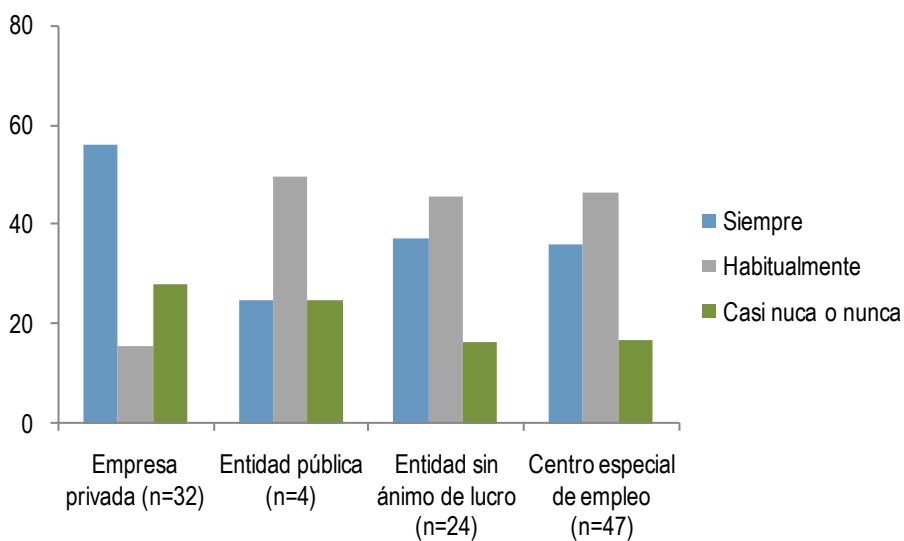
Gráfico 27. Grado de apoyo de las entidades contratantes(n=103)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Al relacionar estos datos con la naturaleza de las entidades contratantes, se puede observar que en las empresas privadas hay un nivel muy alto de personas que siempre encuentran apoyo (56,3%) mientras que en paralelo tienen el nivel más alto de personas que no reciben nunca o casi nunca facilidades para su desplazamiento (28,1%). En el caso de entidades públicas, los resultados sólo se basan en la respuesta de 4 trabajadores, y por consiguiente se toman con mayor cautela. Por otra parte, los resultados en las entidades sin ánimo de lucro y en los centros especiales de empleo son similares entre sí, siendo mayoritaria la prestación de facilidades de forma habitual (en torno al 46%) pero con un alto porcentaje de personas que dicen contar siempre con facilidades para el desplazamiento (alrededor de 37%).

Gráfico 28. Grado de apoyo según la naturaleza de las entidades



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

En las entrevistas a personas expertas en discapacidad y empleo, se mencionó que la actitud de las entidades depende en gran manera del nivel de sensibilización interna que tengan. En los casos de las entidades sin ánimo de lucro y los centros especiales de empleo, esta sensibilización suele ser parte de su naturaleza u objeto social. Mientras que en la empresa privada, la sensibilidad puede provenir de orígenes muy heterogéneos. Como se menciona por parte de una de las personas expertas en estudios sobre la discapacidad, en ocasiones, el elemento determinante puede ser la propia experiencia vital de las personas que componen los altos cargos de las entidades y que diseñan la política de empresa en estos aspectos.

Las medidas que se toman por parte de las entidades suelen consistir generalmente en la disposición de medios de transporte accesibles (está muy extendido el uso del taxi adaptado para los desplazamientos de corta distancia de las personas con discapacidad física) o en la planificación detallada de los desplazamientos teniendo en cuenta las necesidades de cada trabajador con discapacidad.

Como se mencionó en varias de las entrevistas a personas con discapacidad, la planificación es muy importante para identificar trayectos accesibles y para asegurarse la existencia de adecuados niveles de accesibilidad. Una de las personas en silla de ruedas entrevistadas, comentaba que una buena planificación previa le permite realizar casi siempre los desplazamientos que le exige su trabajo. Así, cuando no encuentra facilidades, trata de solventar los problemas buscando alternativas accesibles ante las dificultades que se planteen.

En una de las empresas contactadas, se ha extendido el uso de sistemas de video-llamada para reducir el número de desplazamientos. A través de esos sistemas se consigue establecer una adecuada comunicación entre las partes que sustituye la presencia física de los interlocutores.

En el caso de personas con otros tipos de discapacidad, las facilidades pueden implicar la ayuda para una mejor orientación durante el trayecto. En ese sentido, una persona con discapacidad mental plantea que la primera vez que tuvo que desplazarse por razones de trabajo durante su jornada laboral fue acompañada por otra persona. Esto, añadido a que el trayecto se desarrollaba por lugares que ya conocía previamente, ha hecho que los siguientes desplazamientos los hiciese sola y de forma muy satisfactoria.

En otros casos, las facilidades no se presentan o el esfuerzo es demasiado intenso para llevarlo a cabo y la persona reduce sus desplazamientos. Así por ejemplo, una de las personas entrevistadas con discapacidad física comenta que por la incomodidad y el esfuerzo que le producen los desplazamientos ha tenido que dejar de asistir a congresos así como a una sede laboral en la que debiera trabajar varias semanas al año. En ese mismo sentido, una de las personas en silla de ruedas comenta que cuando

considera imposible su desplazamiento tiene que delegar sus tareas a sus compañeros para que sean ellas o ellos los que finalmente se trasladen.

“Siempre realizo los desplazamientos con limitaciones. En los viajes, o en las reuniones, tienes que preocuparte si donde vas a ir es accesible, o si puedes ir tú, o si tiene que ir un compañero que no tenga movilidad reducida”.

Además de las **medidas** mencionadas, es importante que se vayan desarrollando las **ayudas técnicas** de cara a facilitar la movilidad de las personas con discapacidad que desempeñen trabajo móvil. Estas soluciones técnicas deben ser asequibles y estar pensadas para todas las personas con discapacidad de tal forma que les permita desarrollarse profesionalmente en una mayor diversidad de puestos de trabajo.

Desde entidades especializadas en el desarrollo tecnológico, como es la empresa Technosite, se están investigando aplicaciones para aumentar el uso de dispositivos que faciliten la movilidad de todas las personas. En ese sentido, se indican a modo de ejemplo, y a partir de la información recabada, algunas de las herramientas que se están desarrollando actualmente:

- ❑ Se está trabajando en la progresiva implantación en el teléfono móvil de todo tipo de servicios activados mediante dispositivos táctiles y sonoros que permitan interactuar con el entorno de una forma accesible. Estos dispositivos son especialmente útiles en aquellos casos en los que no se conozca previamente el grado de accesibilidad del trayecto o el entorno, y el móvil puede aportar ese tipo de información al usuario.
- ❑ Existe un prototipo de taxímetro con señalización sonora diseñado especialmente para personas con discapacidad visual muy pertinente para su instalación en los vehículos ya que el taxi es un medio con un alto grado de accesibilidad y, por tanto, muy utilizado en los traslados de las personas con este tipo de discapacidad.
- ❑ De cara a solventar las diferencias en el grado de accesibilidad a ciertos edificios, se está analizando la posibilidad de instalar paneles informativos en el acceso a los edificios donde se informe de forma táctil o a través de señalización sonora sobre las características del inmueble en términos de su accesibilidad.

- El caso del proyecto INREDIS⁴⁵ es un buen ejemplo del esfuerzo que se está emprendiendo por la mejora de la accesibilidad a diferentes niveles. Los desarrollos tecnológicos que se acometen desde este proyecto van enfocados a mejorar las posibilidades de comunicación y de movilidad de las personas con discapacidad.

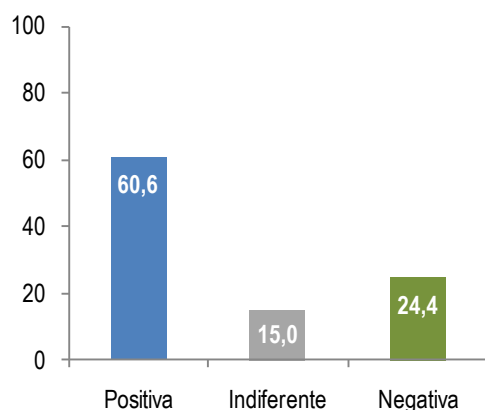
7.3. Actitud de las personas con discapacidad

Al mismo tiempo de observar la importancia de la disposición de medios para poder realizar los desplazamientos por razón de trabajo, hay que tener en cuenta cuál es la actitud de las personas con discapacidad en este sentido.

Ante la posibilidad de desempeñar un trabajo que requiriese de movilidad, se observa una gran disposición ya que el 60,6% de las personas con discapacidad tendría una actitud favorable. Según la encuesta esta disposición es mayor que entre las personas sin discapacidad (43,6%). Por otro lado, únicamente el 15% de las personas con discapacidad se muestran indiferentes, lo que demuestra las importantes implicaciones, sea en términos positivos como negativos, que tiene la movilidad para las personas con discapacidad. Por el contrario, entre las personas sin discapacidad esa indiferencia es representada por un significativo tercio de las personas encuestadas. Una de cada cuatro personas con discapacidad indica que su actitud sería negativa, previsiblemente por las dificultades de movilidad que se puede encontrar.

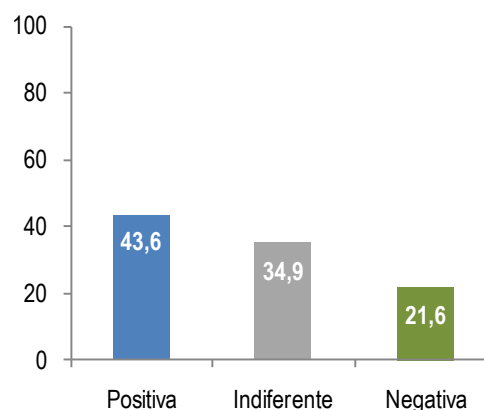
⁴⁵ El proyecto CENIT INREDIS (INterfaces de RElación entre el entorno y las personas con DIScapacidad) se inscribe en la iniciativa del gobierno español INGENIO 2010 y agrupa a un conjunto de 13 empresas y 17 organismos de investigación. Su objetivo es el desarrollo de tecnologías de base que permitan crear canales de comunicación e interacción entre las personas con algún tipo de necesidad especial y su entorno.

Gráfico 29. Actitud de personas con discapacidad ante la posibilidad de disponer un trabajo que requiriese de movilidad



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Gráfico 30. Actitud de personas sin discapacidad ante la posibilidad de disponer un trabajo que requiriese de movilidad

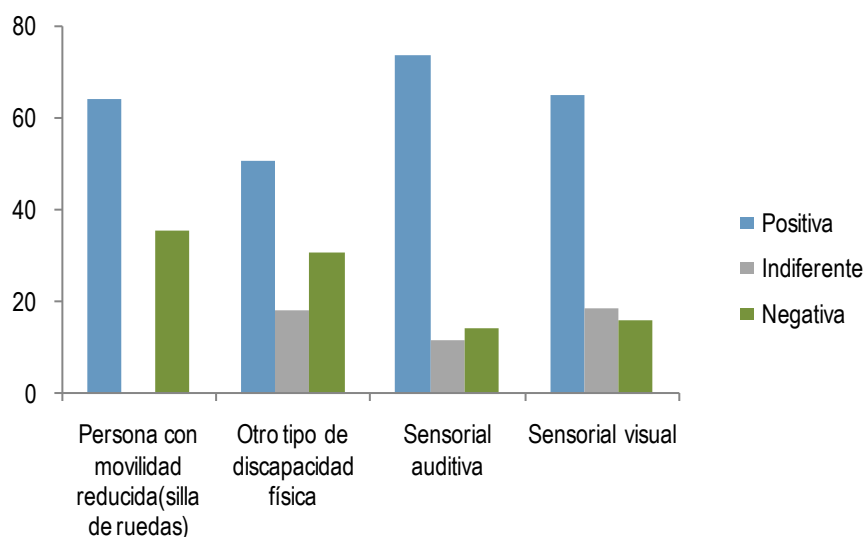


Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Entre las personas con discapacidad entrevistadas, la mayoría realizaban desplazamientos por razón de su trabajo, generalmente consistentes en reuniones durante el día en la misma población. Su actitud era positiva, ya que emprender esta movilidad supone para ellas considerarse mejor integradas en la lógica laboral y, por tanto, avanzar en su desarrollo profesional. Sin embargo, una parte de las personas entrevistadas mencionaron que los reducidos niveles de accesibilidad que se presentan en ocasiones generan cierto cansancio. Para algunas personas, cada desplazamiento implica un esfuerzo muy alto que les puede hacer reconsiderar su actividad.

El tipo de discapacidad que tenga la persona influye en cierta manera sobre la actitud ante el trabajo móvil como se puede observar en el Gráfico 31. Las personas con discapacidad física tienen una actitud negativa superior (entre el 30% y el 35%) que en el caso de las personas con discapacidad sensorial auditiva o visual (en torno al 15%). Como ya se ha comentado, una de las razones que explican estas diferencias es la mayor presencia de dificultades infranqueables para la movilidad de las personas con discapacidad física.

Gráfico 31. Actitud ante el trabajo móvil según tipo de discapacidad (n=193)



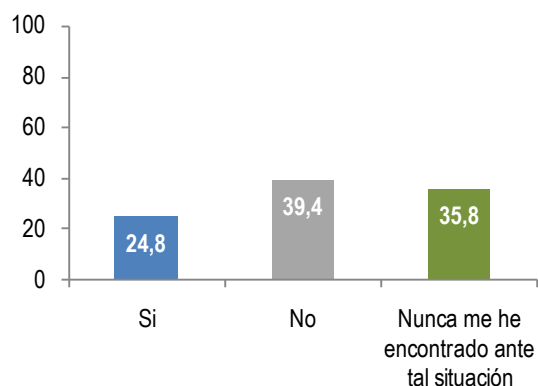
Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

7.4. Impacto sobre el empleo

No poder realizar los desplazamientos en relación al trabajo móvil puede suponer en cierta medida una traba para el desarrollo profesional o para encontrar empleo. Un indicador para analizar esta realidad será conocer en qué medida la disponibilidad de viajar ha provocado el rechazo de un empleo por las personas con discapacidad.

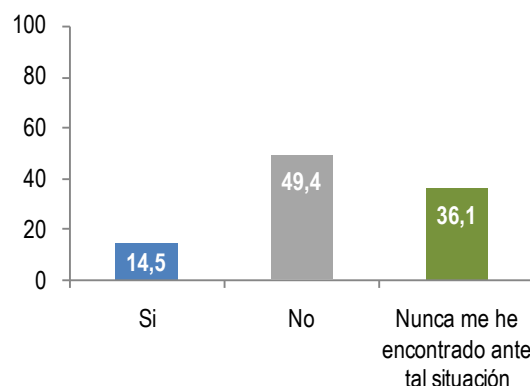
En ese sentido, las personas con discapacidad pueden hallar mayores dificultades que el resto de la población. Los resultados de la encuesta muestran como el 24,8% de las personas con discapacidad ha desechado ofertas de empleo en las que se requería disponibilidad de viajar frente al 14,5% de las personas sin discapacidad.

Gráfico 32. Personas con discapacidad que hayan desechado ofertas de empleo por requerir disponibilidad para viajar (n=220)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Gráfico 33. Personas sin discapacidad que hayan desechado ofertas de empleo por requerir disponibilidad para viajar (n=250)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Como consideración general, es importante que las entidades conozcan las posibles soluciones que existen de cara a facilitar el desplazamiento de sus trabajadores y trabajadoras o reducir la necesidad de desplazarse mediante sistemas de comunicación adecuados. Solo así, unos bajos niveles de accesibilidad en los entornos o la discapacidad no provocarán un efecto negativo en el acceso al empleo de las personas con discapacidad y en su desarrollo profesional.

En ese sentido, a partir de las entrevistas a personas encargadas de los departamentos de recursos humanos de diversas empresas, se ha recogido la voluntad general de éstas a que una menor movilidad no suponga un filtro en la contratación de las personas con discapacidad.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que la heterogeneidad de las funciones de cada puesto de trabajo supone una gran variedad de obligaciones. Por tanto, se deberá también contemplar cada caso en su contexto tratando siempre de aunar las necesidades del trabajador y las obligaciones del puesto. Aunar estos dos elementos, es una tarea de gran relevancia en las organizaciones y en la gestión del trabajo de su personal.

8. EL CAMBIO GEOGRÁFICO

8.1. Introducción

Profundizando en la definición de movilidad geográfica del Estatuto de los Trabajadores, donde únicamente se distingue entre cambio temporal y permanente, cabe considerar la existencia de diferentes realidades dentro de este concepto. Se puede diferenciar según el espacio geográfico en el que se realice: los traslados se pueden efectuar dentro de un mismo país (entre regiones distintas o entre poblaciones de una misma región), o de un país a otro. Asimismo, se puede distinguir según su naturaleza, como podría ser el caso del traslado de la sede de una empresa a otra región del mismo país, una asignación de corta duración de un trabajador a una población vecina o una asignación internacional de larga duración.

En el ámbito europeo, en sintonía con la Estrategia de Lisboa, se está fomentando la movilidad geográfica de sus trabajadores con el objetivo de consolidar los principios de libre circulación y de establecimiento y promover el incremento de la competitividad de la economía en base a una mejor y más eficiente gestión del capital humano⁴⁶. Estos esfuerzos se materializaron en la celebración, durante 2006, del Año Europeo de la Movilidad de los Trabajadores. Durante ese año se pretendió difundir la importancia de la movilidad laboral y de los beneficios que genera en el trabajador así como en el empleador y se pusieron en marcha iniciativas para fomentarla fundamentalmente entre los países de la Unión Europea. Recientemente, en diciembre de 2007, la Comisión Europea aprobó el Plan de Acción para la Movilidad de los Trabajadores para el periodo 2007-2010 con el objetivo de consolidar el impulso dado por la autoridad europea poniendo en marcha medidas para facilitar la movilidad laboral⁴⁷.

Existen varios estudios que analizan la movilidad en el ámbito de la Unión Europea y que indican que, si bien existe un cierto crecimiento en los últimos años, el número de personas que emprenden cambios geográficos no es el deseado todavía por la Comisión Europea. No obstante, la información disponible indica que, pese a que existe un gran apego por la zona de origen, un tercio de los ciudadanos europeos se han movido de su región natal y se encuentran satisfechos con el cambio⁴⁸.

⁴⁶ Un ejemplo de las iniciativas llevadas a cabo es el fortalecimiento de la red EURES como espacio para la puesta en común de necesidades laborales tanto desde el punto de vista del empleador como del empleado en el ámbito europeo.

⁴⁷ European Communities (2007): Mobility, an instrument for more and better jobs: The European Job Mobility Action Plan (2007-2010), [COM (2007) 773], Brussels, 06.12.2007.

⁴⁸ European Communities (2006): European and mobility: first results of an EU-wide survey. European Commission.

Respecto a las características demográficas de las personas que deciden emprender un cambio geográfico a causa del trabajo, se ha constatado que predominan las personas jóvenes con altos niveles de estudios. Por otro lado, se ha comprobado que el porcentaje de mujeres y hombres es similar, lo que permite pensar que el género no tiene gran incidencia en la movilidad actualmente. Sin embargo, desde la Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y Trabajo se considera que nos encontramos en un proceso de 'feminización' de la movilidad geográfica ya que entre las personas jóvenes hay más mujeres y, por tanto, en el futuro esto se traducirá en un mayor número de mujeres en comparación con los hombres que optan por la movilidad geográfica⁴⁹.

Según se recoge en encuestas realizadas en el ámbito europeo, las principales motivaciones que se esgrimen de cara a emprender un cambio geográfico en el futuro están relacionadas con el empleo. En concreto, entre las primeras motivaciones se encuentran la posibilidad de desempeñar un mejor puesto de trabajo y de aumentar los ingresos⁵⁰. En la misma línea, los datos del Eurobarómetro de 2005 de la Comisión Europea indican que el 34% de las personas que realizaron un cambio de país entre dos Estados miembro de la Unión Europea lo hicieron debido a un traslado en su trabajo o por haber sido contratado para un nuevo trabajo. La siguiente razón más señalada fue el cambio de situación marital o de pareja, siendo respondida por un 18%⁵¹.

En el caso de España, los datos indican que la movilidad de los trabajadores es menor que la media europea tanto cuando se trata de movimientos dentro del propio país como a la hora de trasladarse a otros países. Con el objetivo de promocionar y gestionar este tipo de movilidad entre los países europeos, se ha creado por iniciativa comunitaria, una red denominada EURES. Desde esta plataforma se trabaja por la extensión de la movilidad geográfica en cualquier sector y ámbito económico. Actualmente, existe el interés por ofrecer un servicio más especializado dirigido a las personas con discapacidad.

Respecto a la movilidad en el interior de España, la situación es de una cierta rigidez de movimientos entre las distintas zonas del país. Según un estudio sobre la movilidad geográfica laboral, un indicador de esta escasa movilidad es la existencia desde hace varios años de amplios desajustes en las tasas de empleo entre las distintas Comunidades Autónomas. Se puede observar el caso de que en regiones

⁴⁹ European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (2007): Foundation findings: Mobility in Europe - The way forward. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.

⁵⁰ Vandenbrande, Tom (ed.) (2006): Mobility in Europe. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.

⁵¹ European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (2007): Foundation findings: Mobility in Europe - The way forward. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.

límites existen índices de desempleo substancialmente dispares, situación que se podría compensar en parte mediante una mayor movilidad laboral entre las personas residentes en esos territorios⁵².

En relación con la movilidad hacia otros países, se constata que pese a los esfuerzos realizados existen todavía barreras a la hora de trasladarse a otros países. La intención de los diferentes agentes públicos implicados es ir facilitando esa movilidad y reduciendo las barreras ya que se considera muy beneficioso para la economía del país y para la mejor gestión del capital humano este tipo de desplazamientos. En ese sentido, como indica un reciente estudio, para las empresas españolas la movilidad de sus empleados aporta, en términos generales, importantes beneficios y es una condición indispensable para competir en el mercado globalizado. Además de sus beneficios, hay que tener en cuenta que también conlleva una serie de costes añadidos a la entidad⁵³. En el entorno mundial actual, la buena gestión del capital humano es un elemento fundamental del desarrollo de la economía de un país.

En este contexto se debe estudiar la situación de las personas con discapacidad ocupadas.

8.2. Situación y actitud de las personas con discapacidad ante el cambio geográfico

La reducida movilidad geográfica de la población española tiene su reflejo entre las personas con discapacidad. En ese sentido, existe consenso entre las personas consultadas, tanto entre las personas expertas en este ámbito como entre las personas que trabajan en los departamentos de recursos humanos de empresas, de que entre las personas con discapacidad la movilidad geográfica no es un fenómeno frecuente ni común.

Las personas con discapacidad se encuentran con dos frenos añadidos a su movilidad geográfica frente a los de la población general: en primer lugar, se encuentran en una situación más débil en el mercado de trabajo que les ofrece menores posibilidades. Esto se refleja en las mayores tasas de paro que soportan en comparación con el resto de la población. En segundo lugar, las personas con discapacidad encuentran mayores barreras a la hora de desarrollar su movilidad, tanto en el trayecto hasta el nuevo lugar de destino como, y principalmente en este caso, en su desarrollo vital en el nuevo ámbito geográfico.

A partir de los resultados de la encuesta y de la información obtenida del análisis de caso se presentan los resultados del estudio en este ámbito. Se han analizado en tres apartados: la situación de la

⁵² Pin, José Ramón (Dir.) (2005): Libro Blanco sobre las Mejoras Prácticas en Movilidad Geográfica Nacional e Internacional de Trabajadores. IESE- Universidad de Navarra.

⁵³ Espinosa de los Monteros Garde, Salvador y Verdeal Durán, Javier (2007): Algunas reflexiones acerca de la movilidad internacional de trabajadores. Instituto de Comercio Exterior.

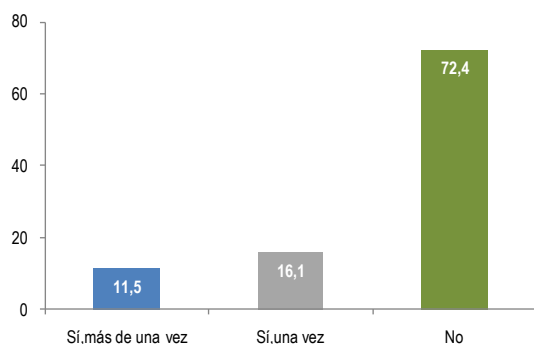
movilidad geográfica; la actitud de las personas con discapacidad; y los factores que influyen en la movilidad geográfica.

Por último, se quiere hacer constar una primera observación respecto a los resultados. En cierto sentido, los resultados que se presentan se ven influidos por la muestra de personas con discapacidad, compuesta por una alta presencia de personas con gran capacidad de afrontar nuevos retos. Suelen ser personas que han tenido que realizar una serie de esfuerzos muy grandes para alcanzar su posición social actual (estudios, trabajo, etc.) y que, por tanto, en cierto modo asumen la posibilidad de tener que realizar más esfuerzos. Además, que la muestra de personas entrevistadas o encuestadas sean personas ocupadas, puede provocar que se hallen en una situación y con unas capacidades más proclives a aceptar un cambio geográfico.

8.2.1. Situación de la movilidad geográfica

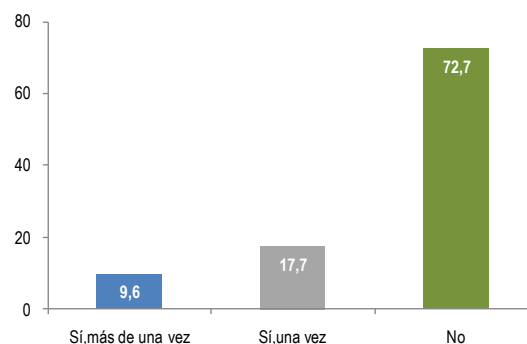
A partir de los resultados de la encuesta, las **personas con y sin discapacidad** se encuentran en una situación similar respecto a los datos de movilidad geográfica. En los siguientes gráficos (**Gráfico 34** y **Gráfico 35**) se puede contemplar como la proporción de personas con discapacidad que han realizado algún cambio de residencia en sus vidas es de 27,6% (un 16,1% han realizado un solo cambio y un 11,5% han realizado más de uno) mientras que en el caso de las personas sin discapacidad es prácticamente el mismo: 27,3% (un 17,7% han realizado uno en su vida y un 9,5% han emprendido dos o más). En ese sentido, en ambos casos predominan aquellas personas que emprendieron un cambio y son menor proporción las personas que han realizado más de un cambio de residencia.

Gráfico 34. Cambio de residencia por personas con discapacidad



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Gráfico 35. Cambio de residencia por personas sin discapacidad

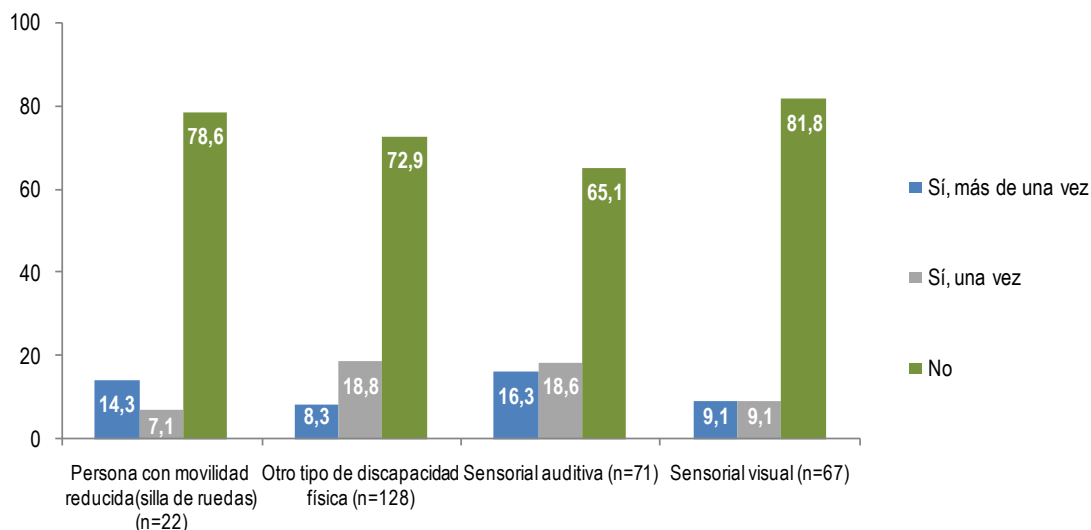


Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Si se analizan los datos según el **tipo de discapacidad** se puede contemplar que en términos relativos entre las personas con discapacidad sensorial auditiva se han producido más cambios de residencia. En ese sentido, un 34,9% ha realizado una o más de una vez un cambio geográfico. En segundo lugar, un 27,1% de las personas con otra discapacidad física que no suponga el uso de silla de ruedas responden afirmativamente sobre si han realizado cambios de residencia. Por su parte, las personas con discapacidad física en silla de ruedas tienen una menor proporción que se sitúa en el 21,4%. Por último, entre las personas con discapacidad sensorial visual únicamente el 18,2% lo ha hecho, lo que supone que el 81,8% no ha realizado nunca ningún cambio geográfico de residencia.

Respecto a los datos de las personas con discapacidad intelectual o enfermedad mental, las personas con discapacidad mixta y de otro tipo, al disponer de un número muy bajo de personas encuestadas se ha decidido considerarlos como ejemplos de individuos concretos. Así, de las 2 personas con discapacidad intelectual o enfermedad mental, uno ha realizado más de un cambio geográfico y el otro no. Entre las 10 personas con discapacidad mixta, 6 han cambiado de residencia una o más veces y 4 no lo han hecho. Por último, de las 7 personas con discapacidad de otro tipo encuestadas, 6 no han realizado ningún cambio de residencia y 1 lo ha hecho más de una vez.

Gráfico 36. Cambios de residencia según el tipo de discapacidad



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Los resultados según tipo de discapacidad permiten reforzar la idea de la negativa incidencia de las barreras en accesibilidad de los entornos urbanos como en el transporte, en la movilidad de las personas con discapacidad. Como se ha ido recogiendo a partir de la información obtenida durante todo el estudio de investigación, las personas con discapacidad auditiva encuentran relativamente menores dificultades de accesibilidad en su movilidad cotidiana. Por tanto, tienen menores obstáculos a la hora de modificar su domicilio y trasladarse a otra ciudad para vivir y trabajar allí. Disponiendo de un empleo con las necesarias adaptaciones, las dificultades que se presentan en su movilidad, fundamentalmente localizadas en el ámbito de la comunicación, no suelen implicar barreras infranqueables aunque en ocasiones sean muy notorias.

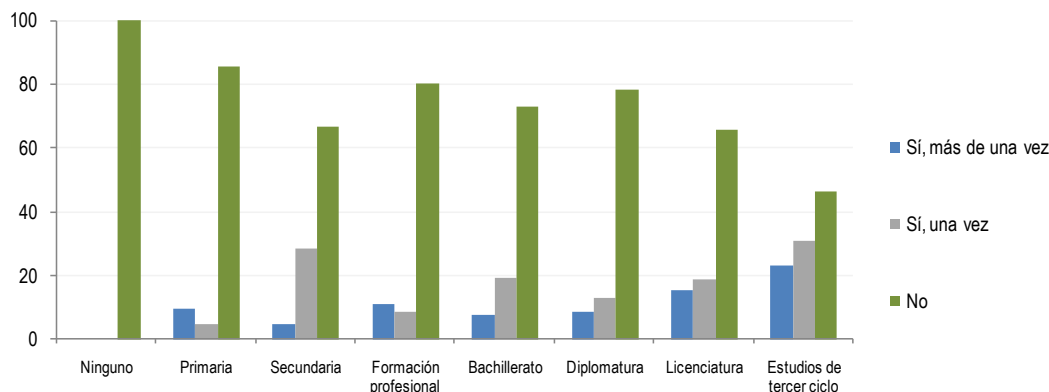
Por el contrario, una persona en silla de ruedas o con discapacidad visual puede encontrarse un entorno muy hostil a su movilidad en un nuevo emplazamiento que le impida emprender incluso los trayectos más comunes. Generalmente, las barreras en la accesibilidad de los entornos que se encuentran las personas en silla de ruedas son bastante limitadoras de su movilidad y de su autonomía. En el caso de las personas con discapacidad visual, este tipo de cambios tan relevantes como el cambio de residencia a otra ciudad, implica la necesidad de volver a familiarizarse con los trayectos y la movilidad en el nuevo entorno. Lo cual en su caso, suele requerir un mayor tiempo de adaptación y por tanto la dedicación de un esfuerzo añadido.

En el caso de las personas con discapacidad intelectual, la persona entrevistada mencionaba al ser preguntada sobre su disposición a cambiar de ciudad, que si bien ella creía que se adaptaría necesitaría de la ayuda y atención de su entorno familiar para desenvolverse con normalidad. Además indicaba que sería complicado saber qué hacer para encontrar una salida profesional en la nueva

población de destino, dónde buscar trabajo y en qué áreas. Como en la actualidad, ella requeriría de ayuda personalizada en el inicio para emprender este tipo de actividades. En ese sentido, no se planteaba la posibilidad de mudarse ya que su entorno laboral y familiar se encontraba en su ciudad de residencia.

Con el objetivo de conocer mejor cuáles son las características de las personas con discapacidad que emprenden cambios de residencia, se analiza la movilidad geográfica según el **nivel de estudios**. En ese sentido, se observa una cierta tendencia según la cual las personas con mayor nivel de estudios (licenciatura y estudios de tercer ciclo) han realizado más cambios de residencia. Por el contrario, las personas sin nivel de estudios o habiendo estudiado hasta el nivel de primaria realizan un menor número de cambios geográficos.

Gráfico 37. Cambio de residencia según el nivel máximo de estudios alcanzado



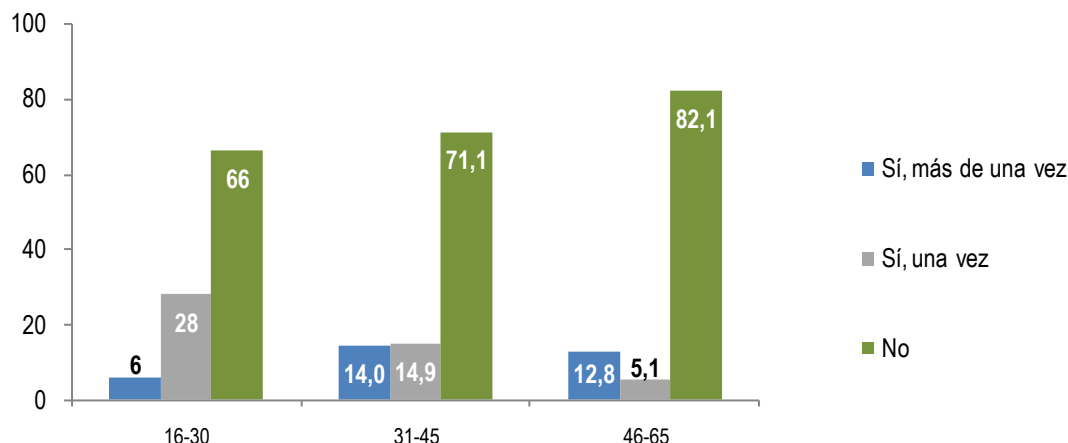
Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

En esa misma dirección, las personas expertas en empleo y discapacidad comentaron que, entre otros factores, el nivel de formación era determinante en las posibilidades de las personas de emprender un cambio de residencia a causa del trabajo. En ese sentido, las personas con discapacidad con alto nivel de estudios tenían mayores posibilidades de emprender este tipo de cambios, en parte debido a que disponen de una mayor oferta de empleo.

En relación a la **edad**, los datos que se muestran en el **Gráfico 38** nos indican una cierta diferencia entre tramos que puede ser indicativa de cómo se desarrollan estos fenómenos en la población ocupada con discapacidad. La población encuestada situada en el tramo de edad entre 46 y 65 años ha realizado una menor proporción de cambios de residencia a causa del empleo que las personas en los tramos de edad menores de 45 años. El 82,1% de las personas mayores de 46 años no han emprendido ningún cambio frente al 71,1% de aquellas entre 31 y 45 años y el 66% de aquellas en una edad comprendida entre 16 y 30 años. Se constata que las personas con discapacidad ocupadas en el tramo de edad más joven tienen una mayor movilidad geográfica. Esta diferencia se considera que aumentará si tenemos

en cuenta que todavía tienen muchos años de vida laboral por delante y, por tanto, más tiempo para emprender otros cambios geográficos.

Gráfico 38. Cambio de residencia según tramos de edad



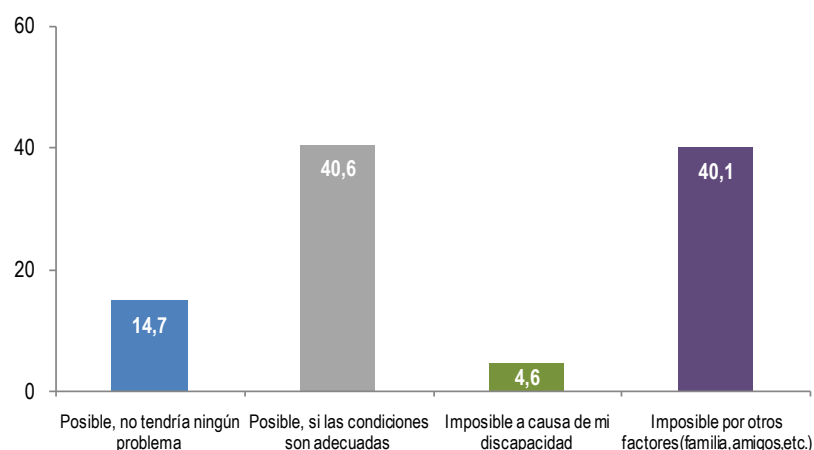
Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

En conclusión, cabe mencionar como las variables de nivel de estudios y de edad son muy relevantes a la hora de conocer cómo se desarrolla la movilidad geográfica de las personas ocupadas con discapacidad. Parece que tener un alto nivel de estudios y encontrarse en las franjas de edad más jóvenes posibilitan en mayor medida la realización de cambios de ciudad de residencia.

8.2.2. Actitud ante la movilidad geográfica

La actitud de las personas con discapacidad ante la posibilidad de emprender una modificación de su residencia es en términos generales positiva. Un 55,3% de las personas con discapacidad encuestadas lo consideran posible: un 14,7% indica que no tendría ningún problema y un 40,6% del total personas que matizan su opinión expresando su disposición pero en caso de que las condiciones sean adecuadas. Por otro lado, el 40,1% opinan que sería imposible realizar el cambio de domicilio por factores como las relaciones familiares o de amistad, y únicamente un 4,6% señalan la discapacidad como causa de su imposibilidad.

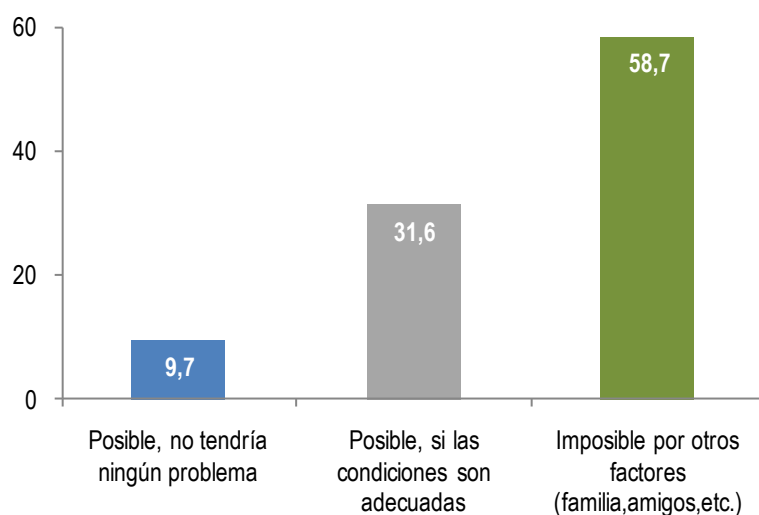
Gráfico 39. Actitud ante el cambio geográfico entre las personas con discapacidad



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

En el caso de las personas sin discapacidad, como se puede observar en el Gráfico 40 el porcentaje de personas que ven imposible realizar un cambio geográfico son mayoría (un 58,7%), una proporción mayor que en el caso de las personas con discapacidad. En ese sentido, las y los trabajadores sin discapacidad encuestados muestran una mayor reticencia a la movilidad geográfica, siendo sólo un 9,7% aquellos que afirman no tener ningún problema.

Gráfico 40. Actitud ante un hipotético cambio geográfico entre las personas sin discapacidad.



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Entre la mayoría de las personas con discapacidad entrevistadas, se comparte la idea de que en caso de tener que emprender un traslado que implique el cambio de residencia a un nuevo lugar se

adaptarían con menor o mayor dificultad, pero al final se acostumbrarían. La mayor parte se encuentra a gusto en su situación actual y no piensa en que tenga necesidad de hacer un cambio de este sentido, si bien varias de las personas entrevistadas coinciden en indicar que podrían estar igual de bien en otro entorno.

En ese sentido, aquellas personas con mayor interés por una hipotética movilidad geográfica señalan que incluso su situación podría mejorar ya que por ejemplo se menciona que existen otras poblaciones con mejores niveles de accesibilidad o con mayores oportunidades de desarrollo profesional.

Una de las personas en silla de ruedas mencionaba que el cambio de residencia le provocaría tener que emplear mucho tiempo en conocer la ciudad, aprender donde están las plazas reservadas, dónde están las barreras que pueden impedir su tránsito o ir descubriendo las alternativas disponibles para desarrollar su movilidad.

En esa línea se encuentran otras opiniones vertidas durante las entrevistas respecto a la necesidad de disponer de un tiempo de adaptación amplio. En el caso de la persona con discapacidad mixta sensorial y física la mayor dificultad que identifica sería su adaptación al nuevo sistema de transportes que tuviese que emplear, especialmente le resultaría complicado conocer la secuencia de paradas de las líneas y comprender adecuadamente el modelo de señalización de los medios de transporte. Sin embargo, su preocupación en ese sentido se ve afrontada desde un fuerte optimismo respecto al proceso de adaptación:

“Al principio sería difícil, luego ya dejaría de serlo.”

Respecto a este aspecto, una de las personas expertas consultadas consideraba muy importante que las administraciones locales ofreciesen información sobre los niveles de accesibilidad de sus entornos e inmuebles. De esta forma, las personas con discapacidad que estuviesen planteándose su movilidad geográfica pudiesen conocer previamente la situación y tomar las decisiones con la suficiente información. En el capítulo que trata sobre acciones encaminadas a la mejora de la accesibilidad de las ciudades, se menciona algunos casos donde se han emprendido la difusión de este tipo de información.

8.2.3. Factores que influyen en la movilidad geográfica

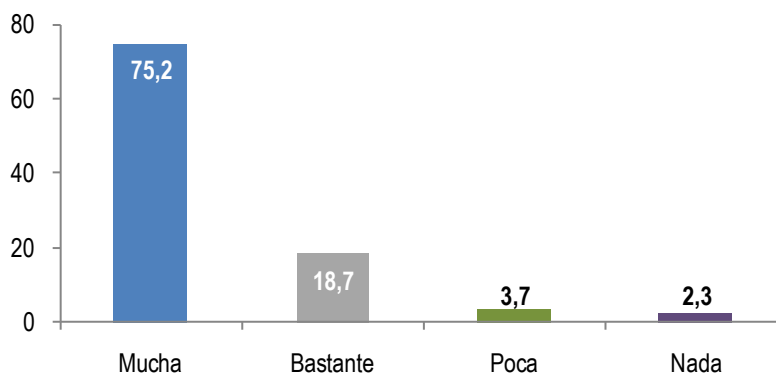
Resulta de gran interés analizar en base a qué elementos se toma la decisión de trasladarse a otra población para desarrollar un nuevo empleo. De esta forma se podrá comprobar el peso de los diferentes supuestos en la decisión de las personas con discapacidad y comparar con las opciones planteadas a personas sin discapacidad.

Tanto a través de las entrevistas a las personas con discapacidad como a través de la encuesta, se preguntó por la valoración de la relevancia que tiene una serie de factores ante un hipotético cambio de residencia. Hay seis factores que se analizan respecto al cambio de residencia a causa del trabajo:

- ▣ las características del puesto de trabajo a desempeñar;
- ▣ el nivel de accesibilidad en el puesto de trabajo;
- ▣ el grado de accesibilidad de la ruta desde el lugar de residencia hasta el centro de trabajo;
- ▣ el alejamiento del entorno familiar y de amistad;
- ▣ el nivel de accesibilidad en la población de destino;
- ▣ y el interés por el lugar de destino.

El análisis de los resultados de la encuesta permite considerar al **tipo y características del puesto de trabajo** como el factor más determinante para las personas con discapacidad. Es una amplia mayoría la que le otorga mucha y bastante importancia (93,9%) en el caso de emprender un cambio geográfico (Gráfico 41).

Gráfico 41. Valoración de la relevancia de las características del puesto de trabajo entre personas con discapacidad



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Entre las personas entrevistadas que habían emprendido un cambio geográfico, las características del puesto de trabajo en el lugar destino había sido el factor al que había prestado mayor importancia. Su movilidad vino producida por sus deseos por desarrollarse profesionalmente.

En la **Tabla 24** se puede observar la valoración de la importancia de este factor según el tipo de discapacidad de las personas encuestadas. Entre las personas de todos los tipos de discapacidad se le otorga una gran relevancia a este factor. Como se contempla, la valoración es más alta entre las personas con discapacidad física que no utilizan silla de ruedas, siendo un 98,9% aquellas que le dan

mucha (81,7%) o bastante importancia (17,2%). Sin embargo, entre las personas con discapacidad física en silla de ruedas las opiniones se dividen en partes iguales entre aquellas que le dan mucha (50,0%) y bastante importancia (50,0%), no habiendo ninguna persona que otorgue poca o ninguna relevancia a este factor.

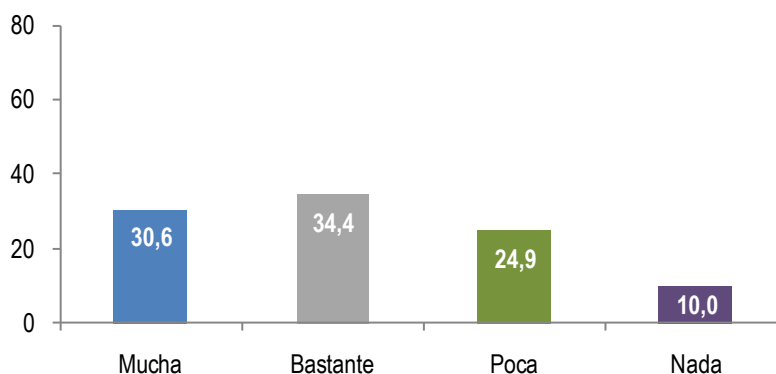
Tabla 24. Valoración de la relevancia de las características del puesto de trabajo según tipo de discapacidad

Personas con discapacidad	Valoración de la importancia			
	Mucha	Bastante	Poca	Ninguna
Física en silla de ruedas	50,0	50,0	0,0	0,0
Otras físicas	81,7	17,2	1,1	0,0
Sensorial auditiva	74,4	11,6	11,6	2,3
Sensorial visual	71,1	17,8	4,4	6,7

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

El siguiente factor a tener en cuenta, el **nivel de accesibilidad en el puesto de trabajo**, es considerado de mucha importancia por el 30,6% de las personas con discapacidad encuestadas a la hora de planificar su movilidad geográfica (Gráfico 42). El 34,4% le da bastante importancia, mientras que el 24,9% la considera poco relevante.

Gráfico 42. Valoración de la importancia de la accesibilidad del puesto de trabajo entre personas con discapacidad (n=209)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Por último, cabe mencionar que una de cada diez personas considera que el grado de accesibilidad en el puesto de trabajo a desempeñar no tiene ninguna importancia.

La importancia que se le da a este factor varía según el tipo de discapacidad de la persona encuestada. En ese sentido, otorgan mayor relevancia a las condiciones de accesibilidad del puesto de trabajo las personas con discapacidad física en silla de ruedas y las personas con discapacidad visual (Tabla 25).

Siendo las personas con discapacidad auditiva encuestadas las que menor relevancia le otorgan, como demuestra que el 37,2% lo considere poco relevante a la hora de emprender la movilidad geográfica.

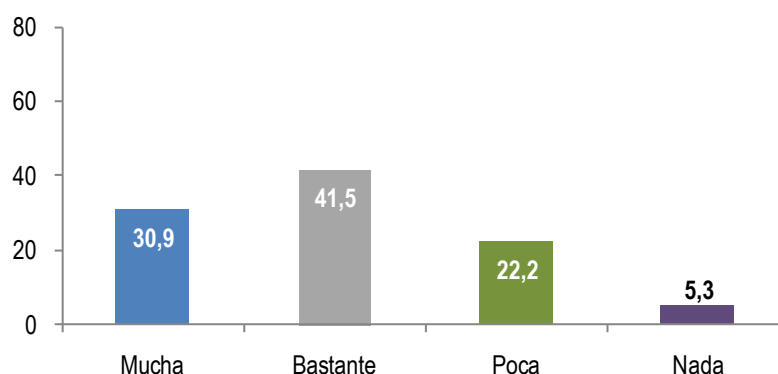
Tabla 25. Valoración de la relevancia de la accesibilidad del puesto de trabajo según tipo de discapacidad

Personas con discapacidad	Valoración de la importancia			
	Mucha	Bastante	Poca	Ninguna
Física en silla de ruedas	57,1	35,7	7,1	0,0
Otras físicas	23,9	42,0	23,9	10,2
Sensorial auditiva	23,3	27,9	37,2	11,6
Sensorial visual	42,2	28,9	20,0	8,9

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

En línea con el capítulo de este estudio ya desarrollado sobre la movilidad en las **rutas del domicilio hasta el centro de trabajo**, se ha considerado éste como un factor a tener en cuenta en el análisis. En ese sentido, el 30,9% de las personas con discapacidad encuestadas señalan que darían mucha importancia a este factor a la hora de contemplar su movilidad geográfica.

Gráfico 43. Valoración de la importancia de la accesibilidad de la ruta de casa al centro de trabajo entre personas con discapacidad(n=207)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Cabe resaltar el reducido porcentaje de personas que indican que no le daría ninguna importancia (5,3%). Esta información se puede analizar según el tipo de discapacidad de las personas que han sido encuestadas. Entre las personas con discapacidad visual encuestadas, existe un porcentaje alto (39,5%) que señala la mucha importancia que tendría para ellas el nivel de accesibilidad del trayecto entre su domicilio y el centro de trabajo. Por su parte, las personas con discapacidad física en silla de ruedas le dan una notoria importancia a este factor como se muestra en la **Tabla 26** (el 92,9% de las personas indican darle mucha o bastante importancia a la ruta).

Tabla 26. Valoración de la relevancia de la accesibilidad de la ruta de casa al trabajo según tipo de discapacidad

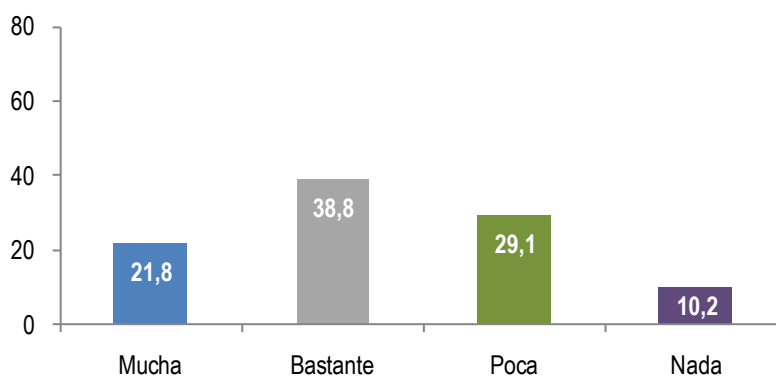
Personas con discapacidad	Valoración de la importancia			
	Mucha	Bastante	Poca	Ninguna
Física en silla de ruedas	35,7	57,1	7,1	0,0
Otras físicas	27,0	47,2	19,1	6,7
Sensorial auditiva	23,8	38,1	33,3	4,8
Sensorial visual	39,5	30,2	25,6	4,7

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Según la propia situación de cada individuo entrevistado, los **niveles de accesibilidad del entorno de destino** es un factor más o menos determinante. Para su desarrollo en otros campos de la vida, además del laboral, la persona deberá poder desplazarse y utilizar los distintos servicios de la población de destino (sanidad, educación, ocio, etc.). Para ello, es necesario que los entornos permitan su uso y se tenga en cuenta en la ciudad de destino los principios del Diseño para Todos.

Como se observa en el Gráfico 44, el 21,8% indica que le daría “Mucha” y el 38,8% “Bastante” importancia a la accesibilidad de la ciudad de destino a la hora de emprender un cambio de domicilio geográfico. Por el contrario, el 39,3% le daría poca o ninguna importancia.

Gráfico 44. Valoración de la importancia de la accesibilidad en el entorno de destino entre personas con discapacidad (n=206)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Si se analizan las respuestas según tipo de discapacidad, se contempla que las personas con discapacidad física en silla de ruedas, son las que dan mayor importancia a este aspecto. Un 38,5% le otorga mucha relevancia y un 46,2% bastante. Mientras que las personas con discapacidad sensorial auditiva y visual y las personas con discapacidad física que no utilizan la silla de ruedas, tienen una

opinión similar. En torno al 52% y el 60% de estas personas dicen darle mucha o bastante importancia, y en torno al 40% y el 48% los que le dan poca o ninguna importancia.

Tabla 27. Valoración de la relevancia de la accesibilidad en el entorno de destino según tipo de discapacidad

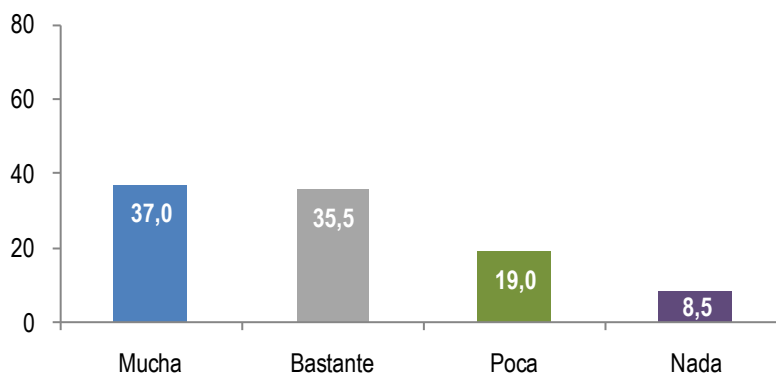
Personas con discapacidad	Valoración de la importancia			
	Mucha	Bastante	Poca	Ninguna
Física en silla de ruedas	38,5	46,2	15,4	0,0
Otras físicas	19,3	40,9	23,9	15,9
Sensorial auditiva	19,0	38,1	35,7	7,1
Sensorial visual	27,3	25,0	40,9	6,8

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Como se ha explicado a lo largo de diferentes apartados del informe, las personas con discapacidad encuentran generalmente en el **entorno familiar o de amistad** un apoyo y soporte para emprender su desarrollo profesional. Este factor es muy relevante también a la hora de emprender su movilidad geográfica ya que suele implicar abandonar este entorno protector y alejarse de las personas más cercanas y queridas.

Como se puede observar en el **Gráfico 45**, es un alto porcentaje de personas encuestadas las que consideran de mucha (37,0%) y de bastante importancia (35,5%) este factor.

Gráfico 45. Valoración de la importancia del entorno familiar o de amistad entre personas con discapacidad (n=211)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Si se analizan los resultados de la encuesta según el tipo de discapacidad, se puede contemplar que la valoración general es similar en los diversos tipos de discapacidad, si bien, resalta la alta importancia que las personas en silla de ruedas señalan (50,0% dice darle mucha relevancia y el 35,7% bastante).

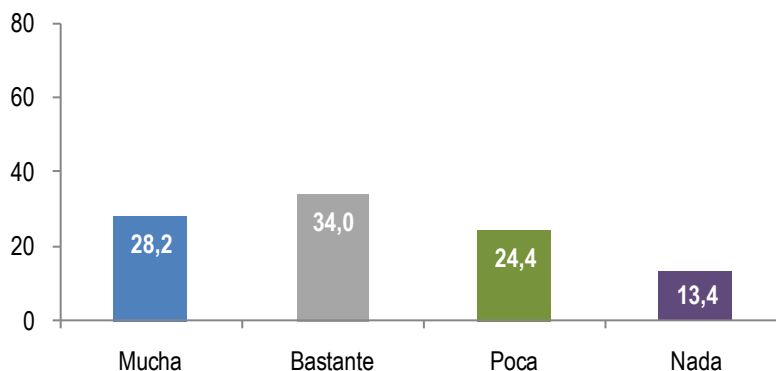
Tabla 28. Valoración de la relevancia del entorno familiar o de amistad según tipo de discapacidad

Personas con discapacidad	Valoración de la importancia			
	Mucha	Bastante	Poca	Ninguna
Física en silla de ruedas	50,0	35,7	7,1	7,1
Otras físicas	38,5	34,1	16,5	11,0
Sensorial auditiva	32,6	44,2	18,6	4,7
Sensorial visual	36,4	25,0	29,5	9,1

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Uno de los elementos que las personas en general suelen tener en cuenta a la hora de emprender un traslado de domicilio que implique un cambio geográfico, es el **interés que genera la ciudad o el país de destino**. En general, las personas con discapacidad encuestadas otorgan una importancia considerable también a este factor, si bien en una menor medida que otros factores ya analizados.

Gráfico 46. Valoración de la importancia del interés por la ciudad o país de destino entre personas con discapacidad (n=209)



Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

Como se puede observar en la **Tabla 29**, no existen grandes diferencias entre la valoración de las personas encuestadas según el tipo de discapacidad. Ello se puede deber a que este factor depende en una mayor medida en el interés o sensibilidad individual respecto a conocer otras ciudades y países.

Tabla 29. Valoración de la relevancia del interés por la ciudad y país de destino según tipo de discapacidad

Personas con discapacidad	Valoración de la importancia			
	Mucha	Bastante	Poca	Ninguna
Física en silla de ruedas	14,3	42,9	21,4	21,4
Otras físicas	24,7	40,4	22,5	12,4
Sensorial auditiva	25,6	32,6	30,2	11,6
Sensorial visual	31,1	28,9	22,2	17,8

Fuente: Encuesta sobre movilidad entre personas con discapacidad y sin discapacidad realizada para el presente estudio.

En conclusión, se da en términos generales más importancia a los siguientes factores por este orden (entre paréntesis se indica el porcentaje de personas que otorgan “mucho” o “bastante” importancia):

- ☐ Características del puesto de trabajo (93,9%).
- ☐ Entorno familiar o amistades (72,5%).
- ☐ Accesibilidad de la ruta entre el lugar de residencia y el centro de trabajo (72,4%).
- ☐ Accesibilidad en el puesto de trabajo (65,0%).
- ☐ Interés por el lugar de destino (62,2%).
- ☐ Accesibilidad en el entorno de la población de destino (60,6%).

Como se ha podido observar, los elementos de accesibilidad, tiene una importancia significativa. pero

Como en apartados previos de este estudio, los resultados de la encuesta de las personas con discapacidad intelectual, enfermedad mental, discapacidad mixta u otro tipo de discapacidad se comentan de forma individualizada. Ello se debe al reducido número de personas con estas características encuestadas.

- ☐ Las 2 personas con discapacidad intelectual o enfermedad mental tienen como factor de mayor relevancia el puesto de trabajo a desempeñar (100,0%).
- ☐ Entre las 10 personas con discapacidad mixta, 8 le dan mucha importancia al puesto de trabajo a desempeñar en la nueva localización geográfica. Además, cabe señalar una alta importancia otorgada al interés por la ciudad o país de destino (6 personas otorgan mucha importancia a este factor).
- ☐ Para las 7 personas con otro tipo de discapacidad no especificado, el factor más relevante es también las características del puesto de trabajo a desempeñar. 4 personas otorgan una importancia máxima a este factor y 2 personas lo consideran bastante relevante.

8.3. Actitud de las entidades empleadoras

En las posibilidades de cambio geográfico de las y los trabajadores es muy relevante tener en cuenta cuál es la opinión de las entidades contratantes.

Entre las entidades consultadas, se percibe que la movilidad geográfica es poco usual en general entre sus trabajadores y trabajadoras pero menos entre sus trabajadores con discapacidad. A diferencia de algunas de las respuestas obtenidas en la encuesta a personas con discapacidad. Desde la experiencia de una de las personas entrevistadas, las personas con discapacidad generalmente tienen escaso interés por cambiar de residencia.

La principal causa se suele atribuir al freno que supone para la persona con discapacidad abandonar su entorno familiar y de amistades donde se siente habitualmente protegido y donde se ha acostumbrado a interactuar con un determinado entorno físico. Además, la adaptación a un nuevo medio desconocido generalmente es considerada más lenta y dificultosa para la persona implicada.

En opinión de la directora de una de las entidades consultadas, esta dificultad ante la movilidad geográfica es un serio hándicap para el desarrollo profesional de las personas con discapacidad.

En general, las empresas no han diseñado medidas para el conjunto de los trabajadores con discapacidad diferenciadas del resto de la plantilla de cara a facilitar su movilidad geográfica, ya que se subraya que desde la entidad se plantean las mismas condiciones a todas o todos sus trabajadores sin hacer diferencias. Sin embargo, sí que se suele adoptar una actitud positiva y comprensiva para buscar soluciones específicas según cada caso. La filosofía que subyace a este planteamiento es tratar al conjunto de los trabajadores de igual forma en el plano general y luego acordar individualmente condiciones distintas en base a las necesidades de cada persona.

Desde esa lógica, cada entidad responde de forma distinta según la naturaleza de su línea de negocio. Por ejemplo, en el caso de empresas con una red de múltiples centros de producción o de venta repartidos geográficamente es más fácil que se produzcan movimientos de sus trabajadores a otras poblaciones. En ese tipo de entidades, la o el trabajador con discapacidad puede tener mayores facilidades para desplazarse ya que encuentra mayor seguridad al mantener el trabajo en la misma organización.

Tanto en los casos de cambios requeridos por la o el trabajador como requerido por la entidad, se realiza el esfuerzo por lograr que las dos partes se beneficien lo más posible del cambio. Se suelen negociar las condiciones teniendo en cuenta las características del puesto y de la persona que lo va a ocupar.

Se considera que la aplicación de tecnología para facilitar la movilidad geográfica de las personas con discapacidad es una ayuda frente a entornos donde el grado de accesibilidad es escaso. La tecnología en sus diferentes aplicaciones ha servido principalmente como vehículo de transmisión de información precisa y detallada sobre la movilidad en el entorno de destino.

Sería pertinente dotar a las ciudades de herramientas para que la persona que llegue nueva, sin conocer la ciudad, pueda ir aprendiendo y conociendo el entorno y sus medios de transporte. De tal forma, que se reduzca el tiempo y el gasto de recursos económicos que debe emplear una persona o su entorno cercano (familiares, amigos, etc.) en acostumbrarse al nuevo emplazamiento.

Ante situaciones de escasa accesibilidad, se ha mencionado que es recomendable en muchos casos que las empresas o entidades donde se va a realizar el cambio geográfico provean de información o emprendan algún tipo de iniciativa enfocada a facilitar su adaptación. En ese sentido, se han identificado varias iniciativas como que una o un trabajador de la entidad acompañe los primeros días a la persona recién llegada para conocer la zona donde está el centro de trabajo o para familiarizarse con el trayecto entre su lugar de residencia y el centro de trabajo.

Sin embargo, se constata a través de las experiencias conocidas que es generalmente la persona que llega a la empresa la que debe apañarse para conocer las características del entorno de destino y los grados de accesibilidad de los diferentes ámbitos (vivienda, desplazamiento, servicios básicos, etc.).

Uno de los elementos más relevantes a la hora de que una persona con discapacidad decida emprender un cambio geográfico es la pérdida de la ayuda y soporte que le aportan las redes familiares y de amistad de su entorno. Alejarse de ese ámbito de “protección” resulta bastante difícil para las personas con discapacidad que en teoría pueden necesitar en mayor medida de ayudas de diferente clase, tanto puntuales como permanentes, según el tipo de discapacidad. La información disponible nos permite señalar que la relevancia de las prioridades para las personas con discapacidad depende plenamente de la situación y la personalidad de cada individuo.

9. IDENTIFICACIÓN DE EXPERIENCIAS EN LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO URBANO

A lo largo del siguiente apartado se expone el papel que desempeñan los poderes locales en la mejora de la accesibilidad y la movilidad de su ciudadanía y se plantean una serie de experiencias a modo de ejemplo llevadas a cabo por diversas ciudades de España.

Por último, se formulan un conjunto de conclusiones a partir del análisis de estas experiencias identificando líneas comunes de actuación y resultados producidos.

9.1. La actuación desde las ciudades

La actuación de los poderes públicos es clave en la consecución de mejoras en el nivel de accesibilidad de los entornos urbanos. El presente análisis se ha centrado en la unidad territorial “ciudad” entendiendo que es en ellas donde existe una gran proporción de personas con dificultades de movilidad, hay un uso más extendido del transporte público o colectivo y puede haber más ejemplos de actuaciones públicas. Además, es el ámbito donde se ubica una mayor parte de la actividad económica y, por tanto, los puestos de trabajo.

Frente a otros agentes implicados en la mejora de la accesibilidad, los poderes públicos locales tienen la virtud de conocer mejor la situación concreta de su territorio y las necesidades de su ciudadanía. Su cercanía y conocimiento al ámbito de actuación les permite adoptar medidas más eficaces ante los problemas de accesibilidad. Asimismo, las entidades locales tienen competencias en la gestión del transporte en su municipio y, por tanto, deben emprender este tipo de medidas.

Además como menciona un informante clave consultado por su experiencia en el desarrollo de políticas de accesibilidad desde la perspectiva de las asociaciones de personas con discapacidad, progresivamente los poderes locales han ido emprendiendo más actuaciones e implicándose en mayor medida en la mejora de la accesibilidad de sus entornos.

“A lo largo de todo este periodo de tiempo hemos ido viendo que ha habido un incremento de la sensibilización, de la preocupación y de la ocupación por parte de las Administraciones Públicas, especialmente las locales, en mejorar su accesibilidad.”

El análisis de las experiencias concretas de las ciudades se ha completado a través de las entrevistas a personal de entidades especializadas en el ámbito de la accesibilidad. En ese sentido, se ha reunido

una mayor información del contexto actual de la actuación de las ciudades desde una perspectiva especializada y experimentada.

A partir de las aportaciones de personal técnico en accesibilidad, se señala que a la hora de considerar medidas dirigidas a facilitar la movilidad en el entorno, los responsables políticos y técnicos de las ciudades deben tener en cuenta dos principios básicos:

- ☐ la **sencillez** en el diseño y en su funcionamiento y;
- ☐ la salvaguarda de los **principios democráticos** de nuestra sociedad.

Por un lado, la **sencillez** en el diseño de los entornos urbanos así como en el funcionamiento de los medios de transporte, es un elemento de gran relevancia de cara a lograr ciudades abiertas que garanticen su disfrute por todo tipo de personas. Se requieren modelos de actuación donde se prime la sencillez y la facilidad de uso a partir de sistemas de interacción intuitivos y coherentes.

Existe la opinión compartida entre varios de los informantes clave consultados, de que la falta de sencillez ha sido un problema en el pasado. En ocasiones se han emprendido medidas excesivamente complejas que no han logrado extenderse ni ser usadas fácilmente por las personas beneficiarias. Además las soluciones que se implanten para resolver las dificultades de movilidad de las personas con discapacidad con un planteamiento sencillo suelen tener un menor coste.

Por otro lado, el funcionamiento de la **democracia** como modelo de convivencia precisa que todas las personas se encuentren integradas y tengan la posibilidad de realizar sus actividades sin ser discriminadas por ninguna razón. En este sentido, debe ser una prioridad de las ciudades evitar que las barreras en las calles, en el transporte o en la comunicación produzcan limitaciones en los derechos y deberes de la ciudadanía. A partir del paradigma del Diseño para Todos se garantizará que las medidas a implementar tengan en cuenta todo tipo de personas.

Si bien se han considerado estos dos principios como generales a toda actuación, hay que apreciar que cada ciudad y su entorno urbano es un caso específico y concreto con diferentes elementos a tener en cuenta.

Por ello, a la hora de analizar las experiencias seleccionadas se ha evitado caer en el error de realizar una comparación entre ciudades o clasificarlas según un orden valorativo. Por ejemplo, hay que recordar que el punto de partida de cada ciudad y las necesidades a las que debe dar respuesta son muy distintos. En ese sentido, las personas consultadas indican que hay ciudades que han invertido muchos esfuerzos por mejorar su nivel de accesibilidad pero que por sus características (orografía, condición histórica de sus inmuebles, etc.) la mejoría ha sido poco percibida por sus habitantes o, por el contrario, ciudades que deben invertir menores esfuerzos ya que han tenido una expansión demográfica

reciente en el tiempo y han incorporado concepciones del diseño del espacio urbano más modernas y accesibles.

También se observan diferencias en la forma de incorporar las mejoras en la accesibilidad según el tamaño de la ciudad. Las ciudades de mayor población y extensión suelen actuar a través de la elaboración de un plan de accesibilidad o de un plan director que englobe todas las medidas que se van a ir emprendiendo. Por el contrario, las poblaciones de menor tamaño suelen ir ejecutando actuaciones concretas partiendo desde la zona central y luego extendiéndolas hacia fuera.

La información disponible y recabada a través de las entrevistas en profundidad a personas con experiencia en la ejecución de medidas de mejora de la accesibilidad y a personas con dificultades de movilidad señala que la situación actual en España no es la idónea. Sin embargo, sí se percibe que durante los últimos años la actividad y concienciación es mayor y que cada vez son menos las ciudades que no han emprendido aún iniciativas en esa línea. Además se ha ampliado el enfoque y cada vez más desde los poderes públicos se comprende por discapacidad toda su heterogeneidad y diversidad posibilitando la puesta en marcha de medidas integrales.

Esta progresiva presencia del enfoque de accesibilidad dentro de las prioridades de la acción pública, se ha visto reflejada a lo largo de la historia reciente de las actuaciones de las ciudades españolas. En ese sentido, se han registrado hitos que han impulsado el trabajo en el campo de la accesibilidad y que posteriormente ha influido a otras urbes, como fue el caso de la ciudad olímpica de Barcelona durante la organización de los Juegos Olímpicos en 1992, diseñada con criterios de accesibilidad.

Fuera de España la situación es tremendamente heterogénea y sólo cabe mencionar que en el entorno de países con equivalente desarrollo socio-económico existe una similar tendencia hacia la progresiva incorporación del diseño para todos de forma transversal, aunque como se ha mencionado, su nivel de extensión es muy distinto en cada caso. Habitualmente se suele referir a las poblaciones de países nórdicos y centroeuropeos como aquéllas que llevan más tiempo avanzando en este asunto.

Se suelen mencionar por parte de personas expertas en la materia el caso de la ciudad de **Chicago** en Estados Unidos como ejemplo de una población que tiene una fuerte concienciación respecto a la accesibilidad. En este caso concreto, se menciona que la concienciación surgió gracias a las reivindicaciones de los soldados heridos que habían vuelto de la guerra en Vietnam. Muchos de ellos volvieron a su ciudad de origen con discapacidades de todo tipo y reivindicaron su derecho a disfrutar de una ciudad abierta y accesible a todas las personas.

En este caso, la política de ciudad se vio alterada por las reivindicaciones de sus pobladores, que reclamaron un cambio en la forma de comprender la accesibilidad por parte de los poderes públicos y del conjunto de la sociedad para poder adecuarse a sus necesidades.

Sin embargo, en la actualidad se observa cada vez más una tendencia de los poderes públicos por incorporar medidas de mejora de la accesibilidad de forma proactiva, tratando de anticiparse a las posibles necesidades que puede tener la población en el presente o en el futuro.

9.2. Fichas de ciudades

En este apartado se presenta la revisión de una muestra de actuaciones emprendidas por una serie de ciudades dentro del territorio español. Se han considerado esta serie de experiencias de promoción de la accesibilidad y la movilidad en base al esfuerzo que están realizando de cara a mejorar la integración de las personas con discapacidad en su territorio. Como ya se ha mencionado, con esta selección de ciudades no se pretende realizar un estudio pormenorizado de las mismas ni tener en cuenta aquellas que se encuentran en mejor situación comparativa. El objetivo principal es obtener una aproximación al tipo de actuaciones que se están llevando a cabo. La selección de ciudades se ha hecho a partir de la información recabada a través de fuentes secundarias especializadas en señalar buenos ejemplos de actuaciones.

La principal fuente de información ha sido el **Observatorio Europeo: Ciudades y Pueblos Para Todas las Personas** impulsado por el Ayuntamiento de Barcelona. Actualmente es coordinado por el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad de esa localidad y que cuenta además con la colaboración de la Diputación de Barcelona. El Observatorio gestiona una página web donde se viene recopilando información sobre buenas prácticas⁵⁴. Los criterios para catalogar como buenas prácticas los casos de las diferentes ciudades se basan en el modelo de ciudad que contempla la Declaración de Barcelona de 24 de marzo de 1995, elaborada con motivo de la celebración del Congreso Europeo “La Ciudad y las Personas con Disminución”⁵⁵. En este sentido, se entiende que la ciudad, como forma de organización de todos sus habitantes, debe dotarse de los medios y recursos necesarios para la promoción de la igualdad de oportunidades, el bienestar y la participación de la ciudadanía. Hasta la fecha a esta declaración se han ido adhiriendo cerca de 400 ciudades europeas.

El Observatorio tiene como objetivos potenciar la participación ciudadana, conocer la situación en accesibilidad de diferentes ciudades y promover el intercambio de experiencias entre aquellas poblaciones interesadas. Actualmente se cuenta con la participación de 63 municipios de 10 países europeos (Bélgica, España, Finlandia, Irlanda, Israel, Italia, Luxemburgo, Portugal, Reino Unido y Suecia). Recientemente se ha elaborado una guía de buenas prácticas a partir de la información que se

⁵⁴ Observatorio Europeo Ciudades y Pueblos Para Todas las Personas:

<http://w10.bcn.es/APPS/aaaoct/WeblangServlet?pidioma=2>

⁵⁵ Declaración de Barcelona de 1995: <http://bcn.cat/ciutat-disminucio/es/index.html>

había ido recopilando que ofrece medidas llevadas a cabo por ciudades en la consecución de la mejora de la accesibilidad⁵⁶.

Asimismo, a la hora de recopilar buenos ejemplos de actuaciones de ciudades por la mejora de la accesibilidad se han tenido en cuenta otras fuentes de información. Se han revisado algunos casos de ciudades galardonadas con el **Premio Reina Sofía del Real Patronato sobre Discapacidad**. Estos galardones premian las iniciativas de municipios que tengan como objetivo la promoción de la accesibilidad universal en sus territorios y por tanto son ejemplos contrastados.

Los casos se presentan a continuación en fichas de forma resumida con el objetivo de mostrar los elementos y características de cada actuación. Con el objetivo de tener un enfoque más completo, se han analizado tanto experiencias concretas o más limitadas, como actuaciones más generales que asumen la accesibilidad de una forma integral.

⁵⁶ Guía de bones pràctiques: <http://w3.bcn.es/fitxers/baccessible/guiabonespractiques.190.pdf>

Fichas de actuaciones emprendidas para la mejora de la movilidad y la accesibilidad de los entornos urbanos

Caso: Ayuntamiento de Santander

CONTEXTO

En una ciudad como Santander con una orografía muy accidentada la accesibilidad es un elemento de enorme importancia para sus habitantes. Por ello, el gobierno municipal ha decidido emprender diferentes medidas para mejorar la situación y fomentar una ciudad más adaptada que evite la exclusión de las personas con dificultades de movilidad y que posibilite desplazamientos cómodos y seguros a sus ciudadanos.

Con el objetivo de dar un impulso a esta estrategia y materializar la voluntad política en este ámbito, se creó en 2007 la Concejalía de Autonomía Personal.

Según la información disponible, a partir de los datos provenientes del INE, en 2001 la población con discapacidad en la provincia de Cantabria representaba un 5,29% (28.435 personas) sobre el total (537.606 personas).

¿CÓMO SE DESARROLLAN LAS ACTUACIONES EN ACCESIBILIDAD?

OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fomentar políticas transversales para las personas con discapacidad. ▪ Resolver problemas de accesibilidad en la ciudad. ▪ Priorizar la inversión de recursos en la mejora de la accesibilidad.
COLECTIVO AL QUE SE DIRIGE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Partiendo del principio de Diseño para Todos, el programa se dirige a toda la sociedad que resida o transite por la ciudad de Santander ya que la mejora de la accesibilidad aporta beneficios a todas las personas. ▪ Los destinatarios más directos son las personas con discapacidad y las personas con dificultades de movilidad.
ACTUACIONES	<p>Se creó la Concejalía de Autonomía Personal en 2007 para gestionar todo lo relativo a accesibilidad y movilidad.</p> <p>Tiene tres iniciativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaboración de la Ordenanza Municipal de Accesibilidad ▪ Elaboración del Plan Municipal de Accesibilidad ▪ Programa Santander Diseño Universal.
ENTIDADES PRECURSORAS	<p>Ayuntamiento de Santander. Concejalía de Autonomía Personal.</p>
RESULTADOS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Guía de Accesibilidad para la ciudad que aporta información a las personas con discapacidad sobre las características de los edificios de uso público (aquellos de carácter institucional, asistencial, cultural, lúdico, deportivo, comercial o de hostelería).

Caso: Ayuntamiento de Santander

- Entre las medidas llevadas a cabo, dos personas con diferente tipo de discapacidad (física y sensorial) son encargadas de analizar la situación de accesibilidad de la ciudad y detectar barreras.
A partir de su observación, realizan informes sobre la situación. Esos informes son estudiados para priorizar las actuaciones de mejora de la accesibilidad.

PARA
AMPLIAR
INFORMACIÓN

Página web del Ayuntamiento, Área de Concejalía de Autonomía Personal:
http://portal.ayto-santander.es/portal/page/portal/inet_santander/ayuntamiento/concejalias/autonomia_personal/general



Caso: Programa Málaga Más Accesible

CONTEXTO

La ciudad de Málaga está realizando un esfuerzo por hacer de su población un lugar donde todas las personas pueden desenvolverse con comodidad y sin barreras. Para ello, se han puesto en marcha diferentes actuaciones agrupadas en el Programa Málaga Más Accesible.

Además, recientemente se ha creado la Concejalía de Accesibilidad Universal, para concentrar la dirección de las políticas municipales de mejora de la accesibilidad de los entornos.

Para el año 2001, la población total de la provincia de Málaga era de 1.302.240 (636.274 hombres y 665.966 mujeres). La población total con discapacidad se componía de 38.121 personas, representando por tanto un 2,93% del total. En cuanto al sexo, había 11.763 hombres con discapacidad (1,85%) y 26.358 mujeres (3,96%).

¿CÓMO SE DESARROLLAN LAS ACTUACIONES EN ACCESIBILIDAD?

OBJETIVOS

- Mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad.
- Mejorar la calidad de vida de las personas con dificultades de movilidad.
- Mejorar la calidad de vida del conjunto de personas residentes en Málaga.

COLECTIVO AL QUE SE DIRIGE

- Se dirige a todas las personas que residan o que transiten por Málaga.
- Las y los destinatarios directos son las personas con discapacidad y las personas con dificultades de movilidad.

ACTUACIONES

- Programa Málaga Más Accesible: Se emprende a través de trabajo en red y teniendo la accesibilidad universal como base de su filosofía de actuación.

ENTIDAD PRECURSORA

Ayuntamiento de Málaga a través del Área de Bienestar Social y 27 entidades sociales del colectivo de personas con discapacidad. Estas entidades se han unido en la Agrupación de Desarrollo Málaga Más Accesible. Además, se ha creado una Comisión de Accesibilidad a los Entornos, que tiene entre sus objetivos promover el empleo de las personas con discapacidad.

RESULTADOS

Dentro del marco del Programa general Málaga Más Accesible se han realizado diferentes actuaciones:

- Guía de itinerarios accesibles por el centro de Málaga: Se han previsto una serie de itinerarios accesibles dirigidos específicamente a personas con discapacidad para desenvolverse de forma autónoma por el centro de Málaga. Se describe una serie de itinerarios según el ámbito en el que se sitúa o la función que cumple: cultura, administrativo, ocio, comercial, botánico, monumental y estaciones de transporte.
- Guía de comunicación para personas sordas para la mejora de la perspectiva de la accesibilidad de este colectivo.
- Guía de playas accesibles del municipio para tener información sobre su accesibilidad y cómo acceder a ellas.
- Programa Convive sin Barreras: Campaña de sensibilización dirigida a la población en general.

Caso: Programa Málaga Más Accesible

- Concurso de fotografía: A través del concurso se pretende promover la creatividad de todas las personas y sensibilizar en el ámbito de la accesibilidad.
- Programa de accesibilidad para visitantes con discapacidad.
- Programa de voluntarios por la accesibilidad: Este programa tiene como objetivo sensibilizar a un segmento de la población joven y beneficiarse del compromiso voluntario de la ciudadanía.
- Comisión de Accesibilidad a los Entornos: Se forma con el fin de fomentar un trato integral a la adaptación de los entornos a todas las personas.

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

El Programa Málaga Más Accesible es un programa de acción para la Igualdad de Oportunidades de las personas con discapacidad que complementa a las actuaciones específicas en materia de accesibilidad del Ayuntamiento.

<http://www.malagamasaccesible.com/index.html>

Caso: Ayuntamiento de Barcelona

CONTEXTO

En 1995, la ciudad fue la protagonista del impulso de la firma de la Declaración de Barcelona sobre la ciudad y las personas con discapacidad.

Barcelona ha emprendido una serie de medidas encaminadas a disponer de una respuesta variada y completa del fenómeno de la accesibilidad.

En la ciudad de Barcelona se encuentra un gran colectivo de personas con discapacidad compuesto por más de 100.000 personas. Para el año 2001, se contabilizó en el conjunto de la provincia de Barcelona (con una población de 4.804.606 personas) un total de 246.217 personas con discapacidad que suponían un 5,12 % de la población total según los datos provenientes del INE.

¿CÓMO SE DESARROLLAN LAS ACTUACIONES EN ACCESIBILIDAD?

OBJETIVOS

- Ir progresivamente haciendo accesible y adaptando completamente la ciudad de Barcelona para todas las personas.
- Promover la autonomía de las personas con discapacidad.

COLECTIVO AL QUE SE DIRIGE

- Se dirige a todas las personas que residan o que transitan por Barcelona. En especial, se hace hincapié en la mejora para las personas con discapacidad y las personas con problemas de movilidad.

ACTUACIONES

- Se ha creado la marca "B_Accesible".
- Se ha creado el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad a través de la aprobación de sus estatutos en octubre de 2005 y que cuenta con un equipo de asesoramiento laboral orientado a personas con discapacidad en el mercado ordinario.
- Plan de Mejora de la Accesibilidad en la ciudad, dentro del cual se enmarca el programa de construcción de vados adaptados en todos los pasos de cebra.
- Se configuró un Grupo de Accesibilidad compuesto por personas con discapacidad para el seguimiento de obras de remodelación de vías públicas.
- Se ha elaborado el Manual de andamios. Accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.
- Modelo de transporte de Barcelona donde se incluye la necesidad de adaptar el transporte público a todas las personas combinado con el Programa "Puerta a Puerta" para el transporte de personas con discapacidad. Este programa ofrece un servicio de transporte accesible a personas con discapacidad para realizar sus trayectos en la ciudad y en el área metropolitana según dos tipos de servicios: fijos (para un desplazamiento que se repita cada cierto tiempo) o esporádicos.
- Tarjeta blanca. Tarjeta de utilización del transporte especial de la entidad metropolitana de transporte para personas con discapacidad y movilidad reducida que ayudan a planear los itinerarios por trayectos accesibles o a facilitar un medio de transporte especial.

Caso: Ayuntamiento de Barcelona

	<ul style="list-style-type: none">▪ Página web que pretende ser el espacio de referencia sobre accesibilidad y sobre las personas con discapacidad en Barcelona.
ENTIDAD PRECURSORA	<p>Varias entidades participan en la política de accesibilidad del Ayuntamiento:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Ayuntamiento de Barcelona.▪ Instituto Municipal de Personas con Discapacidad.▪ Entitat Metropolitana del Transport.▪ Varias Consejerías implicadas.
RESULTADOS	<p>Actualmente, la situación de la ciudad ante el esfuerzo por mejorar la accesibilidad se traduce en que el 98,65 % de las calles son accesibles, el 100 % de los autobuses están adaptados, el 60,33 % de las paradas de metro tienen ascensor, se han instalado semáforos sonoros en 1.250 pasos para peatones y se han adaptado 224 edificios públicos.</p> <p>En la última edición, de 2007, de la Radiografía de Web Municipales que realiza el diario El País para analizar la accesibilidad y facilidad de su uso, se le ha concedido el primer puesto de un ranking.</p> <p>http://w3.bcn.es/V43Home/V43HomeLinkPI0,3632,68174541_68180591_2,00.html</p>
PARA AMPLIAR INFORMACIÓN	<p>Más información en el Observatorio de Ciudades Accesibles:</p> <p>http://w10.bcn.es/APPs/aaaoci/BonesPractiquesServlet?fmode=fitxa&fidbp=1881</p>

Caso: Ayuntamiento de Zaragoza

CONTEXTO

Una ciudad en pleno crecimiento como Zaragoza, que además en 2008 ha contado con la celebración de eventos de repercusión internacional y que, por tanto, es destino de un alto número de visitantes, necesita adaptar la ciudad para su disfrute por todas las personas.

Según los datos provenientes del INE para el año 2001, las personas con discapacidad en la provincia de Zaragoza representaba un 5.65 % del total de población. En ese sentido, residían en la provincia 48.474 personas con discapacidad de una población total de 857.565 personas.

El contexto normativo sobre el que se asientan los esfuerzos por la mejora de la accesibilidad es:

- Ley 3/1997 de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas, de transportes y de la comunicación.
- Decreto 19/1999, del Gobierno de Aragón, por el que se regula la promoción en accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas, de transportes y de la comunicación.
- Ordenanza de Supresión de Barreras Arquitectónicas y Urbanísticas de Zaragoza de 28 de diciembre, 1999.

¿CÓMO SE DESARROLLAN LAS ACTUACIONES EN ACCESIBILIDAD?

OBJETIVOS

Previo identificación de las barreras a través de observaciones por la ciudad realizadas por personas con discapacidad, se pretende modernizar la señalización de la ciudad mejorando sus cuatro funciones:

- Orientar
- Informar
- Direccionar
- Identificar

Asimismo, se pretende ofrecer mayor información a la ciudadanía de tipo práctico.

COLECTIVO AL QUE SE DIRIGE

- Viandantes y conductores que circulen en el interior de la ciudad.
- Personas con discapacidad y personas con dificultades de movilidad.

ACTUACIONES

- **Zaragoza sin Barreras.** Portal virtual que ofrece información práctica y necesaria respecto a la accesibilidad de estaciones, aeropuerto, avión, autobús urbano, servicio de transporte especial para personas con movilidad reducida severa, eurotaxi, aparcamientos e itinerarios por centros de interés a través de las vías y edificios más emblemáticos de la ciudad. Para la identificación de esta información se contó con las visitas de personal de la Diputación General de Aragón y personas con movilidad reducida a estos lugares para conocer su nivel de accesibilidad. Además, se ha habitado una herramienta en el portal web para que la ciudadanía participe señalando barreras y obstáculos que hayan percibido.
- **Señalización accesible.** Se pretende señalar mediante un dispositivo visual compuesto por dos partes, el elemento informativo y el sistema de sustentación y anclaje. Teniendo como resultado un todo equilibrado y agradable al aspecto visual. Se tendrá en cuenta las indicación de ONCE para elaborar una señalización

Caso: Ayuntamiento de Zaragoza

	accesible para las personas con discapacidad visual y colocar placas de señalización en Braille.
ENTIDAD PRECURSORA	Ayuntamiento de Zaragoza. Gerencia de Urbanismo. El CERMI de Aragón ha participado en la elección de las placas en Braille. En la consecución del Portal Web se ha contado con la participación ciudadana y de asociaciones del colectivo de personas con discapacidad.
RESULTADOS	<ul style="list-style-type: none">▪ Se han instalado unas 400 señalizaciones. En una primera fase, se valoró una reducida muestra pero los comentarios de la ciudadanía incitaron a que se rediseñase el modelo de señalización introduciendo mejoras significativas.▪ La Web del Consistorio ha visto reconocida su labor por facilitar su uso por todas las personas. En 2005, la página Web del Ayuntamiento logró el primer puesto en accesibilidad según la V Radiografía de Web Municipales del diario El País de un total de 92 Webs analizadas. En el último estudio, en 2007, ocupó el segundo puesto.
PARA AMPLIAR INFORMACIÓN	Zaragoza sin barreras: http://cmisapp.zaragoza.es/ciudad/sinbarreras/ Más información en el Observatorio de Ciudades Accesibles: http://w10.bcn.es/APPS/aaaoci/BonesPractiquesServlet?fmode=fitxa&fidbp=2062 Los errores en la instalación y la necesidad de poner en duda su condición de buena práctica: http://www.cermiaragon.org/es/index.php?mod=news_detail&id=767&fil_id_category=1

Caso: Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat

CONTEXTO

Facilitar la movilidad de las personas con discapacidad en una de las ciudades con más actividad y población de la provincia supone poner en marcha una serie de medidas que actúen desde diferentes ámbitos. En el año 2007, de las 264.404⁵⁷ personas que residían en L'Hospitalet de Llobregat, 18.003⁵⁸ eran personas con discapacidad (9.061 hombres y 8.942 mujeres), lo que suponía un 6,81 % de la población total.

¿CÓMO SE DESARROLLAN LAS ACTUACIONES EN ACCESIBILIDAD?

OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none">▪ Promover la movilidad de personas con discapacidad o con limitaciones severas de movilidad.▪ Promover la movilidad puntual de personas con discapacidad o personas con limitaciones transitorias de movilidad.▪ Potenciar la autonomía y la integración laboral de las personas con discapacidad.
COLECTIVO AL QUE SE DIRIGE	<ul style="list-style-type: none">▪ Personas con discapacidad o con limitación de movilidad que necesiten usualmente un servicio de transporte adaptado para ir a trabajar, estudiar, visitar el centro social, etc.▪ Personas con discapacidad o limitación de movilidad que necesiten esporádicamente un servicio de transporte adaptado.
ACTUACIONES	<p>Se ponen en marcha varias medidas:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Un servicio de microbuses adaptados para personas con discapacidad o con limitaciones de movilidad severas para trayectos que hagan usualmente.▪ Un servicio de taxi adaptado para usuarios con discapacidad o limitaciones de movilidad para trayectos puntuales. El servicio permite 12 trayectos al mes.▪ Otra serie de medidas para promover la movilidad (carnet metropolitano de transporte, tarjeta de estacionamiento)▪ Una serie de medidas para promocionar el empleo de las personas con discapacidad (centros ocupacionales, servicio de integración laboral,..).▪ Otra serie de ayudas (ayudas a familiares, servicio de apoyo y respiro familiar, ocio, desarrollo infantil, talleres...)
ENTIDAD PRECURSORA	Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat. Área de Bienestar Social.

⁵⁷ Información proveniente del Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat.

⁵⁸ Los datos de población con discapacidad han sido obtenidos del Departamento de Bienestar Social. Generalitat de Catalunya. Datos diciembre 2007

Caso: Ayuntamiento de L'Hospitalet de Llobregat

RESULTADOS

- Servicio puerta a puerta que incluye la posibilidad de realizar 4 viajes diarios.
- Cuenta con un Centro de Atención Municipal a la Familia para responder a las problemática, entre las que se considera la movilidad, de las personas dependientes.
- Se ha aprobado la Ordenanza de Civismo y Conciencia, que contempla la promoción de la accesibilidad.

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

Servicios sociales para personas con discapacidad:

http://www.l-h.es/80136_2.aspx?id=2

Más información en el Observatorio de Ciudades Accesibles:

<http://w10.bcn.es/APPS/aaaoci/BonesPractiquesServlet?fmode=fitxa&fidbp=723>

Caso: Sant Boi de Llobregat

CONTEXTO

Sant Boi ha sido galardonada con el premio “Bandera de pueblos y ciudades para todos” 2007 por la Fundación Diseño para Todos. Se le recompensa por su labor para la mejora de la accesibilidad y de la situación de las personas con discapacidad.

Los datos disponibles nos sirven para contextualizar la situación de las personas con discapacidad respecto a la población total. En el año 2007, la población de la ciudad era de 81.127 personas⁵⁹, de las cuales el 5,68 % tenía alguna discapacidad reconocida.

¿CÓMO SE DESARROLLAN LAS ACTUACIONES EN ACCESIBILIDAD?

OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none">▪ El principal objetivo es colocar la discapacidad como un elemento transversal a la acción de municipio con el fin de mejorar la calidad de vida de la ciudadanía.▪ Difundir el Diseño para Todos, promover la participación de las personas con discapacidad en la sociedad, introducir la accesibilidad de los entornos, productos y servicios como indicador de calidad de la gestión pública y favorecer una socialización normalizada.▪ Las actuaciones serán evaluadas para conocer si se desarrolla adecuadamente.
COLECTIVO AL QUE SE DIRIGE	<ul style="list-style-type: none">▪ Se dirige al conjunto de la sociedad residente en Sant Boi y más en concreto se dirige a las personas con discapacidad y a las personas con dificultades de movilidad.
ACTUACIONES	<ul style="list-style-type: none">▪ Incorporar la discapacidad como elemento transversal de la iniciativa pública. En ese sentido se pretende actuar en todos los ámbitos posibles (laboral, vivienda, movilidad/accesibilidad, educación, ocio, deporte, arte, cultura, nuevas tecnologías, participación, comunicación, social, sanitario, equipamientos para personas con discapacidad, civismo, selección y formación, documentación, búsqueda e investigación, servicios jurídicos, familia, género, diversidad cultural, etc.). La puesta en marcha de esta actuación se ha encauzada a través del Programa Municipal Transversal para las personas con discapacidad.
ENTIDAD PRECURSORA	Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat.
RESULTADOS	<ul style="list-style-type: none">▪ Servicio de atención especializada a las personas con discapacidad y/o sus familias.▪ Servicio de intermediación laboral para personas con discapacidad.

⁵⁹ Información procedente del Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat.

[http://www.santboi.cat:8080/Publi012.nsf/CF9167A53C8C4875C1257214004B93A7/\\$FILE/Demografia.pdf](http://www.santboi.cat:8080/Publi012.nsf/CF9167A53C8C4875C1257214004B93A7/$FILE/Demografia.pdf)

Caso: Sant Boi de Llobregat

- Servicio de transporte adaptado. Según las demandas que se recojan, se facilita el medio de transporte más conveniente en cada caso.

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

El Programa se puede consultar en la Web del Ayuntamiento:
<http://www.santboi.cat:8080/Publi028.nsf/es-VistaWebSumari-BASE?ReadForm&Clau=personasdiscapacitadas&Idioma=es>
Premio de 2007 de “Bandera de pueblos y ciudades para todos” de la Fundación ‘Diseño para Todos’ a Sant Boi de Llobregat:
<http://www.designforall.org/es/novetats/noticia.php?id=380>



Caso: Jerez de la Frontera

CONTEXTO

Jerez de la Frontera ha visto reconocido su esfuerzo por mejorar la accesibilidad de su espacio urbano con la concesión del premio CERMI 2004 a la mejor actuación institucional por el Plan Municipal por la Accesibilidad y la Integración Social de las Personas con Discapacidad (2003-2007) y recientemente el premio Reina Sofía de Accesibilidad 2007 para ciudades mayores de 100.000 habitantes.

Además de varios programas, en Jerez de la Frontera se realizan campañas de sensibilización y existe una convocatoria de premios anuales que reconocen los esfuerzos por trabajar por la mejora de la situación de las personas con discapacidad (Premios Acceso).

Desde 2003 existe una Oficina de Atención a la discapacidad.

Los datos disponibles para el año 2001, a nivel de la provincia de Cádiz, indican que las personas con discapacidad representaban un 4,56 % (51.542 personas) del total de población de la provincia (1.131.346 personas).

¿CÓMO SE DESARROLLAN LAS ACTUACIONES EN ACCESIBILIDAD?

OBJETIVOS

- Promover la movilidad de las personas con dificultades de movilidad (personas con discapacidad, personas mayores, etc.)
- Promover la autonomía de las personas con discapacidad.

COLECTIVO AL QUE SE DIRIGE

- Personas con discapacidad, personas con dificultades de movilidad y su entorno cercano.
- Sociedad en su conjunto.

ACTUACIONES

- Plan Municipal para la accesibilidad y la integración social de las personas con discapacidad 2003-2007, que se encuentra actualmente en proceso de actualización.
- Guía Local de Recursos para personas con discapacidad donde se contemplan todos los programas municipales en relación a las personas con discapacidad.
- Medidas para promover la movilidad de las personas con discapacidad (Bono-bus para el uso del autobús municipal de forma económicamente asequible; Bono-taxi para facilitar el uso del taxi a personas con severas limitaciones de movilidad; descuentos en autobús interurbano; ayudas económicas a la adquisición de vehículos o del carnet de conducir; etc.).
- Una serie de medidas para poder hacer frente a barreras de comunicación (servicio municipal de intérprete de lenguaje de signos, ayudas técnicas, etc.).
- Un soporte para la información y orientación en relación al empleo para orientar a las personas con discapacidad.

ENTIDAD PRECURSORA

Ayuntamiento de Jerez de la Frontera. Sus iniciativas han contado con un cierto grado de participación de asociaciones de personas con discapacidad de la ciudad.



Caso: Jerez de la Frontera

RESULTADOS

- El Plan Municipal por la Accesibilidad y la Integración Social de las Personas con Discapacidad de 2003-2007 finalizó con un 85 % del presupuesto previsto utilizado. Su impacto le permitió ganar el premio Reina Sofía de Accesibilidad 2007. Actualmente se trabaja para el nuevo plan 2008-2011.

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN

Ayuntamiento de Jerez: <http://www.webjerez.com/index.php?id=178>
Oficina de Atención a la Discapacidad: <http://www.omad.jerez.es/index.php?id=4>
Guía de recursos: http://www.omad.jerez.es/fileadmin/guia_recursos/
Premio Reina Sofía: <http://www.webjerez.com/index.php?id=4015#c15426>

Caso: Ayuntamiento de Lleida

CONTEXTO

Lleida es una población de tamaño mediano donde se está implementando una política integral de intervención en el campo de la accesibilidad.

A partir de los datos del padrón municipal del INE, a 1 de enero de 2006, se indica que con una población de 124.709 habitantes, la población con certificado de discapacidad representaba un 7,8%⁶⁰.

¿CÓMO SE DESARROLLAN LAS ACTUACIONES EN ACCESIBILIDAD?

OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none">▪ Potenciar la autonomía y la movilidad de las personas con discapacidad.
COLECTIVO AL QUE SE DIRIGE	<ul style="list-style-type: none">▪ Personas con discapacidad y personas con dificultades de movilidad.▪ Sociedad en su conjunto que resida en Lleida.
ACTUACIONES	<ul style="list-style-type: none">▪ Consejo Municipal de personas con discapacidad: Tiene como objetivo promover la participación en todos los ámbitos de la política municipal.▪ Servicio de taxi para personas con discapacidad dirigido a necesidades de transporte esporádico.▪ Plan Local de Acción para favorecer la inclusión social de las personas con discapacidad “Ciudad para Todos”. Dentro del plan, se ha creado un observatorio.▪ Servicio de ayuda a domicilio. Conjunto de medidas para dar soporte o ayuda a domicilio generadas por la discapacidad y/o la dependencia.▪ Servicio público de transporte esporádico para personas con movilidad reducida.▪ Apoyo a las asociaciones de discapacidad. Conjunto de medidas de asesoramiento técnico, apoyo y orientación, y ayudas económicas a asociaciones de personas con discapacidad.▪ Tarjeta de aparcamiento que permite el estacionamiento y la parada para personas con dificultades de movilidad tanto para vehículos privados como para vehículos colectivos.
ENTIDAD PRECURSORA	Ayuntamiento de Lleida. Consejería de Servicios Sociales. Dirección General de Participación Ciudadana.
RESULTADOS	<ul style="list-style-type: none">▪ Se ha creado un Observatorio de la Accesibilidad donde se centraliza toda la información respecto a participación, recursos, actuaciones, etc.

⁶⁰ Información proveniente del Plan Local de Acción para favorecer la inclusión social de las personas con discapacidad “Ciudad para Todos”.

<http://observatoridiscapacitats.paeria.cat/Arxius/Documents/Observatori/presentacio/PlaLocal.pdf>

Caso: Ayuntamiento de Lleida

PARA AMPLIAR
INFORMACIÓN

La Web del Observatorio: <http://observatoridiscapitats.paeria.cat/ca/index.aspx>



9.3. Conclusiones comunes a las fichas de iniciativas de ciudades

Las conclusiones se han dividido en la identificación de líneas comunes de actuación entre los casos de ciudades analizadas y la consideración de los resultados que este tipo de medidas puede producir.

9.3.1. Líneas comunes de actuación

Al analizar las diversas experiencias se han identificado ciertas líneas comunes de actuación. A continuación se presentan los principales hallazgos.

Se ha constatado que generalmente una ciudad que decide situar entre sus prioridades la mejora de la accesibilidad de su entorno y la movilidad de las personas, suele emprender reformas de calado en la estructura normativa y política. Esas modificaciones propician que el enfoque en accesibilidad se mantenga en el tiempo y continúe siendo una prioridad de los poderes públicos. El ejemplo más representativo referido es la creación de la Concejalía de Autonomía Personal en la ciudad de Santander. Sin embargo, la práctica más común entre los casos estudiados ha sido la elaboración de decretos y ordenanzas en materia de accesibilidad.

Dirigidas a consolidar la iniciativa pública, en varias ciudades se han tomado medidas consistentes en crear centros públicos que centralicen las actuaciones del ayuntamiento y que sean focos donde se genere conocimiento sobre la discapacidad en sus diferentes perspectivas. Un ejemplo de este tipo de actuación es el Instituto Municipal de Personas con Discapacidad del Ayuntamiento de Barcelona, creado en 2005. A ese mismo objetivo responden las oficinas o centros de atención de la discapacidad que también se han creado en ciudades como Jerez de la Frontera.

Entre las ciudades seleccionadas se constata que la elaboración de un plan municipal sobre accesibilidad es una práctica bastante común. Por ello, se podría considerar que la configuración de un plan general que ordene las diferentes medidas que se van a implementar en un periodo determinado de tiempo facilita la organización de las tareas y la coordinación entre los agentes implicados. Los planes de accesibilidad se componen de un conjunto de medidas y servicios que se han diseñado y que se pretenden poner en marcha con el fin de cumplir unos objetivos predefinidos.

Se observa que las ciudades seleccionadas han puesto en funcionamiento un conjunto de medidas concretas similares en la mayoría de los casos: revisión de la situación de la accesibilidad en el ámbito urbano y actuaciones para su mejora; estudio y análisis de los diferentes entornos existentes en la población y de los itinerarios más útiles; servicios que facilitan la movilidad de las personas con discapacidad (como los descuentos en el precio del transporte o el servicio de 'puerta a puerta')

personalizado a las necesidades de cada persona); fomento de una mayor y más accesible información sobre todo respecto a lo referente a cómo desenvolverse por la ciudad a través de múltiples soportes (internet, folletos, guías,...).

Por otro lado, aunque no sea una práctica unánime entre los casos estudiados, sí que está siendo relevante la promoción de la participación en el diseño de las políticas municipales de las personas con discapacidad, especialmente mediante la incorporación de sus asociaciones en órganos consultivos. La labor de estos órganos es la de aportar su conocimiento y su experiencia directa en la mejora de la accesibilidad y de la movilidad de las personas con discapacidad. Esta práctica permite imprimir un mejor enfoque de las actuaciones públicas ya que se emprenden con mayor conocimiento previo y pueden centrarse en solucionar los problemas más adecuadamente.

9.3.2. Resultados de estas iniciativas

Se considera que los principales resultados producidos por estas políticas han sido mejorar el nivel de accesibilidad de los entornos y promover la movilidad de las personas con discapacidad. En relación al ámbito laboral, cabe indicar que la puesta en marcha de medidas de este tipo posibilita el acceso de personas con dificultades de movilidad al empleo al facilitar su desplazamiento a los centros de trabajo.

Así mismo, se ha favorecido la promoción de una creciente visibilidad de esta problemática generando mayor concienciación social sobre la necesidad de disponer de entornos con un máximo grado de accesibilidad teniendo en cuenta el enfoque del diseño para todas las personas. La puesta en marcha de este tipo de medidas también provoca la consideración de la problemática por personas que no se la habían planteado anteriormente.

A pesar de que en la selección que se ha realizado se analizan casos de iniciativas consolidadas e incluso premiadas por su adecuada concepción y puesta en marcha, se considera que la situación actual en la que se encuentran las ciudades en España requiere de la continuación de las iniciativas de mejora en el ámbito de la accesibilidad. Las prácticas de mejora de la movilidad deben ser una prioridad de la administración para garantizar los derechos de todas las personas. En ese sentido, estas prácticas con mayor éxito pueden servir de ejemplo para otras muchas ciudades.

Asimismo, cabe destacar la labor que están cumpliendo las convocatorias anuales de premios que se otorgan a aquellos ayuntamientos que más esfuerzos acometen en mejorar el grado de accesibilidad de sus poblaciones así como la presentación de espacios donde se puedan consultar las experiencias de distintas ciudades como el Observatorio Europeo: Ciudades y Pueblos Para Todas las Personas. Parece positivo y adecuado que se fomente una sana y fructífera competencia entre las distintas ciudades por ver reconocidas sus actuaciones y sus iniciativas y por compartir sus experiencias.

Por último, cabría plantearse la necesidad de que las ciudades y sus responsables en esta materia buscasen medidas más innovadoras para resolver los problemas que se estén manteniendo en el tiempo y a los que las medidas previstas no den solución. Tratando en todo momento de aunar tecnología y sencillez para garantizar el derecho de todas las personas a una movilidad sin barreras que les permita desarrollarse en los distintos ámbitos de la vida, entre los cuales destaca el profesional.

10. _CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las conclusiones al presente estudio se plantean según su naturaleza en seis apartados: conclusiones generales; en relación al trayecto entre el domicilio y el centro de trabajo; respecto al teletrabajo; sobre el trabajo móvil; ante la movilidad geográfica; y respecto a la actuación de los poderes locales en la mejora de la accesibilidad.

10.1. Generales

Dificultades para acceder al mercado de trabajo

Como los indicadores socio-económicos muestran, las personas con discapacidad tienen mayores dificultades para acceder al mercado de trabajo. Las bajas de actividad laboral en las personas con discapacidad pueden estar directamente relacionadas con los problemas de acceso en las cadenas de movilidad. Esta falta de accesibilidad en la movilidad repercute no solo en la dificultad para desempeñar un empleo sin barreras, sino también en las limitaciones de acceso a la formación presencial requerida para generar personas más empleables.

Las actuaciones para mejorar esta situación deben diseñarse desde una perspectiva integral, actuando desde diferentes ámbitos.

El valor de las personas y su esfuerzo constante

Las personas con discapacidad consultadas comparten en la mayor parte de los casos una característica general: una actitud valiente ante las dificultades que presenta su movilidad. Son personas habituadas, contra su voluntad, a acometer esfuerzos diarios por conseguir tener una situación laboral “normalizada” y a desplegar su habilidad para realizar los desplazamientos necesarios.

Este ejercicio de superación implica un coste para la calidad de vida de estas personas y, en muchas ocasiones, para su entorno familiar o de amistad. Como se produce en una gran parte de los casos, las personas con discapacidad consultadas señalan que su situación conlleva complicaciones como la generación de estrés, el cansancio o la necesaria implicación de otras personas para el desarrollo de su movilidad.

Esa dedicación tan intensa y el esfuerzo constante es una característica a valorar de las personas, pero no tendrían porque ser necesarios en un contexto de adecuado nivel de accesibilidad. De esa forma otras personas con menor capacidad o posibilidad de superación accederían con facilidad a los entornos.

Progresiva mejora de la accesibilidad en los últimos años

En España, en los distintos ámbitos referidos a lo largo del estudio, se observa una progresiva mejora de los niveles de accesibilidad. Este mayor desarrollo viene acompañado de una creciente sensibilidad de los diferentes agentes involucrados (la Administración, las empresas, las asociaciones de personas con discapacidad, la ciudadanía en sus diferentes formas de expresión, etc.) respecto a la necesidad de tener en cuenta a todas las personas en su actividad cotidiana.

En ese sentido, se recoge la opinión compartida entre las personas expertas entrevistadas, de que las condiciones de accesibilidad en los entornos seguirán mejorando en los próximos años. Si bien, no se prevé que la velocidad del cambio sea tan rápida como las personas del colectivo de la discapacidad desean y exigen.

La accesibilidad en el ámbito laboral como elemento crucial

A lo largo del estudio, se ha ido detallando cómo se desarrolla la movilidad de las personas con discapacidad en relación al trabajo. La información recogida y el análisis realizado en los diferentes capítulos del estudio permiten resaltar la importancia, para el pleno disfrute de los derechos y deberes de ciudadanía de las personas con discapacidad, de la disposición de adecuados niveles de accesibilidad.

El trabajo es una de las formas principales para la integración del individuo en la sociedad actual. Su desarrollo profesional implica su acceso a recursos económicos, el fortalecimiento de su valoración personal así como el medio que le permite relacionarse con un mayor número de personas en un ámbito distinto al de su hogar.

El nivel de accesibilidad del entorno en el que se desarrolla el trabajo supone un elemento a tener muy en cuenta por la persona que ha decidido incorporarse al mercado laboral. Suele suponer una dificultad añadida a su desarrollo profesional por su inadecuado estado de accesibilidad. Sin embargo, en el caso de que el entorno sea correcto es un impulso para estas personas, que ven facilitado su acceso al trabajo. Es por ello, que dentro de las políticas de fomento de la incorporación de las personas con discapacidad al mercado de trabajo, hay que contemplar, con la importancia que le corresponde, la mejora de los niveles de accesibilidad de los entornos laborales.

10.2. Trayecto entre el centro de trabajo y el lugar de residencia

La importancia de la accesibilidad de los trayectos

La accesibilidad en los trayectos entre los lugares de residencia y el centro de trabajo es un elemento crucial en la incorporación de las personas con discapacidad al mercado de trabajo. Las personas con discapacidad que tienen interés en trabajar se pueden encontrar un obstáculo infranqueable en el desplazamiento o barreras muy costosas de superar que les cierre las posibilidades laborales.

De hecho la renuncia a ofertas de empleo por tener que enfrentarse a unos niveles de accesibilidad inadecuados en los trayectos de casa al trabajo tiene una incidencia significativa entre las personas con discapacidad encuestadas (24%).

En ese sentido, garantizar una accesibilidad adecuada en el entorno urbano y en los medios de transporte permite que el desarrollo profesional de las personas con discapacidad no se vea frenado por este aspecto. Por tanto, parece importante que la política de fomento del empleo de las personas con discapacidad incorpore la perspectiva de la accesibilidad.

Hacer lo mismo mediante un mayor esfuerzo

En el ámbito de los desplazamientos entre sus casas y el centro de trabajo, las personas con discapacidad se encuentran en situaciones en las que para lograr un desplazamiento normalizado deben emplear más recursos, especialmente económicos y de tiempo, que las personas sin discapacidad.

Es bastante representativa la información analizada a lo largo del estudio respecto a la mayor inversión de recursos por parte de las personas con discapacidad. En ese sentido, la duración media de los trayectos es considerablemente mayor en las personas con discapacidad ocupadas que en las que no tienen discapacidad. Así mismo, las personas con discapacidad deben asumir en mayor medida costes económicos adicionales para facilitar su movilidad (adaptación del automóvil, ayudas técnicas necesarias, mayor uso del taxi, tomar un medio de transporte en lugar de ir a pie, etc.).

Además el esfuerzo psicológico de emprender estos trayectos es destacado en las personas con discapacidad debido principalmente a una mayor necesidad de planificar sus trayectos con anterioridad, a tener que estar más pendiente durante la ruta, a tener que solicitar la ayuda de otras personas o ante la posibilidad de sufrir accidentes en el trayecto. Mantener este tipo de actitud a lo largo de la ruta puede llegar a suponer en algunos casos un considerable estrés.

Esta doble inversión en esfuerzos para conseguir lo mismo también redundará en una pérdida de oportunidades para hacer otras cosas relacionadas con su vida social o personal.

El tipo de barreras depende del tipo de discapacidad y el medio de transporte utilizado

La divergencia de necesidades y barreras en la movilidad de las personas con discapacidad es notoria. El tipo de transporte utilizado en el trayecto también influye en las soluciones y medidas que se deben tomar para posibilitar el trayecto. Sin embargo, las soluciones se deben articular a partir de la perspectiva integradora del diseño para todos. Se trata de disponer las rutas para ser utilizadas por cualquier persona.

El uso del transporte público entre las personas con discapacidad no es generalizado, y ello es así porque aún no se garantiza la plena accesibilidad. Hay elementos del transporte accesibles pero no se cuida el conjunto de la cadena (señalización, paradas, etc.). Así, la inversión que se realiza por ejemplo en autobús con rampas, se desperdicia si no se contempla el conjunto de eslabones del trayecto.

En este mismo sentido, la sensibilización de las y los profesionales del transporte (conductores, cobradores, etc.) y resto de las y los usuarios parece de vital importancia.

También es necesario mencionar la demanda de atención sobre lo que podríamos denominar “la gestión de lo extraordinario”; como puede ser un accidente, un socavón o unas obras que pueden provocar desvíos en el recorrido que supongan trastornos muchos más graves entre las personas con discapacidad. Por ello, habría que prever la disposición de una correcta señalización, así como medidas alternativas que no desconcierten a las personas con discapacidad.

Papel de los diferentes agentes en la adaptación de los trayectos

A lo largo del análisis de la información recogida de las entrevistas, varias personas han mencionado la necesidad de poner sobre la mesa el debate sobre cuál es el rol que cada agente implicado debe asumir en la accesibilidad del trayecto.

Entre los informantes clave se considera que el protagonismo principal en la mejora de la accesibilidad de los trayectos es de la Administración Pública. Suya es la legitimidad para impulsar en todos los niveles de la sociedad la accesibilidad completa de los entornos (aprobar normativa o medidas enfocadas a cumplir ese objetivo, emprender las reformas necesarias, etc.).

Sin embargo, se considera que las entidades empleadoras también tienen un papel relevante, fundamentalmente logrando una mayor sensibilidad interna que les permita ofrecer soluciones a las y los trabajadores con discapacidad. Las entidades contratantes deben ser apoyadas en sus esfuerzos por integrar alternativas de organización que faciliten la movilidad de sus trabajadores.

En este sentido, se invita a la reflexión sobre los planes de ubicación de muchos centros de trabajo (en polígonos industriales, etc.) en los que las empresas deberían contemplar medidas que faciliten el transporte, figuras de apoyo a personas con discapacidad o una verdadera flexibilidad de horarios.

10.3. Teletrabajo

Compaginar trabajo presencial y a distancia es la fórmula mejor valorada

Como se ha ido descubriendo durante el estudio, se hace una valoración muy positiva de poder trabajar compaginando periodos de trabajo presencial y a distancia. Se trataría de obtener los beneficios de cada una de las modalidades de trabajo y, a la vez, disminuir los posibles inconvenientes de ambas.

En general, entre las personas con discapacidad (especialmente entre las personas más jóvenes y con mayores niveles de formación) existe interés por la modalidad de teletrabajo, especialmente por la comodidad que supone. Sin embargo, para muchas personas con discapacidad ocupadas, ir a trabajar presencialmente es muy satisfactorio porque les permite relacionarse con más gente y desarrollarse personalmente.

El fomento de la flexibilidad para recoger formulas de teletrabajo puede favorecer el empleo de las personas con discapacidad

Al analizar la información recogida, se considera que la promoción de modelos flexibles de trabajo, como es el trabajo a distancia en sus diferentes modalidades, pueden promover mayores posibilidades para las personas con discapacidad en el mercado de trabajo.

El impulso al teletrabajo no debe sustituir a las medidas de apoyo al trabajo presencial

Desde la Administración el apoyo a las formulas del teletrabajo no debe implicar que se disminuya el esfuerzo por fomentar el empleo presencial.

Una gran solución para casos de personas con movilidad muy reducida y discapacidad severa

Existe un consenso generalizado respecto a la idoneidad del teletrabajo para aquellas personas con discapacidades severas que impliquen fuertes limitaciones a la movilidad.

En estos casos, las personas podrán desarrollarse profesionalmente pese a su limitación de movilidad. Para ello, es necesario que las personas en esa situación accedan previamente a la tecnología y a la formación.

No utilizar el teletrabajo como excusa para ralentizar la mejora de la accesibilidad

Así mismo, la extensión del teletrabajo gracias a los beneficios que puede reportar a las personas con discapacidad, no debe utilizarse como argumento para disminuir los esfuerzos por hacer más accesible los entornos a los que se acude de forma presencial.

10.4. Trabajo móvil

Desempeñar tareas de trabajo móvil supone también un mayor esfuerzo y complejidad para algunas personas con discapacidad, por ello parece que éstas suelen concentrar su desempeño laboral itinerante en menos desplazamientos pero más largos. Las dificultades son suplidas mediante grandes dosis de planificación de dichos desplazamientos o, en el peor de los casos, delegando en otros compañeros sin dificultades de movilidad.

Tener en cuenta el trabajo móvil dentro del desarrollo profesional de las personas con discapacidad

El trabajo móvil se ha de contemplar como parte del desarrollo profesional de las personas con discapacidad y se debe tener en cuenta a la hora de seleccionar y promocionar a estos trabajadores.

Una actitud flexible por parte de empresas y trabajadores puede solventar cualquier dificultad

A la hora del desempeño de tareas dentro de un empleo que impliquen la necesidad de realizar actividad de trabajo móvil, los problemas que se plantean en el caso de personas con dificultades de movilidad deben ser resueltos desde la comprensión de las entidades implicadas. Actualmente, las soluciones técnicas se han multiplicado notoriamente y la mejora de los sistemas de comunicación posibilitan una gran variedad de facilidades.

Eso sí, todas las medidas de apoyo pueden ser inútiles si no hay una actitud positiva y predisposición por parte de las personas con discapacidad. La no disposición a viajar o a realizar ciertos desplazamientos puede tener impacto en el alto porcentaje de rechazo de ofertas de empleo, que como se ha mencionado previamente es el doble entre las personas con discapacidad que entre las personas sin discapacidad.

10.5. Movilidad geográfica

Poca extensión en un contexto poco proclive

Como se ha estudiado, entre las personas con discapacidad existe una reducida incidencia de la movilidad geográfica. Se debe entender este dato dentro del contexto español, donde la información disponible señala que entre la población en general no hay un alto grado de este tipo de movilidad. Al igual que ocurre con las personas sin discapacidad, el factor “edad” y “nivel de formación” parecen determinantes para correlacionarse con los niveles de movilidad geográfica regional o internacional.

Además de las barreras de accesibilidad que las personas con discapacidad encuentran a la hora de plantearse la movilidad geográfica, la propia existencia de un mercado de trabajo más limitado para este colectivo y los estrechos vínculos familiares pueden suponer una disminución de las posibilidades de cambiar de residencia por razón de trabajo.

La difusión de la información local sobre las actuaciones llevadas a cabo para mejorar la accesibilidad de los entornos urbanos puede ayudar a reconsiderar estas opciones de movilidad.

La movilidad geográfica como un reto para las personas con discapacidad y la sociedad en general

Pese a que los cambios de residencia entre las personas con discapacidad ocupada son escasos en número, cabe mencionar que se sitúan en una tasa similar al de las personas sin discapacidad encuestadas.

Se ha observado que para varias personas con discapacidad entrevistadas o encuestadas, el cambio geográfico es un reto más dentro de un camino lleno de obstáculos. En ese sentido, la experiencia previa sorteando barreras en el acceso a la educación y al empleo puede facilitar su adaptación a nuevos entornos laborales.

Las fórmulas que mejor funcionan para conseguir una mayor movilidad geográfica combinan una actitud positiva por parte del trabajador o trabajadora con discapacidad y la oferta de facilidades prestadas por la empresa, una vez se conocen las necesidades particulares del candidato a moverse. Ello enlaza con la responsabilidad de las Administraciones Locales en su tarea de informar y actuar sobre los niveles de accesibilidad de los entornos urbanos.

10.6. La iniciativa de las ciudades

La muestra de experiencias municipales elegidas en este estudio indica una diversidad rica en soluciones accesibles, pero estas realidades distan de ser una generalidad entre las ciudades españolas. La actuación de los poderes públicos es clave para salvaguardar los principios democráticos de nuestra sociedad. Conforme las soluciones son más sencillas se consigue una mayor universalidad. Ello no obsta para que se contemplen toda la gama de necesidades y situaciones por las que puede pasar una persona con discapacidad. Con este propósito, resulta crucial redoblar las iniciativas por sensibilizar a urbanistas y demás agentes implicados en el diseño de nuestras ciudades.

Los esfuerzos son cada vez mayores y más coordinados, y eso lo va percibiendo lentamente la ciudadanía; sin embargo, muchas voces coinciden en que aún queda mucho por hacer más allá de una buena disposición política.

11. BIBLIOGRAFÍA

11.1. Libros, artículos e informes consultados

- Adolfo, Antón (2005): “La capacidad de teletrabajar” en *Entorno Social*, página web: <http://www.entornosocial.es/content/view/106/48/>
- CIDEC (2005): Nuevas formas del trabajo y sus implicaciones para la formación continua. Panorama de formación continua en los teletrabajadores. Informe de Resultados III: Análisis formativo. CIDEC.
- Chinchilla, Nuria y León, Consuelo (2007): Guía de Buenas Prácticas de la Empresa Flexible. Comunidad de Madrid.
- Comisión de las Comunidades Europeas (2007): Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana, [COM (2007) 551], Bruselas, 25.09.2006.
- Comisión de las Comunidades Europeas (2007): Situación de las personas con discapacidad en la Unión Europea: el Plan de Acción europeo 2008-2009, [COM (2007) 738], Bruselas, 26.11.2007.
- Commission of the European Communities “Action Plan for workers’ mobility”, en *Social Agenda*. p. 21-23. February, 2008.
- Commission of the European Communities (2007): Mobility, an instrument for more and better jobs: The European Job Mobility Action Plan (2007-2010), [COM (2007) 773], Brussels, 06.12.2007.
- Commission of the European Communities (2003): Equal opportunities for people with disabilities: A European Action Plan, [COM (2003) 650], Brussels, 30.10.2003.
- Consejo de Europa (2006): Recomendación del Comité de Ministros a los Estados miembros sobre el Plan de Acción del Consejo de Europa para la promoción de derechos y la plena participación de las personas con discapacidad en la sociedad: mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad en Europa 2006-2015. REC (2006), 5.
- Consumer Eroski (2007): “Autobuses urbanos” en Consumer Eroski N° 114, octubre 2007.
- Consumer Eroski (2007): “Accesibilidad en las ciudades” en Consumer Eroski N° 116, diciembre 2007.
- Consumer Eroski (2008): “Virtudes y defectos de trabajar en pijama” en Consumer Eroski N° 122, junio 2008.

- Congreso Europeo (1995): Declaración de Barcelona: La Ciudad y las Personas con Disminución. Ayuntamiento de Barcelona. <http://bcn.cat/ciutat-disminucio/es/index.html>
- Dávila Quintana, C. Delia (2004): "Discapacidad y participación en el mercado de trabajo español. Limitaciones y posibilidades de las encuestas disponibles". Anales de Economía Aplicada 2004. Asepelt España.
<http://www.asepelt.org/ficheros/File/Anales/2004%20-%20Leon/comunicaciones/Davila%20Quintana.pdf>
- European Communities (2006): European and mobility: first results of an EU-wide survey. European Commission.
- European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (2007): Foundation findings: Mobility in Europe - The way forward. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.
- European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (1999): Making Workplace Accessible. A guide to Integration. Office for the Official Publications of the European Communities.
- Espinosa de los Monteros Garde, Salvador y Verdeal Durán, Javier (2007): "Algunas reflexiones acerca de la movilidad internacional de trabajadores", en *La Internacionalización de la Empresa Española*. Nº 839, noviembre-diciembre 2007. Instituto de Comercio Exterior.
- Fundación Konecta (2007): La accesibilidad global en los puestos de trabajo: Estudio piloto de 30 sedes de empresas. Fundación Konecta.
- Fundosa Accesibilidad S.A (2007). La Accesibilidad Global en los centros de trabajo: "Guía de Buenas Prácticas". Vía Libre Proyectos – Fundosa Accesibilidad, S.A. Fundación ONCE
- García Alonso, J. Vidal; Rodríguez-Porrero Miret, Cristina; Poveda Puente, Rakel; Valdominos Pastor, Virginia; et al. (2005): ¡Pregúntame sobre accesibilidad y ayudas técnicas! IMSERSO.
- Huws, Ursula (2000): Equality and Telework in Europe. Project Report. Euro-Telework.
<http://www.telework-mirti.org/huws.htm>
- Kurland, Nancy y Bailey, Diane (1999). Telework: The advantages and challenges of working here, there, anywhere, and anytime. *Organizational Dynamics*, vol. 28, n°2, pp. 53-68.
- IMSERSO (2002): Libro Verde. La accesibilidad en España. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

- INE (2002): Modulo Encuesta Población Activa. Segundo trimestre de 2002: Las personas con discapacidad y su relación con el empleo. INE.
http://www.mtas.es/uafse/equal/descargas/discapacidad_empleo.pdf
- Jiménez, Miguel (2006): Mayor integración laboral de personas con discapacidad. Technosite.
<http://www.technosite.es/afondodetalle05.asp>
- Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (2003): Libro Blanco. Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos, hacia la plena igualdad de oportunidades. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- Monster (2004): La mitad de los españoles optarían por el teletrabajo. Portal web de empleo Monster.
http://contenido.tecnologia.monster.es/1753_es_pf.asp
- Naniopoulus, Aristotelis (2003): Mejora del acceso al transporte europeo. The IPTS Report. Nº 79, noviembre 2003.
<http://www.jrc.es/home/report/spanish/articles/vol79/TRA2S796.htm>
- Norma UNE 170001-1:2007 Accesibilidad universal. Parte 1: Criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno. Asociación Española de Normalización y Certificación, Madrid.
- Norma UNE-EN ISO 9999 (2003): Ayudas técnicas para personas con discapacidad. Clasificación y terminología. Asociación Española de Normalización y Certificación, Madrid.
- Observatori Europeu Ciutats i Pobles per a Tothom (2006): Guia de bones pràctiques. Ajuntament de Barcelona. Institut Municipal de Persones amb Discapacitat.
<http://w3.bcn.es/fitxers/baccessible/guiabonespractiques.190.pdf>
- Ortiz Chaparro, Francisco (2008): Habilidades psicosociales para el teletrabajo. Blog sobre modalidad laboral de Tendencias21. 16 de junio de 2008.
<http://www.tendencias21.net/trabajo/index.php?action=article&numero=43>
- Pin, José Ramón (Dir.) (2005): Libro Blanco sobre las Mejoras Prácticas en Movilidad Geográfica Nacional e Internacional de Trabajadores. IESE- Universidad de Navarra.
- SIBIS (2003), Measuring the Information Society in the EU, the EU Accession Countries, Switzerland and the US, Statistical Indicators Benchmarking the Information Society, SIBIS Pocket Book 2002/03.
- Stienstra, Deborah (2002): Best Practices in the Home-Based Employment of People with Disabilities. Canadian Centre on Disabilities Studies.

SUSTEL consortium (2004): Is Teleworking Sustainable?. European Communities. Directorate-General Information Society.

TELSCAN Consortium (1999): TELSCAN Code of Good Practice and Handbook of Design Guidelines for Usability of Systems by Elderly and Disabled Travellers, Commission of the European Communities.

TELSCAN Consortium (1997): TELematic Standards and Coordination of ATT systems in relation to elderly and disabled travelers, Commission of the European Communities.

Tremblay, Diane-Gabrielle; Chevrier, Catherine y Di Loreto, Martine (2006): "Le télétravail à domicile : Meilleure conciliation emploi-famille ou source d'envahissement de la vie privée?" en Interventions Economiques. Nº 34, julio 2006.

Vandenbrande, Tom (ed.) (2006): Mobility in Europe. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.

Vega Pindado, Pilar (2006): La accesibilidad del transporte en autobús. Colección Documentos. Serie Documentos Técnicos Nº 21001. IMSERSO.

Wagener, Thomas y van der Spek, Stefan (2006): "Accessibility for all-eliminating barriers across Europe" en *Nova Terra Connected Cities*, June 2006.

11.2. Páginas Web consultadas (Consultadas por última vez: Octubre 2008)

Año Europeo de la movilidad de los trabajadores. 2006:

http://ec.europa.eu/employment_social/workersmobility_2006/index.cfm?id_page_category=FF&language=EN

Canadian Telework Association:

<http://www.ivc.ca/>

CARE- Accessible Cities of European Regions:

<http://www.interreg-care.org/site/>

Centro de documentación y estudios de la Fundación Eguía-Careaga:

<http://www.siiis.net/index.php?tema=3&anno=&mes=>

CERMI: Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad

<http://www.cermi.es/CERMI/ESP/>

Design for All Foundation:

<http://www.designforall.org/es/index.php>

DISCAPNET: Portal de las personas con discapacidad:

<http://www.discapnet.es/Discapnet/Castellano/default.htm>

Euro-Telework project:

<http://www.euro-telework.org>

Entorno Social: Publicación de información social y sanitaria.

<http://www.entornosocial.es/index.php>

Experto en accesibilidad:

<http://www.rovira-beleta.com/>

Fundación Empresa y Sociedad:

<http://www.empresaysociedad.org/feys/es>

Fundación ONCE:

<http://www.fundaciononce.es/WFO/Castellano/default.htm>

Observatorio Europeo de Ciudades y Pueblos para todas las personas:

<http://w10.bcn.es/APPS/aaaoct/WeblangServlet?pidioma=2>

Red EURES: El portal europeo de la movilidad profesional.

<http://europa.eu.int/eures/home.jsp?lang=es>

Statistical Indicators Benchmarking the Information Society (SIBIS):

<http://www.sibis-eu.org/>

SUSTEL project:

<http://www.sustel.org/>

TECHNOSITE: Empresa del grupo Fundosa que desarrolla su actividad principalmente en el sector tecnológico.

<http://www.technosite.es/default.asp>

Tendencia21: Blog sobre Empleo y Trabajo

<http://www.tendencias21.net/trabajo/>

11.3. Material audiovisual consultado

Arketipo Multimedia (1994): Video sobre accesibilidad en el medio urbano. Junta de Andalucía.

http://www.arketipomm.com/home_fla.html

Ayuntamiento de Barcelona. Institut Municipal de Persones amb Disminució. Model de Transports a Barcelona per a discapacitats. TV Clot. 30/12/2005. <http://www.tvclot.com/continuidad.php?ld=3656>

Federación de Municipios y Provincias, en colaboración con Fundación ONCE: "Ciudades sin barreras". Laya Producciones. <http://www.aspaymcantabria.com/descargas/ver/ciudades-sin-barreras.flv>