

Presentación de los proyectos de investigación subvencionados por Osalan, 2014-15.

MUGITU:

"Desarrollo de una guía de movilidad para facilitar los desplazamientos en itinere y en misión en trabajadores con discapacidad".

Fundación Lantegi Batuak.



OSALAN

Laneko Segurtasun eta Osasunerako Euskal Erakundea Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laboral



29 de abril de 2016 SALON DE ACTOS DEL GOBIERNO VASCO. Gran vía, 85-Planta baja. Bilbao

Quiénes somos



Lantegi Batuak somos una organización no lucrativa que genera oportunidades laborales de calidad, con el fin de lograr el máximo desarrollo de las personas con discapacidad, preferentemente intelectual y de Bizkaia.

Estas oportunidades son generadas creando y gestionando actividades industriales y de servicios, que posibilitan a las personas seguir un itinerario de inserción sociolaboral, que abarca desde la orientación y la formación, a los programas ocupacionales y especiales de empleo, hasta el empleo ordinario.

www.lantegi.com

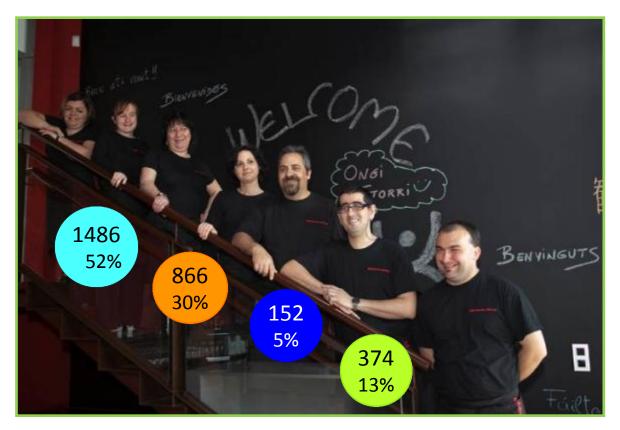


Distribución comarcal 21 talleres





Quiénes somos







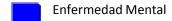




Imagen: Personas en Lantegi Batuak. Diciembre de 2014



Enmarcando el problema

.../... las empresas se verán obligadas a redactar un plan de movilidad (¿accesibilidad?) a los efectos de asegurar el acceso a sus instalaciones y preservar la seguridad y eficacia de los desplazamientos, tanto al ir o volver del trabajo (in itinere), como los desplazamientos a los que se vieran obligados por razón del ejercicio de sus labores (en misión).../...

Premisa

El acceso al trabajo es fundamental para asegurar la empleabilidad de las personas con discapacidad.



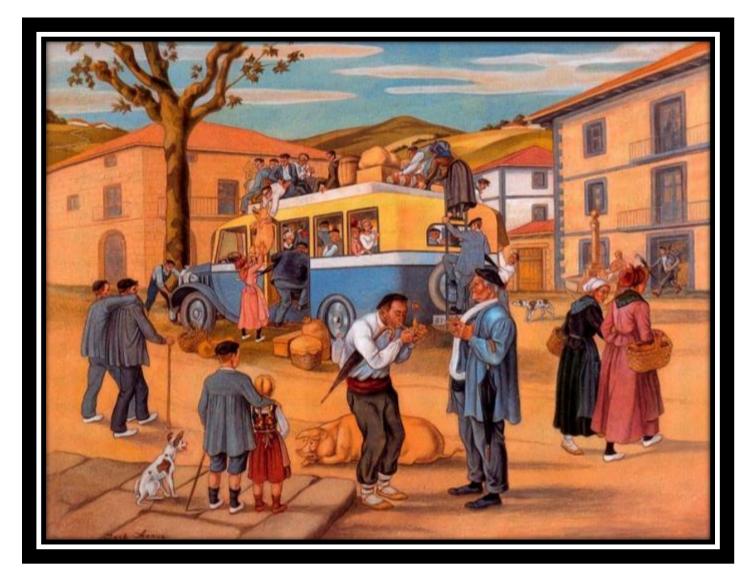
Símbolo internacional de la accesibilidad (SIA).



Antecedentes







Jose de Arrue. "El autobús del pueblo". Gouache.









Las personas con discapacidad presentan con frecuencia limitaciones a la movilidad.



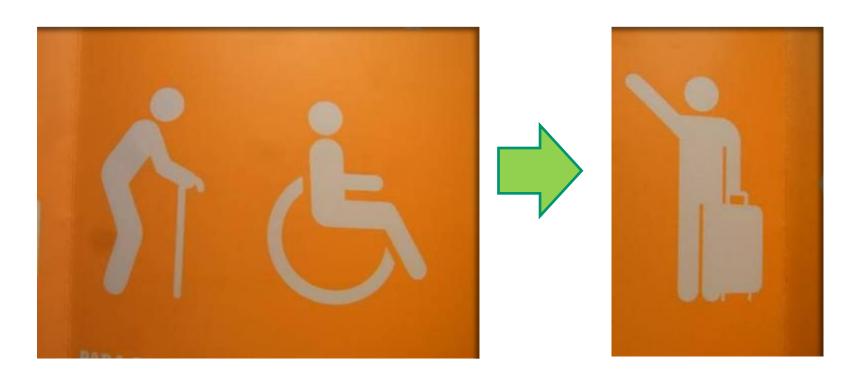
Hipótesis

Si la base de **la inclusión social** de las personas con discapacidad parte de la posibilidad de desplazarse a los lugares de trabajo, y por otro lado, está reconocido que las personas con discapacidad forman parte de un colectivo que denominamos **personas con movilidad reducida PMR's** (porque presentan limitaciones a la hora de poder acceder a los medios de transporte), concluiremos que en la medida que facilitemos el acceso al transporte a estos colectivos favoreceremos su **integración socio- laboral**.



Accesibilidad. PMR's

Colectivo personas con movilidad reducida





La accesibilidad aplicada al mundo de transporte puede alcanzar:

- ✓ a los diferentes aspectos que limitan la accesibilidad de los vehículo, tanto de uso privado como público, de los sistemas (estaciones, paradas, etc.)
- ✓ a las exigencias físicas y cognitivas que limitan tanto su acceso físico como su limitación al acceso debido a problemas de comprensión en su uso (señales, accesos, percepción, embarque y desembarque, etc.)
- Comprende por tanto los dispositivos, ayudas y productos de apoyo y a los criterios que proporcionan soluciones de accesibilidad.





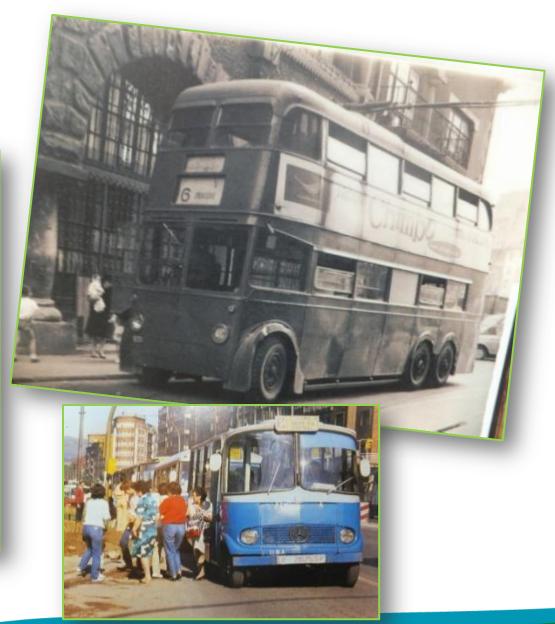


No existen personas con problema de accesibilidad. La accesibilidad es una característica del entorno.



Los inicios de la accesibilidad en el transporte







Los inicios de la accesibilidad en el transporte





Presentación en Sevilla de los taxis accesibles Chrysler Voyager.



El diseño universal, o diseño para todos preconiza el aseguramiento de un uso eficaz de los productos y sistemas.

El diseño para Tod@s consiste en el diseño de diversos productos y entornos de manera que puedan ser utilizados por el mayor número posible de personas, sin necesidad de adaptación o diseño especializado.





Ascensor accesible. Metro Bilbao



Escalera sin tabica.



El transporte accesible e inclusivo







Diseño para tod@s

Los principios de estas metodologías se basan en el uso flexible, sencillo, intuitivo y equitativo, en que la información se perciba fácilmente, en que se tolere el error, en el que se prime la ley del mínimo esfuerzo físico y en que el espacio y las dimensiones de los productos y equipamientos sean adecuadas para su uso.







Los ajustes deben ser siempre razonables.



Productos de apoyo para la movilidad





Adaptación de vehículos. Sistema de anclaje de la silla de ruedas al habitáculo.



Accesibilidad cognitiva

Las dificultades previsiblemente esperadas van mas allá de las que limitan el acceso físico y conocidas como barreras arquitectónicas, alcanzado el concepto de barreras a la comunicación.



Ergonomía. Concepto interfases.









Interfases



Adecuaciones controles. Punto dis.



Señalética





Las técnicas de lectura fácil, diseño para todos, comunicación alternativa uso de NTIC´s,... se rebelan como los medios adecuados para hacer accesible un equipamiento.



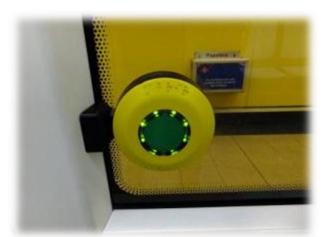
Logo de los sistemas y técnicas de lectura fácil.



El transporte: accesibilidad de los sistemas



Realidad aumentada



Pulsador de parada contrastada y con braille. Metro Madrid



Plataforma baja



Contraste visual en escalones y asideros



ESTUDIO





"Siendo esencial la movilidad para el acceso al trabajo, la **empleabilidad de las personas con discapacidad** se puede ver comprometida. Las adaptaciones en los sistemas comprenden solo, y en parte, la eliminación de las barreras físicas. "

Objetivo general

- Aportar soluciones prácticas en el ámbito de la movilidad y evitar los accidentes in itinere, propiciando el acceso y la eliminación de barreras, basadas en:
 - El análisis de los diferentes desplazamientos.
 - La mejora de la información de los sistemas de transporte.
 - Adecuación de los itinerarios.
 - Adaptación de los sistemas de transporte.

Objetivos operativos

- Facilitar la interacción de la persona y los entornos naturales, arquitectónicos y de transporte.
- Garantizar la seguridad de los desplazamientos.
- Garantizar el acceso a nuestros centros y servicios, eliminando las barreras arquitectónicas y en la comunicación.
- Informar a las personas con discapacidad en la organización de ayudas y apoyos en función de sus necesidades particulares de transporte.
- Aportar soluciones prácticas sobre la adaptación de sistemas de transporte a la diversidad de agentes que participan en el entorno del acceso a los centros de trabajos.



Qué hemos hecho

Se crea un grupo de trabajo multidisciplinar formado por profesionales de Lantegi Batuak con el fin de analizar la situación de la movilidad en la empresa.

Para ello se realiza un seguimiento de una **población de referencia de 337 personas** a lo largo de 10 meses de observación (más de 60.000 desplazamientos) con el fin de identificar puntos débiles de los sistemas.



Definición de los grupos de estudio.

Estudio de la situación histórica de la organización (accidentabilidad, adaptaciones e información personal de las personas trabajadoras de LB)

Estudio de los desplazamientos realizados por los grupos de muestreo.



Grupos de estudio









Grupo 1:

- Taller de electrónica situado en las cercanías del centro urbano.
- 124 personas (donde el 68% presentan **Discapacidad Intelectual)** y gran cantidad de personas con **movilidad reducida**.
- Taller accesible a través de medios de transporte públicos y a pie.

Grupo 2:

- Taller de mecanizado situado en un polígono industrial.
- 80 personas (donde el 57% presentan **Discapacidad física**). Varias personas disponen tarjeta de aparcamiento para minusválidos.
- Taller accesible a través de transporte público.

Grupo 3:

- Todas las prestaciones de servicio que realiza Lantegi Batuak en otras empresas.
- 133 personas (donde el 44% presentan **Discapacidad física** y el 16% **Sin Discapacidad**.)
- Difícil acceso en transporte público. Uso de vehículo privado o realización de "transporte de operarios".



Antecedentes - Situación histórica de la organización





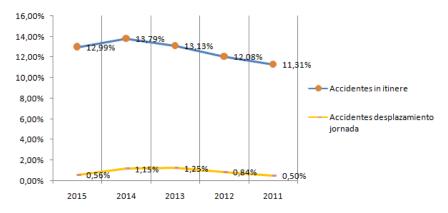


Accidentabilidad

 Se analizan las causas de todos los accidentes tanto <u>in itinere</u> como en el <u>desplazamiento durante la</u> <u>jornada</u> laboral de los últimos años prestando atención a los motivos y gravedad de los mismos.

Las principales causas detectadas son:

- ✓ Caídas al mismo nivel debidas a:
 - Pavimentos y vías defectuosas.
 - Dificultad en el acceso a los medios de transporte propia discapacidad (movilidad reducida)
 - Pavimentos deslizantes debido a condiciones climatológicas adversas.
 - Despistes y falta de concentración en el recorrido.
- ✓ Accidentes de tráfico tanto al ir y volver del trabajo como en el desplazamiento durante la jornada laboral.
- Ligero repunte en los últimos años de los accidentes in itinere, y descenso de los accidentes en desplazamiento durante la jornada laboral.





Recogida de datos - Información personal y desplazamientos

Con el fin de conocer toda la información relativa a los desplazamiento realizados por los grupos de muestreo elegidos se llevaron a cabo varias acciones:

- 1. Recogida de **información personal** (características personales, limitaciones a la movilidad, lugar de domicilio, medio de transporte usado, tarjeta de aparcamiento para minusválidos, horario de entrada y salida...)
- 2. Estudio de la accesibilidad arquitectónica de los talleres.
 - Movimientos de las personas con bastones y usuarias de silla de ruedas, elementos de percepción, urbanización y accesibilidad del edificio.
- 3. Estudio de los **recorridos más frecuentes** utilizados por las personas de los talleres y prestaciones de servicio. Valoración de la accesibilidad.



4. Recogida de todas las adaptaciones llevadas a cabo por LB en movilidad.





Qué hemos encontrado – Puntos críticos





Puntos críticos

- Horarios de trabajo y Turnicidad: En algunos emplazamientos (ajenos a Lantegi Batuak) los horarios de entrada y salida no son compatibles con el transporte público.
- **Ubicación de los centros de trabajo** donde difícilmente se puede acceder en transporte público, haciendo necesario el desplazamiento en vehículo propio o de empresa.





Puntos críticos

Dificultad de accesos (barreras arquitectónicas):

Las principales dificultades encontradas en los talleres en base a la Ley Vasca de Promoción de la Accesibilidad (Decreto 68/2000 de 11 de Abril) son:

- Puertas pesadas que impiden ser abiertas con una sola mano.
- Falta de contraste cromático entre puertas y paredes, en diferentes tramos de escaleras o rampas para indicar el cambio de desnivel...
- Pasamanos que impiden el agarre correcto.



Dificultad de movimiento:

- Pavimentos defectuosos, dificultad de acceso debido al gran número de vehículos aparcados en las inmediaciones.
- Dificultad de acceso en transporte público a los polígonos industriales dada su ubicación, lejanía de las paradas de autobús / tren / metro.



Puntos críticos

- Déficits en la Accesibilidad en los transportes públicos :
 - En cuanto a <u>la accesibilidad física</u> la mayor problemática se encuentra en los accesos a las instalaciones de transporte (canceladoras, acceso a andenes, acceso a vehículos) así como en el embarque y desembarque.



En cuanto a la accesibilidad cognitiva, se presentan dificultades intangibles como puede ser conocer la línea a utilizar, sus frecuencias y destinos, en la percepción de los títulos de viaje, y en los sistemas de información (megafonía, dípticos de mano, paneles y pantallas, etc.) Hemos encontrado que los terminales de autoservicio presentan déficits en su diseño que restringen su utilización.





Resultados del estudio





Plan de movilidad

Desarrolla las acciones y criterios de actuación para la mejora integral de la seguridad y de la accesibilidad en todos los modos de transporte y en los recorridos de los trabajadores/as.



Resultados del estudio

CATEGORÍAS	ACCIONES TIDO
CATEGORIAS	ACCIONES TIPO
Conductores/as	 Planificar con carácter periódico capacitaciones y actualizaciones en la conducción. Suministrar información de ayudas a la compra, adaptaciones de vehículos, autoescuelas con vehículos adaptados, etc.
Vehículos / Bicis	 Adquirir vehículos adecuados a su tarea y con el equipamiento necesario para el mejor desempeño de la misma. Plan de mantenimiento de vehículos. Facilitar el préstamo o informar sobre los nodos de alquiler de bicicletas.
Transporte público	 Acceso a información, mapas y horarios de transporte público de cada centro o servicio y que estos estén adaptados.
Desplazamiento a pie	 Elaborar mapas con itinerarios adecuados para facilitar el acceso peatonal por recorridos y rutas a pie. Procurar regularmente formación vial y adaptada, según colectivos y opción modal de transporte seleccionada.
Medidas organizativas	 Asignar a un/a trabajador/a una furgoneta o vehículo de empresa para que recoja y traslade a sus compañeros/as a su domicilio. Priorizar ayudas, aparcamiento, descuentos en gasolina, etc. a los/as que lo hagan en coche compartido.
Instalaciones	 Ubicar centros de trabajo cerca de nodos de transporte. Establecer un protocolo para establecer en el diseño de los talleres unos requisitos mínimos que aseguren la accesibilidad a las instalaciones bajo las recomendaciones de Ergonomía y Diseño para todos.
Vigilancia de la salud	 Verificar la realización de los exámenes de salud con Protocolo específico de conductores a los trabajadores con utilización de equipos móviles.
Formación	Cursos especializados de conducción.
Otras	 Control periódico de las condiciones de seguridad activa de los vehículos.





Guía de movilidad para profesionales

Sirve de consulta estableciendo una **metodología de intervención**, y a la vez asocia los conceptos ergonómicos con las capacidades, y de las limitaciones y necesidades de movilidad de las personas a su puesto de trabajo, en razón de su minusvalía.

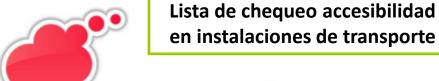
Resultados del estudio



El objetivo es tener una visión global y genérica sobre los requisitos y necesidades de los entornos de trabajo para las personas que presentan una discapacidad. No se pretende marcar pautas normativas de carácter cerrado, sino sugerir ideas que puedan ser extrapoladas y que no deberían encorsetar la solución de cada situación que se cree.









Lista de chequeo accesibilidad vehículos

Resultados del estudio

Identificación: información visible, testeros correctos, comprensibles los soportes, señalética accesible...

Espacio físico: acceso exterior e interior, desplazamientos en las estaciones, terminales de pago, indicadores de información,

Factores ambientales: nivel sonoro, nivel de iluminación, vibraciones, confort térmico...

Identificación: información visible, testeros correctos...

Espacio físico: acceso y embarque, plataformas, mandos y señales, desembarque...

Factores ambientales: nivel sonoro, nivel de iluminación, vibraciones, confort térmico...



Conclusiones







Conclusiones

- La accesibilidad es un requisito fundamental de los sistemas de transporte.
- Las personas con discapacidad precisan de sistemas de transporte público como elemento clave de la inserción socio laboral.
- En la medida que el grado de acceso sea facilitado se promueve su incorporación al trabajo y se aportan importantes beneficios económicos y sociales. Las medidas facilitadoras contribuyen también a la accesibilidad de otros colectivos sociales (personas de edad, madres y padres con niños, discapacidades transitorias, etc.)
- Se debe responder a los estándares europeos con criterios como la accesibilidad universal y el diseño para todas las personas. Sin embargo el grado de accesibilidad todavía es dispar y no está totalmente armonizado.
- Los gobiernos, las autonomías y las administraciones locales deben estar implicados en la implantación y desarrollo de medidas de corrección. Para ello deben apoyar con planes para avanzar en materia de accesibilidad e inclusive, por qué no, exigir la implementación de medidas innovadoras.

Toda la sociedad se puede ver beneficiada de la adecuación de los sistemas de transporte a las personas con discapacidad.



Este proyecto ha sido posible gracias a la financiación recibida de:



Proyectos de investigación en materia de prevención de riesgos laborales, Convocatoria 2014



P.O. 2007-2013 FSE-CAPV Programa cofinanciado 50% por Fondo Social Europeo

Y ha sido realizado por el **Servicio de Prevención de Lantegi Batuak**:

- •Miguel Martín Zurimendi: miguelmartin@lantegi.com
- •Itxaso Ripa Almena: itxasoripa@lantegi.com
- •María Escandón Navarro: mariaescandon@lantegi.com

En colaboración con los talleres, servicios y áreas de apoyo de nuestra organización.



