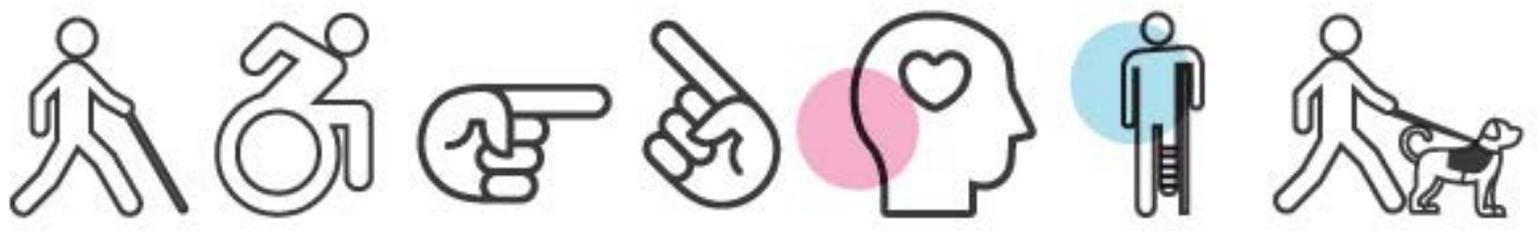




RESUMEN DEL
**//DIAGNÓSTICO DE
ACCESIBILIDAD//**
PARA EL ESTADO DE
ZACATECAS 2018





CONTENIDO

04 ^I Introducción

06 ^{II} Metodología del Diagnóstico

10 ^{III} Resumen del Análisis

24 ^{IV} Propuestas de Acuerdo a ECAS

46 ^V Conclusiones

50 ^{VI} Equipo de Trabajo y Agradecimientos

I INTRODUCCIÓN



FUENTE: <goo.gl/DAzW9D>

El estado de Zacatecas tiene registradas 79 mil 585 personas con discapacidad de acuerdo al censo del Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía (INEGI, 2010). El Informe Mundial sobre la Discapacidad de la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial dejó en claro que existe una relación directa entre la pobreza y la discapacidad; en consecuencia, es fundamental emprender acciones que favorezcan la mejora de sus condiciones de vida.

Si bien es cierto que alcanzar un nivel aceptable en términos de accesibilidad requiere planeación, inversión y mucha gestión, dar solución al tema de movilidad, resuelve gran parte del acceso a los servicios y a la participación de las personas con discapacidad. Puede afirmarse que la accesibilidad constituye el “derecho llave” que abre la puerta al disfrute independiente, pleno y efectivo a este sector de la población.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) de las Naciones Unidas, considera la accesibilidad desde sus Principios Generales (artículo 3). Para que ella se convierta en una realidad, es necesario eliminar las barreras que impiden el disfrute efectivo de los derechos humanos a las personas con discapacidad impulsando cambios, tanto en el entorno físico, como es el caso de los inmuebles, la vía pública y la vivienda, como en el transporte, la información, las comunicaciones y servicios generales.

La movilidad personal en el caso de esta población adquiere tal importancia, que la propia CDPD da cuenta de ella como un derecho autónomo e independiente (artículo 20). Este derecho se halla estrechamente ligado a los conceptos de movilidad sustentable o movilidad urbana abordados en la Nueva Agenda Urbana (NAU), que orienta los esfuerzos encaminados al desarrollo de las ciudades, involucrando a los Estados, a líderes urbanos y regionales, a donantes, a programas de las Naciones Unidas, a la academia y la sociedad civil, entre otros para el 2030.

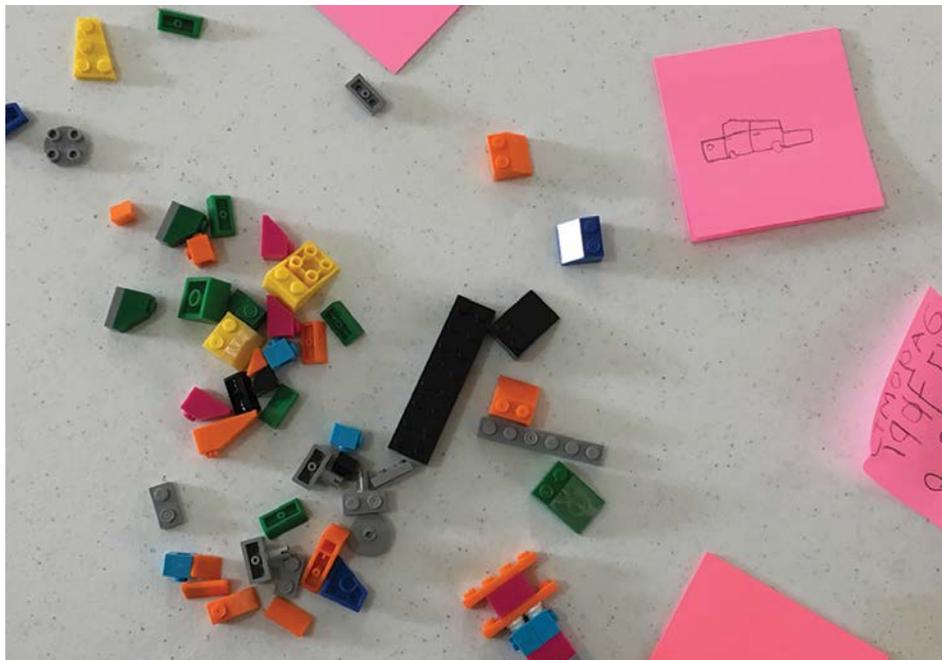
Mejorar la seguridad y la sostenibilidad de las ciudades implica garantizar el acceso a vivienda segura y asequible y el mejoramiento de los asentamientos marginales. También incluye realizar inversiones en transporte público, crear áreas públicas verdes y mejorar la planificación y gestión urbana de manera que sea participativa e incluyente. En este sentido, el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11, de la Agenda 2030 de Naciones Unidas “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, contribuye a la realización concreta de lo enunciado al respecto en la CDPD.

En consecuencia, por encomienda de la directora general del Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad de Zacatecas, la Lic. María de Lourdes Rodarte Díaz, se elaboró el Diagnóstico Estatal de Accesibilidad, como avance al cumplimiento de la meta (2.9.4) del Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2017-2021.

El Diagnóstico de Accesibilidad tiene el fin de conocer las condiciones actuales en materia de accesibilidad para personas con discapacidad en el entorno físico y en el transporte de pasajeros público en el estado de Zacatecas. Cabe mencionar que a la fecha, no se había llevado a cabo un esfuerzo semejante; es por eso que, con esta publicación, Zacatecas se coloca a la vanguardia para planear y crear las condiciones necesarias para la vida digna de las personas con discapacidad en el país.

Es importante hacer notar que la mayoría de los datos contenidos en dicho documento fueron obtenidos de primera mano, mediante recorridos de observación y evaluación de la accesibilidad en el entorno físico, así como de entrevistas con personas relacionadas con la problemática y sus posibles soluciones. Este trabajo pretende contribuir a la generación de mayores espacios de participación para la población con discapacidad.

II METODOLOGÍA PARA EL DIAGNÓSTICO



A partir del Diagnóstico que nos permite conocer las condiciones actuales en materia de accesibilidad para personas con discapacidad en el entorno físico y en el transporte de pasajeros, se elabora este resumen que contiene recomendaciones de acciones que pudiera tomar el gobierno de Zacatecas.

En el Diagnóstico de Accesibilidad para el Estado de Zacatecas, se consideraron los inmuebles (edificios de uso público), la vía pública (circulaciones peatonales en el espacio público, particularmente banquetas, cruces peatonales y plazas), y el transporte de uso público (áreas de ascenso/descenso y vehículos) utilizados por personas con discapacidad. Para estos tres ámbitos se analizaron a su vez, tres áreas de estudio: el marco legal, el entorno físico y la gestión de la accesibilidad dentro de la administración pública.

I. Análisis del marco legal a nivel estatal en materia de accesibilidad física en inmuebles, vía pública y transporte público, el cual incluyó el grado de armonización legislativa con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), así como un rastreo en los documentos de palabras clave relacionadas con el tema.

II. Evaluaciones de accesibilidad física en inmuebles, vía pública y transporte público de los municipios de Zacatecas, Fresnillo y Jerez de García Salinas. Este análisis implicó la utilización de diversos métodos para la recolección de datos, principalmente a través de recorridos, entrevistas, talleres y levantamientos fotográficos durante los recorridos. Se evaluaron las condiciones mínimas de accesibilidad, a través del llenado de un formato preestablecido para cada evaluación.

Inmuebles Las muestras incluyen 62 inmuebles de la administración pública y privados considerando 11 giros dentro de los tres municipios. Para el caso de vivienda se evaluaron las banquetas, cruces peatonales y plazas, en dos fraccionamientos (desarrollos) habitacionales.

Vía pública La muestra analizada incluye tramos de aproximadamente 500 metros en vía pública, enfocándose primeramente en la zona centro de cada uno de los municipios antes mencionados.

Transporte público Se tomó en cuenta el transporte público en cada municipio, así como otros modos de transporte con probabilidad de uso por parte de personas con discapacidad, tal como el transporte escolar o institucional. Para obtener la información relevante se entrevistaron a personas con discapacidad, a personas involucradas en el tema del transporte y a las autoridades, particularmente en la ciudad de Zacatecas.

III. Análisis de la gestión de la accesibilidad dentro de la administración pública. Con el propósito de conocer el grado de sensibilización y conocimiento sobre la temática (discapacidad y accesibilidad) de los responsables de la implementación de la accesibilidad en sus tres ámbitos, así como los procesos relevantes en la administración pública (por ejemplo, trámites y responsabilidades) a nivel estatal, se realizaron entrevistas individuales a diferentes sectores y cuestionamientos durante los recorridos, obteniendo la información acerca de problemáticas específicas de carácter operativo, la cual se complementó con datos obtenidos en talleres y entrevistas grupales.

Toda esta información se completó con una búsqueda en los documentos legislativos, para conocer las atribuciones de las dependencias relevantes al estudio y entender sobre los procesos de diseño y construcción de inmuebles de la administración pública o de la iniciativa privada, los procesos de intervención en la vía pública (en espacios públicos, cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad y características de paradas de transporte público), así como el funcionamiento de las concesiones del transporte público, es-

colar, institucional (por ejemplo, para personas mayores) y turístico; a estos últimos se les agrupó bajo el título de “transporte especializado”.

Para la sistematización de la información recabada durante la elaboración del diagnóstico, se utilizaron los 7 Factores Interdependientes de Éxito (FIE) del Concepto Europeo de Accesibilidad para Administraciones¹.

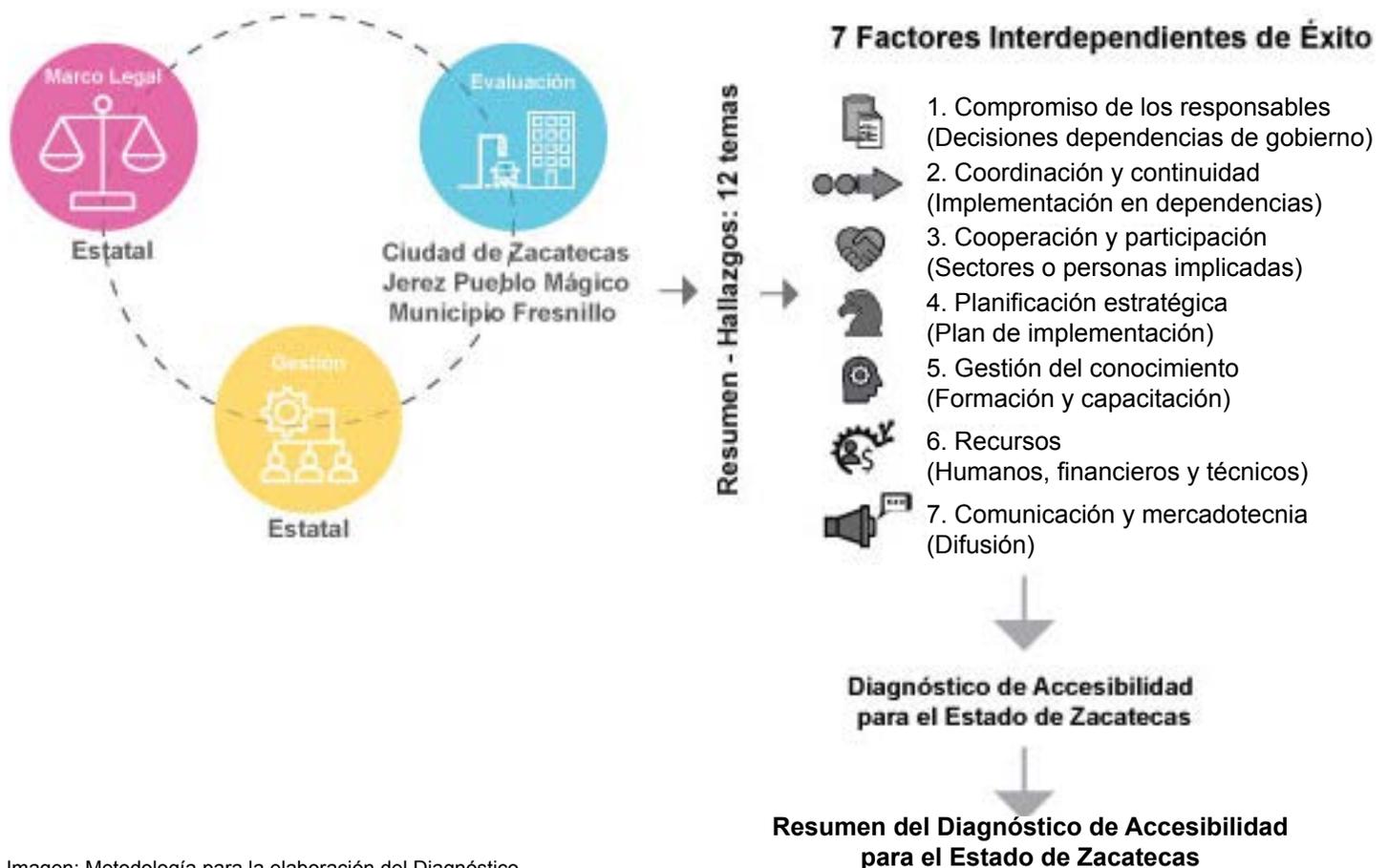


Imagen: Metodología para la elaboración del Diagnóstico

El Concepto Europeo de Accesibilidad (ECA, por sus siglas en inglés) se puede usar para que una administración pública interesada en implementar la accesibilidad para personas con discapacidad en la infraestructura (vivienda, inmuebles de uso público, espacio público o vehículos), se base en siete Factores Interdependientes del Éxito (FIE), para ser utilizados en la elaboración de un plan de acción en etapas. Su duración depende de las condiciones de la administración, de qué tanto se maximicen los recursos disponibles (humanos y materiales), de si existe una participación de los diferentes sectores y del contexto de la localidad.

¹ EuCAN (2008). *European Concept for Accessibility, ECA for Administrators*

Los siete Factores son los siguientes:

-  **1. Compromiso de los responsables.** La responsabilidad de implementar la accesibilidad es compartida, particularmente por quienes tienen injerencia en el establecimiento de los principios y la elaboración de estrategias. Cuánto más alta sea su posición en el organigrama, mayor será la posibilidad de que los FIE tengan más impacto. Por ejemplo, en el estado de Zacatecas existe el compromiso de algunas personas en las dependencias para abordar los temas de accesibilidad, sin embargo este debe extenderse desde el más alto nivel del gobierno (estatal) hasta la menor jerarquía en los organigramas de las dependencias relevantes.
-  **2. Coordinación y continuidad.** El compromiso de incluir el tema de accesibilidad se muestra con el nombramiento de un responsable que asume la tarea. En un inicio puede ser de manera aunada a otras funciones y con el tiempo, se crea un puesto con funciones específicas para el tema de accesibilidad, a fin de dejar el voluntarismo. El responsable del puesto debe mantener la comunicación en la red de manera constante, la cual se integra por todas las dependencias del gobierno que forman parte en los procesos de implementación de proyectos, desde la planeación, diseño, construcción, terminación, ocupación y mantenimiento. Por ejemplo, en Zacatecas el Instituto tiene buena comunicación con las dependencias; sin embargo, no hay mesas intersectoriales establecidas de manera permanente para abordar los proyectos de obra pública y transporte en curso.
-  **3. Cooperación y participación.** Las partes interesadas o afectadas en un proyecto que no forman parte de las dependencias del gobierno, deben ser invitadas a participar. La selección de participantes debe realizarse de manera inclusiva y diversa en todos los procesos. En la práctica, puede ser más eficiente configurar diferentes sub-redes con normas claras de participación y presentes desde el principio, para que se pueda dar una co-creación. La riqueza del proyecto y de sus resultados finales dependerá de ello. Por ejemplo, en el estado de Zacatecas se registran 30 organizaciones de y para las personas con discapacidad y 14 están legalmente constituidas, por lo que su participación puede conllevar a acciones más asertivas, ya que estarán expuestas sus necesidades.
-  **4. Planificación estratégica.** El desarrollo de planes de acción o programas flexibles, permite la participación activa de los involucrados. El conocimiento adquirido en cada etapa puede impulsar la realización de modificaciones en las estrategias y las acciones o la relocalización de recursos. En ese sentido, la evaluación constante y actualización del plan es fundamental. Por ejemplo, la integración del tema de accesibilidad en el Plan Integral de Movilidad Sustentable (PIMUS) en los principios de “movilidad urbana”, hasta los programas de mantenimiento de cada inmueble.
-  **5. Gestión del conocimiento.** Se debe garantizar la transferencia del saber-hacer de manera eficiente, organizada y abierta. El conocimiento que adquieran las dependencias, puede basarse en la observación de casos similares, en la experiencia de expertos o en la participación en redes específicas sobre la temática de referencia. Con el paso del tiempo, los interesados y las personas involucradas en los procesos, deberían participar del conocimiento consolidado común. Por ejemplo, en Zacatecas, se sugirió brindar capacitaciones a los responsables de elaborar proyectos en la Dirección de Proyectos de la Secretaría de Infraestructura.
-  **6. Recursos.** Los recursos involucrados en el proyecto pueden ser normativos, económicos, humanos o técnicos. La continuidad de los proyectos debe estar garantizada desde el inicio; en consecuencia habrá que cuidar que la fuente de financiación no se agote inesperadamente. Por ejemplo, en Zacatecas hay una Ley de Construcciones que incluye especificaciones sobre accesibilidad, la cual es un recurso técnico a mantener y actualizar.
-  **7. Comunicación y mercadotecnia.** Los proyectos se deben comunicar, tanto al interior de la administración pública como al público en general (en sus diferentes etapas), a través de actividades estratégicas de mercadeo. Por ejemplo, dando a conocer lo que implica la “discapacidad”, su contenido y el buen uso del lenguaje al respecto (terminología correcta en la prensa), a través de los medios de comunicación con un enfoque de inclusión.

III RESUMEN DEL ANÁLISIS



Para resumir los hallazgos de los tres análisis: Marco Legal, Gestión y Entorno Físico, se tomaron las conclusiones de los capítulos de las tres áreas de estudio del Diagnóstico y se agruparon en 12 temas; los cuales se describen a continuación.

1. Armonizar Legislación con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad

La obligación de la Federación por armonizar su legislación para lograr los compromisos dimanados del marco jurídico internacional es extensiva a los Estados de la República Mexicana. El análisis del marco legal para este Diagnóstico, es un primer ejercicio de armonización legislativa con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), el cual requiere de un proceso continuo, ampliado e integral que abarque reformas, leyes y ordenamientos adjetivos, tales como reglamentos; así como abordar el tema de accesibilidad de una manera transversal. Toda vez que, se realizan modificaciones sustanciales en el ámbito federal, si no se trabaja en la armonización legislativa, se corre el riesgo de generar una autonomía normativa que, lejos de ayudar a la armonización con la CDPD puede desproteger a las personas con discapacidad en la entidad. El Instituto tiene facultades para promocionar reformas legales.

La normatividad en el estado de Zacatecas, se encuentra en un proceso de reconocimiento de la CDPD para pasar a una fase de asentamiento. Tras la revisión de 119 leyes estatales, en 54 de ellas no fue necesario proponer cambio alguno y en las restantes se hicieron sugerencias de modificación para actualizarlas y armonizarlas. Existen leyes que por su grado de incompatibilidad y/o atraso normativo, se sugiere abrogar y promulgar un ordenamiento nuevo y actualizado, tal es el caso de la Ley de Protección de los Derechos de las Personas Adultas Mayores para el Estado de Zacatecas, así como la Ley para Prevenir y Erradicar Toda Forma de Discriminación en el Estado de Zacatecas. Únicamente se revisó un municipio de los 58 que integran al estado de Zacatecas, por lo que no es posible determinar el grado de armonización que la normatividad municipal tiene con la CDPD.

Como consecuencia de la reciente promulgación de la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas (por la cual se propone la creación del Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, referido en este Resumen como Instituto), se señala que el resto de las leyes estatales aún no son armonizadas con lo dispuesto por esta Ley. Hay una propuesta de reglamento para dicha Ley, así como para el Estatuto Orgánico, el Manual de Organización y el Manual de Procedimientos del Instituto, los cuales están en proceso de consolidación jurídica. El Instituto coordina a las dependencias públicas para implementar la CDPD en el ámbito de sus competencias.

En ocasiones, el lenguaje utilizado en los documentos legales no es el actualizado, toda vez que se utiliza terminología como “discapacitado”, “capacidades diferentes”, “personas con problemas de discapacidad”, “persona con movilidad reducida”, “débiles visuales o invidentes”, entre otros.

No se encontró evidencia de la participación de la sociedad civil en los procesos de consulta legislativos en materia de discapacidad, ni tampoco de un Comité Técnico de Consulta para las actividades del Mecanismo Estatal de Monitoreo de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, encabezada por la Comisión Estatal de los Derechos Humanos, ni la reforma a la Ley para dicha Comisión para abordar el tema del Mecanismo.

Hubo dificultad para encontrar los documentos legales vigentes en sitios web oficiales del Gobierno del Estado. Si bien los sitios web contienen los archivos de la mayoría de las leyes vigentes (no todas), no se encontraron algunos reglamentos o los organigramas de las dependencias gubernamentales actualizados. Además, algunos archivos tipo “pdf” de los documentos descargables de los sitios web tenían un formato de captura de pantalla, esto impide realizar una búsqueda de palabras o lectura parlante mediante dispositivos digitales.

2. Definición de Conceptos

La Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas contiene temas concordantes con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD); ésta tiene aspectos mejorables, particularmente en las definiciones de conceptos. En la mayoría de los documentos legales revisados, el término de “accesibilidad” hace referencia al entorno físico. El derecho a la accesibilidad de toda persona se puede materializar normativamente y de manera transversal con directrices para los cinco ámbitos de incidencia en los términos del artículo 9 de la CDPD: entorno físico en inmuebles, en vía pública, el transporte, la información y comunicación.

Los criterios para aplicar el principio de “inclusión” en los diferentes ámbitos no son claros. El concepto del “diseño universal” (que tiene implícito el principio de “inclusión”) se menciona en algunos instrumentos de manera indistinta con el de “accesibilidad” dirigido a las personas con discapacidad; incluso se hace uso del término “accesibilidad universal”, el cual no corresponde al utilizado en la CDPD. Por otro lado, aparecen varias definiciones del concepto de diseño universal que no coinciden con la de la CDPD. Adicionalmente, se utiliza el término de “persona con movilidad reducida” siendo el término utilizado por el Banco Mundial, el de “persona con movilidad limitada”. Este término incluye a personas empujando una carriola o personas mayores, los cuales están considerados en el concepto de “diseño universal”.

En los documentos legislativos se menciona poco el concepto de “ajustes razonables” abordado en la CDPD. Este concepto es útil aplicarlo, particularmente para el entorno físico existente, espacios catalogados como patrimonio histórico o en el transporte público; puede ser una solución temporal, mientras que se trabaja en las adecuaciones del entorno físico.

Se establece la obligación de elaborar un “Programa de Diseño Universal y Accesibilidad”, sin embargo, no es claro si se refiere a algún ámbito en específico, por ejemplo a inmuebles, espacio público o transporte, y si es una propuesta de estrategia estatal o municipal para abordar el tema por etapas y de una manera progresiva.



Imagen: Rampa para persona usuaria de silla de ruedas que cumple con el ancho mínimo; es funcional para su uso, es accesible.



Imagen: Rampa a todo lo ancho de la circulación, no solo para personas usuarias de silla de ruedas, sino para todos, es inclusivo (diseño universal).

3. Estadísticas de Personas con Discapacidad

El Instituto tiene un Padrón Estatal de Personas con Discapacidad, cuyas cifras no empatan con las registradas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). En el Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021 (PED) se mencionan estadísticas relacionadas con las personas con discapacidad en el ámbito escolar. En otras fuentes, no se encontraron datos estadísticos en otros ámbitos, tales como el de ocupación laboral, tipo de vivienda en el que residen o temas relacionados a la movilidad (origen - destino) de las personas con discapacidad. Para instrumentar políticas públicas estatales más puntuales, específicas y transversales a favor de este sector de la población, es oportuno tener estadísticas más certeras.

La Credencial para Personas con Discapacidad emitida por el Instituto, alimenta el Padrón Estatal de Personas con Discapacidad y permite emprender acciones más asertivas que respondan a las necesidades reales de la población. Mediante la Credencial, las personas con discapacidad tienen acceso a diversos programas, derecho a descuentos o a la atención prioritaria, sin embargo, se podría dar mayor difusión a dichos beneficios para incentivar a las personas con discapacidad a registrarse y obtener la Credencial para tener estadísticas más confiables. Así mismo, compartir la información con los programas de gobierno de otras dependencias que incluyan a las personas con discapacidad ayudaría no nada mas a tener otras fuentes de información sino para tener mayor control de a quienes se les brinda los apoyos, o utilizar una tarjeta inteligente única para toda la población que sirva para hacer uso de diferentes servicios.

En el “libro de registro” para el ingreso a inmuebles públicos, en pocas ocasiones se encontró el apartado para anotar la condición de discapacidad. Considerar este inciso podría no solo complementar las estadísticas de personas con discapacidad, sino además para tener el censo de visitantes con discapacidad del inmueble para temas de protección civil en caso de evacuación, y adicionalmente dicha información también puede servir para tomar decisiones sobre las prioridades para adecuar la accesibilidad en un inmueble.



Imagen: Libro de Registro en la entrada de un inmueble.

4. Acceso a servicios

El Instituto promueve el derecho al “libre acceso” a espacios donde se desenvuelven las personas con discapacidad, no obstante se encontraron casos de rechazo a personas con discapacidad visual usuarias de perro guía en el uso del transporte público, particularmente en autobuses urbanos. En la Credencial para Persona con Discapacidad no se menciona si el/la portador(a) es usuario(a) de perro de asistencia. No se tienen los criterios para identificar a los perros de asistencia (guía, señal o de servicio), los cuales están regulados a nivel internacional y están en proceso de legislar en México. Por otro lado, se reconoce a la Lengua de Señas Mexicana (LSM) ante la Ley; sin embargo, no hay referencia sobre las competencias para la prestación de servicios de interpretación de la LSM.

Los requisitos para programas generales de educación y empleo son difíciles de cubrir por personas con discapacidad ya que no se desagregan por las condiciones de discapacidad. No se encontraron estudios que evalúen el impacto de los programas, que servirían para tomar decisiones y mejorar la calidad de los programas. Particularmente, se encontró la necesidad de mejorar la accesibilidad física en los centros educativos y de trabajo, así como la falta de transporte adecuado hacia y desde los centros, particularmente el transporte escolar para estudiantes con discapacidad. Hace falta considerar estos dos temas al diseñar programas de dicha índole y vincularlos con las estrategias de movilidad urbana.

En cuanto a la vía pública en desarrollos habitacionales, se observó que las banquetas son estrechas o que los propietarios de los predios han modificado el tramo de banqueta adyacente, de acuerdo a sus necesidades para el acceso peatonal o vehicular a su predio; por ejemplo, escalones en la entrada peatonal o construcción de la rampa vehicular sobre la banqueta, lo cual no permite el paso a una persona usuaria de silla de ruedas y provoca tropiezos o desvíos al peatón en general. Así mismo, los cruces peatonales carecen de vinculación entre las banquetas de una manera franca y accesible, así como las rutas de transporte público y paradas de transporte se determinan después de ejecutado el proyecto y genera varias problemáticas.

Para turistas con discapacidad, se encontró una falta de rutas accesibles continuas en la vía pública para conectar los atractivos turísticos, sistemas de orientación para el peatón (mapas de rutas accesibles, información sobre las rutas del transporte público o sistema de señalización hacia los atractivos turísticos), así como la accesibilidad en los vehículos de transporte turístico con sus áreas de ascenso y descenso, y la difusión de los servicios accesibles a través de diferentes medios de comunicación.



Izquierda: Rampa vehicular sobre la banqueta.

Derecha: Credencial de Persona con Discapacidad expedida por el Instituto.



5. Inmuebles

El Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021 (PED) contempla el tema de la accesibilidad, por ejemplo, el lograr que las instalaciones ocupadas por dependencias de Gobierno sean accesibles; sin embargo, se encontró que se desconocen los criterios y la normatividad aplicable para los diferentes giros de inmuebles, por ejemplo, educación o salud).

Los principales problemas encontrados para personas usuarias de silla de ruedas en los inmuebles evaluados fue la falta de rutas accesibles continuas. En vía pública, hacia la entrada del inmueble, desde el cruce peatonal más próximo, la parada de transporte público, el cajón de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad o el área de ascenso y descenso vehicular. Dentro del inmueble, las rutas entre edificios en un conjunto y hacia los espacios donde se brinda un servicio público, a veces por falta de mantenimiento de los elevadores. Adicionalmente, falta de información sobre las rutas accesibles alternas o ubicación de los servicios accesibles; mobiliario o accesorios fuera del alcance, y dimensiones no adecuadas para áreas de maniobra o de estar. Los principales problemas encontrados en sanitarios fueron: falta de área para maniobra (aproximación y transferencia) alrededor de los muebles sanitarios; ausencia o colocación inadecuada de barras de apoyo con respecto al escusado, accesorios colocados a una altura inadecuada o fuera del alcance; deficiencias en la altura libre inferior del lavabo; puertas con anchos insuficientes, escalones o manijas de apertura tipo bola. El mayor problema para la movilidad de las personas con discapacidad sensorial (visual o auditiva) fueron los obstáculos en las circulaciones, tanto a nivel de piso como objetos volados o que sobresalen del paramento, así como pocos elementos para su orientación.

Se encontraron “brechas” en el proceso de implementación de proyectos en diferentes etapas: desde la planeación y elaboración del proyecto, su revisión, aprobación, ejecución, obra terminada y mantenimiento de lo construido, particularmente para la intervención de inmuebles existentes o patrimoniales. El Director Responsable de Obra (DRO) juega un papel importante durante todo el proceso.

Aunque existe una falta de criterios para la accesibilidad en inmuebles patrimoniales, se encontraron buenas prácticas, donde la adecuación se realizó de forma mimetizada con el entorno. Las buenas prácticas para solventar la inaccesibilidad física, pueden utilizarse como ejemplo para implementar soluciones en inmuebles existentes. También se encontraron buenas prácticas por parte de la iniciativa privada, donde se aplicaron criterios de accesibilidad en sus instalaciones; algunos mostraron interés para contratar personal con discapacidad, pero expresaron tener poca información al respecto.

Los Programas Internos de Protección Civil (PIPC) requieren tener el registro de empleados y visitantes con discapacidad o en situaciones de vulnerabilidad para cuantificar y clasificar a los ocupantes del inmueble (censo de población) y tener una respuesta asertiva en caso de siniestros. Es necesario contemplar a las personas con discapacidad en tres fases: el “antes”, “durante” y “después” de los diferentes tipos de siniestros. Así mismo, desde la etapa de diseño de los inmuebles tomar en cuenta las necesidades de personas con diferentes tipos de discapacidad en caso de diferentes tipos de siniestros.



Izquierda: Elevador para personas usuarias de silla de ruedas para el acceso a un inmueble patrimonial.



Derecha: Sanitario accesible (barras de apoyo, accesorios al alcance de personas usuarias de silla de ruedas, y área de transferencia).

6. Vía Pública

Se encontró una falta de conectividad entre la vía pública, espacio público, fraccionamientos de vivienda e inmuebles que brindan servicios. Por ejemplo, la Unidad Deportiva Solidaridad en Fresnillo funge como un conector urbano para peatones, ciclistas y motociclistas, el cual sería fácil de adecuar con criterios de accesibilidad; así mismo, entre los diferentes elementos que componen los cruces peatonales. Se tienen pocos componentes para la orientación a personas con discapacidad visual, por ejemplo, cambios de textura en la superficie del piso para avisar la existencia de un cruce peatonal. En el centro de Fresnillo se encontraron las mejores prácticas (ampliación de banquetas y separación de franjas de funcionamiento en las mismas), seguido por el centro de Jerez, donde se encontró un diseño de postes para señales viales que se integra a la imagen urbana histórica.

Existen puentes peatonales para cruzar vías rápidas con varios carriles; la mayoría tienen rampas largas, en curva o con una inclinación pronunciada. En ocasiones, el inicio de las rampas bloquea la circulación peatonal sobre la banqueta. El principal problema en las banquetas es la falta de rutas accesibles continuas, las cuales son fundamentales para conectar la vía pública con los inmuebles, el transporte y los cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad en el arroyo vehicular. Las principales barreras son: anchos estrechos, escalones sobre la banqueta, elementos que sobresalen de las fachadas de los edificios, falta de mantenimiento en el pavimento, inaccesibilidad en cruces peatonales, falta de homologación en la señalización o comercio ambulante obstruyendo la circulación en banquetas.

La iluminación artificial durante la noche ni los espacios en condiciones de humedad (lluvia) se evaluaron. Sin embargo, es un componente de accesibilidad y seguridad. Hay paneles solares como fuente de energía para la iluminación en términos de sustentabilidad ambiental.

En intervenciones en la vía pública o espacios públicos, existen brechas en el proceso de implementación de proyectos en diferentes etapas: desde la planeación y elaboración del proyecto, su revisión, aprobación, ejecución y obra terminada, particularmente en los polígonos patrimoniales. Desde falta de normatividad, falta de coordinación entre dependencias para su aprobación, particularmente cuando es un espacio patrimonial donde el INAH y la Junta de Monumentos deben de dar parte, así como falta de participación ciudadana durante diferentes etapas del proyecto. Una de las quejas generales para dichas intervenciones fue la larga duración de la obra por parte de los usuarios de la zona, particularmente el comercio.

No se tuvo suficiente información sobre el tema de protección civil en la vía pública o sobre la inclusión de las personas con discapacidad en sus acciones.

Se aprecia la voluntad para incluir el tema de accesibilidad en los proyectos en curso.



Izquierda: Franjas en banqueta (de mobiliario urbano y circulación peatonal) adecuadas.

Derecha: Puente peatonal con rampa en curva, sin descansos y pendiente inadecuada.



7. Cajones de Estacionamiento Vehicular Exclusivo para Personas con Discapacidad

La normatividad contempla las dimensiones de los cajones exclusivos para personas con discapacidad; sin embargo, se encontró que físicamente no siempre se cumple, ni tampoco la conectividad con una ruta accesible. El símbolo a utilizar no está normado, por lo que se encontró de diversas formas. El símbolo para identificar que un servicio es accesible para personas con discapacidad, para uso exclusivo o prioritario (por ejemplo, cajones de estacionamiento, sanitarios o elevadores accesibles) debe estar homologado con el Símbolo Internacional de Accesibilidad de la norma ISO 7001. Así mismo, se encontró variación de leyendas abajo del símbolo para referirse a su uso “exclusivo” por personas con discapacidad, lo cual se sugiere homologar en todo el Estado.

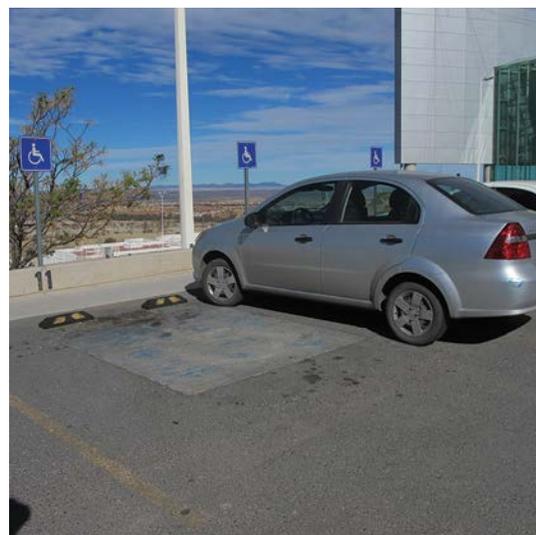
Si bien, se encontraron cajones de estacionamiento de este tipo en vía pública e inmuebles, se recomienda homologar el criterio para asignar estos cajones en vía pública e información sobre su ubicación en diferentes localidades. En inmuebles, se observaron diferencias en cuanto a su dotación (número).

Se encontraron vehículos sin tarjetón estacionados en los cajones exclusivos, así como la queja de ciudadanos sobre el exceso de cajones de este tipo o sobre el “no respeto” de los cajones para quienes lo necesitan.

Se evidenció una falta de cajones de estacionamiento para motocicletas y bicicletas, pues en muchas ocasiones obstaculizaban la circulación peatonal. Así como, se tuvieron sugerencias para establecer cuotas más asequibles y ampliación de horarios en estacionamientos públicos, particularmente durante festividades o eventos.



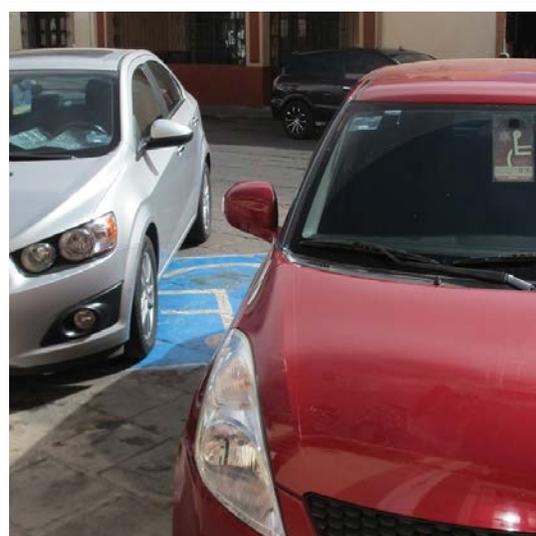
Izquierda: Cajón exclusivo con ruta accesible a banqueta.



Derecha: Señal vertical con el Símbolo Internacional de Accesibilidad



Izquierda: Tarifa en estacionamiento público



Derecha: Vehículos con tarjetón en cajones exclusivos para personas con discapacidad

8a. Transporte Público

Se está trabajando en el Nuevo Modelo de Transporte en el Estado y es la oportunidad para integrar una estrategia para un Sistema Integrado de Transporte Accesible, a través de diferentes modos de transporte público. Se tiene la intención de crear el Sistema de Información del Transporte Público en el Estado, a través del uso de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC's). Conocer la movilidad de los usuarios en tiempo real, ayuda a diseñar el servicio de una manera más eficiente, así como a la optimización de la red de rutas.

El marco legal estatal considera el transporte accesible y el Instituto tiene la atribución de proponer las medidas de accesibilidad en el transporte; sin embargo, carece de herramientas para su implementación. Falta fortalecer el tema en las normas jurídicas, así como las competencias de las diferentes dependencias gubernamentales involucradas para abordar el tema. No se tienen las directrices sobre las características de los vehículos para garantizar su acceso y seguridad, particularmente para pasajeros usuarios de silla de ruedas. No hay un programa específico de capacitación a los conductores de vehículos sobre el trato adecuado hacia las personas con discapacidad o el uso de dispositivos de transferencia para integrarlo en la iniciativa del gobierno para profesionalizar a los conductores del transporte público. Actualmente, el Instituto imparte pláticas y cursos de sensibilización pero no está involucrado en la toma de decisiones para lograr un transporte accesible.

Se encontró que el transporte accesible existente es poco en comparación con la posible demanda y frecuencia, particularmente en horas pico. Los problemas principales inician en la ruta hacia la parada de autobús público, por ejemplo, en cruces peatonales o puentes peatonales. Hay retos para albergar paradas de transporte en banquetas angostas o con pendientes pronunciadas. Sin embargo, se encontraron espacios con dimensiones suficientes para habilitar paradas con cobertizo, asientos, espacios para personas usuarias de silla de ruedas e inclusive colocación de apoyos isquiáticos.

La flota de autobuses urbanos es antigua, la de furgonetas para servicio interurbano es más reciente. La solución para la entrada y salida de los vehículos para personas usuarias de silla de ruedas en autobuses de piso alto se brinda a través de plataformas elevadoras vehículos y solo en el servicio de vehículo con ruta individualizada se encontró el uso de la rampa manual. Las plataformas no siempre están en funcionamiento y el área de ascenso y descenso frecuentemente se realiza sobre el arroyo vehicular, ya que sobre la banqueta no se tiene espacio suficiente para bajar y subir la plataforma elevadora ni para el área de maniobra requerida para la persona usuaria de silla de ruedas.

Hay falta de accesibilidad por cuestiones operativas: falta de capacitación del conductor, obstrucción por vehículos estacionados o por puestos ambulantes en la zona de dársena o por falta información sobre las rutas del transporte existentes ("in situ", impresos o en sitio web), horarios restringidos y sistemas de despacho eficientes para el transporte individualizado con rampa.



Izquierda: Obstrucción de carril vehicular para desplegar la plataforma elevadora. Ascenso y descenso sobre arroyo vehicular.



Derecha: Servicio de transporte individualizado con rampa para la persona usuaria de silla de ruedas.

8b. Transporte Especializado (Escolar, Personal, y Turístico)

La falta de condiciones de accesibilidad en el transporte público ordinario, requiere de mayor necesidad del transporte especializado. El Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia desempeña un papel importante en el transporte escolar para estudiantes con discapacidad y personas mayores en los municipios, sin embargo es insuficiente.

Se encontraron vehículos con adecuaciones no idoneas para el transporte escolar, por ejemplo, la orientación perpendicular al sentido de desplazamiento del vehículo para pasajeros usuarios de silla de ruedas, o falta de conocimiento para asegurar el sistema de sujeción para silla de ruedas y de retención para el ocupante. El transporte universitario no es accesible y está en malas condiciones.

Se encontró solo una agencia con autobuses con plataforma elevadora vehicular, y otras agencias no las tienen, ya que argumentaron que no es una obligación. En algunas épocas, los vehículos turísticos son poco usados y conlleva una serie de problemas. Se sugirió utilizar para otros fines los vehículos en temporada baja.

Hay autobuses urbanos, turísticos y foráneos que entran a los centros históricos donde, no solo obstruyen las vialidades angostas cuando están estacionados (inclusive durante la noche), sino también al estar en circulación, particularmente en los radios de giro cerrados. Asimismo, incrementan el peso soportado por las calles y contaminan el aire.



Imagen: La persona usuaria de silla de ruedas orientada de manera perpendicular al desplazamiento del vehículo, no es adecuada para la seguridad del ocupante en caso de choque.

Derecha: Autobús turístico no accesible para personas usuarias de silla de ruedas.



Izquierda: Colocación inadecuada de cinturones para sujeción de silla de ruedas.

Derecha: Vehículo pesado en centro histórico.



9. Movilidad Urbana

En el marco legal se contempla el libre tránsito para personas con discapacidad, sin embargo, no consideran las rutas accesibles de un punto a otro o la conectividad entre espacios o ámbitos de estudio (entre los inmuebles, vía pública y transporte), tal como lo maneja el principio de movilidad urbana. La falta de conectividad entre estos tres ámbitos afecta la movilidad para personas con discapacidad.

Los sistemas de movilidad urbana requieren de coordinación, integración, control y financiamiento. La vinculación entre dependencias es primordial para que el tema de movilidad urbana se aborde de manera integral. Dado que diversas dependencias son responsables, sería importante lograr que, a través de la iniciativa para la Ley de Movilidad, se pudieran detallar sus atribuciones en el ámbito de la gestión en la materia. El Instituto tiene facultades para formular programas de desarrollo urbano y vivienda; sin embargo, hasta ahora, su participación en los mismos ha sido escasa.

Valdría la pena estudiar la posibilidad de unir la ciudad de Fresnillo a la zona metropolitana de Zacatecas-Guadalupe, pues su población flotante representa una cifra significativa.



Imagen: Vínculo entre inmueble y vía pública



Imagen: Vínculo entre inmuebles, vía pública y transporte.



Imagen: Mapa con las rutas de transporte de la Zona Metropolitana Zacatecas - Guadalupe.

10. Elaboración de Normas, Guías, Manuales de Especificaciones Técnicas

A nivel estatal, la Ley de Construcciones y el Código Urbano incluyen especificaciones técnicas en materia de accesibilidad para personas con discapacidad pero se enfocan más en personas usuarias de sillas de ruedas y por ende, requieren ser complementadas para incluir elementos tales como la señal tacto visual; las paradas de transporte y los criterios de colocación de la superficie podo-táctil. Se aborda el tema en términos de accesibilidad pero no desde la perspectiva del diseño universal. Bajo este concepto, las especificaciones técnicas no deben ser diferenciadas ni se debe sobre-regular; sin embargo, para algunos casos se requieren mayores precisiones, particularmente para adecuar espacios existentes y/o patrimoniales, a través de ajustes razonables.

Se desconoce si el tema de accesibilidad está incluido en las normas de vialidad a que hace referencia el Código Urbano. No se encontró un Manual de Dispositivos de Control de Tránsito aplicable en el Estado para homologar las señales viales, ni los criterios de colocación de la superficie podo-táctil en cruces peatonales, ni especificaciones sobre semáforos peatonales audibles o especificaciones para la colocación de los elementos de sujeción de las señales viales sobre banquetas. Así mismo, se solicitó una guía simple de accesibilidad entendible para personas “no técnicas”.

Se encontró poco conocimiento sobre la norma aplicable a nivel federal para giros de inmuebles específicos. Particularmente en inmuebles de salud, asistencia social, administración pública, educación, cultura y otros del sector turismo (hoteles y restaurantes).

Se tienen especificaciones técnicas de accesibilidad para personas con discapacidad en el entorno físico, siendo las más relevantes el Código Urbano y la Ley de Construcciones. El Código Urbano está más enfocado a la movilidad de personas en silla de ruedas y poco hacia personas con discapacidad visual u otras discapacidades. En ambos documentos, falta complementar algunas especificaciones técnicas y actualizar las existentes. Por ejemplo, el a veces referido como el “logotipo universal de discapacidad” con el “Símbolo Internacional de Accesibilidad” (SIA) o la dotación de sanitarios accesibles.

No se tienen lineamientos publicados sobre los elementos de accesibilidad para el interior de los vehículos de diferentes tipos y tamaños, particularmente para solventar las necesidades de aquellos pasajeros que viajen en silla de ruedas. Esto es, no hay criterios publicados sobre los sistemas de retención para la silla de ruedas y para el aseguramiento del pasajero o sobre las características de los espacios para estos pasajeros (dimensiones o el soporte acolchonado (cojín) donde se recargan en el respaldo de la silla). Tampoco hay uniformidad sobre las normas que regulan su orientación dentro de los vehículos (sentido paralelo al avance de los vehículos). Así mismo, hacen falta los criterios para los casos donde se puede utilizar la plataforma elevadora vehicular o para determinar qué vehículos pueden sufrir conversiones para adecuar los dispositivos de transferencia.



Izquierda: Ascenso de persona en silla de ruedas a transporte especializado.



Derecha: Asientos prioritarios señalizados en autobús urbano.

11. Proceso de Implementación de los Proyectos

La accesibilidad recae en las atribuciones de diferentes dependencias, entre ellas, la Coordinación Estatal de Planeación (COEPLA), que es la responsable de autorizar la aplicación de los recursos estatales para la obra pública. Se observó en repetidas ocasiones que no se le informa al Instituto sobre los proyectos en curso o bien que las dependencias no tienen conocimiento sobre el servicio de asesoría que allí se brinda. El Instituto tiene facultades para verificar la aplicación de disposiciones legales o administrativas que garanticen la accesibilidad en las instalaciones públicas o privadas, así como para certificar su accesibilidad; sin embargo, no existe un procedimiento definido para ello.

Se encontraron inmuebles en fase de construcción, tanto en el rubro de salud y de la administración pública, como en edificios nuevos de escuelas, que no contaban con criterios de accesibilidad. Por otro lado, un proyecto no termina cuando se da la aprobación de ocupación, sino que inicia otra etapa al ocupar y usar los espacios.

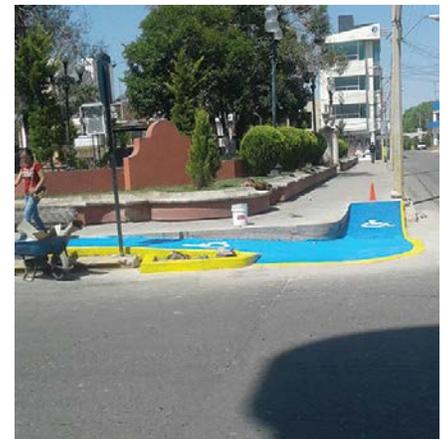
El Instituto tiene la responsabilidad de coordinarse con todas las dependencias y entidades de los tres niveles de gobierno, a la fecha ha establecido buena relación con diferentes organismos públicos. También tiene enlaces directos en los municipios en materia de discapacidad; la mayoría de ellos se establecen a través del DIF. Sin embargo se requiere de una mayor vinculación con el departamento de obras públicas de cada municipio.

La Asamblea Consultiva para Personas con Discapacidad, es un órgano de participación ciudadana que brinda asesoría y consulta; su objetivo es analizar y proponer programas y acciones en pro de las personas con discapacidad; está integrada por la Junta de Gobierno del Instituto. Se encontró que a la sociedad civil con discapacidad, le gustaría tener más participación durante los procesos de desarrollo de los proyectos de infraestructura.

Se desconoce si en los buzones de quejas de la Secretaría de la Función Pública colocados en las diferentes dependencias, se han tenido quejas en materia de accesibilidad o si existe otro sistema de quejas para inmuebles privados. El proceso para tramitar quejas suele ser desconocido, y no se tiene la seguridad de que se le vaya a dar seguimiento y solución.

Se desconoce las sanciones que se han impuesto en materia de accesibilidad por el incumplimiento de la Ley y normas. Sin embargo, uno de los primeros pasos sería tener las leyes y normas actualizadas.

Los medios de comunicación juegan un papel fundamental cuando hay una intervención de obra pública, ya que se requiere explicar los beneficios a la ciudadanía.



Imágenes: Antes, prueba (video) y después de la intervención a un cruce peatonal en Fresnillo, durante la realización del Diagnóstico.

12. Formación: Cursos, Capacitación, Profesionalización, Currícula, y Promoción Investigación e Innovación

Si bien se encontró que la población reconoce la discapacidad, aún se tiene el enfoque del modelo médico. El Instituto brinda cursos sobre sensibilización hacia la discapacidad con un modelo social y sobre el trato adecuado a personas con diferentes tipos de discapacidad a los responsables de proporcionar un servicio público.

La promoción para la investigación y desarrollo continuo de métodos y materiales, instalaciones y sistemas de construcción para modernizar la ejecución de la obra pública en el Estado está contemplado en las competencias de la Secretaría de Infraestructura (SINFRA).

Hacen falta técnicos especializados en materia de accesibilidad y diseño universal en los ramos de la construcción, el diseño vial, el transporte y particularmente en el tema de movilidad urbana. Se encontró que los responsables y las personas u organizaciones que participan en los procesos para intervenir el entorno físico, no cuentan con los conocimientos suficientes sobre especificaciones técnicas en materia de accesibilidad para personas con discapacidad desde un enfoque de diseño universal. Hubo una sugerencia sobre tener un grupo muestra capacitado que forme parte de los colegios de profesionistas, para después hacer que replique los cursos.

Se encontró que hace falta capacitación para los operadores de servicios de transporte (conductores) relacionados con el vehículo, tales como el uso de los sistemas de retención para las sillas y aseguramiento de los pasajeros que viajan en silla de ruedas, o el uso de los dispositivos de transferencia. Así mismo, capacitación sobre temas relacionados a la discapacidad, por ejemplo, el trato adecuado a personas con discapacidad y el modo correcto para apoyar a las personas con diferentes necesidades durante el ascenso o descenso. Y por último, cuestiones relacionadas al cumplimiento de leyes, tales como reglamentos de tránsito.

Actualmente se tienen programas en centros educativos para sensibilizar a los estudiantes desde una edad temprana sobre temas de educación vial. Se desconoce si incluyen a estudiantes con discapacidad.

Los recorridos para realizar las evaluaciones de accesibilidad contenidas en el Diagnóstico, sirvieron para sensibilizar a la población y para iniciar acciones en esta materia.



Imagen: Campaña de concientización a la población en la ciudad de Fresnillo.

IV PROPUESTAS DE ACUERDO A ECAS



1. Compromiso de los responsables



2. Coordinación y continuidad



3. Cooperación y participación



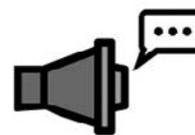
4. Planificación estratégica



5. Gestión del conocimiento



6. Recursos



7. Comunicación y mercadotecnia

A partir de los hallazgos agrupados en los 12 temas expuestos en el capítulo anterior, primeramente se identifican 3 temas generales (Marco Legal, Estadísticas de Personas con Discapacidad y Tarjeta o Credencial de Persona con Discapacidad), posteriormente se abordan los 3 ámbitos de estudio (inmuebles, vía pública y transporte), seguido por el ámbito de movilidad urbana. Las recomendaciones de acciones a tomar se basaron en los 7 Factores Interdependientes del Éxito (FIE).

Después de cada recomendación se muestra entre corchetes la(s) dependencia(s) que se considera puede(n) encargarse de ejecutar dicha recomendación. En los casos donde se encuentran dos números entre corchetes, significa que la propuesta puede aplicar para otro FIE.

GENERALES

Marco legal

Armonización legislativa

- Armonizar la legislación estatal con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado] [6]
- Una vez armonizadas las leyes estatales, elaborar un proyecto de armonización legislativa municipal integral de acuerdo a cada contexto. [Corresponde a los municipios] [6]

Comité Técnico de Consulta

- Establecer el Comité Técnico de Consulta Estatal del Mecanismo Independiente de Monitoreo Estatal de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad para generar la participación de personas con discapacidad. [Corresponde a la Comisión de Derechos Humanos del Estado de Zacatecas] [6]

Definiciones y conceptos

- Establecer y homologar la terminología y definiciones relevantes a los tres ámbitos e incluirlos en todo el marco legal. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado] [6]

Lineamientos perro de asistencia

- Elaborar lineamientos para identificar a los perros de asistencia para que los prestadores de servicio puedan dar el acceso a los servicios. [Corresponde al Instituto de Inclusión] [6]

Lineamientos LSM

- Elaborar lineamientos para los intérpretes de Lengua de Señas Mexicana (LSM). [Corresponde al Instituto de Inclusión] [6]

Estudio de impacto

- Realizar un estudio de impacto de los programas gubernamentales que incluyan a las personas con discapacidad, particularmente sobre los de empleo y educación. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación] [4]

Información del gobierno

- Actualizar los sitios web oficiales con la normatividad vigente y que los archivos descargables estén en un formato accesible a la lectura parlante para personas con discapacidad visual. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado] [7]
- Actualizar organigramas de la estructura de gobierno y ponerlos a disposición del público mediante los sitios web oficiales. [Corresponde a diferentes dependencias] [7]

Estadísticas de Personas con Discapacidad

Identificar necesidades

• Se requiere contar con estadísticas para identificar las necesidades de las personas con discapacidad para mejorar el diseño de políticas públicas y crear programas, prioritariamente para el empleo y educación, con asignación presupuestal. **[Corresponde a todas las dependencias] [4]**

Libro de registro

• Aumentar un apartado sobre la condición de discapacidad en el Libro de Registro al ingresar a inmuebles públicos; esto aportaría a las estadísticas y al censo del inmueble para Protección Civil. **[Corresponde a todas las dependencias] [6]**

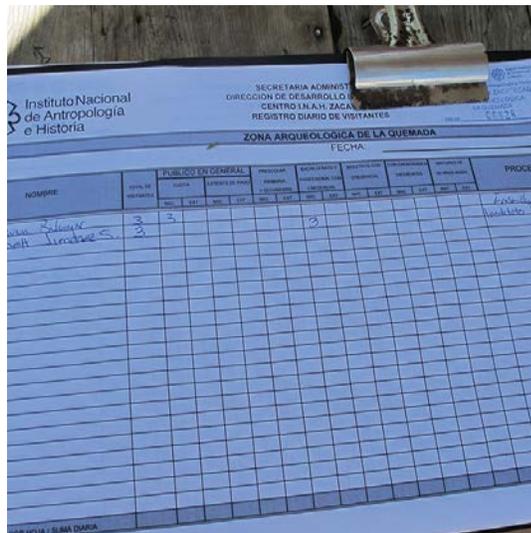


Imagen: Libro de registro con columna de “persona con discapacidad”

Tarjeta o credencial de persona con discapacidad

- Incluir en la tarjeta o credencial información para el proveedor del servicio, por ejemplo, si es “usuario con perro de asistencia” o si es una persona con discapacidad auditiva que requiere de apoyos para la comunicación.
- Idear una tarjeta única para el acceso a diferentes servicios, incluyendo el recaudo inteligente para el transporte público, así como el registro de los programas a los que está inscrito y fomentar su uso.

INMUEBLES



1. Compromiso de los responsables

Sensibilización sobre la discapacidad

- Sensibilizar a servidores públicos de diferentes niveles de gobierno y jerarquías del organigrama de las dependencias relevantes e incentivar su asistencia. **[Corresponde a diferentes dependencias y a Municipios]**
- Sensibilizar a los DRO's y a los profesionistas del diseño y la construcción de inmuebles. **[Corresponde a los Colegios de Profesionistas]**



2. Coordinación y continuidad

Comité de accesibilidad

- Crear un Comité de Accesibilidad, Consejo o Grupo de Trabajo Intersectorial conformada por las dependencias relevantes para trabajar en conjunto. **[Corresponde a todas las dependencias que elaboran proyectos] [2/3]**

Vinculación del Instituto con dependencias

- Establecer enlaces en las dependencias tanto a nivel estatal como local para revisar el tema de accesibilidad durante los procesos de implementación.
- El Instituto debe involucrarse en las diferentes etapas del proceso de diseño y construcción de los inmuebles más significativos. **[Corresponde al Instituto de Inclusión]**
- Fortalecer los vínculos con los enlaces municipales que tiene el Instituto, para el tema de discapacidad, para dar continuidad y seguimiento a los acuerdos establecidos. A su vez los enlaces municipales deben vincularse con los departamentos relevantes en los ayuntamientos. **[Corresponde a los Municipios]**

Proceso de implementación de inmuebles de la administración pública

- Si bien, algunos conceptos ya están contenidos en las normas técnicas, se observa una falta de implementación de las mismas en los inmuebles, por lo que se requiere una mejora en la gestión de la accesibilidad, tanto en inmuebles de la administración pública como de iniciativa privada. **[Corresponde a diferentes dependencias y a sectores involucrados]**
- En inmuebles de la administración pública donde se brinda atención al público, condicionar la accesibilidad desde la autorización del recurso para que sea considerada en todas sus etapas: la planeación, el diseño, ejecución y terminación de los proyectos. **[Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación e Instituto]**
- En inmuebles de la administración pública solicitar como requisito el tema de la accesibilidad en las Bases de Licitación y Contrato. **[Corresponde a todas las dependencias]**
- Para inmuebles con atención al público, incluir el tema de protección civil desde la etapa inicial de diseño, y que incluya a las personas con discapacidad. **[Corresponde a todas las dependencias, a los Municipios y a Protección Civil]**
- En inmuebles de la administración pública diseñados o revisados por la Secretaría de Infraestructura, destinar personal de la Subsecretaría Técnica para aplicar los criterios en materia de accesibilidad. Así mismo integrar en la memoria descriptiva el cómo se abordó el tema de accesibilidad de acuerdo al contexto del inmueble (por ejemplo, qué normativa se utilizó o la manera de abordar el tema). **[Corresponde a la Secretaría de Infraestructura, en su Subsecretaría Técnica y en su Dirección de Proyectos]**
- Se requiere de reforzar los mecanismos de supervisión, verificación y monitoreo de los proyectos de Inmuebles **[Corresponde a todas las dependencias]**

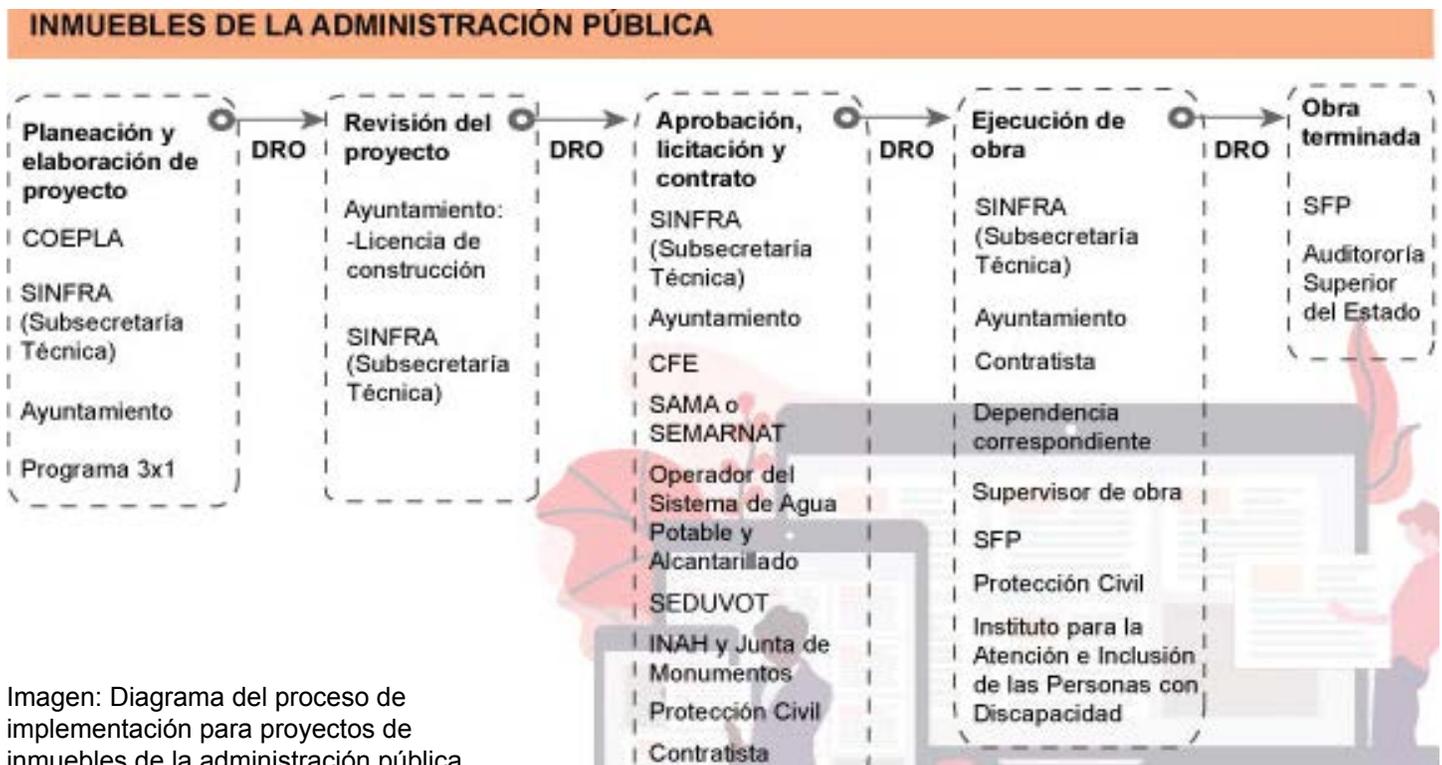


Imagen: Diagrama del proceso de implementación para proyectos de inmuebles de la administración pública.

Proceso implementación iniciativa privada

- En inmuebles privados solicitar como requisito el tema de la accesibilidad para obtener la licencia de construcción. [Corresponde a los Municipios]

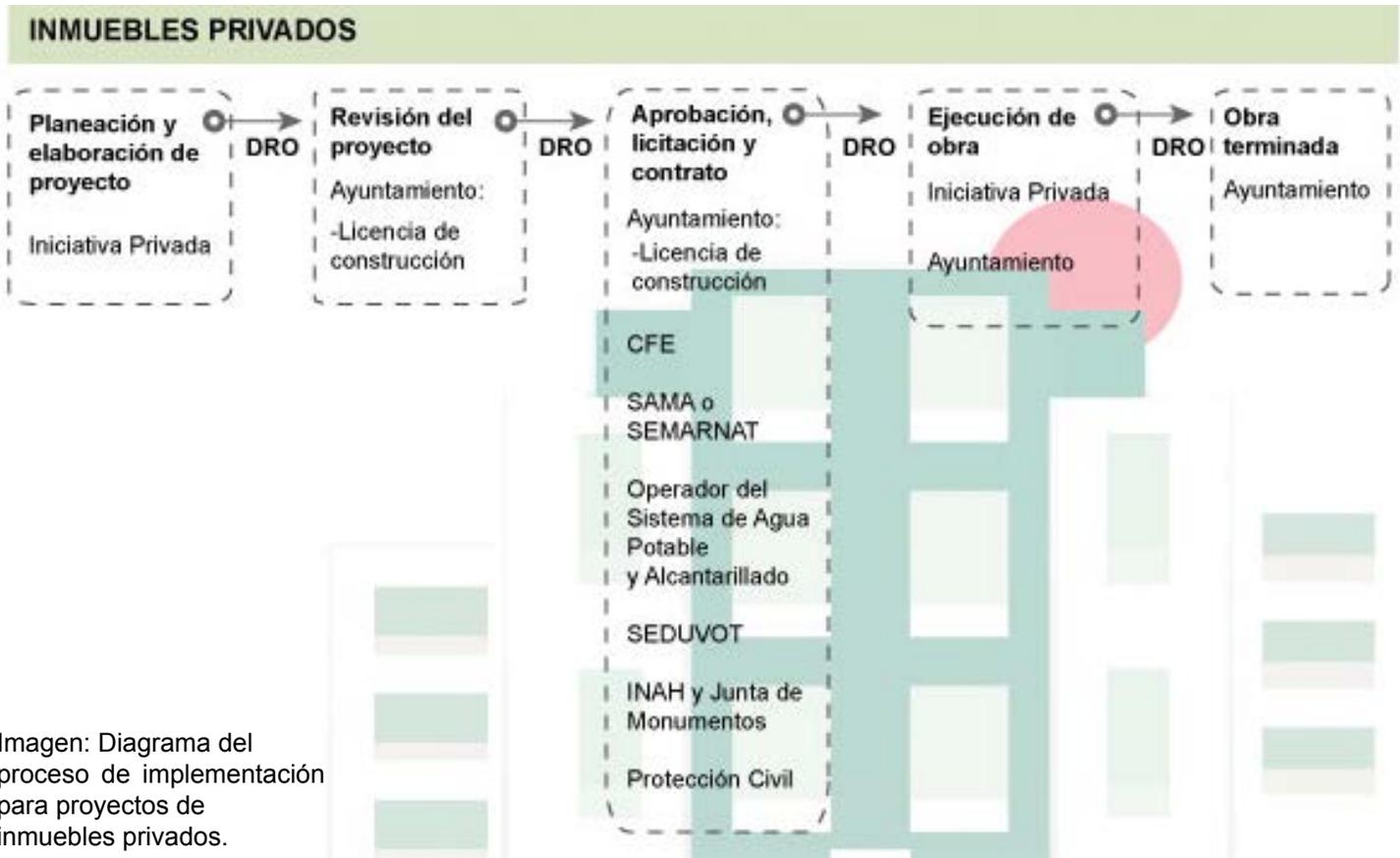


Imagen: Diagrama del proceso de implementación para proyectos de inmuebles privados.

Protección civil

- Los Programas Internos de Protección Civil (PIPC) deben considerar los criterios mínimos para personas con discapacidad, de acuerdo a la División de Protección Civil del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS): análisis de factores de riesgo; criterios para la accesibilidad, procedimientos de actuación para personas con discapacidad en caso de siniestro; registro de empleados y visitantes con discapacidad o en situaciones de vulnerabilidad; requerimientos de los empleados con discapacidad y planes de emergencia individualizados. [Corresponde a todas las dependencias, a los Municipios y a Protección Civil] [2/6]
- Tener un sistema de inspección continua, para verificar que las instalaciones cumplen con los requerimientos de protección civil. [Corresponde a todas las dependencias, a los Municipios y a Protección Civil]
- Incluir en los simulacros a personas con diferentes tipos de discapacidad. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Protección Civil]

Inmuebles patrimoniales

- Designar especialistas externos para la vigilancia de la implementación de la accesibilidad en inmuebles patrimoniales. [Corresponde a una colaboración entre academia, colegios, gobierno, iniciativa privada, fundaciones, etc.] [2/6]

Giros de inmueble

- Revisar continuamente la implementación gradual de adecuaciones para la accesibilidad física en los centros educativos existentes, esto puede darse a través de diagnósticos o de destinar comisiones para la verificación periódica. [Corresponde a diferentes dependencias] [2/4]

Cajón exclusivo

- Asignar inspectores para verificar que los cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad ubicados dentro de inmuebles, cumplan con las especificaciones técnicas. [Corresponde a la Dirección de Seguridad Vial] [2/6]

Sanción

- Aplicar la sanción pertinente a las dependencias cuando no cumplan con las normas de accesibilidad. [Corresponde a la Secretaría de la Función Pública] [2/6]



3. Cooperación y participación

Capacitación para la participación

- Formar un grupo de personas con discapacidad para brindarles capacitación en temas de accesibilidad, para colaborar en recorridos y tener una participación oportuna en los procesos de desarrollo de proyectos. [Corresponde al Instituto de Inclusión] [2/3/5]

Participación ciudadana

- Establecer el diálogo conciliatorio y explicativo bajo el lema “Nada sobre Nosotros, Sin Nosotros” con una metodología para propiciar la participación ciudadana e incluir a las personas con discapacidad durante el proceso de implementación de proyectos relevantes. [Corresponde a todas las dependencias que elaboran proyectos]
- Impulsar la participación de personas con discapacidad a través de “talleres de diseño participativo” o “mecanismos de consulta ciudadana”. [Corresponde a dependencias que elaboran proyectos, como Secretaría de Infraestructura, Instituto Zacatecano de Construcción de Escuelas y Servicios de Salud de Zacatecas]



4. Planificación estratégica

Inmuebles existentes

- Evaluar la accesibilidad en los inmuebles de la administración pública, para después elaborar un plan de acción (a corto, mediano y largo plazo) para considerar la partida presupuestal en tiempo y forma. Paralelamente, se pueden generar soluciones temporales administrativas, las cuales deberán ir desapareciendo conforme se avanza en las adecuaciones físicas. [Corresponde al Instituto de Inclusión y a todas las dependencias que lo requieran]
- Incluir el tema de accesibilidad para conservarla o mejorarla en los programas de mantenimiento de los inmuebles. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]

Iniciativa privada

- Fomentar incentivos a la iniciativa privada para crear inmuebles accesibles. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación y al Instituto de Inclusión]



5. Gestión del conocimiento y cualificación

Necesidades personas con discapacidad

- Impartir cursos sobre las necesidades de las personas con diferentes tipos de discapacidad a los responsables de implementar la accesibilidad. [Corresponde a todas las dependencias]

Conocimiento técnico

- Fortalecer el conocimiento técnico a las dependencias relevantes sobre el tema de accesibilidad, así como las normatividad aplicable en inmuebles para diferentes giros. [Corresponde a la Secretaría de Infraestructura y dependencias encargadas de proyectos específicos, como el Instituto Zacatecano de Construcción de Escuelas o Servicios de Salud de Zacatecas]

Colegios profesionistas

- Solicitar como requisito para ser DRO, el tener conocimiento sobre temas de accesibilidad. [Corresponde a los Colegios de Profesionistas]

Protección civil

- Capacitar a los usuarios, brigadistas y Unidades Internas de Protección Civil y personal de Protección Civil sobre la discapacidad, accesibilidad y apoyo a personas con discapacidad. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Protección Civil]

Para iniciativa privada

- Promover cursos de capacitación para la iniciativa privada, organizaciones o personas interesadas en el tema sobre: el trato adecuado a personas con discapacidad, especificaciones técnicas de accesibilidad física y contratación de personal con discapacidad. [Corresponde a una colaboración entre academia, gobierno, iniciativa privada, fundaciones, etc.]

Academia

- Incluir el tema de accesibilidad y diseño universal en la malla curricular, planes o programas de estudio de carreras afines. Así como generar cursos de educación continua sobre la materia con los profesionistas. [Corresponde a la Secretaría de Educación del Estado de Zacatecas, Universidades, Colegios de Profesionistas] [5/6]



6. Optimización de Recursos

Marco legal

- Continuar con el proceso de consolidación jurídica del Instituto de Inclusión. [Corresponde al Instituto de Inclusión]
- Incluir el tema de la accesibilidad de una manera transversal en el cuerpo legislativo para los diferentes tipos de giros en inmuebles (por ejemplo, salud, educación, empleo, deporte y cultura). [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]
- Revisar las necesidades de las personas con diferentes tipos de discapacidad en las normas técnicas. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado, a dependencias relevantes para cada giro y al Instituto de Inclusión]

Proceso de implementación en la administración pública

- Incluir en el cuerpo legislativo las herramientas para que se pueda abordar la accesibilidad en las diferentes etapas de los proyectos: en la planeación, diseño, ejecución, terminación y verificación. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]

Proceso de implementación iniciativa privada

- Incluir en el Marco Legal, la necesidad de revisar el tema de accesibilidad en las diferentes etapas del proceso de implementación. [Corresponde a los municipios]

Inmuebles existentes

- Incluir en el Marco Legal lineamientos sobre adecuaciones de accesibilidad para inmuebles existentes. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]

Inmuebles patrimoniales

- Elaborar directrices de accesibilidad en Inmuebles patrimoniales. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado, la Junta de Monumentos y el INAH Zacatecas]

Cajón exclusivo para personas con discapacidad

- Complementar las normas existentes con las especificaciones técnicas faltantes. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado, a la Dirección de Seguridad Vial, a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial y al Instituto de Inclusión] [6]

Sanción

- Revisar las sanciones existentes en caso de incumplimiento de accesibilidad. [Corresponde a la Secretaría de la Función Pública]

Recursos económicos

- Destinar recursos para la adecuación de inmuebles existentes de la administración pública. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación]

Recursos tecnológicos

- Fomentar la investigación y el uso de la tecnología para la adecuación de inmuebles existentes. [Corresponde a una colaboración entre academia, gobierno, iniciativa privada, fundaciones, etc].

Guía básica

- Elaborar una guía con los criterios básicos de accesibilidad y entendible para personas que no tienen un conocimiento técnico sobre el diseño o construcción del entorno físico. [Corresponde a la Secretaría de Infraestructura, a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial y al Instituto de Inclusión]



7. Comunicación y mercadotecnia

Información en los servicios

- Informar sobre rutas y ubicación de servicios accesibles en inmuebles (por ejemplo, mapas de orientación), así como en el sitio web del prestador de servicio. [Corresponde a la Secretaría de Turismo y a los sectores involucrados]
- Difundir el mecanismos de Quejas a la ciudadanía. [Corresponde a todas las dependencias]

Medios de comunicación

- Sensibilizar a la población sobre las necesidades de las personas con discapacidad, a través de diferentes medios de comunicación. [Corresponde a todas las dependencias]
- Elaborar un glosario y una guía de estilo sobre lenguaje incluyente, discapacidad y accesibilidad para los medios de comunicación. [Corresponde a todas las dependencias y al Instituto de Inclusión]
- Garantizar la continuidad de las noticias sobre acciones tomadas en los diferentes proyectos que se incluya el tema de accesibilidad. [Corresponde a todas las dependencias]



Imagen: Programa de radio “Voces por la Inclusión”, contribuye a sensibilizar a la población.

VÍA PÚBLICA



1. Compromiso de los responsables

Sensibilización general

- Sensibilizar a los responsables sobre temas de discapacidad. [Corresponde a diferentes dependencias y a Municipios] [1/5]

Considerar el tema de accesibilidad

- Tomar en cuenta los integrantes de los Consejos Estatales (por ejemplo, el Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el Consejo Estatal de Prevención de Accidentes o el Consejo Consultivo de Construcción y el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad) el tema de accesibilidad en vía pública en sus decisiones. [Corresponde a todas las dependencias] [1/6]



2. Coordinación y continuidad

Comité

- Crear un Comité de Accesibilidad, Consejo o Grupo de Trabajo Intersectorial que trabaje en conjunto con las dependencias relevantes. [Corresponde a todas las dependencias que elaboran proyectos] [2/3]

Enlaces

- Designar un coordinador para el tema de accesibilidad que ya se encuentre dentro de los procesos de intervención de la vía pública para dar continuidad. [Corresponde al Instituto de Inclusión]
- Designar a un enlace en las dependencias relevantes para revisar el tema de accesibilidad durante el proceso de implementación. [Corresponde al Instituto de Inclusión]

Vía pública existente

- Retomar las buenas prácticas existentes y replicarlas. [Corresponde a todas las dependencias relevantes]

Proceso de intervención en la vía pública

- Considerar las rutas accesibles continuas que vinculen a inmuebles y a las paradas de transporte o áreas de ascenso y descenso vehicular para autorizar recursos económicos. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación] [2/6]
- Considerar la accesibilidad para el uso de fondos, por ejemplo el minero o el programa 3x1. [Corresponde a dependencias que administran fondos] [2/6]
- Condicionar la accesibilidad desde la autorización de la obra pública, para que sea considerada en todas sus etapas: el diseño, ejecución y terminación de los proyectos. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación]
- En vía pública diseñada o revisada por la Secretaría de Infraestructura, destinar personal de la Subsecretaría Técnica para aplicar los criterios en materia de accesibilidad con el visto bueno del Instituto de Inclusión. Así mismo integrar en la memoria descriptiva el cómo se abordó el tema de accesibilidad de acuerdo al contexto urbano (por ejemplo, qué normativa se utilizó o cuales criterios fueron utilizados). [Corresponde a la Secretaría de Infraestructura, en su Subsecretaría Técnica y en su Dirección de Proyectos]
- Hacer participe al Instituto de Inclusión en la toma de decisiones de los proyectos en vía pública. [Corresponde a todas las dependencias] [2/3]
- Se requiere de reforzar los mecanismos de supervisión, verificación y monitoreo de los proyectos de vía pública [Corresponde a todas las dependencias]

Sanción

- Aplicar la sanción pertinente a las dependencias cuando no cumplan con las normas de accesibilidad. [Corresponde a la Secretaría de la Función Pública] [2/6]

INTERVENCIÓN A VÍA PÚBLICA



Imagen: Diagrama del proceso de intervención a la vía pública.



3. Cooperación y participación

Capacitación para la participación

- Formar un grupo de personas con discapacidad para brindarles capacitación en temas de accesibilidad, para colaborar en recorridos durante el desarrollo de proyectos de la vía pública. **[Corresponde al Instituto de Inclusión] [2/3/5]**

Formas para la participación

- Utilizar las “Herramientas para Procesos Participativos en Proyectos de Diseño Vial” y “Urbanismo Táctico” del “Manual de Calles, Diseño Vial para Ciudades Mexicanas” publicado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) a nivel federal, que incluya a las personas con discapacidad. **[Corresponde a todas las dependencias que elaboran proyectos]**
- Fomentar el apoyo vial en zonas escolares que incluyan a estudiantes con discapacidad con la participación de dependencias y de sociedad civil tales como padres de familia. **[Corresponde a una colaboración entre centros educativos, la Dirección de Seguridad Vial y sociedad civil]**



4. Planificación estratégica

Vía pública existente

- Elaborar Planes de Acción de Accesibilidad para vía pública, considerando la continuidad en las rutas accesibles. [Corresponde a diferentes dependencias]
- Incluir en los programas de mantenimiento el tema de la accesibilidad, de modo que esté garantizada a lo largo de la vida útil de la vía pública. [Corresponde la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial; y a los Municipios]
- Elaborar un programa de señalización en las localidades turísticas, que incluya sitios de interés y rutas de transporte. [Corresponde a la Secretaría de Turismo y a otros sectores involucrados]
- Reubicar el comercio ambulante en espacios adecuados de modo que no sean afectados. [Corresponde a Municipios y a una colaboración entre dependencias]
- Continuar con los programas de educación vial, tanto para conductores de vehículos como peatones. Las escuelas primarias regulares están consideradas dentro de los programas, mas no las de educación especial. [Corresponde a la Dirección de Seguridad Vial]

Protección civil

- La vía pública requiere de Programas de Protección Civil, a nivel municipal, estatal y regional, los cuales deben considerar a las personas con discapacidad. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Protección Civil]

Cajones exclusivos para personas con discapacidad

- Generar criterios para asignar los cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad en Vía Pública en todo el estado, y cumplir con las especificaciones técnicas. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado, a la Dirección de Seguridad Vial, a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial y al Instituto de Inclusión]



5. Gestión del conocimiento y cualificación

Conocimiento técnico

- Fortalecer el conocimiento técnico del personal del Instituto sobre el tema de accesibilidad. [Corresponde al Instituto de Inclusión]
- Fortalecer el conocimiento técnico sobre temas de accesibilidad en vía pública a los involucrados en la implementación de proyectos en vía pública. [Corresponde a todas las dependencias]

Academia

- Incluir el tema de accesibilidad y diseño universal en la malla curricular, planes o programas de estudio de carreras afines. Así como generar cursos de educación continua sobre la materia. [Corresponde a la Secretaría de Educación del Estado de Zacatecas, Universidades, Colegios de Profesionistas] [5/6]



6. Optimización de Recursos

Marco Legal

- En el marco legal para la vía pública incluir la accesibilidad de una manera transversal. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]
- Revisar los criterios de accesibilidad existentes, para incluir los elementos para personas con diferentes tipos de discapacidad (tales como la señal podo-táctil, la altura de bolardos o el Símbolo Internacional de Accesibilidad), en el Código Urbano u otros documentos que regulen el espacio público, diseño de calles, diseño vial o dispositivos de control de tránsito, por ejemplo, señales viales verticales y horizontales o semáforos peatonales audibles en cruces peatonales. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]

Proceso de intervención en la vía pública

- Incluir en el cuerpo legislativo las herramientas para abordar la accesibilidad en las diferentes etapas de los proyectos: en la planeación, diseño, ejecución, terminación y verificación. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]
- Desde la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Zacatecas, condicionar la accesibilidad en el proyecto de intervención para que la Coordinación Estatal de Planeación autorice el recurso. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado y a la Coordinación Estatal de Planeación]

Vía pública existente

- Incluir en el Marco Legal lineamientos sobre adecuaciones de accesibilidad en vía pública existente [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]

Fraccionamientos habitacionales

- Elaborar lineamientos para la vía pública (por ejemplo, el ancho y la continuidad de la circulación peatonal en banquetas o la modificación no regularizada en las entradas a los predios) en desarrollos habitacionales. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]

Vía pública patrimonial

- Fomentar la investigación para la implementación de accesibilidad en espacios patrimoniales. [Corresponde a una colaboración entre el INAH, Junta de Monumentos, academia, gobierno, iniciativa privada, organizaciones, etc.]
- Elaborar directrices de accesibilidad para espacios patrimoniales. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado, la Junta de Monumentos y el INAH Zacatecas]

Cajón exclusivo para personas con discapacidad

- Incluir en las normas las especificaciones técnicas faltantes, por ejemplo, la delimitación del cajón en azul así como su guarnición, el uso del Símbolo Internacional de Accesibilidad y la leyenda a utilizar en letreros viales. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado, a la Dirección de Seguridad Vial, a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial y al Instituto de Inclusión]

Recursos económicos

- Destinar recursos para adecuar la vía pública con condiciones de accesibilidad. [Coordinación Estatal de Planeación]

Recursos tecnológicos

- Promover materiales hechos localmente que cumplan con especificaciones técnicas necesarias para implementar la accesibilidad en la vía pública, por ejemplo, para la superficie podo-táctil. [Corresponde a empresas locales en colaboración con gobierno]

Guías o manuales

- Elaborar una guía con los criterios básicos de accesibilidad y entendible para personas que no tienen un conocimiento técnico sobre el diseño o construcción del entorno físico. [Corresponde a la Secretaría de Infraestructura, a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial y al Instituto de Inclusión]
- Elaborar un Manual de Dispositivos de Control de Tránsito, así como de Diseño Vial que integre los elementos necesarios para personas con diferentes tipos de discapacidad. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado y a la Dirección de Seguridad Vial]



7. Comunicación y mercadotecnia

Información de servicios

- Se requiere una difusión sobre el tema de procesos de mecanismos de Quejas a la ciudadanía. **[Corresponde a todas las dependencias]**

Medios de comunicación

- Para sensibilizar a la población sobre las necesidades de las personas con discapacidad, se requiere de difundir la información a través de diferentes medios de comunicación. **[Corresponde a todas las dependencias]**
- Elaborar un glosario y una guía de estilo sobre lenguaje incluyente, discapacidad y accesibilidad para los medios de comunicación. **[Corresponde a todas las dependencias y al Instituto de Inclusión]**
- Garantizar la continuidad de las noticias sobre acciones tomadas en los diferentes proyectos que se incluya el tema de accesibilidad. **[Corresponde a todas las dependencias]**
- Emitir boletines de prensa desde el inicio de los proyectos de intervención a la vía pública, durante el proceso y al término de la obra, particularmente en los proyectos relacionados con el espacio público, donde se haya incluido la accesibilidad. **[Corresponde a todas las dependencias]**

TRANSPORTE PÚBLICO



1. Compromiso de los responsables

Sensibilización

- Sensibilizar a servidores públicos a diferentes niveles de gobierno y diferentes jerarquías del organigrama de las dependencias relevantes, sobre el tema de discapacidad. **[Corresponde a diferentes dependencias y a Municipios]**

Considerar el tema de accesibilidad

- Incluir el tema de accesibilidad en los Consejos Estatales (por ejemplo, el Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el Consejo Estatal de Prevención de Accidentes, el Consejo Consultivo de Construcción y el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad) para la toma de decisiones. **[Corresponde a todas las dependencias] [1/6]**



2. Coordinación y continuidad

Comité

- Crear un comité para trabajar el transporte público accesible y asignar un coordinador (puede ser un concesionario o algún servidor público) que se encargue de dar continuidad a esfuerzos existentes. **[Corresponde al Instituto de Inclusión y a los prestadores de servicios de transporte a personas con distintos tipos de discapacidad] [2/3]**

Enlaces

- Buscar la colaboración entre dependencias a fin de coordinar esfuerzos para implementar la sustentabilidad en el transporte público, desde las paradas y que abarque los distintos modos de transporte posibles y la transferencia modal. **[Corresponde a todas las dependencias]**
- Establecer enlaces para el tema de accesibilidad en las dependencias involucradas en el transporte para dar continuidad. **[Corresponde al Instituto de Inclusión]**

Autorización de recursos

- Considerar las rutas accesibles continuas que vinculen a inmuebles y a las paradas de transporte o áreas de ascenso y descenso vehicular para autorizar recursos económicos. **[Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación] [2/6]**



3. Cooperación y participación

Formas para la participación

- Procurar proyectos participativos de sectores específicos de población que formen subredes y faciliten el proceso, por ejemplo, usuarios de los espacios, el Instituto de Inclusión, concesionarios y las dependencias involucradas en proyectos de transporte. **[Corresponde a todas las dependencias]**



Imagen: Talleres de co-diseño guiados por Xioma



4. Planificación estratégica

Planes, programas y estrategia

- Se requiere de un estudio de movilidad o ubicación de las personas con discapacidad para planear la estrategia para el transporte accesible. **[Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación y a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial]**
- Considerar en los planes y programas (PED, PDU, PIMUS) la accesibilidad a personas con discapacidad al transporte, así como la colaboración entre dependencias y los procesos de implementación para este tema. Es importante que el transporte público vaya acorde con el crecimiento de las ciudades. **[Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación] [4/6]**
- Para elaborar la estrategia a seguir sobre la implementación de la accesibilidad en el transporte público, se requiere vincular la Vía Pública (por ejemplo banquetas y cruces peatonales) con el Transporte (por ejemplo paradas, sitios de taxi, áreas de ascenso/descenso) mediante rutas accesibles continuas que incluyan la transferencia modal. Dichas rutas deben ser requeridas desde la autorización de recursos. **[Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado y a todas las dependencias]**
- Utilizar para la estrategia del transporte público accesible, el Fondo (federal) para la Accesibilidad en el Transporte Público para Personas con Discapacidad (FOTRADIS). **[Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación y a la Coordinación General Jurídica del Estado] [4/6]**
- Elaborar planes de acción de accesibilidad específicos para transporte. **[Corresponde a diferentes dependencias]**
- Crear programas para el fomento del transporte público accesible, a la par de la creación de normas técnicas para los vehículos y entorno físico; tomando en cuenta el Costo Total de Operación con base a las tarifas permitidas por la autoridad. **[Corresponde a la Secretaría General de Gobierno]**
- Elaborar un programa de señalización en las localidades, tanto vial, como para peatones y rutas de transporte. **[Corresponde a una colaboración entre dependencias involucradas]**

- Para el transporte individualizado, valorar una operación centralizada con inversión y propiedad de la iniciativa privada con regulación por parte del gobierno, abordando el tema de una manera sustentable, por ejemplo, apoyos para taxis accesibles y eléctricos. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación, a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, a la Secretaría General de Gobierno en su Subsecretaría del Transporte Público, al Instituto de Inclusión y a la Iniciativa privada]
- En zonas urbanas y rurales revisar la ubicación de las paradas de autobuses, determinar las paradas más convenientes en puntos de mayor uso y homologar la señalización horizontal y vertical, para mejorar su funcionalidad de acuerdo a su afluencia. [Corresponde a los Municipios]

Vehículos

- Considerar el Costo Total de Operación para la adecuada toma de decisión sobre la adquisición de vehículos accesibles, principalmente para valorar las tarifas de los servicios, sistemas de despacho con el uso de tecnologías, con fuentes de energía amigables al medio ambiente, con modelos económicamente viables (analizar si se requieren subsidios en el transporte) y socialmente incluyentes. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación y a la Secretaría General de Gobierno en su Subsecretaría del Transporte Público]
- Considerar el requerimiento de la accesibilidad a los concesionarios, e incentivar la adquisición de vehículos accesibles. Fomentar el uso de autobuses de piso o entrada baja donde la topografía lo permita y valorar otros tipos de vehículos para el transporte colectivo público que puedan dar servicio a personas con distintos tipos de discapacidad. [Corresponde a la Secretaría General de Gobierno en su Subsecretaría del Transporte Público]
- Para autobuses existentes de piso alto que no tienen acceso para personas usuarias en silla de ruedas, se puede solucionar con plataformas elevadoras. [Corresponde a la Secretaría General de Gobierno en su Subsecretaría del Transporte Público y a los concesionarios]
- Regular la longitud y peso máximo de los vehículos permitidos en los centros históricos y promover el uso de vehículos pequeños y eléctricos en centros históricos, de modo que se agilice el flujo vehicular y la imagen urbana sea favorecida. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]
- Buscar la transición hacia cero emisiones a través de fuentes de energía limpias; por ejemplo, mediante el aprovechamiento de la energía eólica para el transporte eléctrico, producida localmente. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación y a la Coordinación General Jurídica del Estado]

Información

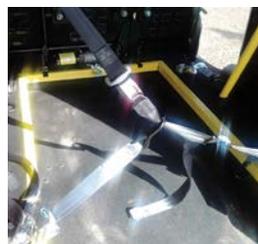
- Brindar información sobre las rutas (y en formatos accesibles), ya sea dentro de la red de transporte, (en las paradas y/o los vehículos) y en sitios web, de modo que sean accesibles a toda la población, incluyendo a los turistas. [Corresponde a la Secretaría General de Gobierno en su Subsecretaría del Transporte Público] [4/7]



5. Gestión del conocimiento y cualificación

Conocimiento técnico

- Fortalecer el conocimiento técnico sobre temas de accesibilidad en el transporte. [Corresponde a todas las dependencias y al Instituto de Inclusión]
- Revisar el programa de capacitación a conductores del transporte público e incluir el tema de accesibilidad en cuanto a sensibilización, trato adecuado y apoyo a personas con discapacidad y cuestiones técnicas, por ejemplo, el aseguramiento de las sillas de ruedas (sujeción de silla y retención del ocupante) o el uso de los dispositivos de transferencia, como la rampa o la plataforma elevadora vehicular. [Corresponde a la Secretaría General de Gobierno en su Subsecretaría del Transporte Público]



Imágenes: Cabrestante “winch” y cinturón para persona en silla de ruedas de 3 puntos de vehículo con rampa.



6. Optimización de Recursos

Marco legal

- Los criterios de accesibilidad pueden asentarse en los documentos que hacen referencia a las banquetas e incluir las especificaciones de las paradas de transporte; y en documentos que contengan las especificaciones técnicas de los vehículos referidos en la Ley de Transporte. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]
- Considerar el transporte accesible en las leyes, planes o programas relacionados con la movilidad sustentable. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación y a la Coordinación General Jurídica del Estado]

Vehículos

- Elaborar un Manual de Vehículos para el transporte público o de uso público sobre las condiciones de accesibilidad, particularmente para las personas usuarias de silla de ruedas y personas con movilidad limitada que utilizan los asientos prioritarios. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado, a la Secretaría General de Gobierno y al Instituto de Inclusión]
- Promover e incentivar la investigación sobre temas de accesibilidad en el transporte a través de instituciones de educación superior o centros de investigación e innovación. [Corresponde a una colaboración entre academia, gobierno, iniciativa privada, fundaciones, etc.]

Dispositivos de transferencia

- Establecer los criterios para el uso de las plataformas elevadoras vehiculares, particularmente para autobuses urbanos existentes. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado, a la Secretaría General de Gobierno y al Instituto de Inclusión]

Fraccionamientos habitacionales

- Incluir en los requisitos para la construcción de fraccionamientos habitacionales, la planificación temprana sobre rutas de transporte público para el desarrollo urbano, siempre considerando la accesibilidad en las paradas de transporte y hacia los vehículos. [Corresponde a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, a la Secretaría General de Gobierno en su Subsecretaría del Transporte Público y a Desarrolladores Inmobiliarios]

Recursos tecnológicos

- En autobuses que han optado por tener plataforma, es necesario asegurarse del uso adecuado de la misma, brindando mantenimiento y capacitando a los conductores al respecto. Conservar en buen estado los manuales de uso y mantenimiento de dispositivos de transferencia a bordo de los vehículos. [Corresponde a la Secretaría General de Gobierno en su Subsecretaría del Transporte Público y a los concesionarios]
- Dirigir esfuerzos hacia la investigación sobre posibles soluciones para lograr un transporte accesible, tomando en cuenta la sustentabilidad en el transporte público: a fin de que sea económicamente viable, amigable con el medio ambiente, y pueda garantizar la seguridad de las personas con discapacidad al abordar y descender de los vehículos, así como durante el viaje. [Corresponde a Coordinación Estatal de Planeación y a la Coordinación General Jurídica del Estado]



7. Comunicación y mercadotecnia

Información de servicios

- Difundir los mecanismos de Quejas a la ciudadanía. [Corresponde a todas las dependencias]

Medios de comunicación

- Garantizar la continuidad de las noticias sobre acciones tomadas en los diferentes proyectos que se incluya el tema de accesibilidad en el transporte. [Corresponde a todas las dependencias]

TRANSPORTE ESPECIALIZADO



1. Compromiso de los responsables

Sensibilización

- Sensibilizar a los prestadores del servicio sobre el tema de discapacidad. [Corresponde a diferentes dependencias y a Municipios]



2. Coordinación y continuidad

Colaboración entre dependencias

- Paralelo al trabajo para tornar accesible el transporte público, se debe organizar a diferentes sectores, para abordar el tema del transporte de estudiantes con discapacidad, turismo o personal. [Corresponde a diferentes dependencias]

Encargado

- Designar a personal para vigilar el buen estado de los vehículos que se utilizan para transportar a personas con discapacidad (con rampa y plataforma elevadora) en el transporte especializado. [Corresponde al Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia y a diferentes sectores que prestan servicio de transporte a personas con discapacidad]

Enlaces

- Designar a enlaces en las dependencias relevantes para dar continuidad al transporte especializado en materia de accesibilidad. [Corresponde al Instituto de Inclusión]



3. Cooperación y participación

Formas para la participación

- Buscar colaboraciones entre los transportistas especializados, por ejemplo, el escolar o del sector turismo (que en una ocasión mencionó que se podrían utilizar los vehículos turísticos en temporada baja para excursiones de estudiantes con discapacidad). [Corresponde a diferentes sectores que prestan servicio de transporte a personas con discapacidad]



Imágenes: Transporte especializado (autobús turístico) con plataforma elevadora para persona usuaria de silla de ruedas.



4. Planificación estratégica

Planes, programas y estrategia

- Elaborar la estrategia a seguir para la implementación de la accesibilidad en el transporte especializado. [Corresponde a diferentes sectores que prestan servicio de transporte a personas con discapacidad]
- Generar una estrategia de movilidad urbana sustentable que incluya al transporte público masivo, colectivo e individualizado, así como al transporte especializado (escolar, turístico y de personal). [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación]
- Elaborar planes de acción de accesibilidad para el transporte especializado, para considerar la partida presupuestal en tiempo y forma. [Corresponde a diferentes dependencias]



Imagen: Servicio de transporte accesible a personas usuarias de silla de ruedas con ruta individualizada



5. Gestión del conocimiento y cualificación

Conocimiento técnico

- Para el transporte escolar, brindar capacitación a conductores y auxiliares sobre el correcto aseguramiento de los estudiantes con discapacidad que viajan sobre sus sillas de ruedas y en asientos, así como mantener abordo información relevante de las personas usuarias de los vehículos. Del mismo modo a las dependencias de asistencia social que brindan servicio de transporte, por ejemplo a personas mayores. [Corresponde a dependencias de asistencia social o prestadores servicios de transporte escolar a personas con distintos tipos de discapacidad]
- Para el transporte turístico o de personal, brindar capacitaciones a conductores y auxiliares sobre el manejo de personas con discapacidad. [Corresponde a prestadores de servicios de transporte a personas con distintos tipos de discapacidad]
- Fortalecer el conocimiento técnico sobre temas de accesibilidad en el transporte. [Corresponde a dependencias de asistencia social o prestadores servicios de transporte a personas con distintos tipos de discapacidad, así como al Instituto de Inclusión]



Imagen: Hoja de control para el diseño de rutas en transporte escolar. Considerar la información relevante a las personas usuarias de los vehículos.



6. Optimización de Recursos

Marco legal

- Homologar las especificaciones técnicas sobre accesibilidad en el entorno físico y vehículos, tomando en cuenta los pilares de seguridad vial. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]
- Establecer lineamientos definidos con las características de accesibilidad, que sirvan como referencia para la adquisición de nuevos vehículos y para las donaciones de vehículos usados. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]

Vehículos

- Elaborar los lineamientos para diferentes tipos de vehículos de uso público sobre las condiciones de accesibilidad, particularmente para personas usuarias de silla de ruedas. [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]
- Elaborar los lineamientos para la adquisición de vehículos escolares en términos de accesibilidad [Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado]
- Revisar las sanciones existentes en caso de incumplimiento para el ámbito del transporte especializado. [Corresponde a la Secretaría de la Función Pública]

Recursos económicos

- Destinar recursos para el ámbito de transporte especializado. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación]

Recursos tecnológicos

- En vehículos que han optado por tener plataforma, es necesario asegurarse del uso adecuado de la misma, brindando mantenimiento y capacitando a los conductores al respecto. Conservar en buen estado los manuales de uso y mantenimiento de dispositivos de transferencia a bordo de los vehículos. [Corresponde a dependencias de asistencia social o prestadores servicios de transporte a personas con distintos tipos de discapacidad]

Recursos humanos

- Para el transporte escolar, asignar a un auxiliar a conductores que transporten estudiantes con discapacidad. [Corresponde a dependencias de asistencia social o prestadores servicios de transporte escolar a personas con distintos tipos de discapacidad]



7. Comunicación y mercadotecnia

Información de servicios

- Difundir los mecanismos de Quejas a la ciudadanía. [Corresponde a todas las dependencias que prestan servicios de transporte]

Información

- Brindar información sobre la existencia de los servicios de transporte accesible especializado. [Corresponde a varias dependencias y sectores] [4/7]

MOVILIDAD URBANA



1. Compromiso de los responsables

Sensibilización

- Sensibilizar a los responsables sobre temas discapacidad. [Corresponde a diferentes dependencias y municipios] [1/5]

Considerar el tema de accesibilidad

- Incluir el tema de accesibilidad en los Consejos Estatales (por ejemplo, el Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el Consejo Estatal de Prevención de Accidentes, el Consejo Consultivo de Construcción y el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad) para la toma de decisiones. [Corresponde a todas las dependencias] [1/6]



2. Coordinación y continuidad

Enlaces

- Establecer enlaces para el tema de accesibilidad en las dependencias involucradas en vía pública y transporte para dar continuidad a los proyectos. [Corresponde al Instituto de Inclusión]



3. Cooperación y participación

Formas para la participación

- Fomentar participación de la sociedad civil en proyectos de movilidad. [Corresponde a una colaboración entre centros educativos, la Dirección de Seguridad Vial y sociedad civil]



4. Planificación estratégica

Planes, programas y estrategia

- Generar una estrategia de movilidad urbana sustentable que incluya al transporte público masivo, colectivo e individualizado, así como al transporte especializado (escolar, turístico y de personal). [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación]
- Se sugiere tener herramientas para generar una movilidad integral a diferentes niveles: vinculación entre una localidad a otra, entre municipios, particularmente en las zonas metropolitanas o entre las entidades federativas aledañas, a través de planes o programas de gobierno, por ejemplo, en los Programas de Desarrollo Urbano (PDU), en los Programas de Desarrollo municipales o en la planeación de los Sistemas Integrados de Transporte. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación]
- En cualquier proyecto, considerar desde la etapa de planeación: mantener lo que ya es accesible, modificar lo que no es accesible y tomar en cuenta criterios de accesibilidad en lo nuevo (ya sea en espacio público, vía pública o para el transporte). [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación]



Mapa de propuesta de BRT en Zona Metropolitana Zacatecas - Guadalupe.



5. Gestión del conocimiento y cualificación

Capacitación

- Capacitar a los responsables para la implementación de proyectos de movilidad sobre temas de accesibilidad.



6. Optimización de Recursos

Marco legal

- Revisar leyes o programas para incluir el tema de accesibilidad en las políticas públicas, por ejemplo, en los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, conocidos como los PIMUS o la iniciativa para la Ley de Movilidad. [\[Corresponde a Coordinación General Jurídica del Estado y a Diferentes dependencias\]](#)

Vinculación de ámbitos

- Revisar las especificaciones técnicas o lineamientos para la accesibilidad en Inmuebles, Vía Pública y Transporte, tomando en cuenta las necesidades para personas con diferentes tipos de discapacidad, así como la noción del diseño universal y ajustes razonables en la vinculación de los 3 ámbitos. [\[Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación, a la Coordinación General Jurídica del Estado, a la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial; y a la Secretaría de Infraestructura\]](#)
- Se requiere vincular los Inmuebles, la Vía Pública (por ejemplo banquetas, cruces peatonales, etc.) y el Transporte (por ejemplo, paradas de autobuses, sitios de taxi, o áreas de ascenso/descenso vehicular) mediante rutas accesibles continuas que incluyan el acoplamiento entre el entorno físico y los vehículos; así como la transferencia modal en leyes, normas y lineamientos relacionados con la movilidad sustentable. [\[Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado y a todas las dependencias\]](#)

Movilidad y transporte

- Considerar el transporte accesible en las leyes, planes o programas relacionados con la movilidad sustentable. [\[Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación y a la Coordinación General Jurídica del Estado\]](#)

Competencias

- Revisar el cuerpo legislativo, así como las normas jurídicas y técnicas que sustentan las competencias de cada dependencia, de modo que no se generen empalmes de competencias (por ejemplo, entre SINFRA Y SEDUVOT) y se les permita implementar la accesibilidad entre Inmuebles, Vía Pública y Transporte. [\[Corresponde a la Coordinación General Jurídica del Estado y a diferentes dependencias\]](#)

Recursos tecnológicos

- Buscar la transición hacia cero emisiones a través de fuentes de energía limpias; por ejemplo, mediante el aprovechamiento de la energía eólica para el transporte eléctrico, producida localmente. [Corresponde a varias dependencias]

Recursos económicos

- Destinar recursos para los 3 ámbitos: Inmuebles, Vía Pública y Transporte. [Corresponde a la Coordinación Estatal de Planeación]

Turismo

- Para fomentar el “turismo incluyente” o “turismo accesible” se requiere que los tres ámbitos estén vinculados: Inmuebles (hoteles, restaurantes, museos, etc), Vía Pública (parques y rutas de interés con sistemas de orientación hacia los destinos) y Transporte (público y turístico). [Corresponde a Secretaría de Turismo, dependencias y sectores involucrados]



7. Comunicación y mercadotecnia

Medios de comunicación

- Difundir los procesos de implementación en proyectos de movilidad.

V
CONCLUSIONES





Los focos o aspectos donde debe prestarse atención prioritaria son a las medidas cuya implementación contribuya a garantizar el acceso de la población con discapacidad al empleo, los servicios, y al transporte público accesible, considerando las acciones necesarias que debe impulsar la administración pública estatal, en todos sus niveles y en los ámbitos que abarca el presente Diagnóstico.



Se requiere llevar a cabo un proceso constante de armonización de las leyes y normas aplicables en materia de accesibilidad en los cinco ámbitos de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), para lo cual es importante considerar que la accesibilidad es un tema transversal y constituye la condición para la realización práctica de los derechos consignados en la CDPD. No es necesario promulgar normatividad específica, sino que la accesibilidad debe ser un elemento presente en todos los instrumentos, tanto legislativos y técnicos. Estas normas no deben ser solamente enunciativas, sino que han de tener en cuenta los procesos de gestión de la accesibilidad, mediante la designación de responsables concretos y el establecimiento de procesos claramente definidos y ordenados para su implementación.



Una de las constantes que aparecieron a lo largo del Diagnóstico, fue la necesidad de promover y afianzar el conocimiento de los temas relacionados con la accesibilidad en los tres ámbitos de estudio, en los servidores públicos y en aquellos que, por su actividad, se encuentran involucrados de manera directa en el proceso de su implementación.

Es fundamental promover los conceptos de inclusión y diseño universal dentro de las estrategias que se emprendan con la finalidad de lograr la toma de conciencia y la sensibilidad en el tema. También es de importancia llevar la capacitación, a todo el sector público y a los prestadores de servicio directo a las personas con discapacidad, tanto de temas sobre sensibilización, trato adecuado, y técnicos como normativos desde una perspectiva de inclusión y derechos humanos.

Esto ayudaría a evitar que se repitan hechos como el denunciado en la recomendación 47/2013 del 29 de octubre de 2013 de la Comisión Nacional de Derechos Humanos (México), sobre el caso de la violación del derecho a la no discriminación por no tomar medidas para garantizar el acceso al servicio de transporte público a personas con discapacidad, en agravio de dos víctimas en Tabasco, Zacatecas, que también se encuentra dirigida a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.



El Diagnóstico arrojó también la necesidad de considerar la sustentabilidad en el transporte, enfocada no solamente a los aspectos relacionados con el medio ambiente; es una obligación general tener en cuenta diversos elementos en esta materia, entre los cuales destacan la viabilidad económica, la utilidad social y la perspectiva de inclusión, a fin de establecer a mediano plazo en la entidad, un sistema de movilidad sustentable que considere también la gestión de la misma.

La movilidad en los entornos urbanos y rurales hace posible la movilidad socioeconómica, misma que es un factor clave para el acceso al empleo, a la educación y al disfrute de la salud; así como para abatir la brecha entre los distintos sectores de la sociedad, la pobreza y favorecer la inclusión social.



Otro hallazgo de mucho valor en el Diagnóstico, es la voluntad, tanto de la administración pública, como de la población en general, para llevar a cabo una transformación de las condiciones en que viven las personas con discapacidad en la entidad. Sin embargo, también resultó evidente la necesidad de cambiar la comprensión popular que se tiene respecto de la discapacidad y la accesibilidad.

El principio de esta transformación será, concretar en la realidad, lo propuesto por el artículo 8 de la CDPD, particularmente en lo que se refiere a la toma de conciencia y la sensibilización. Es importante mencionar que, durante el proceso de elaboración del presente Diagnóstico, se llevaron a cabo diversas acciones que propiciaron, de manera indirecta, dicha toma de conciencia, como es el caso de los recorridos, las entrevistas personales y grupales, y talleres de co-diseño.

No obstante, fue posible observar que aun existe una propensión hacia el asistencialismo, fundada en una comprensión equivocada del concepto de persona con discapacidad. También se detectó la falta de claridad respecto de los conceptos de accesibilidad y diseño universal; y consecuentemente, un deficiente conocimiento de las especificaciones técnicas en el rubro.



Otro de los hallazgos concluyentes en el Diagnostico es la necesidad de atender las recomendaciones que ha hecho la Organización de las Naciones Unidas en Materia de Accesibilidad; el presente Diagnostico constituye el primer paso del proceso.

Se observó la necesidad de establecer mecanismos para el monitoreo, la presentación de quejas; y la determinación de sanciones efectivas y suficientes para quienes incurran en el incumplimiento de las leyes y normas sobre accesibilidad en la entidad. Hace falta también adoptar medidas que permitan asegurar la inclusión de las medidas necesarias en materia de accesibilidad tanto en los espacios existentes, como en los nuevos; lo mismo que en los inmuebles o espacios públicos catalogados como parte del patrimonio histórico.

Es necesario también diseñar en la entidad un esquema de sanciones que resulte aplicable de manera eficaz tanto a entidades públicas como privadas, que incumplan la normativa establecida en materia de accesibilidad para las personas con discapacidad.



Se recomienda elaborar, como siguiente paso, un Plan de Accesibilidad en el Estado aplicable al entorno físico y al transporte donde se brindan servicios de uso público, a partir de los resultados del presente Diagnóstico. Dicho Plan debería establecerse con metas a corto (tres años), mediano y largo plazo, y considerar la realización progresiva de adecuaciones cuya intervención se establezca en etapas definidas, aunado a un presupuesto específico, a través de un instrumento jurídico pertinente.

Es indispensable propiciar, a lo largo de todo este camino, un proceso de consulta y participación ciudadana que puede llevarse a cabo mediante mesas de trabajo que incluyan a la sociedad civil; a las organizaciones de y para personas con discapacidad y a todos los niveles de administración pública del Estado a fin de que culmine en la elaboración del Plan antes mencionado.

VI EQUIPO DE TRABAJO Y AGRADECIMIENTOS



De izquierda a derecha:
Miriam Rodríguez, Mayte Gamboa, Omar Mariño, Lourdes Rodarte,
Janett Jiménez, Felipe Rivera

Coordinación y Elaboración

Janett Jiménez Santos

Colaboradores

Adalberto Méndez López (Marco legal - armonización CDPD)
Daniela Briseño Arriaga (Investigación)
Equipo Xioma (Diseño estratégico)
Mauricio Melgar Alvarez (Corrección de estilo)
Victor Alvarado Ángeles (Cuestionario autobuses urbanos públicos)

Agradecimientos

Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad del Gobierno de Zacatecas
Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial del Gobierno de Zacatecas
Secretaría de la Función Pública del Gobierno de Zacatecas
Secretaría de Turismo del Gobierno de Zacatecas

Agradecimientos por su participación

Dependencias / Academia / Sociedad Civil y organizaciones de y para personas con discapacidad /
Profesionistas del Estado / Prestadores de Servicios



De izquierda a derecha:
Abelardo Llamas, José Rodríguez, Inocencio Martínez,
Roberto Zorrilla, Janett Jiménez, Enrique Berumen



De izquierda a derecha:
Enrique Berumen, usuario con discapacidad visual,
Alfredo Márquez, Janett Jiménez,
usuario con discapacidad auditiva, Roberto Zorrilla,
Christian Hernández, Jorge Echavarrí

