# HONDURAS

# Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras III

# (HO-L1219)

## Introducción

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

Según la observación no. 2 de la Convención sobre los Derechos de Personas con Discapacidad (CDPD), (La cual fue firmada y ratificada por el Gobierno de Honduras, así como su protocolo facultativo) determina la accesibilidad como “*un requisito previo para que las personas con discapacidad logren vivir en forma independiente y participar plena y equitativamente en la sociedad. Sin acceso al entorno físico, al transporte; a la información y las comunicaciones, en particular a los sistemas y tecnologías de la información, así como a otras instalaciones y servicios abiertos o brindados al público; las personas con discapacidad no tendrían igualdad de oportunidades para la participación en sus respectivas sociedades*”. (ONU, 2014). Así mismo en el artículo 27 de la CDPD se establece que: “*Los Estados Partes reconocen el derecho de las personas con discapacidad a trabajar, en igualdad de condiciones con las demás; ello incluye el derecho a tener la oportunidad de ganarse la vida mediante un trabajo libremente elegido o aceptado en un mercado y un entorno laborales que sean abiertos, inclusivos y accesibles a las personas con discapacidad*”. (ONU, 2006).

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

A continuación, se describirá un contexto general de la población con discapacidad en Honduras, y posteriormente se realizarán algunas recomendaciones para incluir este tema en el Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras.

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

### **Contexto Normativo**

En la Constitución de la República de Honduras Decreto 131 de 1982, Capitulo IV, artículo 120, se determina que los menores de edad, deficiencia física o mental [....] están sometidos a una legislación especial de rehabilitación. (Asamblea Nacional Constituyente de Honduras, 1982)

En Honduras hay varias leyes asociadas a la discapacidad, a continuación, se presentan las más relevantes relacionadas a temas de movilidad y transporte:

* Decreto No. 184 de 1987, Ley de Habilitación y rehabilitación de la persona minusválida.
* **Decreto No. 17-1991, “Ley de promoción de empleos para personas minusválidas”,** esta ley tiene como objetivo integrar a las personas con discapacidad en el sistema de empleo existente o a través de ocupaciones alternativas. **Establece las cuotas de contratación de personas con discapacidad con un porcentaje aproximado del 4% de los empleados en una entidad pública o privada**. El gobierno promocionará centros especiales de empleo protegido, cooperativas, microempresas u otras fuentes de empleo para personas con discapacidad. (Congreso Nacional de Honduras , 1991)
* **Decreto 160 de 2005,** Ley de equidad y desarrollo integral para las personas con discapacidad. Según el artículo 50, “la dirección General de transporte **garantiza que las empresas operadoras de los diferentes servicios del rubro, cumplan con los requerimientos de accesibilidad para las personas con discapacidad tales como: facilitar el acceso de las personas con discapacidad y movilidad limitada reservando y dándoles ubicación física prioritaria entre las unidades**. Los buses de transporte urbano e interurbano deben disponer de 4 asientos por cada 48 pasajeros los cuales deben ser ubicados junto a las puertas de acceso y salida de los buses. **Las terminales de transporte deben cumplir con las condiciones** de accesibilidad, se deben establecer paradas de **buses del transporte urbano accesibles a las personas con discapacidad,** los conductores de buses, taxis y otros medios de transporte deben brindar sus servicios a las personas con discapacidad facilitándoles y dándoles un trato de acuerdo a sus necesidades”. (Congreso Nacional de Honduras, 2005). Según **artículo 54, se dará un 25% de descuento en el transporte terrestre urbano y un 25% de descuento en el transporte interurbano, 30% en los servicios aéreos y marítimos de rutas nacionales.** (Ibídem). También se asegura el acceso a la educación, la comunicación por diferentes medios y la igualdad de oportunidades. Adicionalmente se disponen otros aspectos de accesibilidad universal relacionados a estacionamientos, vías públicas, ascensores, información accesible, información especial, medios de información, comunicación, internet, bibliotecas y adecuación de edificaciones.
* Decreto 230 de 2010, Ley de empleo temporal, decreto 230 de 2010.
* Política nacional para la prevención de la discapacidad, atención y rehabilitación integral de las personas con discapacidad y promoción y protección de sus derechos y deberes, 2013, el objetivo es facilitar la integración de las personas con discapacidad en la vida política, económica, cultural y social. (Secretaria de Gobierno, Honduras, 2017)
* **Decreto 155 de 2015, Ley de Transporte**, en esta ley en el artículo 60 se dispone que “las personas naturales o jurídicas autorizadas para la prestación del Servicio de Transporte Especial (STE**) deben incluir asientos especiales para personas con discapacidad**, mujeres embarazadas y adultos mayores”. Según artículo 70, “es obligatorio que los concesionarios exhiban en cada vehículo y en las respectivas terminales la tarifa aprobada por el Instituto [....] **Tienen derecho a viajar sin costo alguno en las unidades de transporte urbano** **5) Las personas que notoriamente tengan una discapacidad o presentan retos especiales**. Artículo 71: Los usuarios de transporte 9) deben respetar los asientos preferenciales de las unidades y los espacios previstos para el transporte de personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores. Artículo 72: **son obligaciones del concesionario de transporte remunerado de personas y carga en lo aplicable:** 11) **Prestar un trato especial a los adultos mayores, mujeres embarazadas y personas con discapacidad o retos especiales, así como conceder el descuento legal.** 17) **Disponer de 2 asientos debidamente rotulados próximos a las puertas de abordaje** para uso referencial de las personas con discapacidad o con retos especiales, adultos mayores, mujeres embarazadas y madres lactantes” (Congreso Nacional de Honduras, 2015)

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

De acuerdo al informe del Instituto Nacional de Estadística INE, en Honduras hay **177.516 personas con discapacidad**[[1]](#footnote-1) **(PcD)** (Instituto Nacional de Estadística -INE, 2002). La discapacidad más común es la “de locomoción, seguida de los problemas de visión, audición, lenguaje y retardo mental; las causas más frecuentes son enfermedad (36%), congénita (27%), accidente (20%) y envejecimiento (14%). Es importante anotar que la violencia doméstica fue declarada en 701 casos como la causa de discapacidad”. (Instituto Nacional de Estadística -INE, 2002).

La población con discapacidad en el país, menor de 18 años representa el 23% y los adultos mayores de 65 años y más, y estos constituyen el 31% de las personas con discapacidad. Adicionalmente la población con discapacidad es principalmente masculina (55%) y 45% mujeres y solo el 17% de las personas con discapacidad ha recibido algún tratamiento de rehabilitación (Instituto Nacional de Estadística -INE, 2002).

En términos de educación el 44% de los niños con discapacidad no ingresa a primaria y con respecto a la inserción en **la vida laboral, las personas con discapacidad tienen una tasa de participación del 32%** contra51% para la población hondureña. Cabe destacar que la mayoría de las personas con discapacidad ocupadas trabajan a por su propia cuenta (Ibíd.).

Dentro del Informe de Discapacidad en Honduras, se preguntó sobre el grado de discapacidad a las personas, como resultado se obtuvo que el **76% puede realizar sus actividades de manera independiente** sin ayuda y sin dificultad. El 11% contesto que requieren ayuda o asistencia de otra persona (dependiente total), el 7% con ayuda humana parcial que es dependiente parcial y el 6% con ayuda física y/o instrumentos se tradujo como autosuficiente. (Ibíd.).

Con respecto a la población con discapacidad se ubica principalmente en la zona rural (56%) del país, 14% en ciudades medianas, 12% en Tegucigalpa y 12% en ciudades pequeñas y 6% en San Pedro Sula. **Se destaca que con respecto al nivel educativo de la población con discapacidad el 53% no tiene ningún nivel educativo**, el 40% tiene nivel primaria, el 6% tienen nivel secundaria y el 1% tiene nivel superior. **El 51% de personas con discapacidad mayores de 15 años no sabe leer ni escribir** (Instituto Nacional de Estadística -INE, 2002), esto es muy importante dado que Decreto 160 de 2005, establece una tasa del 4% de empleo en las empresas para personas con discapacidad, y si desde edades tempranas las PcD no pueden acceder a educación tampoco podrán ingresar a empleos formales.

Con respecto a la caracterización de PcD que se hizo para el Departamento de Francisco Morazán y tomando la clasificación de discapacidades de la CIF (Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y La Salud)[[2]](#footnote-2), los porcentajes se distribuyen en 42,3% personas con discapacidad motora, 26,7% con discapacidad cognitiva, 17,3% discapacidad visual y 13,7% discapacidad auditiva. (Secretaria de Gobierno, Honduras, 2017)

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

“La situación de las personas con discapacidad en Honduras, se caracteriza **por la extrema pobreza, una elevada tasa de desempleo, acceso limitado a los servicios públicos de educación**, atención médica, vivienda, **transporte**, legales y otros; en general, su posición social y cultural es marginada y de aislamiento” (Gobierno de Honduras, 2002).

Se realizo el Plan Nacional de Accesibilidad Universal, en el cual se dan las directrices de accesibilidad universal en el transporte y terminales (entre otros), estas son:

* “Para solicitar el permiso de transporte urbano e interurbano público **será requisito acreditar las unidades adaptadas para el uso de PcD**.
* **Estaciones terminales**: “**Todas las estaciones terminales o paradas intermedias de servicio terrestre, marítimo, aéreo o ferroviario, estarán provistas de un andén desde el piso hasta el vehículo o medio de transporte para facilitar el acceso de las personas con movilidad reducida**” (Ibíd.).

Así mismo se debe garantizar que las construcciones cuenten con:

* Rampas
* Las zonas del borde de los andenes de las estaciones se **señalizarán con una franja de textura distinta a la del pavimento existente y de color amarillo**, con el objeto de que las personas ciegas y con baja visión, puedan detectar a tiempo el cambio de nivel existente entre el andén y las vías.
* En los espacios de recorrido interno, los conos, parquímetros y/u otros mecanismos no deben constituir un obstáculo en las rutas de circulación.
* Las puertas de entrada y salida de acceso hasta **los andenes tendrán una anchura mínima libre de 110 cm.**
* Las cubiertas, rótulos y otros elementos visuales o de protección deberán estar a una altura de 240 cm del nivel de piso terminado del andén.
* **Dispondrán de al menos un letrero táctil o auditivo y al menos una máquina accesible para expender pasajes/autoservicio**.
* **En las estaciones se brindará asistencia técnica y personal a las personas con discapacidad.**
* **Información sobre los servicios de transporte público:** En las **estaciones terminales** de servicios intermunicipales se instalará un **sistema de megafonía e información visual.**
* En las estaciones de servicio urbano e interurbano se deben rotular las diferentes rutas.
* El timbre de aviso estará en un lugar fácilmente accesible y a una altura de 100 cm del piso y colocado sobre el marco de la ventana.
* El piso será de material antiderrapante.
* En **todos los medios de transporte público se le permitirá a las personas con discapacidad ingresar y utilizar las ayudas técnicas que requieran**, tales como: bastones, muletas, silla de ruedas, perro guía y otros dispositivos análogos. La utilización de estas ayudas, en ningún caso, será objeto de cobro adicional.
* Tarifas de taxis: En todos los taxis, sean adecuados o no, se le permitirá a las personas con discapacidad, ingresar y utilizar las ayudas técnicas que requieran, tales como: bastones, muletas, sillas de ruedas, perro guía y otros dispositivos análogos. El transporte de estas ayudas, en ningún caso, será objeto de cobro adicional.
* **Ubicación de taxis adecuados:** Los taxis adecuados que formen parte de la flota de los puntos de taxis, se ubicarán en los espacios dedicados a estos puntos (áreas específicas de estacionamiento).
* **Ubicación de áreas específicas de estacionamiento:** Las autoridades municipales, autorizarán las áreas de estacionamiento específicos para taxis adecuados para personas con discapacidad, cercano al acceso principal de los edificios de uso público y establecimientos comerciales. Dichas áreas serán debidamente señalizadas con el símbolo internacional de acceso.
* **Obligatoriedad de prestación de servicio a personas con discapacidad**: Los taxis no adecuados también están en la obligación de prestar servicio a las personas con discapacidad sin cobros adicionales. El incumplimiento en la prestación del servicio según lo antes establecido será sujeto a sanción y, en caso de reincidencia, será causa de cancelación del permiso de operaciones.
* **Perro guía:** La **persona ciega o deficiente visual que utilice el perro guía como apoyo a su movilidad, lo podrá ingresar tanto a los taxis adecuados como a los no adecuados.**
* **Estacionamiento de vehículos privados:** A los conductores de vehículos privados que transportan personas con discapacidad, se les permite estacionar **en lugares prohibidos por el tiempo estrictamente necesario para bajar o subir a los pasajeros.** La Policía de Tránsito y las autoridades municipales o administrativas en su caso, están obligadas a permitir el estacionamiento de vehículos para este fin.
* **Acreditación para vehículos que transporten a personas con discapacidad:** La DIGEDEPDI promoverá un programa para la acreditación de permisos a los vehículos de las instituciones públicas y privadas que brinden servicio de rehabilitación o que transporten personas con discapacidad.
* **Transporte aéreo y marítimo: Los medios de transporte al público, aéreo y marítimo, cumplirán las mismas especificaciones técnicas del transporte terrestre”.** (Gobierno de Honduras, 2002)

La generación del Plan Nacional de Accesibilidad Universal, es un paso para la inclusión de determinantes de accesibilidad universal en el transporte, sin embargo es necesario hacer un seguimiento y verificar el cumplimiento de los lineamientos dados, debido a que si estos no tienen un carácter vinculante, las empresas transportadoras y los equipamientos públicos como terminales de transporte, paraderos etc. no tendrán un plazo para la realización de las adecuaciones necesarias para la accesibilidad al transporte de las PcD.

### Encuesta de accesibilidad universal en el sector logístico de transporte en Honduras

En colaboración con el Gobierno de Honduras, se realizó una encuesta de accesibilidad universal en el sector logístico y de transporte de la cual participaron 11 entidades y 22 empresas del sector público. Las personas que contestaron la encuesta de parte del sector público se encuentran en Tegucigalpa 77%, Tegucigalpa y San Pedro 15% y todo el país 8%, y del sector privado 44% en Tegucigalpa, Todo el país 26%, San Pedro 9%, Chaloma, Comayagua, Interior, Choluteca y Ceiba 4% respectivamente.

#### Inclusión laboral

Con respecto a la inclusión laboral de PcD, el 31 % del sector público y el 57% del sector privado informó que la mayor dificultad es porque las empresas no están acostumbradas a contratar PcD. Así mismo el 23% del sector público y el 9% del sector privado informa que la infraestructura no es accesible. El 13% del sector privado informa que los cargos que ofrece la compañía no son aptos para PcD y el 15% del sector público informa que la falta de capacitación hacia las PcD les impide acceder a los empleos ofrecidos.

Entre el 77% y 96% de los encuestados afirman que hay menos de un 4% de PcD contratadas en la empresa donde laboran.

#### Accesibilidad universal

Con respecto a la accesibilidad universal se observa que un promedio del 47% de las edificaciones no son accesibles, así mismo un promedio del 57% de los baños no son accesibles. El 46% y el 52% de los mostradores no son accesibles (Sector público y privado respectivamente)

El 69% del entorno no es accesible en el sector público y el 52% si es accesible en el sector privado. El 69% del sector público informa que no hay plazas de parqueo para PcD y el 48% del sector privado informa que si hay plazas de parqueo en sus empresas para PcD.

#### Capacitación y empatía

Sobre como prestar servicio y atención a una PcD, se informa que el 62% del personal del sector público ha recibido capacitación. El 70% de los empleados del sector privado no han recibido esta información.

#### Comunicación

El 92% de las páginas web son accesibles y el 69% de la información que suministra el gobierno por televisión y radio es accesible. El 65% de las páginas web son accesibles en el sector privado.

#### Barreras en el sector logístico

La mayor barrera para la inclusión de las PcD en el gremio logístico y de transporte es la infraestructura inaccesible, y la falta de conocimiento por parte del gremio sobre como apoyar o prestar servicio a una PcD.

## Recomendaciones de accesibilidad universal para el programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras – III.

El Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras ofrece la oportunidad de inclusión desde los aspectos de planificación, apoyo a procesos educativos asociados a la cadena logística y de transporte, inclusión laboral y una estrategia de comunicación:

A pesar de existir un contexto normativo mediante el Plan Nacional de Accesibilidad Universal, los resultados de las encuestas muestran que es necesario trabajar en la aplicación y seguimiento de la norma, principalmente en términos de inclusión de personas con discapacidad en la fuerza laboral del sector, introducir los criterios de accesibilidad universal a los servicios de transporte y logística, reforzar las acciones de capacitación y educación relativas a PcD dentro del gremio de transportadores, operadores logísticos, agentes de comercio exterior y la misma sociedad civil.

Dentro de las recomendaciones principales se encuentra:

* A nivel de planificación e inclusión laboral se propone impulsar de modo más concreto la contratación de PcD como el **4% de los trabajadores** (como lo define el Decreto 160 de 2005) en empleos que puedan realizarse en armonía con las capacidades particulares y competencias solicitadas en la cadena del sector logístico de carga y de transporte.
* Trabajar en la capacitación y educación mediante programas a PcD, a través de las cuales se enseñen oficios que puedan ser beneficiosos para PcD en la cadena del sector logístico y en el desarrollo de servicios de transporte relacionados.
* Implementar el Memorando de Cooperación interinstitucional entre el Consejo Nacional de Logística (CNL), la Secretaria de Trabajo y Seguridad Social (SETRAB), la Secretaria de Desarrollo e inclusión Social (SEDIS) y la Secretaria de Derechos Humanos (SEDH). En el cual se realizarán las tareas necesarias para promover y facilitar la inclusión laboral de PcD en el sector logístico de Honduras. Dentro de estas se encuentra:
  + “*Conformar un equipo técnico para el seguimiento y ejecución del sistema de acceso al sistema logístico a las personas con discapacidad, así como a la evaluación y monitoreo del presente Memorando con periodicidad trimestral.*
  + *La creación de un protocolo que defina acciones para promover y contribuir a la inserción sociolaboral de personas con discapacidad y al fomento de la cultura preventiva en la empresa, por medio de una mayor concienciación social que garantice entornos laborales más seguros”.* (CNL, SETRAB, SEDIS,SEDH, 2021)*.*
* Se recomienda que este protocolo incluya procesos de educación en aspectos logísticos mediante la revisión de las tareas que se presentan en la cadena de valor del sector. Esto conlleva a la oferta de capacitaciones y talleres educativos de formación para personas con discapacidad, cuyo objetivo es prepararlos para la inclusión laboral en el sector logístico.
* Así mismo en la cláusula octava se determina:
  + “*El Equipo Técnico de Seguimiento (ETS) es el órgano responsable de la implementación y operación del objeto del presente Memorando de Entendimiento, las autoridades de las entidades suscriptoras del mismo, procederán a nombrar a más tardar quince (15) días hábiles posteriores a la suscripción de este Memorando de Entendimiento, a su respectivo representante, siendo un (1) titular y un (1) suplente los que integraran el Equipo Técnico de Seguimiento al presente Memorando de Entendimiento, con el objetivo de realizar la correcta ejecución y manejo de este. El nombramiento del representante en el Equipo Técnico de Seguimiento se hará por escrito y se comunicará a todas las partes*. *Se habilita al Equipo Técnico de Seguimiento para constituir los “grupos de trabajo” interinstitucionales necesarios para el desarrollo del Memorando de Entendimiento y delegar en ellos los aspectos técnicos y operativos pertinentes. Posteriormente y de modo trimestral el ETS determinara la planificación de sus reuniones, pudiendo ser estas mensuales, bimensuales o trimestrales. Para los efectos del presente Memorando de Entendimiento las “PARTES” deberán elaborar el Protocolo correspondiente a fin de establecer el conjunto de disposiciones que regularán las actuaciones a emprender, estructura organizativa, funciones y responsabilidades del Equipo Técnico de Seguimiento (ETS)”.* (CNL, SETRAB, SEDIS,SEDH, 2021)*.*
* Para la elaboración del protocolo se recomienda revisar ejemplos sobre la inclusión de PcD en el sector logístico. Dentro de algunos referentes se encuentra el Pacto por la Productividad desarrollado en Colombia[[3]](#footnote-3). Este es un programa de formación para personas con diferentes tipos de discapacidad a nivel técnico o tecnológico, así como otros complementarios. Los jóvenes y adultos del programa pueden vincularse en sectores económicos en el desarrollo de operaciones logísticas, de servicios, entre otros. Las personas beneficiadas tienen discapacidades físicas, auditivas, visuales, cognitivas y con sordoceguera. Mediante esta estrategia se promueve el desarrollo de competencias blandas, conocimientos técnicos y tecnológicos para una inclusión laboral. (Pacto de productividad 2020). Un ejemplo de inclusión laboral de PcD en el sector logístico es la inclusión de jóvenes con discapacidad auditiva que has sido preparados en el manejo de montacargas y hoy en día trabajan como operarios de carga.[[4]](#footnote-4)
* Adicional al cumplimiento del Memorando mencionado, se recomienda mejorar la accesibilidad a edificaciones en el sector público y privado, así como en el entorno de estas. Se requiere **aplicar y hacer seguimiento** a la norma del **Plan Nacional de Accesibilidad Universal de Honduras** y hacer una norma técnica detallada sobre accesibilidad en edificaciones. También determinar la obligatoriedad de cumplimiento de la norma para otorgar licencias de construcción de aquellos programas sectoriales.
* Reforzar la institucionalidad **a nivel público que pueda liderar y hacer seguimiento al cumplimiento de normativa de accesibilidad universal** (Plan Nacional de Accesibilidad Universal). En aquellos vacíos de información o mejores prácticas de la normativa, se recurrirá a normas internacionales reconocidas, citando fuente y anexando el manual o guía correspondiente. Las acciones deberían ir enfocadas al planeamiento urbano y licencias de construcción y su introducción en los diseños de las obras, específicamente de aquellas derivadas del Plan Nacional de Logística de Honduras, impulsadas por el Consejo Nacional de Logística (CNL) y el programa de reforma.
* Capacitar empresas y funcionarios en el sector público y privado sobre los derechos de las PcD así como a conductores y operarios del sector.

A nivel social es necesario realizar campañas de sensibilización y capacitación con respecto a los derechos y necesidades de las PcD.

Más en detalle:

* **Capacitación a los operarios logísticos y de transporte:** Es importante que las personas que trabajan como operarios de carga o en el sector logístico, cuenten con un conocimiento general de apoyo a compañeros de trabajo que puedan tener alguna discapacidad.
* Capacitación a través de **cursos formativos**, tales como, el desarrollo de operaciones de la cadena logística de abastecimiento, sistemas de mensajería, etiquetado de mercancía, asistencia y organización de archivos, asistencia administrativa, entre otros.
* **Capacitación a conductores**: La capacitación a conductores es necesaria principalmente a los conductores de transporte, los cuales pueden tener que prestar un servicio a una PcD. Es importante reconocer que servicios se podrían requerir y como proveer ayuda adecuada a la PcD.
* **Publicidad General a toda la población,** para la inclusión social y laboral de PcD, principalmente en el campo logístico de carga y de transporte.
* **Comunicación visual, auditiva y campañas** para informar sobre los estándares de accesibilidad que tendrán las terminales de transporte y plataformas logísticas, así como el derecho de inclusión de personas con discapacidad. La interacción con los colectivos locales representando a la sociedad civil es clave.

### **Proyectos del sector desarrollados por el BID, incluyendo acciones de inclusión y accesibilidad universal**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Referencias

Asamblea Nacional Constituyente de Honduras. (1982). *http://www.poderjudicial.gob.hn/*. Obtenido de http://www.poderjudicial.gob.hn/CEDIJ/Leyes/Documents/Constituci%C3%B3n%20de%20la%20Rep%C3%BAblica%20de%20Honduras%20%28Actualizada%202014%29.pdf

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

Catalogo de Logistica. (junio de 2017). *http://www.catalogodelogistica.com*. Obtenido de http://www.catalogodelogistica.com/temas/Diez-apps-que-estan-revolucionando-las-operaciones-logisticas-en-el-mundo+120031

CNL, SETRAB, SEDIS,SEDH. (2021). *Memorando de Cooperacion interinstitucional .*

Congreso Nacional de Honduras . (1991). *https://digitalcommons.ilr.cornell.edu*. Obtenido de https://digitalcommons.ilr.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1115&context=gladnetcollect

Congreso Nacional de Honduras. (2005). *https://dredf.org/legal-advocacy/international*. Obtenido de https://dredf.org/legal-advocacy/international-disability-rights/international-laws/honduras-ley-de-equidad-y-desarrollo-integral-para-las-personas-con-discapacidad/

Congreso Nacional de Honduras. (2015). *Decreto 155, Ley de Transporte.* Tegucigalpa.

Gobierno de Honduras. (2002). *Plan Nacional de Accesibilidad Universal.* Tegucigalpa.

Instituto Nacional de Estadística -INE. (2002). *La Discapacidad en honduras.* Honduras.

ONU. (2006). *Convencion sobre los Derechos de las personas con Discapacidad.* Obtenido de https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf

ONU. (11 de abril de 2014). *Observacion general No. 2 Accesibilidad ONU Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.* Obtenido de https://indiscapacidad.cdmx.gob.mx/storage/app/media/links%20juriddico/observacion-general-n-2-accesibilidad-onu-convencion-sobre-los-derechos-de-las-personas-con-discapacidad.pdf

Pacto de productividad. (2020). Recuperado el 2 de noviembre de 2020, de http://www.pactodeproductividad.com/

Secretaria de Gobierno, Honduras. (2017). *Identificación y caracterización de las personas con discapacidad en Francisco Morazán.* Honduras.

The Chartered Institute of Logistic Transport, Daniel Parker-Klein. (2018). *The last mile call for evidence.* Londres.

Anexo 1 – Resultados de la encuesta de accesibilidad, octubre 2019



















1. La definición de discapacidad según el INE es: “persona con algún problema de salud, físico o mental padecido o por padecer por más de 6 meses y que le dificulte hacer sus actividades”. (Instituto Nacional de Estadística -INE, 2002) [↑](#footnote-ref-1)
2. La clasificación de las discapacidades se da en las siguientes categorías: Discapacidad física o motora, que produce debilidad o limitación en los movimientos físicos, Discapacidad sensorial visual, Discapacidad sensorial auditiva, Discapacidad cognitiva. [↑](#footnote-ref-2)
3. http://www.pactodeproductividad.com/ [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://www.youtube.com/watch?v=lLAb_5s8kjA> [↑](#footnote-ref-4)