



**//DIAGNÓSTICO DE
ACCESIBILIDAD//**

PARA EL ESTADO DE
ZACATECAS 2018

//DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD//

PARA EL ESTADO DE
ZACATECAS 2018



CONTENIDO

06	I Introducción
10	II Contexto General
18	III Análisis del Marco Legal
28	IV Análisis de Gestión
84	V Análisis del Entorno Físico
124	VI Resumen del Análisis
140	VII Factores Interdependientes del Éxito - ECA
160	VIII Conclusiones y Recomendaciones
164	IX Abreviaciones
170	X Definiciones
178	XI Equipo de Trabajo y Agradecimientos
A	XII Anexos XII
A	XIII Anexos XIII Archivos Digitales

I INTRODUCCIÓN



FUENTE: <<https://www.siete24.mx/tendencias/turismo/498382/festival-cultural-de-zacatecas-gran-opcion-para-vacaciones/>>

El estado de Zacatecas es una de las 32 entidades federativas de los Estados Unidos Mexicanos. Tiene 58 municipios con una población total de un millón, 490 mil 668 habitantes en una superficie de 75 mil 284 km² que representa el 3.84% del territorio nacional^{1,2}. El Producto Interno Bruto (PIB) de la entidad es de 184 mil 248 millones de pesos al 2016³, el cual representa el 1% del país. En los últimos diez años, la producción económica de la minería, superó a la industria de bebidas y la venta de combustibles y lubricantes.

En términos de empleo, la población ocupada en 2013 en el estado de Zacatecas, en sus principales municipios, era la siguiente: Fresnillo 18.6%; Zacatecas 18.2%; Guadalupe 14.8%; Calera 4.5% y Jerez 4.3%. En consecuencia, el 20% de la producción total bruta corresponde a Fresnillo; 19.6% a Calera; 10.9% al municipio de Zacatecas, 9.2% a Guadalupe y 1.3% a Jerez.

La migración internacional de los zacatecanos a los Estados Unidos de América, es del 57.9% de la migración total de la entidad. Frente a este contexto demográfico general, resulta importante conocer la realidad que vive un sector de la población zacatecana que se encuentra en condiciones potencialmente vulnerables, tal es el caso de las personas con discapacidad.

De acuerdo con el censo del INEGI (2010), Zacatecas tiene registradas 79 mil 585 personas con discapacidad. 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; en este sentido, a través de la implementación de lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2017-2021, se espera brindar atención a casi 34 mil de estas personas en la entidad.

Para ello, es necesario conocer las características generales de este grupo demográfico. La mayoría de la población con discapacidad en la entidad está conformada por personas mayores (57.5% mujeres y 50.5% hombres); le siguen adultos (29.5% hombres y 28% mujeres); los varones con discapacidad representan el 10.5% de esta población y las mujeres en el mismo rango de edad el 7.7%. Según las estadísticas oficiales, la menor prevalencia de discapacidad en la entidad se presenta durante la infancia, pues apenas el 9.4% de los niños y el 6.8% de las niñas la enfrentan.

Respecto del tipo de discapacidad, los principales problemas son: dificultad para caminar o moverse (67.8% mujeres y 61.5% hombres), para ver (24.7% mujeres y 22.2% hombres); para hablar, conversar o comunicarse (8.5% hombres y 5.6% mujeres) y para oír (13.3% hombres y 10.2% mujeres). En cuanto a la principal causa de discapacidad en la entidad, 41.1% es por enfermedad, 37.4% debido a la edad avanzada, 8% por nacimiento, 7.9% es por accidente y 5% debido a otras causas no especificadas. La violencia dejó secuelas discapacitantes en el 0.6% de la población.

En el ámbito de la atención a la salud de las personas con discapacidad, es importante resaltar que 46 municipios cuentan con Unidades Básicas de Rehabilitación (UBR) y 85% de esta población está afiliada a algún servicio de salud. El 67.5% es beneficiaria de programas sociales; 38.5% es derechohabiente de instituciones de seguridad social; 0.3% pertenece a instituciones privadas y 1.4% es atendida en instituciones públicas.

En educación, el 18.7 por ciento de la población con discapacidad en la entidad es analfabeta y el 20.8% de las personas con discapacidad de entre 6 y 14 años no sabe leer ni escribir. El 45% de esta población (de entre 3 a 29 años), no asiste a la escuela; y el máximo grado de estudios alcanzado por los mayores de 15 años, en cada nivel educativo se registra de la siguiente manera: ninguno 19.9%; primaria 54.4%; secundaria 15.2%; medio superior 6.10% y superior 4.4%.

A la fecha 35 municipios de la entidad cuentan con Centros de Atención Múltiple (CAM) para la educación de las personas con discapacidad que requieren apoyos educativos más intensos y en 47 municipios se brinda atención a través de Unidades de Servicios de Apoyo a la Educación Regular (USAER) para estudiantes con discapacidad en escuelas regulares de educación básica.

1 <<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/99721/zacatecas.pdf>>

2 <<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/zac/territorio/default.aspx?tema=me&e=32>>

3 <<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/cn/pibe/>>

La participación económicamente activa (PEA) es otro indicador importante que da cuenta del nivel de desarrollo alcanzado por las personas con discapacidad en la entidad. El 52.8% de hombres y el 22.4% de mujeres en esta condición es económicamente activa: el 29.4% recibe ingresos provenientes de su trabajo; el 52.5% de programas gubernamentales; el 16.9% recibe remesas de quienes viven en otro país; el 10.4% obtiene apoyo de connacionales; el 13.8 es acreedor de alguna pensión o jubilación; el 1.8 obtiene beneficios por intereses bancarios o el alquiler de alguna propiedad y, el 1.4 se allega de recursos mediante alguna otra fuente de trabajo no especificada.

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 la salud, a la educación y a la participación de las personas con discapacidad. En pocas palabras, puede afirmarse que la accesibilidad constituye el “derecho llave” que abre la puerta al disfrute pleno y efectivo del resto a este sector de la población, que se halla en situación de desventaja frente al resto. En este sentido, resulta fundamental avanzar en la eliminación de barreras que impiden su pleno desarrollo en igualdad de condiciones.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) de Naciones Unidas no impone un concepto rígido de “discapacidad”, sino que adopta un enfoque dinámico que permite adaptaciones a lo largo del tiempo y en diversos entornos socioeconómicos. La define como un: “concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con discapacidad y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”.

Por su parte, la Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Discapacidad y la Salud (CIF), no proporciona una definición específica de discapacidad, tal como se ha entendido hasta ahora. Con base en la CIF, la discapacidad es un término que engloba deficiencias, limitaciones a la actividad y restricciones a la participación, refiriéndose a los aspectos negativos de la interacción entre un individuo (con una condición de salud) y los factores contextuales de ese mismo individuo (factores personales y ambientales).

En la CIF, los problemas del funcionamiento humano se categorizan en tres áreas interconectadas: i) Deficiencias: se refieren a problemas en la función corporal o alteraciones en la estructura corporal, por ejemplo, parálisis o ceguera; ii) Limitaciones a la actividad: son la dificultad en ejecutar actividades, por ejemplo, caminar o comer, en este sentido resulta importante la provisión de las ayudas técnicas adecuadas; y, iii) Restricciones a la participación: son problemas que involucran cualquier área de la vida, por ejemplo, ser discriminados en el empleo o en el transporte.

Desde sus Principios Generales (artículo 3), la CDPD considera la accesibilidad. 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. La accesibilidad permite a este grupo potencialmente vulnerable, vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida.

Para ello, es imprescindible impulsar una transformación, 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 otras instalaciones y servicios abiertos o puestos a disposición del público.

Uno de los principales compromisos en la materia, se refiere a la implementación de las medidas pertinentes para: asegurar que en las instalaciones de la administración pública, tengan en cuenta los aspectos relacionados con la accesibilidad para las personas con discapacidad.

Otro concepto fundamental en este campo es el de *ajustes razonables* (artículo 2). Por tales se entienden las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que, sin imponer una carga desproporcionada o indebida, y atendiendo a un caso particular, se realizan para garantizar a las personas con discapacidad, el pleno goce o ejercicio, en igualdad de todos sus derechos humanos y libertades fundamentales en igualdad de condiciones con las demás. En otras palabras, estos ajustes consisten en la adaptación que se hace a una práctica, una condición o un requisito para tener en cuenta las necesidades específicas de una persona con discapacidad, a fin de que esa persona pueda participar plenamente y en condiciones de igualdad en cualquier ámbito de la vida comunitaria.

La movilidad personal en el caso de esta población adquiere tal importancia, que la propia Convención da cuenta de ella como un derecho autónomo e independiente (artículo 20). Su participación efectiva implica que ninguno de los espacios de participación propuestos, excluya a las personas con discapacidad tanto en el uso de productos,

entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. Es decir, en la fase de diseño se deben considerar las necesidades de todos los miembros de la sociedad para evitar que se requieran adaptaciones especiales más adelante.

Este derecho a la movilidad personal debe garantizarse en todos los asentamientos humanos (zonas urbanas y rurales), específicamente a través de los cinco ámbitos de la accesibilidad contenidos en la CDPD (artículo 9) y además, se halla estrechamente ligado a los conceptos de movilidad sustentable o movilidad urbana descritos 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 durante los próximos 20 años. La NAU busca promover el impulso de ciudades más incluyentes, compactas y conectadas a través de la planificación, el diseño urbano, la gobernanza, la legislación y la economía urbana; con la finalidad de crear un vínculo de cooperación entre urbanización y desarrollo.

La NAU en su numeral 20, advierte sobre "...la necesidad de hacer especial hincapié en poner fin a las múltiples formas de discriminación a que se enfrentan, entre otros, las mujeres y las niñas, los niños y los jóvenes, las personas con discapacidad..."

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 inclusiva. En este sentido, el Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11, 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, Lic. María de Lourdes Rodarte Díaz, se elaboró el presente Diagnóstico Estatal de Accesibilidad, como avance al cumplimiento de la meta (2.9.4) del Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2017-2021, consistente en la elaboración de un Plan Estatal de Accesibilidad para Personas con Discapacidad.

El presente trabajo tiene por objeto elaborar un diagnóstico para 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. Abarca las siguientes secciones: análisis del marco legal y de gestión; análisis del entorno físico; resumen de las conclusiones de los análisis, Factores Interdependientes del Éxito, y conclusiones finales. 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 en la creación de las condiciones necesarias para la vida digna de las personas con discapacidad en el país.

Asimismo, es importante hacer notar que la mayoría de los datos contenidos en el presente documento fueron obtenidos de primera mano, mediante recorridos de observación y evaluación de los criterios de accesibilidad en el espacio físico, así como de entrevistas con personas relacionadas con la problemática y sus posibles soluciones. A través de este esfuerzo se pretende contribuir a la generación de mayores espacios de participación para la población con discapacidad en el Estado.

También se pretende dar a conocer un ejercicio que pueda servir de guía para realizar análisis y diagnósticos similares en otras entidades del país. Como se ha dicho al principio, la accesibilidad constituye el punto de partida para la creación de las condiciones que hagan posible la inclusión de las personas con discapacidad y el respeto a sus derechos humanos.

Esperamos que este documento que tiene en sus manos sea la punta de lanza de los procesos detonadores de la inclusión en el estado de Zacatecas; y que permita a un número cada vez mayor de zacatecanos con discapacidad, lograr el desarrollo pleno de sus habilidades, a fin de alcanzar la meta de la vida independiente.

II CONTEXTO GENERAL



1. Antecedentes

La realidad social que enfrentan las personas con discapacidad en México, en términos de desarrollo humano, es adversa y no difiere mucho de la situación que este segmento de la población vive en el mundo. Es innegable que tienen un acceso limitado a los servicios de salud, deficiencias en la educación y consecuentemente, ven diezmada su participación económica.

Estos factores inciden negativamente en sus condiciones de vida y las sumergen en niveles de pobreza mayores a los de la población sin discapacidad. Ello se debe, principalmente a la multiplicidad de obstáculos que dificultan su acceso a los bienes y servicios que ofrece la sociedad; principalmente, la salud, la educación, el empleo, la información y el transporte.

De acuerdo con cifras oficiales la entidad ocupa el tercer lugar nacional en prevalencia de discapacidad entre la población; sólo el 38 por ciento se encuentra inscrita en programas de protección social de carácter estatal y el 85 por ciento cuenta con acceso a servicios de salud pública.

En términos de acceso a la educación, poco más del 20 por ciento de la población con discapacidad en edad escolar es analfabeta. Por lo que se refiere a la participación económica, se observa un importante rezago por parte de las mujeres con discapacidad, respecto a la de los hombres que viven en esta condición; específicamente, el 52.8 por ciento de los hombres con discapacidad toman parte en la economía de su entidad, mientras que sólo el 22.4 por ciento de las mujeres lo hacen.

Estos datos¹, entre muchos otros, reflejan los avances que se han logrado en la materia en la entidad, pero también dan cuenta de las apremiantes necesidades que aquejan a un buen número de zacatecanos con discapacidad. La importancia de la eliminación de obstáculos y barreras de diversa índole para la inclusión de las personas con discapacidad resulta evidente; para lograr este propósito es imprescindible contar con un diagnóstico sobre las condiciones de accesibilidad que prevalecen en el Estado, de ahí la pertinencia del presente estudio.

2. Objetivo

Elaborar un diagnóstico para conocer las condiciones actuales en materia de accesibilidad para personas con discapacidad en el entorno físico y en el transporte de pasajeros, donde se brinda un servicio público en el Estado de Zacatecas para determinar qué acciones puede tomar el gobierno.

3. Tres Ámbitos del Estudio

El propósito del estudio es obtener un panorama general sobre el estado actual en tres de los cinco ámbitos del artículo 9 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad referentes a la provisión de servicios públicos. Se consideran, las *edificaciones* (inmuebles de uso público), *vía pública* (circulaciones peatonales en el espacio público, particularmente en banquetas, cruces peatonales y plazas), así como diversos modos *de transporte* (áreas de ascenso/descenso y vehículos) utilizados por personas con discapacidad.

En el presente estudio se identifican necesidades cuyos resultados ayudarán a desarrollar planes de acción y estrategias para la implementación de la accesibilidad en el Estado, a corto, mediano y largo plazo; con un enfoque de inclusión para las personas con discapacidad, a través del concepto de diseño universal.

4. Tres Áreas de Estudio

Para cada uno de estos tres ámbitos se analizaron, a su vez, tres áreas de estudio: el marco legal, el entorno físico y la gestión dentro de la administración pública. Por ahora, no se analizaron más, sin embargo, se abordan de manera general

¹ <<https://inclusion.zacatecas.gob.mx/estadisticas/>>

temas relacionados con: la asignación de recursos económicos, partidas presupuestales, fondos o becas por parte de la administración pública aplicables a la accesibilidad para las personas con discapacidad.

I. Análisis del *marco legal* y normativo del Estado en materia de accesibilidad física en inmuebles, vía pública y transporte público, y escuetamente el de la ciudad de Zacatecas.

II. Evaluaciones de accesibilidad *física* en tres ámbitos: inmuebles, vía pública y transporte público. Se tomaron muestras representativas para evaluar los tres ámbitos en tres municipios: ciudad de Zacatecas, Fresnillo y Jerez de García Salinas. Las evaluaciones en el entorno físico y transporte se realizaron sólo a nivel general con el propósito conocer los principales problemas que las personas con discapacidad pueden enfrentar al hacer uso de ellos, sin emitir recomendaciones o soluciones de diseño.

Inmuebles. Las muestras incluyen 62 inmuebles de la administración pública y privados considerando 11 giros (sub-sistemas) dentro de los tres municipios. Para el caso de vivienda se evaluaron las áreas públicas, concretamente banquetas, cruces peatonales y plazas, en dos conjuntos.

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 identificaron los diferentes modos de transporte público, particularmente en la ciudad de Zacatecas. Se tomaron en cuenta, para el transporte de uso general, los autobuses urbanos, furgonetas o vehículos de taxi, así como las paradas en vía pública; y para el transporte de uso específico, por ejemplo, el escolar o el turístico, principalmente se hizo una revisión de los vehículos; y para ambos casos, se emitieron comentarios sobre la accesibilidad a personas en silla de ruedas a los vehículos a los que se tuvo acceso.

III. Análisis de la gestión de la accesibilidad dentro de la administración pública. El propósito de este apartado fue conocer el grado de sensibilización y conocimiento sobre la temática (discapacidad y accesibilidad) de los involucrados en la implementación de la accesibilidad en sus tres ámbitos, así como los procesos relevantes al respecto en la administración pública (por ejemplo, trámites y responsabilidades) a nivel estatal.

5. Tres Municipios (alcance territorial)

Para realizar el estudio se seleccionaron tres municipios del Estado por su importancia en diversos sectores, por ejemplo el turismo, así como por la visibilidad que estas localidades tienen hacia el exterior del Estado.

Destaca la *ciudad de Zacatecas* (con 132 035 habitantes en 2010²) por ser la capital del Estado, a esta se le suma la ciudad de Guadalupe, ya que conforma la Zona Metropolitana de Zacatecas-Guadalupe (ZMZG)^{3,4}. La ciudad de Zacatecas, está rodeada de un paisaje de pastizales y lomerío con bajadas y llanuras⁵. El promedio de la velocidad del viento en 2017 fue de 20.4 km/hr⁶, la cual es suficiente para producir energía. Zacatecas cuenta con varios parques eólicos.

El porcentaje de uso de suelo en el municipio de Zacatecas, es de 39.6% de agricultura y 4.9% de zona urbana. Su vegetación es pastizal en un 41.1% y matorral en un 13.7%. La zona urbana se caracteriza por crecer sobre terrenos previamente ocupados por pastizales. El rango de temperatura es de 12 a 18°C, el rango de precipitación de 400 - 600 mm y tiene un clima semiseco templado con lluvias en verano⁷.

Se eligió también la ciudad de Fresnillo (con 196 538 habitantes en el año 2010) por ser el municipio con mayor número de habitantes del Estado⁸. Además, Fresnillo tiene el mayor porcentaje de producción total bruta (20%), y el mayor porcentaje

2 Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos Zacatecas, Zacatecas Clave geoestadística 32056. 2005

3 Se considera zona metropolitana de acuerdo a la delimitación del Consejo Nacional de Población (CONAPO), México, D.F. / INEGI. 2005.

4 Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Secretaría de Infraestructura, Ayuntamiento de Zacatecas y Ayuntamiento de Guadalupe (2016). Programa de Desarrollo Urbano de Zacatecas-Guadalupe.

5 Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos Zacatecas, Zacatecas Clave geoestadística 32056. 2005

6 <<https://www.woespana.es/weather/maps/city?FMM=1&FY=2017&LMM=12&LY=2017&WMO=76525&CONT=mamk®ION=0020&LAND=MX&ART=WST&R=0&NOREGION=0&LEVEL=162&LANG=es&MOD=tab>>

7 Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos Zacatecas, Zacatecas Clave geoestadística 32056. 2005

8 <<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/Zac/Poblacion/default.aspx?tema=>>

de personal ocupado (18.6%) en el Estado⁹.

El porcentaje de uso de suelo en el municipio de Fresnillo, es de 46.1% de agricultura y 0.7% de zona urbana. La zona urbana tiene la característica de crecer sobre terrenos previamente ocupados por pastizal y agricultura. Su vegetación es pastizal en un 28.8%, bosque en un 14.1% y matorral en un 9.2%. El rango de temperatura es de 12 a 18°C, el rango de precipitación de 300 - 700 mm y tiene un clima semiseco templado con lluvias en verano el 91.6% del año, y templado subhúmedo el 8.3% del año¹⁰.

Se escogió el municipio de Jerez de García Salinas por haber sido declarado como Pueblo Mágico por la Secretaría de Turismo federal el 13 de julio de 2007¹¹, siendo el primer Pueblo Mágico del Estado. Así mismo, fue sugerido durante la presentación de inicio de los trabajos del Diagnóstico de Accesibilidad de Zacatecas. Entre las atribuciones otorgadas a este Pueblo Mágico está su ubicación en un valle agrícola fértil, enmarcada por la Sierra de Cardos, y cuenta con edificios coloniales. Sede de la fiesta más antigua de Zacatecas, que es la Feria de la Primavera, la cual data de 1824, y que inicia el sábado de Gloria con una duración de una semana. Durante esos días los jerezanos que residen fuera de la ciudad, “regresan a su tierra para montar a caballo para impresionar y tratar de conquistar a la vieja usanza”¹².

El porcentaje de uso de suelo en el municipio de Jerez, es de 42.3% de agricultura y 1.1% de zona urbana. La zona urbana tiene la característica de crecer sobre terrenos previamente ocupados por agricultura y matorral. Su vegetación es pastizal en un 27%, bosque en un 14.3%, matorral en un 12% y selva en un 2.2%. El rango de temperatura es de 12 a 18°C, el rango de precipitación de 400 - 800 mm y tiene un clima semiseco templado con lluvias en verano el 90.8% del año, y templado subhúmedo con lluvias en verano el 9.2% del año¹³.

6. Metodología para la Elaboración del Diagnóstico

La metodología empleada para la recolección de datos en las diferentes áreas de estudio fue:

Marco Legal

Para el análisis del marco legal, primeramente se realizó una búsqueda en sitios web oficiales, de los documentos legislativos que resultaran relevantes. Los que no fueron encontrados, se solicitaron a las dependencias correspondientes a través de medios electrónicos. Sin embargo, no fue posible obtener la totalidad de los documentos vigentes.

Posteriormente, se procedió a realizar su análisis, el cual incluyó:

- La revisión sobre el grado de armonización legislativa en materia de accesibilidad para personas con discapacidad con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas (CDPD).
- Un rastreo en los documentos sobre palabras clave relacionadas con el presente estudio a nivel estatal, tales como: discapacidad, accesibilidad, diseño universal, inclusión, vivienda, inmuebles, edificaciones, salud, rehabilitación, educación, trabajo, deporte y recreación, vía pública, espacio público, transporte, movilidad, ajustes razonables, estacionamientos, perros de asistencia, entre otros.

Gestión en Procesos de Administración Pública

A través de entrevistas individuales a diferentes sectores y cuestionamientos realizados durante los recorridos, se obtuvo la información acerca de problemáticas específicas de carácter operativo (Ver XIII Anexo Digitales). Dicha información se complementó con datos obtenidos en talleres y entrevistas grupales (Ver Anexo II-1). Participaron dependencias involucradas a nivel estatal y municipal encargadas de obra pública, transporte y desarrollo urbano, así como usuarios con discapacidad, organizaciones, academia e iniciativa privada. El objetivo de dichos talleres fue identificar los problemas que enfrentan las personas con discapacidad al hacer uso del entorno físico y el transporte, así como las dificultades afrontadas durante los procesos de implementación en dichos ámbitos.

9 Censos económicos 2014. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Zacatecas.

10 Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos Fresnillo, Zacatecas Clave geoestadística 32010. 2005

11 <<http://ntrzacatecas.com/2017/07/14/celebra-jerez-10-anos-como-pueblo-magico/>>

12 <<http://www.sectur.gob.mx/gobmx/pueblos-magicos/jerez-de-garcia-salinas-zacatecas/>>

13 Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos Jerez, Zacatecas Clave geoestadística 32020. 2005

A continuación se mencionan algunos de los sectores que participaron:

I. Dependencias relacionados con la implementación de la accesibilidad en diferentes áreas:

- Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad
- Secretaría General de Gobierno
- Secretaría de Administración
- Secretaría de la Función Pública
- Secretaría de Desarrollo Social
- Desarrollo Urbano, Obra Pública y Vivienda
 - o Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial
 - o Secretaría de Infraestructura
 - Departamento de Construcción
 - Departamento de Proyectos
- Educación Cultura y Deporte
 - o Secretaría de Educación
 - o Instituto de Cultura Física y Deporte del Estado
 - o Instituto Zacatecano para la Construcción de Escuelas
 - o Junta de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas del Estado
 - o Escuelas de educación especial CAM No. 1, CAM No. 18, CAM No. 29
 - o Biblioteca Mauricio Magdaleno Zacatecas
- Turismo
 - o Secretaría de Turismo
- Seguridad Pública
 - o Secretaría de Seguridad Pública
 - o Procuraduría General de Justicia
 - o Policía Municipal de Guadalupe
 - o Unidad de Violencia de Guadalupe
 - o Dirección de Protección Civil y Bomberos
- Transporte y Vialidad
 - o Subsecretaría de Transporte Público
 - o Presidencia Municipal de Guadalupe
 - o Dirección de Seguridad Vial
- Salud y Seguridad Social
 - o Servicios de Salud
- Asistencia social
 - o Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia
 - o Desarrollo Integral de la Familia (DIF) Municipal Zacatecas
 - o Servicio Nacional de Empleo de Zacatecas
 - o Centro de Rehabilitación y Educación Especial de Guadalupe
 - o Instancia de Trabajo Social
 - o Instituto de la Juventud del Estado de Zacatecas

II. Academia:

- o Universidad Autónoma de Zacatecas

III. Sociedad civil y organizaciones de y para personas con discapacidad:

- Adultos y niños con discapacidad motriz
- Adultos y niños con discapacidad auditiva
- Adultos y niños discapacidad visual
- Adultos y jóvenes con discapacidad intelectual
- Padres de familia de estudiantes con discapacidad
- Instituto Braille

IV. Profesionistas del Estado o prestadores de servicios:

- Colegio de Arquitectos
- Colegio de Ingenieros
- Cámara de la Construcción
- Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción
- Cámara Nacional de la Industria de Restaurantes y de Alimentos Condimentados de Zacatecas
- Concesionario y operador de autobuses urbanos Ruta 17 y Guadalupe
- Concesionario taxi
- Concesionario vehículos con rampa

Toda esta información se completó con una búsqueda en los documentos legislativos, tales como: planes estatales de desarrollo, código urbano, leyes y reglamentos de construcción, de la administración pública, de protección civil, de patrimonio, de vivienda, leyes y reglamentos de transporte o reglamentos internos de las dependencias relevantes en temas de la gestión incluyendo aquellas encargadas de permisos, licencias, tanto para obra privada como obra pública y transporte. Esto, para conocer las atribuciones de las dependencias relevantes al estudio y entender sobre los procesos de construcción de inmuebles de la administración pública o privados, 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 de transporte. Complementariamente se consultaron algunos programas y reglas de operación para la aplicación de fondos federales.

Evaluaciones de Accesibilidad al Entorno Físico y Transporte

El análisis de la accesibilidad física implicó la utilización de diversos métodos para la recolección de datos, principalmente a través de recorridos, entrevistas y levantamientos fotográficos en cada recorrido a inmuebles o transporte. Se evaluaron las condiciones mínimas de accesibilidad, a través del llenado de un formato preestablecido para cada evaluación.

Para la evaluación de la accesibilidad al transporte, 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 realizar las evaluaciones, se entrevistaron personas con discapacidad para obtener información de sus medios de movilidad y sus principales problemas; además se interrogó a personas involucradas en el tema del transporte, por ejemplo, a operadores. Así mismo, se abordó a las autoridades para obtener la información de los diferentes modos de transporte público existentes.

En el siguiente orden se llevaron a cabo diferentes actividades, en donde se obtuvo la información para este Diagnóstico:

- 2017.03.09 Plática Comisión de Derechos Humanos del Estado de Zacatecas
- 2017.05.25 Taller impartido sobre Diseño Universal a diferentes municipios por el Instituto
- 2017.12.18 Reunión presentación proyecto del Diagnóstico a la Junta de Gobierno
- 2017.12.18 Programa de radio para hablar sobre el Diagnóstico
- 2017.12.19 Recorrido ciudad de Zacatecas y Guadalupe
- 2018.01.21 al 2018.01.26 Recorridos en la Ciudad de Zacatecas
- 2018.02.12 al 2018.02.16 Talleres y entrevistas Xioma
- 2018.02.18 al 2018.02.21 Recorridos en Fresnillo
- 2018.02.22 Recorridos en Jerez
- 2018.02.23 Entrevistas en la ciudad de Zacatecas
- 2018.02.24 Recorrido a La Quemada
- 2018.04.18 Taller de Transporte para Niños con Discapacidad a la Escuela
- 2018.04.19 Reunión con la Junta de Gobierno
- 2018.04.19 Recorrido en Asociación Pro Personas Con Parálisis Cerebral para evaluación de transporte.

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018

II. Contexto General



Imagen: Reunión presentación proyecto



Imagen: Programa de radio "Voces por la Inclusión"



Imagen: Recorridos en la vía pública



Imagen: Talleres co-diseño Xioma



Imagen: Entrevista en la ciudad de Zacatecas



Imagen: Evaluación cajón de estacionamiento exclusivo

7. Reporte del Análisis

Para la elaboración del reporte y la sistematización de la información se utilizaron los 7 Factores Interdependientes de Éxito (FIE) del Concepto Europeo de Accesibilidad para Administraciones¹⁴, los cuales son:



Compromiso de los responsables (grado de compromiso de los responsables que toman las decisiones en las dependencias del gobierno).



Coordinación y continuidad (responsables para la implementación en las dependencias).



Cooperación y participación (participación de los sectores implicados e interesados en el tema, incluyendo a las personas con discapacidad, la academia, profesionales, etc.).



Planificación estratégica (tener un plan de implementación).



Gestión del conocimiento (programa de formación y capacitación en accesibilidad).



Recursos (recursos humanos, financieros y técnicos para la implementación).



Comunicación y mercadotecnia (difusión de la necesidad de accesibilidad a la población para mejorar y garantizar su implementación).

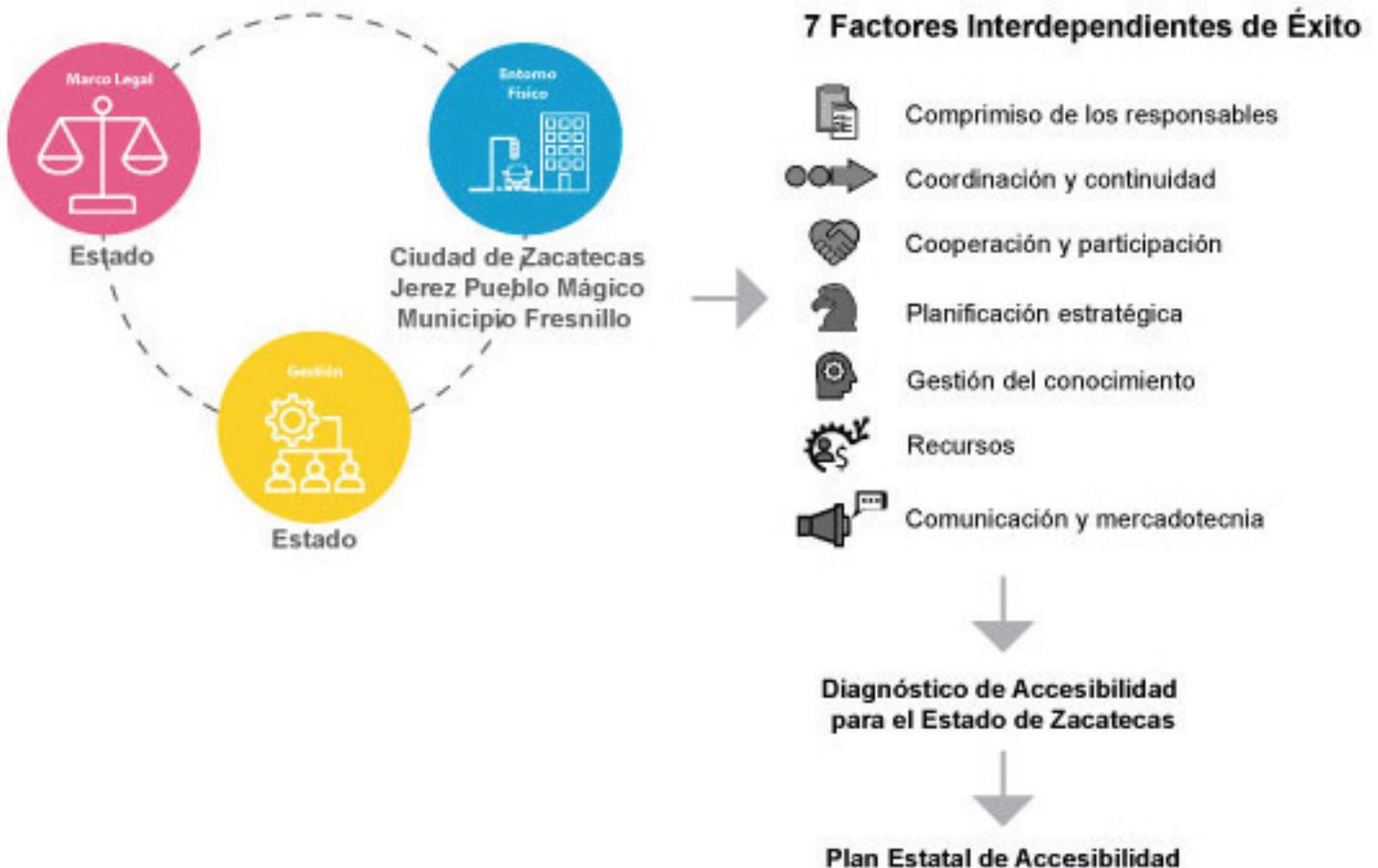


Imagen: Metodología para la elaboración del Diagnóstico

¹⁴ EuCAN (2008). European Concept for Accessibility, ECA for Administrators

III ANÁLISIS DEL MARCO LEGAL



1. Introducción

El presente análisis del marco legal en materia de accesibilidad para personas con discapacidad se dividió en dos partes, una sobre la armonización legislativa con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y el segundo en una búsqueda de palabras clave relacionadas con la accesibilidad en inmuebles, vía pública y transporte en documentos legislativos relevantes.

2. Armonización Legislativa en Materia de Accesibilidad para Personas con Discapacidad

Justificación

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas (CDPD), es el instrumento internacional referente en la materia, toda vez que introduce por vez primera en un ordenamiento normativo el modelo social y de derechos humanos de la discapacidad, el cual establece que ésta no debe ser vista únicamente como una enfermedad que haya que curar o una condición que necesite ser remediada bajo un parámetro de normalidad establecido, sino que la discapacidad debe entenderse como *“un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”*.

La CDPD, entró en vigor como un ordenamiento normativo de obligada observancia en México el 3 de mayo de 2008, fecha en la que el decreto promulgatorio fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, como consecuencia de la ratificación del instrumento internacional por parte del Senado de la República, significando que, en términos del artículo 133 constitucional, dicho tratado se convirtió en ley suprema de la unión desde esa fecha².

El artículo 4 de la CDPD, relativo a las obligaciones generales que el Estado Parte debe asumir con respecto al tratado, en su párrafo primero inciso a) mandata a los países ratificantes a *“adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos reconocidos”* por la CDPD. Esto significa que, aquellos países que han adoptado el instrumento aquí referido, requieren implementar acciones para que este logre ser adoptado efectivamente en su derecho doméstico, acciones que pueden ir desde promulgar nuevas leyes hasta modificar las existentes, a efecto de que estas sean armónicas con el contenido de la CDPD.

En consecuencia, cuando se habla de “armonizar”, dicho concepto refiere la necesidad de que el derecho interno o doméstico sea concordante con la legislación internacional, para que ésta cumpla su función complementaria. Es decir, lo que no debe suceder una vez ratificado un instrumento internacional es que su contenido se contraponga con la legislación nacional, ya que ello generaría confusión y dificultades para su implementación, lo cual podría implicar la intervención de los tribunales competentes para clarificar la prevalencia de la norma internacional.³

La armonización legislativa, además de ser un mandato que dimana de un tratado internacional vinculante para el Estado Mexicano, es una medida preventiva ante posibles conflictos legales y sociales, que busca fortalecer al Estado de Derecho y ampliar la protección de la persona; razón por la cual es una constante obligación a exigir no sólo a los países firmantes en su conjunto, sino a los tres niveles de gobierno en el caso de México.

1 Inciso e) del preámbulo de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas. <<http://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tcccconvs.pdf>>

2 Originalmente, el Estado Mexicano asumió dicho compromiso internacional oponiendo una declaración interpretativa al artículo 12 de la CDPD, condicionando la aplicación de dicho precepto a lo dispuesto por la legislación civil en materia de interdicción. Sin embargo, a inicio del 2012, dicha restricción normativa fue retirada por el gobierno en turno, significando que la CDPD debe aplicarse en su totalidad.

3 Al respecto, es importante recordar que la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) ha delimitado lo anterior en su jurisprudencia, determinando en la CT 293/2011, que cuando los tratados internacionales se contrapusiera con la Constitución, debe prevalecer el texto constitucional, mientras que en el Expediente Varios 1396/2011, reiteró lo anterior estableciendo que si un criterio de alguna corte internacional se contraponía por lo establecido por la corte constitucional mexicana, prevalecía de igual manera los precedentes de ésta última sobre la jurisprudencia internacional.

En esa tesitura, el análisis del marco legal de los Estados de la República Mexicana resulta de gran importancia, ya que es necesario identificar con qué leyes se cuenta en la materia, y cómo éstas abordan de manera transversal los derechos de las personas con discapacidad para garantizar su efectivo goce y exigibilidad.

Al respecto, el Comité de Expertos de la CDPD en 2014, tras el informe que México rindió ante las Naciones Unidas relativo al cumplimiento de dicho tratado, observó diversas omisiones en materia de derechos humanos de personas con discapacidad por parte del país, y recalcó que la legislación no había sido armonizada con el contenido de la CDPD. Dicho informe, en su párrafo sexto, menciona que el Comité *“recomienda al Estado parte que redoble sus esfuerzos en el ámbito del proceso de armonización legislativa con la Convención a fin de que todos los estados federales eliminen terminología derogatoria de los derechos de las personas con discapacidad”*.

En consecuencia, el artículo primero constitucional, prevé en su párrafo quinto el mandato de prohibir en territorio nacional toda discriminación motivada por diversas causas, entre ellas la discapacidad. Al respecto, el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED), reportó en su Encuesta Nacional sobre Discriminación en México (ENADIS) del 2010, que uno de los principales motivos de discriminación en México era la discapacidad, posicionando a este grupo a nivel nacional como el más discriminado en todo el país⁴.

La discriminación que las personas con discapacidad sufren en México, es multifactorial. Sin embargo, es la falta de accesibilidad la que más lacera la dignidad de estas personas; por ejemplo, la propia ENADIS reportó en 2010 que alrededor del 75% de los mexicanos no respetaba los lugares de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad⁵. Lo cual muestra que la ausencia de una legislación que sancione esta conducta, es sólo uno de los numerosos factores que hasta la fecha imposibilita que la accesibilidad en México sea garantizada efectivamente como un derecho humano.

La CDPD, en su artículo 9, tutela la accesibilidad, estableciendo que *“a fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales”*⁶. Dicho precepto deja en claro que la accesibilidad, como derecho humano, requiere de acciones concretas para materializarse de manera concreta. Sin embargo, merece la pena recordar que la accesibilidad como derecho humano tutelado por el marco normativo internacional, no es un hecho emergente, ya que el derecho de acceso siempre ha estado presente en diversos instrumentos. En este caso, la CDPD sitúa dicho derecho en el contexto de la discapacidad.

La armonización legislativa en materia de accesibilidad debería advertirse de manera sencilla toda vez que, múltiples procesos previos deberían haber contribuido a la materialización de dicho derecho. Sin embargo, lo cierto es que la legislación en la materia aún es escasa; y la política pública al respecto es deficiente. El Comité de Expertos de la CDPD visibilizó lo anterior, al enfatizar su preocupación por *“... que el marco legislativo existente en el Estado parte sobre accesibilidad para las personas con discapacidad no aborda todos los aspectos contemplados en el artículo 9 de la Convención”*. Asimismo, dicho organismo hizo énfasis en su inquietud sobre la ausencia en México de *“mecanismos específicos de evaluación del cumplimiento con la normativa de accesibilidad en todos los ámbitos considerados por la Convención”*⁷.

Lo anterior es de suma importancia, ya que el mencionado comité ha emitido directrices en la materia que deberían ser observadas por todos los Estados Parte de la CDPD. Por ejemplo, la Observación General No. 2 relativa, al artículo 9 de la Convención en materia de accesibilidad; en ella se prevén numerosas directrices en materia de accesibilidad que sirven como criterios orientadores para implementar la CDPD y garantizar el derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad. Algunas de las acciones previstas en dicho documento son:

- Instaurar mecanismos de monitoreo, mecanismos de queja y sanciones efectivas por incumplimiento de las leyes sobre accesibilidad;
- Adoptar medidas para asegurar que los planes de accesibilidad incluyan a los edificios existentes, y no solo a las nuevas edificaciones;

4 Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED); México, 2010; “Encuesta Nacional sobre Discriminación en México”. <<http://www.conapred.org.mx/userfiles/files/Enadis-PCD-Accss.pdf>>

5 *Ibid.*

6 Párrafo primero del artículo 9 de la *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*.

7 Párrafo 19 de las Observaciones Finales sobre el Informe Inicial de México rendido ante el Comité sobre los derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, de fecha 3 de octubre de 2014 (CRPD/C/MEX/CO/1).

- Diseñar e implementar un Plan de Accesibilidad aplicable al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, así como a servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público; y
- Un esquema de sanciones aplicable a las entidades privadas en caso de incumplir la normativa en materia de accesibilidad para las personas con discapacidad.

El proceso de armonización legislativa en materia de accesibilidad no sólo debe considerar lo dispuesto por la CDPD, sino también ha de tener en cuenta el contenido de las Observaciones Generales elaboradas por el Comité de Expertos (particularmente la No. 2 y la No. 5, relativas a los derechos de accesibilidad y de vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad), incluyendo a su vez aquellos precedentes judiciales dentro del derecho internacional y doméstico que prevean elementos indispensables para su exigibilidad.

Si bien el proceso de armonización no es sencillo, resulta pertinente hacer énfasis en su necesidad. No sólo por significar una acción que materializa de manera efectiva el fin último del Estado, como máximo garante de la integridad y dignidad humana, sino que además, constituye un compromiso pendiente del país en su conjunto, como federación y en lo particular como entidades federativas, frente a la comunidad internacional de implementar el contenido normativo de la CDPD⁸.

Metodología y Alcance

El presente estudio se elaboró al comparar cada una de las leyes analizadas en el orden local, a la luz de lo dispuesto por la CDPD, particularmente en el artículo 9 del instrumento en mención. Mediante una tabla de cotejo, se señala en una columna el precepto legal que se ha identificado como de obligada modificación, toda vez que no cumple con los requisitos esenciales de eficacia y materialidad normativa sobre accesibilidad para personas con discapacidad, y se contrasta con una segunda columna que contiene la propuesta de modificación para armonizar el precepto con la CDPD.

Al respecto, resulta importante mencionar, que el trabajo de elaborar una propuesta específica de armonización legislativa se basa principalmente en tres fuentes:

- La CDPD, particularmente su artículo 9,
- La Observación General No. 2 (2014) del Comité de Expertos de la CDPD, y
- Las Observaciones Finales del Comité de Expertos de la CDPD sobre el Informe Inicial de México⁹.

También se han considerado los criterios jurisprudenciales de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que resultan relevantes para garantizar la accesibilidad como derecho humano, toda vez que el poder judicial, como aquel facultado para solventar las lagunas que pudieran llegar a existir en las leyes, ha emitido criterios que han sido de utilidad para delimitar las obligaciones y esquema de responsabilidades en materia de accesibilidad a los que están sujetos los entes obligados, entendidos éstos como de carácter público y privado.

Análisis Legislativo

El universo de ordenamientos normativos revisados contempla 119 leyes estatales, así como los 35 ordenamientos municipales del Municipio de Zacatecas, dando un total de 154 instrumentos legislativos analizados a la luz de lo dispuesto por el artículo 9 de la CDPD. El escrutinio no sólo considera la identificación de aquellas disposiciones que no son armónicas con el contenido y estándares normativos de la CDPD sino que, como ya se dijo, presenta una propuesta específica de modificación normativa por cada artículo no concordante con los estándares internacionales en materia de derechos humanos de personas con discapacidad. Ver Anexo III-1.

La tabla antes mencionada, contiene dos columnas que muestran, comparativamente, en una de ellas el texto vigente, mientras que en la segunda se presenta la propuesta a implementar como guía para tomar en cuenta en iniciativas de modificación legislativa. Lo anterior, busca dar al lector un panorama completo y específico de las áreas de oportunidad y falencias que los ordenamientos estatales y municipales hasta la fecha poseen, al tiempo que se provee una solución que, en un primer momento, llevaría a la armonización y concordancia con lo previsto por la CDPD.

⁸ Al respecto, basta con recordar lo que el Comité de Expertos de la CDPD dejó asentado en las *Observaciones Finales sobre el Informe Inicial de México* de fecha 3 de octubre de 2014 (párrafos 5 a 8), en donde exhortó al Estado Mexicano a modificar su legislación a fin de que fuera concordante con la CDPD, pero específicamente se refirió en el ámbito de la accesibilidad, la necesidad de acelerar el proceso de reglamentación de las leyes en materia de accesibilidad, de conformidad con la Observación General No. 2, referente al artículo 9 de la CDPD, relativo a Accesibilidad (párrafo 20).

⁹ Con fecha del 3 de octubre de 2014.

3. Búsqueda y Rastreo de Palabras Clave Principales Relacionadas sobre la Accesibilidad a Personas con Discapacidad en Inmuebles, Vía Pública y Transporte en Documentos Legislativos Relevantes

Justificación

La Asamblea General de las Naciones Unidas, aprobó la Agenda para el 2030 en el 2015, a través de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Es una agenda basada en derechos humanos, que comprende la sustentabilidad como el resultado de la combinación de tres factores: social, económico y medio ambiente. Para abordarlos, se realizan acuerdos, declaratorias, cumbres, conferencias, entre otros tipos de encuentros, por ejemplo, para el del medio ambiente, el Acuerdo de París y las Conferencias sobre el Cambio Climático, tal como la COP23 en 2017 en Bonn, Alemania.

De manera específica el objetivo 11 tiene siete metas y trata sobre “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean *inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*”; abarca varios ámbitos, tales como la vivienda, espacio público, transporte, la planificación, el patrimonio cultural y ambiental, la reducción del riesgo por desastres y el impacto ambiental. Basado en dicho ODS, se llevó a cabo la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), donde se firmó la Declaratoria de Quito y derivó en la Nueva Agenda Urbana (NAU) en 2016.

“La NAU busca promover ciudades más incluyentes, compactas y conectadas mediante la planificación y diseño urbano, gobernanza y legislación urbana, y la economía urbana. Procura crear un vínculo entre urbanización y desarrollo.”¹⁰

La NAU contempla a las personas con discapacidad y coincide con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), particularmente en su artículo 9 sobre accesibilidad y con los ODS en las metas 11.2 sobre transporte y el 11.7 sobre espacios de uso público. Adicionalmente, el ODS 11.5 trata sobre resiliencia en caso de desastres, el cual se relaciona con el artículo 11 de la CDPD sobre situaciones de riesgo y emergencias humanitarias. La NAU se convierte en una herramienta más para la implementación de la CDPD, con miras a potenciar la inclusión de personas con discapacidad en la sociedad, la cual hace referencia a éste grupo en la meta 10.2 de los ODS.

En el IX Foro Urbano Mundial, llevado a cabo en febrero del 2018, en la Declaratoria de Kuala Lumpur sobre Ciudades 2030, enfocado en la implementación de la NAU, reconoce que es un reto dar soluciones al tema de “las personas con discapacidad y otros grupos desfavorecidos en los procesos de planificación, diseño y legislación urbana”; y plantea como solución viable el “adoptar la accesibilidad y el diseño universal como principios básicos en los planes de acción nacionales, sub-nacionales y locales a través de procesos y consultas incluyentes, accesibles y participativas,”¹¹ particularmente en espacio público, vivienda, sistemas de movilidad, transporte público, infraestructura y en servicios básicos que ofrecen las ciudades.

México responde a la NUA a través de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano¹². Dicha Ley tiene por objeto lograr la planeación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población. Hace énfasis en la salvaguarda de los derechos humanos en condiciones de igualdad y abarca temas como el derecho a la ciudad, la “accesibilidad universal”¹³ y movilidad, grupos vulnerables e inclusión social. En los principios para la movilidad en los asentamientos humanos, prioriza la “accesibilidad universal”, y la movilidad peatonal y no motorizada, así como el rescate del espacio público, los cual debe considerar a diferentes tipos de usuarios, incluidas las personas con discapacidad, teniendo una interconexión entre la vía pública y modos de transporte. Por lo que la conectividad entre los cinco ámbitos del artículo 9 de la CDPD (entorno físico en inmuebles y espacio público, transporte, información y comunicación) forma parte de la movilidad urbana.

Se buscaron las palabras claves alrededor de los tres ámbitos de estudio de acuerdo con el contexto internacional de los ODS, NAU y la CDPD, tales como, inclusión, discapacidad, accesibilidad, diseño universal, vivienda, inmuebles, edificaciones, salud, rehabilitación, educación, trabajo, deporte y recreación, vía pública, espacio público, transporte, movilidad, ajustes razonables, estacionamientos y perros de asistencia, entre otros.

10 <<http://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol>

11 La accesibilidad se puede entender de tres maneras dependiendo del contexto: movilidad urbana, artículo 9 de la CDPD o en términos de diseño para personas con discapacidad.

12 Publicada en el DOF el 28 de noviembre de 2016.

13 Término utilizado para referirse a la “accesibilidad para todos”, bajo el principio de la universalidad al que todos los seres humanos tenemos derecho. En este contexto, se refiere a garantizar la accesibilidad del artículo 9 de la CDPD, a través del concepto de diseño universal.

Análisis Legislativo

Se analizaron en total 20 instrumentos legislativos. Para cada instrumento, se elaboraron dos tablas, una con dos columnas, donde la primera columna contiene la palabra buscada y la segunda el contenido del artículo o párrafo del documento con algún comentario. La segunda tabla tiene como título “observaciones” y tiene, a su vez dos columnas, la primera con la palabra clave y la segunda con las observaciones sobre si se menciona o no y, en su caso, algún otro comentario pertinente. Algunas de las palabras buscadas fueron: *derecho, vulnerable, igualdad de condiciones, discriminación, sustentabilidad, transporte (accesible, seguro, vehículos, transporte público), vía pública (accesibilidad, seguridad vial), espacio público (áreas/zonas verdes, recuperación del espacio público), inmuebles o edificios (salud, educación, empleo, turismo, deporte, recreación, nuevos o existentes), movilidad (urbana), interconexión (vialidades, transporte, rutas y destinos, movilidad peatonal), y ajustes razonables* u otros temas relevantes sobre el asunto. Ver Anexo III-2.

4. Conclusiones y Recomendaciones

PRIMERA Se expresa la obligación específica de la Federación de armonizar su legislación, la cual también es extensiva a los Estados de la República Mexicana. Cada entidad debe impulsar tanto la realización de reformas, como la promulgación de nuevas leyes para lograr que las obligaciones dimanadas del marco jurídico internacional se incorporen efectivamente al andamiaje normativo nacional.

SEGUNDA El estudio realizado es un primer ejercicio de armonización normativa el cual, si bien es un comienzo para identificar posibles modificaciones a realizar en las leyes en el estado, requiere de un proceso continuo y ampliado que no sólo abarque las leyes, sino también los ordenamientos adjetivos, tales como reglamentos. Asimismo, cabe mencionar, que únicamente se analizó el universo normativo del municipio de Zacatecas, por lo que se requiere un ejercicio similar en los 58 municipios restantes del Estado.

TERCERA Se observa que el marco legal del estado de Zacatecas, se encuentra en un proceso de reconocimiento de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) para después pasar a una fase de asentamiento. Tras la revisión de 119 leyes estatales integrantes del marco normativo del estado de Zacatecas, en 54 de ellas no fue necesario proponer cambio alguno, y en las 65 restantes, se hicieron sugerencias de modificación para actualizarlas y armonizarlas con el contenido de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

CUARTA En lo que respecta a la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, no se encuentra dentro del documento de sugerencias específicas para su modificación. Si bien presenta propuestas que buscan ser concordantes con los postulados de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Ley tiene aspectos susceptibles de mejora, particularmente en las definiciones de algunos conceptos, por lo que se sugiere su revisión integral a la luz del resto de los ordenamientos normativos del Estado.¹⁴ El Instituto tiene facultades para promocionar reformas legales.

QUINTA Para materializar normativamente y de manera transversal el derecho a la accesibilidad de toda persona, es necesario que existan directrices específicas para cada uno de los cinco ámbitos de incidencia en los términos del artículo 9 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: entorno físico en inmuebles, en vía pública, el transporte, la información y comunicación. La mayoría de los documentos consultados en la revisión del concepto “accesibilidad” hacen referencia al entorno físico.

SEXTA La referencia al principio de inclusión de las personas con discapacidad en los diferentes ámbitos no es clara. Por ejemplo, cuando se menciona que se deben hacer rampas “especiales” para personas en silla de ruedas en cruces peatonales, no se implica que dicho elemento es para todos. Si bien en algunos instrumentos se menciona el “diseño universal” que es un concepto que trae implícito el principio de inclusión, se utiliza indistintamente con el de “accesibilidad” para personas con discapacidad o se hace uso del término “accesibilidad universal”, el cual no corresponde al de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Adicionalmente, se tienen varias definiciones del concepto de diseño universal que no coinciden con la de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

¹⁴ Se sugiere revisar el proyecto de ley que el estado de Chihuahua recién aprobó, toda vez que se advierte como la legislación más armónica con la CDPD en México.

Se utiliza el término de “persona con movilidad reducida” para incluir no nada más a las personas con discapacidad, sin embargo, el término utilizado en el Banco Mundial es el de “persona con movilidad limitada” e incluye a personas empujando una carriola o personas mayores, entre otras.

SÉPTIMA A través de la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, se propone la creación del Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas. También hay una propuesta de reglamento para dicha Ley, así como para el Estatuto Orgánico, el Manual de Organización y el Manual de Procedimientos del mencionado instituto, los cuales están en proceso de consolidación jurídica.

OCTAVA El Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado es quien coordina a las dependencias públicas para llevar a cabo la implementación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en el ámbito de sus competencias. Es importante tener la participación de las personas con discapacidad, en los procesos de consulta legislativos en materia de discapacidad, por lo que se recomienda considerar el modelo propuesto por la Doctora Barbara Stępién.¹⁵

NOVENA Se sugiere que la Ley de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado de Zacatecas, sea revisada una vez que la normativa federal haya sido modificada en este sentido. Toda vez que, si se realizan modificaciones sustanciales en el ámbito federal, se corre el riesgo de generar una antinomia normativa que, lejos de ayudar a la armonización con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad desproteja a las personas con discapacidad en la entidad.

DÉCIMA Existen leyes que por su grado de incompatibilidad y/o atraso normativo, se sugiere abrogar y promulgar un ordenamiento nuevo y actualizado, que atienda las necesidades de la población del estado de Zacatecas, tal y como es el caso de la Ley de Protección de los Derechos de las Personas Adultas Mayores para el Estado de Zacatecas. En lo que respecta a la Ley para Prevenir y Erradicar Toda Forma de Discriminación en el estado de Zacatecas, aunque se hacen propuestas de modificación a la ley, se identificó que el diseño del instrumento normativo es insuficiente por lo que se sugiere la abrogación de ésta y la promulgación de un nuevo instrumento, que cuente con un mejor diseño normativo que permita la correcta prevención de la discriminación y logre articularse de manera efectiva con los distintos instrumentos internacionales en la materia.

DÉCIMA PRIMERA Con respecto a la revisión de legislación municipal, se identificó que el marco normativo del municipio de Zacatecas consta de 18 ordenamientos, integrados por un bando municipal, dos leyes y 13 reglamentos. Considerando que únicamente se revisó un municipio de los 58 que integran al Estado de Zacatecas, no es posible determinar el grado de armonización que la normatividad municipal tiene con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. En consecuencia, una vez armonizadas las leyes estatales, se sugiere elaborar un proyecto de armonización legislativa municipal integral considerando las necesidades de cada municipio (por ejemplo, de aquellos que son pueblos mágicos, así como la capital del Estado y ciudades con actividad económica relevante para el Estado y en particular la Zona Metropolitana conformada por Zacatecas, Guadalupe y Fresnillo).

DÉCIMA SEGUNDA Como consecuencia de la reciente promulgación de la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, se advirtió que el resto de las leyes estatales aún no son armónicas con lo dispuesto por esta Ley; por ejemplo, aún se hace referencia a la extinta Subsecretaría para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, la cual fue sustituida por el Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, por lo que resulta apremiante su actualización.

DÉCIMA TERCERA A lo largo de la revisión de la legislación estatal, en ocasiones, el lenguaje utilizado no es incluyente, toda vez que se utilizan vocablos como “discapacitado”, “capacidades diferentes”, “personas con problemas de discapacidad”, “persona con movilidad reducida”, “débiles visuales o invidentes”, entre otros, por lo que una revisión transversal del lenguaje utilizado en los ordenamientos normativos se advierte necesaria.

DÉCIMA CUARTA De alguna manera, se ha considerado en algún instrumento la accesibilidad física para personas con discapacidad para diferentes tipos de edificios, tales como, para la rehabilitación, educación, empleo, turismo, recreación o vivienda, sin embargo, el tema no se menciona en todas las leyes aplicables para cada género.

15 Stępién, Barbara (2016). *Eppur si Muove: Consulta Previa y Derecho Internacional a Propósito de la Ley de Movilidad en México*. Revista de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México.

DÉCIMA QUINTA En los documentos legislativos se menciona poco el concepto de “ajustes razonables” abordado en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. No se utiliza para el caso de la adecuación al entorno físico existente o en el transporte público; la cual se contempla de manera progresiva; sin embargo, no se menciona en ningún instrumento, la elaboración de Planes de Acción de Accesibilidad en diferentes etapas. Tampoco se establece la obligación específica de elaborar un Programa de Diseño Universal y Accesibilidad, y no es claro si se refiere a algún ámbito en específico o es una propuesta de estrategia estatal o municipal. Para aquellos espacios catalogados como patrimonio histórico, no se menciona el tema de accesibilidad.

DÉCIMA CUARTA De alguna manera, se ha considerado en algún instrumento la accesibilidad física para personas con discapacidad para diferentes tipos de edificios, tales como, para la rehabilitación, educación, empleo, turismo, recreación o vivienda, sin embargo, el tema no se menciona en todas las leyes aplicables para cada género.

DÉCIMA QUINTA En los documentos legislativos se menciona poco el concepto de “ajustes razonables” abordado en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. No se utiliza para el caso de la adecuación al entorno físico existente o en el transporte público; la cual se contempla de manera progresiva; sin embargo, no se menciona en ningún instrumento, la elaboración de Planes de Acción de Accesibilidad en diferentes etapas. Tampoco se establece la obligación específica de elaborar un Programa de Diseño Universal y Accesibilidad, y no es claro si se refiere a algún ámbito en específico o es una propuesta de estrategia estatal o municipal. Para aquellos espacios catalogados como patrimonio histórico, no se menciona el tema de accesibilidad.

DÉCIMA SEXTA 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), la dotación de sanitarios accesibles, los criterios de colocación para la superficie podo-táctil en inmuebles, vía pública y paradas de transporte o la señal tacto-visual.

DÉCIMA SÉPTIMA El transporte público accesible tiene pocas directrices sobre las características de los vehículos para garantizar su acceso y seguridad dentro del vehículo al viajar con diferentes ayudas técnicas, particularmente personas usuarias de silla de ruedas. No se menciona un programa específico de capacitación (tanto del trato adecuado o del uso de los sistemas de aseguramiento para las personas con discapacidad durante el viaje) para integrarlo en la iniciativa del gobierno para profesionalizar a los conductores del transporte público. Se requieren lineamientos de accesibilidad que estén referidos en la Ley o Reglamento de Transporte.

DÉCIMA OCTAVA Se contempla el principio de libre tránsito para personas con discapacidad, sin embargo, no considera las rutas accesibles de un punto a otro o la conectividad entre espacios o ámbitos (entre los inmuebles, vía pública y transporte), tal como lo maneja el principio de movilidad urbana. Se sugiere hacer hincapié en la “conectividad urbana accesible” a través del principio de diseño universal y considerarla en leyes o planes relevantes, por ejemplo, el proyecto de Ley de Movilidad, en el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe (PIMUS) o Programas de Desarrollo municipales o en la planeación de los Sistemas Integrados de Transporte, con la participación del Instituto.

DÉCIMA NOVENA No se encontraron sanciones específicas por la falta de accesibilidad en inmuebles, vía pública o transporte público, en lo cual la Secretaría de la Función Pública podría tener injerencia.

VIGÉSIMA Se menciona la Lengua de Señas Mexicana (LSM); sin embargo, no se señala sobre los intérpretes de LSM. Se hace referencia al acceso a perros de asistencia o animales de servicio, sin embargo no se define el modo de identificar a los perros de asistencia, los cuales ya están siendo regulados en México¹⁶.

VIGÉSIMA PRIMERA Se encontró que solo se menciona el tema de estadísticas de personas con discapacidad en el sector educativo y no en otros rubros, por ejemplo, en el de ocupación laboral.

¹⁶ Decreto por el que se Reforman y Adicionan Diversas Disposiciones de la Ley de Protección a los Animales del Distrito Federal, publicado en la GOCDMX el 4 de mayo del 2018.

VIGÉSIMA SEGUNDA En el Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021¹⁷ (PED) en el eje de “seguridad humana” se tienen metas sobre la inclusión de las personas con discapacidad. En el tema de accesibilidad se contempla el de instalar y remodelar unidades básicas de rehabilitación física en el estado, así como lograr que las instalaciones ocupadas por dependencias de Gobierno sean accesibles. En los indicadores se menciona la actual elaboración del primer “Diagnóstico Estatal de Accesibilidad” que servirá para construir un “Plan Estatal de Accesibilidad para Personas con Discapacidad”.

VIGÉSIMA TERCERA Al consolidarse la instalación del Mecanismo Estatal de Monitoreo de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad por parte de la Comisión Estatal de los Derechos Humanos en apego al mandato del artículo 33.2 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, se requerirá la revisión de la Ley de la Comisión Estatal de los Derechos Humanos. También es importante mencionar que no hay evidencia de la participación de la sociedad civil en las actividades del Mecanismo de Monitoreo alojado en la Comisión, por lo que es necesario definir cómo y con qué facultades participará ésta, toda vez que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad exige que la sociedad civil tome parte en el monitoreo de la implementación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

VIGÉSIMA CUARTA Cabe hacer mención de la dificultad para encontrar los documentos legales vigentes. Se consultaron sitios web oficiales del Gobierno del Estado, tales como el del Congreso de Zacatecas¹⁸, el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Zacatecas¹⁹, en el Portal de Transparencia del Gobierno del Estado de Zacatecas²⁰, o el del Centro de Inteligencia Territorial (CITE)²¹, incluso, en el sitio web de la Universidad Autónoma de Zacatecas en su sección de Legislación Vigente del Estado de Zacatecas²² o en el del Gobierno Federal²³. Si bien, los sitios contienen la mayoría de las leyes actualizadas, no se encontraron algunos Reglamentos o el organigrama del gobierno actualizado. Se solicitó directamente la información a las secretarías que se tenía un enlace. Al respecto es imperativo tener fuentes de consulta clara y directa, ya que de lo contrario, el gobierno estaría violando el derecho de acceso a la información pública y demás derechos concatenados derivados del no acceso a información tan pertinente como la legislación. Es labor de la Coordinación General Jurídica del estado de actualizar lo publicado oficialmente en línea.

17 Publicado en el POGZ el 7 de enero del 2017.

18 <www.congresoazac.gob.mx/>

19 <<http://periodico.zacatecas.gob.mx/>>

20 <<http://transparencia.zacatecas.gob.mx/portfolio/zacatecas-innovacion-y-transparencia/>>

21 <<http://cit.zacatecas.gob.mx/index.php/documentos-generales/>>

22 <www.cij-uaz.net/lez/htm/index0.php>

23 <www.ordenjuridico.gob.mx>

IV ANÁLISIS DE GESTIÓN



1. Introducción

El análisis de gestión se refiere al estudio del sistema para implementar la accesibilidad en los tres ámbitos del Diagnóstico; específicamente a través de la estructura de la organización pública, sus procesos y sus recursos, tanto humanos, como materiales y presupuestales; con fundamento en el marco legal del estado. Dicho análisis aborda el proceso requerido para la intervención en inmuebles y vía pública; además, en él se incluyen algunos temas relacionados con patrimonio histórico, protección civil y estacionamiento; ya que todos ellos están implicados en los dos ámbitos en cuestión. El tema de vivienda, se concentra en lo referente a vía pública. El transporte se enfoca principalmente en los diferentes servicios públicos que se proporcionan. Se incluye también el tema de movilidad urbana, ya que constituye el eje rector para la conectividad entre inmuebles, vía pública y transporte en los asentamientos humanos.

Este análisis se inicia con el desarrollo de las actividades que lleva a cabo el Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad, dado que es el responsable por parte del gobierno estatal, de la realización de acciones en pro de las personas con discapacidad en la entidad y concluye con la mención de algunos fondos que resultan relevantes en estos ámbitos.

2. Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad (Instituto)

La perspectiva desde la cual se ha creado el Instituto no es, bajo ningún aspecto, de carácter asistencialista, sino que corresponde plenamente con el paradigma de derechos humanos. Su objetivo es colaborar y participar en la elaboración de acciones y políticas encaminadas a la inclusión social de las personas con discapacidad. Asimismo, vincular a este sector potencialmente vulnerable de la población y las organizaciones que lo representan, con las diversas dependencias y autoridades estatales, a fin de cumplir con lo dispuesto en el artículo 4 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad¹.

El Instituto se rige por la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, publicada en el Periódico Oficial del Gobierno de Zacatecas (POGZ) el 3 de mayo de 2017, y la partida presupuestal con la cual opera se encuentra estipulada bajo el Eje 2 de Seguridad Humana² del Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021 (PED) y tiene seis metas específicas.

Programas de atención a las personas con discapacidad³

Se ha establecido un presupuesto de 46 millones 580 mil pesos en el año 2018, con el cual operan los siguientes programas:

- Apoyos para proyectos de diseño universal, tecnologías y comunicación accesible, cuyo monto es de hasta 25 mil pesos para personas físicas y hasta 40 mil pesos para personas morales, destinado a la realización de adecuaciones en materia de accesibilidad para la vivienda o la vía pública. Puede aplicarse por ejemplo, a la instalación de un montacargas en una casa habitación o la adquisición de una computadora para la formación académica de una persona con discapacidad. En el 2017 se brindaron 51 apoyos para dicho programa. Es necesario decir que no se reportó el otorgamiento de apoyos en el rubro de transporte.
- Apoyos funcionales para respaldar proyectos productivos, a partir de iniciativas emprendidas por personas con discapacidad. En estos casos el apoyo financiero es de hasta 15 mil pesos para iniciar un negocio.
- Bolsa de trabajo. El Instituto, en conjunto con la Secretaría del Trabajo, promueve la contratación de personas con discapacidad.
- Capacitación para el trabajo y proyectos productivos para el auto-empleo.
- Becas⁴ para la inclusión de personas con discapacidad que enfrenten algún grado de marginación.

1 Publicada en el DOF el 2 de mayo del 2008.

2 Basado en el Informe sobre Desarrollo Humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

3 <<https://inclusion.zacatecas.gob.mx/>>, de entrevistas con personal del Instituto y de folletos emitidos por el Instituto.

4 Los programas y becas por dependencia se pueden consultar en el portal de <transparencia.zacatecas.gob.mx>

- Becas para niñas y niños con discapacidad en los rubros de educación y rehabilitación física en el Programa de Becas para Niñas y Niños con Discapacidad Integrados a la Educación Regular, Especial y de Rehabilitación (PRO-BEER).
- Apoyos extraordinarios para la satisfacción de necesidades específicas de personas con discapacidad.
- Apoyo a organizaciones civiles de y para personas con discapacidad con el fin de garantizar su funcionamiento y evolución.
- Hay un proyecto para un fideicomiso, el cual está en revisión.

Ante las solicitudes para los diferentes programas que recibe el Instituto, se canaliza al peticionario a otros entes públicos con el fin de determinar su necesidad específica; por ejemplo el CREE determina el tipo y grado de discapacidad; una vez establecido lo anterior y habiendo cumplido con los requisitos que den sustento legal a la solicitud, además del necesario estudio socioeconómico, se procede a otorgar el apoyo.

Expediente y Credencial de Persona con Discapacidad

Los requisitos para abrir un expediente son los siguientes:

- Diagnóstico médico del tipo y grado de discapacidad expedido por cualquier institución pública de salud. No se admiten diagnósticos de instituciones privadas.
- Copia de identificación oficial (INE o pasaporte) si es mayor de edad. Si es menor de edad, el trámite lo realiza el padre o tutor.
- Copia de acta de nacimiento
- Copia de comprobante de domicilio como recibo de luz, agua, teléfono y en el caso de comunidades, una constancia de domicilio expedida por el delegado
- Estudio socioeconómico
- CURP
- Dos fotografías tamaño infantil

Una vez abierto el expediente, se otorga la Credencial de Persona con Discapacidad por parte del Instituto, misma que acredita al portador como alguien que vive una condición de discapacidad. La persona forma parte del Padrón Estatal de Personas con Discapacidad, integrado hasta marzo de 2018 por casi 34 mil personas registradas. Este expediente brinda acceso a todos los programas del Instituto.

Con la credencial antes mencionada, se tiene derecho a descuentos en el transporte público; a la atención prioritaria en las dependencias de la administración pública estatal y/o municipal y a tramitar el tarjetón de circulación del vehículo o placas vehiculares para el uso de cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad, entre otros. La credencial especifica el tipo de discapacidad; sin embargo, no detalla si es usuario de un perro de asistencia.



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

Definición accesibilidad

De acuerdo con la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, la accesibilidad es un derecho humano; tal como lo marca la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad⁵ y se define como el conjunto de "...las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales".

Para asegurar la accesibilidad en el entorno físico urbano y público, ésta debe ser "de carácter universal, obligatoria y adaptada para todas las personas" (a través del concepto de diseño universal⁶), que incluya "el uso de señalización, facilidades arquitectónicas, tecnologías, información, sistema Braille, Lengua de Señas Mexicana, las ayudas técnicas, los perros de asistencia o animales de servicio y otros apoyos", y además, "... que la adecuación de las instalaciones públicas sea progresiva."

Vinculación del Instituto con dependencias

La vinculación principal del Instituto con las demás dependencias del gobierno se establece a través de la Junta de Gobierno, donde participan por ejemplo: la Secretaría de Desarrollo Social, de Finanzas, Educación, Salud, Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia (SEDIF) y la Coordinación Estatal de Planeación. En el artículo 12 de la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, se refiere a la accesibilidad y otorga las siguientes facultades al Instituto:

- Establecer coordinación con las dependencias y entidades de los tres niveles de gobierno para: formular programas de desarrollo urbano y vivienda, promover reformas legales y certificación de accesibilidad en instalaciones públicas y privadas;
- Verificar la aplicación de las disposiciones legales o administrativas que garanticen la accesibilidad en las instalaciones públicas o privadas;
- Promover que las personas con discapacidad que tengan como apoyo para la realización de sus actividades ordinarias, un perro de asistencia o animal de servicio y consecuentemente, que éstos tengan derecho de acceso y permanencia en todos los espacios en donde se desenvuelvan.
- Promover acciones para facilitar el desplazamiento de las personas con discapacidad en los espacios laborales, comerciales, oficiales, recreativos, educativos y culturales, con instalaciones arquitectónicas apropiadas, de acuerdo con las recomendaciones del diseño universal.

El Instituto participa en algunos organismos importantes, por ejemplo, en el Consejo Estatal de Prevención de Accidentes (COEPPA) del sector salud y algunos otros relacionados con el tema de accesibilidad.

El Departamento de Fomento a la Accesibilidad del Instituto, está conformado solamente por una persona encargada de dar asesoría en temas de accesibilidad al entorno físico; en consecuencia, se ve rebasada por la carga de trabajo. En ocasiones, se apoya en estudiantes que realizan su servicio social en el Instituto. Algunos días de la semana se realizan recorridos a los municipios, ya que existe la necesidad de brindarles mayor atención en este rubro.

Quien desempeñe la labor de "asesor en accesibilidad" requiere tener conocimientos de arquitectura o de ingeniería civil y debe aprender, en la práctica, lo necesario sobre accesibilidad para personas con discapacidad, principalmente a través de los recorridos y la consulta de manuales en la materia. Se basa principalmente en el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad del gobierno de la Ciudad de México y, en ocasiones brinda copias del mismo, para su referencia durante el proceso.

La Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas contiene especificaciones técnicas de accesibilidad y el mencionado Manual de la Ciudad de México sirve de manera complementaria. Sin embargo, no es posible exigir su aplicación de manera estricta, ya que la Ley en cuestión no obliga a su cumplimiento. El Instituto no participa en la elaboración o actualización de especificaciones técnicas de accesibilidad.

⁵ Publicada en el DOF el 2 de mayo del 2008.

⁶ Se entenderá como el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.

El Instituto obtiene la información sobre las obras de construcción que se llevan a cabo en la entidad, a través de sus enlaces directos en municipios, de la búsqueda de licitaciones a concurso en el sitio web de CompraNet⁷; investigación en campo o a través del personal conocido en otras dependencias, ya que a la fecha no existen mecanismos que permitan recibir la información de manera oficial, sobre los proyectos que se están llevando a cabo.

El Instituto participa en reuniones técnicas para la intervención del espacio público, principalmente con la SEDUVOT, la Junta de Monumentos y con el departamento de Obras Públicas en los ayuntamientos de cada municipio. Para el tema de los cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad en vía pública, se trabaja estrechamente con la Dirección de Seguridad Vial; en lo referente al transporte, el Instituto imparte pláticas de sensibilización y toma de conciencia, a través de la Subsecretaría de Transporte Público. En proyectos de inmuebles se ha establecido comunicación con Protección Civil; sin embargo, aún falta mejorar el contacto con los encargados de llevar a cabo el proyecto y la construcción de obra pública (SINFRA); lo mismo que con los responsables de construir escuelas (INZACE). Se encontró que algunas dependencias no conocen la función del Instituto, ni tampoco tienen información sobre la posibilidad de recibir asesoría en el tema de accesibilidad para sus proyectos.

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. La falta de seguimiento constante en los proyectos es muy frecuente; en algunos casos hay cambios en el proyecto arquitectónico después de haber brindado la asesoría, dichos cambios no se notifican al Instituto y queda afectada la accesibilidad en el producto final.

Otro problema frecuente que afecta la accesibilidad son los cambios en la plantilla laboral de las dependencias o la falta de presupuesto. Esto puede retrasar la realización de la evaluación y reduce las posibilidades para atender a las observaciones al respecto.

Enlaces municipales

En cada uno de los 58 municipios hay un enlace directo con el Instituto, el cual es designado por el Presidente Municipal. En la mayoría de los casos, se trata de personas con discapacidad incorporadas al DIF⁸. Dichos enlaces son los encargados de vincular a los municipios con el Instituto y, dentro de sus actividades principales está valorar las solicitudes de apoyo que el Instituto otorga. Cabe hacer mención que estos enlaces cuentan con lo necesario para realizar estas funciones.

Los enlaces llevan a cabo reuniones semestrales para tratar las generalidades de los programas y actividades del Instituto; sin embargo, no se realizan encuentros específicos para abordar temas de accesibilidad. Los enlaces son responsables de notificar al Instituto de las obras públicas que se están llevando a cabo en sus municipios, a fin de dar asesoría y/o seguimiento en materia de accesibilidad. Sin embargo, se reportó que en muchas ocasiones no se realiza la mencionada notificación bajo el argumento de que no hay contacto directo con la presidencia municipal.

Promoción y difusión del Instituto sobre la discapacidad

El Instituto informa sobre los asuntos relevantes para las personas con discapacidad en el Estado, a través de diferentes medios de comunicación; algunos tópicos de interés son: marco legal, actividades, programas, y convocatorias. Los espacios más utilizados son el sitio web del Instituto⁹, por redes sociales, impresión de carteles y folletos, el programa de radio "Voces por la Inclusión", transmitido una vez a la semana, los lunes a las 16:30 horas, por la radio frecuencia 97.9 MHz FM de la emisora Radio Zacatecas o directamente a través de la atención a usuarios que visitan el Instituto. Se detectó que existe información en el sitio web del Instituto que no está presente en los folletos y viceversa; también se hizo notar la necesidad de completar la información en el portal; por ejemplo, hace falta el organigrama del Instituto.

Entre las actividades del Instituto se llevan a cabo diversos concursos y premiaciones¹⁰, tales como el reconocimiento denominado "Todas y Todos a la misma escuela, conozco, respeto y prevengo", mediante el cual se buscó conocer el modo como los estudiantes de primaria y secundaria del estado, comprenden el tema de la inclusión educativa; de niñas y niños con discapacidad; además de la organización de eventos^{11, 12} y desfiles, como el que pasa por las calles del centro histórico

7 <<https://compranet.funcionpublica.gob.mx/web/login.html>>

8 Estipulado en el Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021.

9 <<https://inclusion.zacatecas.gob.mx/>>

10 <<https://inclusion.zacatecas.gob.mx/concurso-estatal-de-dibujo/>>

11 <<https://inclusion.zacatecas.gob.mx/godezac-conmemorara-el-dia-internacional-de-las-personas-con-discapacidad/>>

12 <<https://inclusion.zacatecas.gob.mx/martes-de-derechos-humanos/>>

de la ciudad de Zacatecas, donde participan dependencias gubernamentales. Paralelamente realiza distintos encuentros, foros, talleres o congresos, tanto a nivel local, federal e internacional; además de la impartición de cursos de capacitación como el de Lengua de Señas Mexicana, dirigido a servidores públicos.

El Instituto realiza múltiples actividades de sensibilización sobre la discapacidad, a través de los folletos y pláticas; por ejemplo, al sector de transporte, a taxistas, agentes de tránsito, concesionarios del transporte y conductores de vehículos. Adicionalmente, se encontró que durante los recorridos y entrevistas que se llevaron a cabo para obtener la información destinada para la elaboración del presente Diagnóstico, se contribuyó a la toma de conciencia sobre el tema de la accesibilidad.

3. Otros Programas

Educación de las personas con discapacidad

Existen tres dependencias que otorgan becas y promueven el acceso a la educación para personas con discapacidad: el propio Instituto, la Secretaría de Educación y los ayuntamientos. Lo cierto es que no hay recursos suficientes para todos, por lo que el Instituto, a través de sus enlaces municipales, identifica quienes tienen mayor necesidad y muestran la intención de asistir a los centros educativos. Aún con esto, se reportó que hay niños con discapacidad que tienen dos becas de diferentes dependencias y que algunos de ellos tienen poca asistencia a la escuela.

Para una eficiente educación de los estudiantes con discapacidad, se requiere de capacitación a los maestros, materiales para el aprendizaje con formatos accesibles, uso de tecnologías de la información y la comunicación (TIC's) con estrategias adaptativas, incluyendo la accesibilidad física en los centros educativos.¹³ La Secretaría de Educación junto con el Instituto Zacatecano para la Construcción de Escuelas (INZACE) son los responsables de llevarlos a cabo, se detectó que particularmente en la educación básica, es donde hay mayor necesidad.

Las universidades o tecnológicos juegan un papel importante para crear las condiciones de acceso a la educación superior y regular la permanencia y el egreso de los estudiantes con discapacidad. En el Centro de Aprendizaje y Servicios Estudiantiles (CASE) de la Universidad Autónoma de Zacatecas (UAZ) hay un Programa de Atención a Jóvenes Universitarios con Discapacidad, el cual toma acciones en respuesta a las quejas de los estudiantes. La mayoría de ellas se presentan por la falta de intérpretes de Lengua de Señas Mexicana para estudiantes sordos y algunas otras se refieren a la falta de accesibilidad en la infraestructura física (ver Anexo XIII-1 Archivos Digitales). Actualmente hay una construcción nueva en el campus, misma que no es del todo accesible (ver Anexo V-4). Se reportó también que el cambio de administración limita la continuidad de los proyectos.

Se sabe que la falta de recursos y de transporte son factores de deserción escolar para los estudiantes en general¹⁴. En este sentido, el Instituto de la Juventud del Estado de Zacatecas (INJUVENTUD) otorga becas a jóvenes estudiantes, entre 12 y 29 años para que se trasladen desde sus municipios hasta el sitio donde se encuentren sus centros educativos. Sin embargo, no se tiene información sobre si dicha beca se ha otorgado a estudiantes con discapacidad.

Así mismo, la Coordinadora de Estudiantes Becarios de la Universidad Autónoma de Zacatecas, A.C. (CEBUAZ) apoya a los universitarios a través de un servicio de autobuses a bajo costo. Dichos autobuses no son accesibles para personas usuarias de silla de ruedas (ver Anexo V-13).

En la encuesta intercensal 2015 existen datos sobre los medios de transporte al alcance de los estudiantes universitarios: el 15.35% usó transporte público, el 18.65% vehículo particular, el 1.10% transporte escolar, el 63.27% caminando, el 3.10% en bicicleta y el 0.27% utilizó otros medio de transporte. Por ello es importante que se cuente con viviendas cercanas a los centros educativos, particularmente para los estudiantes con discapacidad.

Empleo de las personas con discapacidad

Existe una red interinstitucional conformada por dependencias del gobierno federal, estatal y organismos de la sociedad civil; sin embargo, cada dependencia realiza sus propias tareas; en consecuencia, hace falta concretar acciones específicas en conjunto para su adecuado funcionamiento. Al respecto, se generó un convenio con el Servicio Nacional de Em-

13 <<http://committoinclusion.org/advocacy-efforts-for-children-with-disabilities/>>

14 <<http://entregrillosychapulines.com/?p=37920>>

pleo (SNE) a fin de potenciar la capacitación para el trabajo y facilitar el acceso a Programas de Proyectos Productivos¹⁵, mediante una combinación de recursos. No obstante, la mayoría de las personas con discapacidad no se encuentran en posibilidad de acceder a dichos programas, ya que las diferentes instancias exigen requisitos que esta población no puede solventar.

En el Reglamento Interno de la Secretaría de Economía de Zacatecas menciona la operación de los programas del SNE orientados a incorporar al mercado de trabajo a grupos especiales de la población, tales como las personas mayores o con discapacidad. El SNE tiene mecanismos de vinculación con empresas para canalizar a este sector a la Red de Vinculación Laboral, con el propósito de que puedan acceder a un empleo¹⁶. Paralelamente, se realizan dos veces al año Ferias de Empleo para personas Mayores y con Discapacidad; sin embargo, se desconoce el impacto real hacia estos proyectos en el estado.

Existen incentivos y obligaciones para las empresas que emplean personas con discapacidad, por ejemplo:

- Reducción del Impuesto sobre la Renta (ISR)
- Reducción de impuestos por adaptaciones físicas en la Secretaría de Hacienda
- Apoyos para la compra de equipos
- NMX-R-025-SCFI-2015, en Igualdad laboral y no discriminación¹⁷
- NOM-034-STPS-2016, Condiciones de seguridad para el acceso y desarrollo de actividades de trabajadores con discapacidad en los centros de trabajo¹⁸.

Se promueve la asistencia de jóvenes con discapacidad provenientes de los Centros de Atención Múltiple (CAM) al Centro de Evaluación de Habilidades Laborales del SNE, con el propósito de identificar su perfil laboral y determinar el puesto que podrían ocupar, así como la capacitación que requieren. Si bien es cierto que se buscan alternativas de capacitación para las personas con discapacidad, solo el 30% logra el éxito. En las entrevistas se mencionaron las siguientes posibles razones:

- El perfil de la persona no era el adecuado
- La empresa no da la oportunidad de incorporar a personas con discapacidad
- La empresa no cuenta con las condiciones físicas para dar el acceso a personas usuarias de silla de ruedas
- La empresa no tiene condiciones de tecnología adaptada para personas con discapacidad visual (por ejemplo, la instalación en la computadora del software de JAWS, por sus siglas en inglés Job Access With Speech)
- La empresa no tienen conocimiento sobre la Lengua de Señas Mexicana (LSM)
- La familia de la persona con discapacidad no le permite la independencia
- Falta de actitud y responsabilidad de la persona con discapacidad
- Falta de transporte.

Se encontraron algunos datos sobre los medios de traslado para los centros de trabajo. En el Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Zacatecas-Guadalupe 2017–2021 se encontró que el 16.69% usó transporte público, el 34.79% vehículo particular y el 8.37% en transporte de personal, el 27.26% llegó caminando, el 10.38% en bicicleta y el 2.03% en otro medio. Al 75.62% le tomó aproximadamente 30 minutos y el 1.89% llegó en más de 2 horas. No se tiene claro si la estadística incluye la población con discapacidad.

4. Inmuebles de la Administración Pública

Diversas dependencias, entidades u organizaciones participan en llevar a cabo las obras de construcción en los inmuebles de la Administración Pública; dichos trabajos se encuentran regulados por la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas y conllevan el cumplimiento de ciertos requisitos.

Existe un Consejo Consultivo que funciona como un órgano colegiado de análisis para la consulta y la asesoría, en materia de construcción y es encargado de emitir opiniones técnicas al Titular del Poder Ejecutivo estatal, lo mismo que a los

¹⁵ El programa consiste en impulsar el establecimiento de pequeñas unidades de producción en las zonas populares y rurales, con el objeto de apoyar a personas o grupos con iniciativa emprendedora que no tengan acceso a crédito.

¹⁶ <<http://www.zacatecaswebnews.com.mx/red-de-vinculacion-laboral/>>

¹⁷ Publicada en el DOF el 19 de octubre del 2015.

¹⁸ Publicada en el DOF el 20 de julio de 2016.

ayuntamientos, sobre acciones, planes, proyectos o modificaciones en obras específicas de construcción¹⁹. Dicho Consejo está conformado por un presidente, un secretario técnico, un presidente municipal, representantes del sector académico, representantes de las cámaras de la construcción y representantes de colegios o asociaciones de profesionistas vinculados al ramo de la construcción²⁰.

Licencias de construcción

La Dirección de Obras Públicas del ayuntamiento de cada municipio, tiene la facultad de otorgar las licencias de construcción²¹.

Los tipos de licencias son: de construcción, de ampliación, de modificación, de remodelación, de demolición, de carácter especial, específicas, y obras menores que no requieren licencia, sino una autorización²².

Los requisitos para otorgar la licencia de construcción de obra nueva²³ son:

- Constancia de compatibilidad urbanística municipal (SEDUVOT).
- Constancia de número oficial.
- Constancia de alineamiento.
- Constancias de factibilidad de energía eléctrica (CFE).
- Constancia de factibilidad de agua potable y drenaje por parte del organismo operador del Sistema de Agua Potable y Alcantarillado del municipio que corresponda.
- Proyecto arquitectónico de la obra, que cumpla con los requisitos para cada giro y firmados por un profesionista acorde a los estudios de arquitectura, ingeniería civil, ingeniero arquitecto, ingeniero constructor o afín a la rama de la construcción, incluyendo número de cedula profesional, firmados por el propietario y el Director Responsable de Obra (DRO) y el Corresponsable de Obra, en su caso.
- Proyecto estructural de la obra, acompañado de la memoria de cálculo que incluye el resumen del criterio y sistema adoptado para el cálculo, firmados por un profesionista acorde a los estudios de arquitectura, ingeniería civil, ingeniero arquitecto, ingeniero constructor o afín a la rama de la construcción, incluyendo número de cedula profesional, firmados por el propietario y el DRO y el Corresponsable de Obra.
- Proyecto de instalaciones eléctricas, hidráulicas, sanitarias, memorias de cálculo y de instalaciones especiales, firmados por el propietario, el DRO y el Corresponsable de Obra.
- Ficha técnica de identificación de obra.
- Pago del impuesto predial.
- Manifestación catastral.
- Acreditación de la propiedad o posesión.
- Certificación de inexistencia de riesgos emitida por Protección Civil.
- Manifestación de impacto ambiental (SAMA o SEMARNAT).
- Delimitación de zona federal y derecho de vía.
- Autorizaciones por parte de otras dependencias gubernamentales, según sea el caso.
- Cuando se trate de obras o instalaciones ubicadas en sitios y monumentos históricos, se requerirá la autorización previa del INAH y de la Junta de Monumentos.
- Otras autorizaciones para giros comerciales, impactos viales, urbanos y de paisaje que por razón de ubicación se requiera presentar ante la Autoridad Estatal y Municipal en materia de desarrollo urbano (SEDUVOT).
- Cubrir el importe de los derechos por la expedición de la licencia.

Para las licencias de carácter especial, además de los requisitos para licencia de obra nueva, se requieren las autorizaciones de otros organismos del sector público. En la licencia se señalan las condiciones que fijan los Programas de Desarrollo Urbano, en materia de vialidad, estacionamiento, áreas verdes, áreas de maniobra, densidad de población u otras²⁴.

19 Artículo 16 de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

20 Artículo 17 de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

21 Artículos 7 y 8 de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

22 Artículos 33 y 34 de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

23 Reglamento General de la Ley de Construcción, publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

24 Artículo 110 del Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

Director Responsable de Obra (DRO) y el Corresponsable de Obra

El DRO juega un papel importante dentro de las diferentes etapas del proceso de un proyecto. Es una persona física con cedula profesional en el ramo de la construcción, con aval del Colegio de Profesionistas y con autorización del Municipio, que se hace responsable de la observancia de la Ley de Construcción, su Reglamento; así como del cumplimiento de las demás normas técnicas, en aquellas obras para las cuales otorgue su responsiva²⁵.

Entre las obligaciones de los DRO²⁶ se encuentran:

- Dirigir y vigilar la obra de manera permanente, asegurándose de que tanto el proyecto, como su ejecución, cumplan con lo establecido en la Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.
- Verificar que en el proyecto y en la ejecución de la obra, se tomen acciones de planeación, habitabilidad, urbanización, seguridad estructural, salud, higiene, protección al ambiente y sustentabilidad.
- Comprobar que cada corresponsable de obra, cumpla con sus obligaciones.
- Llevar en las obras un libro de bitácora foliado y encuadernado.
- Concluida la obra, entregar al propietario las anotaciones o modificaciones del proyecto soportadas en la bitácora y en papeles de trabajo.

El Corresponsal de Obra es una persona física con cédula profesional en el ramo de la construcción, con aval del Colegio de Profesionistas y con autorización del Municipio, que responde en forma solidaria al DRO, y que posee los conocimientos técnicos mínimos necesarios para velar por la adecuada ejecución de la obra, en concordancia con los planos o el proyecto autorizado, y en apego con las disposiciones de la Ley, de su Reglamento, y de las normas técnicas de construcción vigentes, así como de las condiciones acordadas legalmente con el contratante de la obra.

El ayuntamiento acredita a los DRO²⁷, y a los Corresponsables de Obra²⁸; la Comisión de Admisión de Directores Responsables y Corresponsables de Obra es el "... órgano capacitador, evaluador y certificador, de los conocimientos de las personas físicas profesionales del ramo de la construcción, que tienen a su cargo la acreditación como Director Responsable de Obra o Corresponsable de Obra... La capacitación, evaluación y certificación se realizará a través de los Colegios de Profesionistas del Estado"²⁹.

Entre las funciones de esta Comisión³⁰, están las de:

- Capacitar a los Directores Responsables de Obra o Corresponsables de Obra, en coordinación con los Colegios de Profesionistas y las instituciones educativas competentes.
- Evaluar a los Directores Responsables de Obra o Corresponsables de Obra.
- Desarrollar parámetros para evaluar y certificar a los Directores Responsables de Obra y Corresponsables de Obra.
- Emitir opinión sobre la actuación de los Directores Responsables de Obra o Corresponsables de Obra, cuando les sea solicitado por las autoridades municipales correspondientes.
- Elaborar un padrón de Directores Responsables de Obra y Corresponsables de Obra certificados y proporcionárselo a los municipios.

La industria de la construcción es un pilar fundamental para lograr la implementación de la accesibilidad física. Las organizaciones públicas y privadas que sostienen esta industria y resultan clave, son las siguientes:

- Federación de Colegios y Asociaciones de Profesionistas del Estado de Zacatecas, A.C. (FECOPAEZ)
- Colegio de Ingenieros Civiles
- Colegio de Arquitectos
- Colegios de Valuadores
- Colegio de Ingenieros Electromecánicos
- Colegio de Restauradores
- Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción (CMIC)

25 Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

26 Artículo 54 de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

27 Artículo 51 de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

28 Artículo 60 de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

29 Artículo 23 de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

30 Artículo 27 de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

- Comisión de Admisión de Directores Responsables y Corresponsables de Obra (CADRO)
- Legislatura del Estado de Zacatecas a través de la Comisión de Obras Públicas y Desarrollo Urbano, así como de la Dirección de Procesos Legislativos y Asuntos Jurídicos.
- Secretaría de Infraestructura
- Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT).

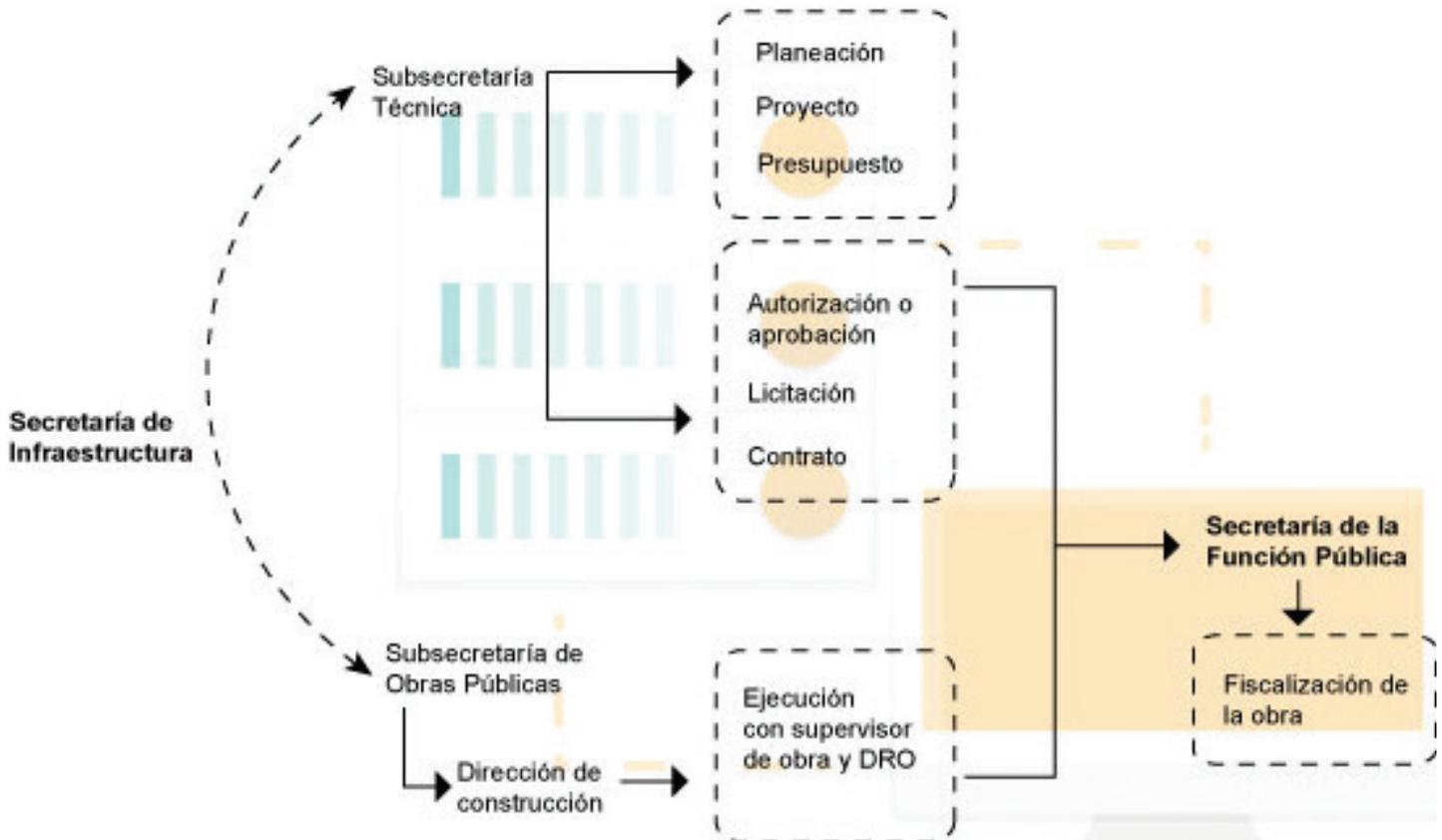
De la lista anterior, hay dos instituciones que pueden apoyar la accesibilidad en la vivienda: SINFRA e INFONAVIT.

Secretaría de Infraestructura (SINFRA)

De acuerdo con la Ley Orgánica de la Administración Pública³¹, las competencias de SINFRA incluyen:

- Formular y proponer a la Coordinación Estatal de Planeación, la política de infraestructura física en la Entidad;
- Ejecutar el programa de infraestructura del Gobierno del Estado en materia de obra pública bajo las directrices que determine la Coordinación Estatal de Planeación, las dependencias que correspondan y las disposiciones jurídicas vigentes;
- Integrar el programa anual de infraestructura del Estado, a partir de las solicitudes y proyectos de las Dependencias y Entidades, para someterlo a consideración de la Coordinación Estatal de Planeación;
- Ejecutar y supervisar, directamente o por contratación a particulares, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley de la materia, las obras públicas, estudios y proyectos de obra estatal, federal o municipal cuando estas dos últimas sean convenidas;
- Expedir, conforme a lo dispuesto por la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas para el Estado de Zacatecas, las bases a que se deban sujetar los concursos para la ejecución de obras, así como adjudicar, supervisar, vigilar el cumplimiento de los contratos de obra pública que le corresponda y cancelarlos por cualquier incumplimiento;
- Elaborar los expedientes técnicos y administrativos de las obras y acciones que se lleven a cabo con recursos estatales, de participación federal o de otra fuente de financiamiento, para su programación y autorización por parte de la Coordinación Estatal de Planeación y concentrar la información necesaria para conocer sus avances físicos y financieros;
- Asesorar y apoyar a las dependencias, entidades y ayuntamientos que lo soliciten, en el diseño o realización de sus obras públicas;
- Impulsar la certificación, evaluación y capacitación de procesos constructivos, en el área de proyectos, peritajes y diagnósticos técnicos;
- Evaluar y otorgar las autorizaciones para la ejecución de obras destinadas a la instalación de servicios conexos o auxiliares de cualquier naturaleza, que afecten las vías de comunicación terrestre de la red estatal;
- Conservar y mantener en condiciones adecuadas la red estatal de carreteras y caminos rurales;
- Ejecutar obras federales convenidas con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- Realizar convenios con instancias federales, ayuntamientos y organismos del sector privado, para llevar a cabo la construcción de obras de infraestructura carretera y servicios conexos que sea de interés para el Estado. En el caso de que concurran recursos estatales deberá contarse con la aprobación de la Coordinación Estatal de Planeación;
- Vigilar y conservar libres de invasiones los espacios considerados como derechos de vía de las carreteras y caminos de jurisdicción estatal;
- Promover la participación de las administraciones municipales en los programas de construcción, reconstrucción y conservación de caminos y carreteras;
- Prever los requerimientos y gestionar ante las instancias correspondientes la expropiación de inmuebles de propiedad particular necesarios para la construcción, reparación o mejoramiento de las vías de comunicación estatales o la ejecución de otras obras o servicios públicos, ajustándose a lo que establezcan las disposiciones legales vigentes en el Estado;
- Supervisar y evaluar en coordinación con las instancias correspondientes el cumplimiento de los planes y programas de la Junta de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas del Estado;
- Cumplir y vigilar el cumplimiento de las disposiciones de derecho al libre tránsito en los espacios públicos abiertos y cerrados para las personas con discapacidad;
- Fomentar el desarrollo regional del Estado mediante la utilización de mano de obra, técnica y materiales regionales;
- Promover la investigación y desarrollo continuo de métodos, materiales, instalaciones y sistemas de construcción para modernizar la ejecución de obra pública en el Estado.

31 Publicada en el POGZ el 30 de noviembre del 2016.



Durante las entrevistas realizadas para elaborar este Diagnóstico se solicitó la revisión de un proyecto de SINFRA para emitir comentarios y recomendaciones sobre el criterio de colocación de la superficie podo-táctil. Al respecto se comentó que solamente habían encontrado proveedores exteriores; sin embargo, se sugirió abordar a empresas locales para impulsar la producción de estas piezas.

El Reglamento Interior de SINFRA indica que la Subsecretaría de Obras Públicas debe "... dar cumplimiento a la normatividad para que, dentro de las obras de equipamiento, infraestructura de servicios, patrimoniales, convenidas e hidráulicas
 Imagen: Diagrama de funcionamiento de la SINFRA.

se contemple la adaptación de rampas de acceso y servicios para las personas con discapacidad, acorde y con estricto apego a la normatividad vigente en la materia³²; sin embargo, las adecuaciones deberían ser consideradas desde la planeación del proyecto para evitar integrarlas en la etapa de construcción, lo cual podría elevar el costo.

Normas federales

Las dependencias del gobierno federal deciden las intervenciones que han de realizarse en los espacios con que cuentan en el ámbito local, tanto en inmuebles (por ejemplo los del Instituto Mexicano del Seguro Social) como en caminos federales (Secretaría de Comunicaciones y Transporte). Por lo que en algunos casos, el gobierno estatal debe pedir autorización a su homólogo federal, para realizar ciertos proyectos, por ejemplo la construcción de la ciclo-vía hacia Calera, ya que cruza una carretera federal.

Existen lineamientos de accesibilidad a nivel federal para los diferentes sistemas de equipamiento: para salud la NOM-030-SSA3-2013³³. En el caso de la infraestructura educativa la Norma de Accesibilidad publicada por el Instituto Nacional de la Infraestructura Física Educativa³⁴ o el proyecto de norma mexicana PROY-NMX-R-090-SCFI-2016³⁵ "Escuelas-Elementos para la Accesibilidad a los Espacios de la Infraestructura Física Educativa – Requisitos", para espacios donde se brinda un

32 Artículo 26 Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, publicado en el POGZ el 30 de agosto del 2017.

33 Publicada en el DOF el 12 de septiembre del 2013.

34 Volumen 3 Tomo II de Habitabilidad y Funcionamiento.

35 Publicada en el DOF el 14 de marzo del 2017.

servicio público la NMX-R-050-SCFI-2006³⁶ es la aplicable. Sin embargo, se encontró que varias dependencias estatales desconocían dichas normas.



Imagen: Diagrama del proceso de construcción en inmuebles de la administración pública.

Planeación y elaboración del proyecto:

La Coordinación Estatal de Planeación (COEPLA)³⁸ autoriza el recurso estatal para la realización de la obra pública, mediante la emisión de oficios de ejecución de la misma. Al respecto, el programa 3x1 es otra fuente de recursos.

La elaboración del proyecto depende de la entidad pública que lo solicite; por ejemplo, a la Secretaría de Salud para el caso de los hospitales. La mayoría de los proyectos son elaborados por la Subsecretaría Técnica de SINFRA, y ésta se encarga del diseño del proyecto arquitectónico y los trámites para la licitación y el contrato.

Revisión del proyecto:

Independientemente de la procedencia del proyecto, se debe obtener una licencia de construcción del ayuntamiento (Dirección de Obras Públicas), quien además solicita la responsiva de un DRO para el mismo. La Subsecretaría Técnica de SINFRA revisa los proyectos, tanto propios y como externos.

Aprobación, licitación y contrato:

Hay diversas instancias que deben dar su autorización o visto bueno para obtener la licencia de construcción, dicha autorización se otorga a través de múltiples documentos o constancias. Dichas instancias son: la SEDUVOT, la Secretaría de Agua y Medio Ambiente (SAMA) o la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Protección Civil,

36 Publicada en el DOF el 9 de enero del 2007.

37 Se entenderán las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con los demás, e todos los derechos y libertades fundamentales (CDPD).

38 Artículo 24 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 30 de noviembre del 2016.

la Comisión Federal de Electricidad (CFE), el operador del sistema de agua potable y alcantarillado del municipio, en caso de tratarse de inmuebles patrimoniales o estar dentro de un perímetro patrimonial, el INAH y la Junta de Monumentos.

El contrato con la constructora que ejecutará el proyecto, deberá llevarse a cabo con un contratista que forme parte del padrón de obra pública correspondiente dentro del ayuntamiento.

Ejecución de obra:

La ejecución de la obra puede estar a cargo de la Dirección de Construcción de la SINFRA; del ayuntamiento; de la propia dependencia que solicitó el proyecto o del contratista que dicha dependencia haya seleccionado. Sin embargo, siempre se cuenta con un supervisor de obra, con un DRO o Corresponsable de Obra (en los casos que aplique), así como con la supervisión de la Secretaría de la Función Pública (SFP) (quien revisa que los recursos públicos se apliquen de manera adecuada conforme al contrato) y Protección Civil observa que se cumpla con las medidas de seguridad durante la obra.

La SFP puede sancionar a la SINFRA en caso de que no cumpla con lo estipulado en el contrato. Se reportó que en ocasiones, suele hacerse la corrección en obra y ya no se sanciona.

La Ley de Inclusión indica que el Instituto tiene la facultad de verificar que se garantice la accesibilidad en las instalaciones públicas o privadas³⁹. A pesar de ello, en algunos proyectos no se le requiere oficialmente a lo largo de todas las etapas; como ya se mencionó, el Departamento de Fomento a la Accesibilidad del Instituto se hace presente cuando se entera por medios propios de los proyectos.

Obra terminada:

Al término de una obra, la SFP revisa que los recursos se hayan empleado de manera adecuada. El ayuntamiento, después de comprobar que la construcción se haya ejecutado de acuerdo al proyecto autorizado, otorga la constancia de autorización de ocupación⁴⁰. Se pone especial atención cuando se trata de escuelas o de cualquier otra instalación destinada a la enseñanza; en centros de reunión, tales como cines, auditorios, museos o de espacios físicos que puedan concentrar a un número considerable de personas.

5. Inmuebles Privados

El proceso de construcción en inmuebles privados, es similar al de aquellos que se destinan para la administración pública.

Las diferencias son:

Planeación:

La planeación de los proyectos privados se lleva a cabo por la propia iniciativa privada.

Revisión del proyecto:

Los proyectos privados no requieren ser revisados por todas las dependencias aludidas en el caso de los inmuebles de la administración pública. Sin embargo, en caso de que sea un inmueble donde se brinda un servicio público; el Instituto tendría facultad para opinar sobre el tema de accesibilidad.

Aprobación:

Los proyectos privados no requieren aprobación por parte de todas las dependencias involucradas cuando se trata de inmuebles de la administración pública. Dependiendo del giro del edificio, o en caso de estar catalogado como patrimonio, requerirá de la aprobación de las dependencias correspondientes y, en todos los casos, de lo referente a la Protección Civil. Cuando se trate de un inmueble donde se brinda un servicio público, el ayuntamiento podría consultar al Instituto para la aprobación del proyecto sobre el tema de accesibilidad. El ayuntamiento (Dirección de Obras Públicas) otorga la licencia de construcción.

Ejecución de obra:

En los proyectos privados no se requiere la supervisión de todas las dependencias competentes para los inmuebles de la administración pública. La ejecución de la obra está a cargo del solicitante y puede ser realizada a través de un contratista o de una constructora privada. Sin embargo, al igual que en los inmuebles de la administración pública, se cuenta con un

39 Artículo 12 Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 3 de mayo del 2017.

40 Artículos 44, 45 y 46 de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

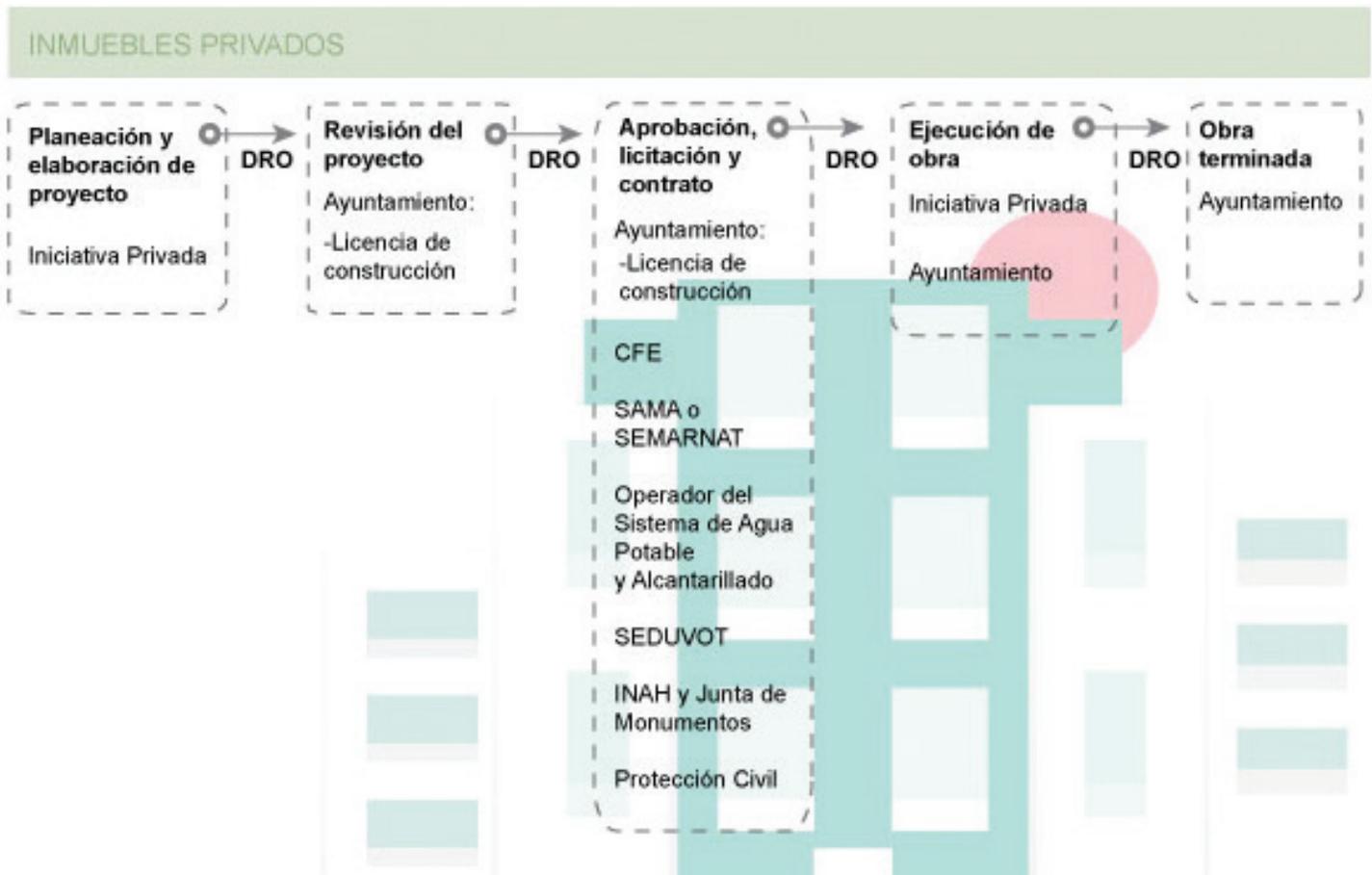


Imagen: Diagrama del proceso de construcción en inmuebles privados.

supervisor de obra, con un DRO y con la obligación de cumplir todas las medidas de seguridad que recomienda Protección Civil durante la obra.

Obra terminada:

En los proyectos privados no se requiere la autorización por parte de todas las instancias concernidas cuando se trata de inmuebles de la administración pública. El ayuntamiento, después de comprobar que la construcción se haya ejecutado de acuerdo al proyecto autorizado, otorga la constancia de autorización de ocupación⁴¹. Se pone especial atención cuando se trata de escuelas o de cualquier otra instalación destinada a la enseñanza y en espacios físicos que puedan concentrar a un número considerable de personas.

6. Protección Civil

De acuerdo con la NOM-008-SEGOB-2015⁴², la definición de protección civil es "... la acción solidaria y participativa, que en consideración tanto de los riesgos de origen natural o antropogénicos como de los efectos adversos de los agentes perturbadores, prevé la coordinación y concertación de los sectores público, privado y social en el marco del Sistema Nacional de Protección Civil, con el fin de crear un conjunto de disposiciones, planes, programas, estrategias, mecanismos y recursos para que de manera corresponsable, y privilegiando la Gestión Integral de Riesgos y la Continuidad de Operaciones, se apliquen las medidas y acciones que sean necesarias para salvaguardar la vida, integridad y salud de la población, así como sus bienes; la infraestructura, la planta productiva y el medio ambiente".

El área responsable para la implementación de la Ley de Protección Civil del Estado y Municipios de Zacatecas⁴³ es la Coordinación Estatal de Protección Civil, que depende de la Secretaría General de Gobierno. A nivel municipal, esta responsabilidad corresponde a la Coordinación Municipal de Protección Civil. Entre las funciones del Consejo Estatal, los

41 Artículos 44, 45 y 46 de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicada en el POGZ el 1 de junio del 2016.

42 Publicada en el DOF el 12 de agosto de 2016.

43 Publicada en el POGZ el 14 de marzo del 2018.

Consejos Municipales y los coordinadores municipales de Protección Civil, está la de aprobar los diferentes programas en la materia, tales como: el Programa Estatal, el Regional, el Municipal, el Interno, y el Específico (itinerante). Este tema tiene un impacto en el Presupuesto de Egresos del Estado de Zacatecas ya que se requiere tener un Fondo Estatal de Protección Civil.

Los Programas Municipales establecen “los objetivos, estrategias y prioridades de la Protección Civil y la reducción del riesgo de desastres en el ámbito municipal. La vigencia de estos programas no excederá del periodo constitucional que corresponda al ayuntamiento respectivo”⁴⁴.

Los Programas Internos de Protección Civil (PIPC) son aplicables a dependencias, entidades, instituciones u organismos de los sectores público, privado o social, y se elaboran de manera específica para cada inmueble. Los PIPC son revisados y autorizados por los Consejos, y elaborados por particulares que cuentan con un registro emitido por la Coordinación Estatal.

Personas con discapacidad

Una de las funciones de los Consejos antes mencionados es la de promover acciones que permitan identificar las situaciones de riesgo, reducir la vulnerabilidad y garantizar la protección de las personas con discapacidad. Se reporta que no se tiene una norma específica al respecto en el estado y las autoridades responsables se basan en la norma federal, NOM-008-SEGOB-2015⁴⁵ y la NOM-003-SEGOB-2011⁴⁶. Se reportó también que la Coordinación le presta más atención a centros de trabajo donde laboran personas con discapacidad que a otros giros, utilizando la norma NOM-034-STPS-2016⁴⁷.

De acuerdo con la Ley Estatal, se debe de conocer las condiciones de accesibilidad en los inmuebles, para identificar los riesgos y determinar las acciones de Protección Civil para las personas con discapacidad. Se reporta que frecuentemente no hay recursos suficientes (por parte del inmueble) para las adecuaciones de accesibilidad como rampas, pasamanos o sistemas de alertas audible y visual.

No se tiene claridad de qué lineamientos se deben de tomar en cuenta para los diferentes tipos de siniestros en vía pública, particularmente, puntos de reunión en el espacio público o ruta de evacuación en las calles.

En la NOM-008-SEGOB-2015⁴⁸, el símbolo de accesibilidad para personas con discapacidad no corresponde al Símbolo Internacional de Accesibilidad de la norma ISO 7001, el cual es utilizado en normas de accesibilidad en México.

Adicionalmente, en el artículo 22 de la Ley de Protección Civil del Estado y Municipios de Zacatecas⁴⁹, menciona el deber de “promover la difusión de los programas, planes y acciones de Protección Civil entre la población con discapacidad”.

Programas Internos de Protección Civil en inmuebles (PIPC)

Los PIPC tienen vigencia de un año, por lo cual se deben actualizar en ese periodo. Los inmuebles que, por su uso, destino o que reciban afluencia o concentración masiva de personas deben contar con una Unidad Interna de Protección Civil y operar el PIPC de dicho inmueble.

Para inmuebles privados se debe contar con el PIPC para obtener la licencia de construcción. Para las ampliaciones, hay un apartado donde se manifiesta que, en caso de contar con personas con discapacidad laborando, será necesario implementar las medidas de seguridad obligadas para su libre acceso; así como sistemas de comunicación para personas con discapacidad sensorial.

En inmuebles catalogados por el INAH, existen acuerdos gubernamentales para implementar medidas de seguridad correspondientes a las características propias de los mismos, y se les pide cumplir con lo necesario a fin de brindar seguridad a todos los usuarios.

44 Publicada en el POGZ el 14 de marzo del 2018.

45 Publicada en el DOF el 12 de agosto de 2016.

46 Publicada en el DOF el 23 de diciembre del 2011.

47 Publicada en el DOF el 20 de julio del 2016.

48 Publicada en el DOF el 12 de agosto de 2016.

49 Publicada en el POGZ el 14 de marzo de 2018.

Inspectores

A través del trabajo de inspectores, se constata que las adecuaciones necesarias para las personas con discapacidad se hayan implementado de manera adecuada; sin embargo, no se les pregunta cuántas personas con discapacidad laboran en el inmueble, ni se incluye a visitantes con discapacidad. Se reporta que no es suficiente el número de inspectores para cubrir las necesidades que el caso exige; por ejemplo, en la ciudad de Zacatecas se informó que solo cuentan con siete personas para realizar esta labor.

La Ley contempla la profesionalización de los servidores públicos en las Coordinaciones. A nivel federal, dicha capacitación se brinda a través de los lineamientos dictados por la Escuela Nacional de Protección Civil (ENAPROC)⁵⁰, perteneciente al Centro Nacional de Prevención de Desastres (CENAPRED); en el ámbito local se hacen mesas de trabajo para la actualización sobre el marco legislativo vigente.

Brigadistas

Las brigadas de Protección Civil se conforman por grupos de personas capacitadas y organizadas para llevar a cabo acciones específicas para hacer frente y resolver, con los medios adecuados las posibles contingencias que se puedan presentar en un inmueble.

La Ley indica que sus integrantes deben capacitarse mínimo dos veces al año. La duración del curso de evacuación de inmuebles es de tres a cuatro horas, dependiendo del número de asistentes. Los brigadistas deben tener la capacitación requerida para tratar a los visitantes. Una de las pruebas para constatar la función del brigadista de evacuación, es saber evacuar a personas con discapacidad, incluidas aquellas con discapacidad visual o auditiva.

Información

Se reportó que en los centros de trabajo, los planes y programas de emergencia y de contingencia deben ser socializados con los trabajadores. Es obligación de las empresas mantener capacitados a sus empleados en lo relacionado con los PIPC y las medidas de seguridad para los diferentes tipos de siniestros.

En el Estado los fenómenos perturbadores son variables; por ejemplo, en la ciudad de Zacatecas existen incendios y encharcamientos; en Fresnillo, inundaciones, incendios y, al ser una región minera, existe sismicidad inducida; en Jerez se presentan sismos por su cercanía con la falla de San Andrés; y en general, la mala urbanización provoca inundaciones y encharcamientos.

Vinculación

Se tienen aproximadamente cinco reuniones al año entre la Secretaría de Gobernación (SEGOB); la Coordinación Nacional de Protección Civil; el Centro Nacional de Prevención de Desastres; la Dirección General de Protección Civil, el Director de Protección Civil del estado; y, de acuerdo con el tema participan también otras dependencias. A nivel estatal se tienen reuniones aproximadamente dos veces al año.

Realización de simulacros

La Ley promueve la inclusión de las personas con discapacidad durante los simulacros de protección civil⁵¹ para definir los mecanismos adecuados para su salvaguarda durante las contingencias.

Asimismo, a través de la organización libre, voluntaria y gratuita, la ciudadanía puede participar en las acciones descritas en los diversos programas, para estar preparada en situaciones reales de contingencia. En caso de incumplimiento de la Ley Estatal, se contemplan sanciones por ejemplo, por no presentar la constancia de haber realizado por lo menos dos simulacros de Protección Civil al año.

50 <<http://www.enaproc-cenapred.gob.mx/>>

51 <<https://www.zacatecas.gob.mx/evalua-proteccion-civil-protocolo-de-emergencia-en-ciudad-administrativa/>>

7. Conservación de Inmuebles y Polígonos de Vía Pública Patrimoniales

De acuerdo con la Ley de Protección y Conservación del Patrimonio Cultural del Estado de Zacatecas⁵², su aplicación corresponde al titular del poder ejecutivo; a la Junta de Protección y Conservación de Monumentos de Zonas Típicas del Estado de Zacatecas y a las demás autoridades estatales y municipales, principalmente en lo que respecta a sus competencias, a fin de salvaguardar el patrimonio cultural y monumental, así como conservar los bienes materiales e inmateriales.

La mencionada Junta es un organismo público descentralizado que tiene como atribución, "...dictar las disposiciones para la protección de la arquitectura... en particular de los edificios, calles, plazas y jardines que por su valor artístico e histórico deban conservarse, ordenar la suspensión de las obras que no reúnan las condiciones requeridas, emitir opinión acerca de los proyectos de construcción, modificación o demolición de obras y fachadas de edificios públicos... y mantener actualizados los catálogos en polígonos declarados como zonas típicas o de monumentos"⁵³.

El Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) es un Organismo del Gobierno Federal, responsable de la preservación de monumentos históricos, lo mismo que de las zonas arqueológicas registradas y tiene a su cargo una red de museos, así también ejerce una facultad normativa y rectora en la protección y conservación del patrimonio cultural tangible e intangible.

La Coordinación Nacional de Centros del INAH cuenta con uno en Zacatecas⁵⁴, cuyos servicios incluyen: la protección, conservación, restauración y recuperación de los monumentos arqueológicos, artísticos e históricos y de las zonas de monumentos; así como el otorgamiento de permisos para realizar trabajos de remodelación, restauración, excavación, cimentación, liberación o construcción que puedan afectar las características de los monumentos históricos.

Hay también una Red de Organizaciones Ciudadanas en Defensa del Centro Histórico de Zacatecas la cual está conformada por varias agrupaciones; entre ellas, el Comité de Vecinos de Calle Fernando Villalpando y Anexas A.C. y la Asociación de Amigos del Patrimonio de Zacatecas, las cuales abogan por el patrimonio cuando hay intervenciones en inmuebles o en espacios públicos⁵⁵.

Marco legal

En 1965 se expide la primera Ley de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas en el estado de Zacatecas. A nivel federal, el 6 de mayo de 1972, se expide la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, donde en el transitorio tercero se indica que "... las declaratorias de monumentos que hayan sido expedidas al amparo de leyes anteriores, así como sus inscripciones, subsisten en sus términos"⁵⁶. Al no existir una declaratoria federal de monumentos para Zacatecas, la responsabilidad recae en los municipios. El tema sigue en debate; por ejemplo, en la reunión subregional denominada Hacia un Plan de Acción del Patrimonio Mundial para México y América Central 2018-2023 que se llevó a cabo en Zacatecas para analizar necesidades y logros del patrimonio mundial en abril del 2018⁵⁷, se abordó esta situación.

El artículo 7 de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, indica que "...las autoridades de las entidades federativas y municipios cuando decidan restaurar y conservar los monumentos arqueológicos e históricos lo harán siempre, [con] previo permiso y bajo la dirección del Instituto Nacional de Antropología e Historia", por lo que se duplican y confunden las funciones y competencias entre el gobierno federal y municipal.

Normatividad

En el marco legal no se menciona a las personas con discapacidad, ni tampoco existen criterios oficiales de accesibilidad en el Estado, particularmente en lo que se refiere a la posibilidad de intervenir espacios catalogados como patrimoniales. Si bien a nivel federal los lineamientos aplicables son la NMX-R-050-SCFI-2006⁵⁸ y el Acuerdo por el que se Establecen los Lineamientos para la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad a Inmuebles Federales⁵⁹, estos no están actualizados.

52 Publicada en el POGZ el 15 de diciembre del 2014.

53 Ley de Protección y Conservación del Patrimonio Cultural del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 15 de diciembre del 2014.

54 <<http://cnci.inah.gob.mx/?p=1043>>

55 <<http://ljz.mx/2016/03/02/red-de-organizaciones-realizara-plan-de-gestion-para-el-centro-historico-de-la-ciudad/>>

56 Publicada en el DOF el 16 de febrero del 2018.

57 <<https://www.zacatecas.gob.mx/expertos-internacionales-se-reunen-en-zacatecas-para-analizar-necesidades-y-logros-del-patrimonio-mundial/>>

58 Publicada en el DOF el 9 de enero del 2007.

59 Publicado en el DOF el 12 de enero de 2004.

Proceso en La Alameda Trinidad García de la Cadena

Para ejemplificar el caso de un proceso de implementación en un espacio público y catalogado patrimonial, se toma la rehabilitación de la Alameda Trinidad García de la Cadena en la ciudad de Zacatecas, cuyas obras de intervención se iniciaron en noviembre del 2014. En las diferentes etapas del proceso participaron diversos sectores que conforman cuatro grupos:

- Dependencias de la administración pública federal, estatal y municipal, particularmente aquellas que tienen que ver con el ejercicio del presupuesto, la autorización, proyecto, la construcción y su verificación (por ejemplo, SINFRA, SEDUVOT y SFP a nivel estatal, la SEMARNAT a nivel federal y el ayuntamiento de Zacatecas a nivel municipal).
- Organizaciones que protegen el patrimonio cultural y arqueológico (por ejemplo, INAH y la Junta de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas).
- La dependencia de la administración pública que promueve la inclusión de personas con discapacidad, el Instituto.
- Sociedad civil (por ejemplo, el Comité de Vecinos de Calle Fernando Villalpando y Anexas, A.C. que pertenece a la Red de Organizaciones Ciudadanas en Defensa del Centro Histórico, y aquellos afectados de las inmediaciones, tales como comerciantes).

Hubo participación de sociedad civil. El Comité de Vecinos de Calle Fernando Villalpando y Anexas A.C. que representa a los habitantes de la zona; al enterarse del proyecto de rehabilitación de la Alameda, solicitaron que se abriera el diálogo con el gobierno del estado⁶⁰. Desde 2013 había antecedentes de que algunas dependencias habían ya avalado el proyecto. Sin embargo, a través de los medios de comunicación se expresó la inconformidad de las asociaciones por cómo se iba a rehabilitar el espacio. Se iniciaron pláticas entre SINFRA y los representantes de las asociaciones, para lo cual se instaló una oficina⁶¹ donde se llevarían a cabo las reuniones. Hubo diferentes condiciones para resolver en el entorno físico; por ejemplo, se encontraron los restos de la casa del exgobernador Jesús Aréchiga Mojarro⁶² debajo de la escalinata que conduce al IMSS; la bóveda y algunos asuntos relacionados con la provisión de servicios, como la red de agua potable y alcantarillado o el desnivel entre la Av. Torreón y la Alameda. Adicionalmente, los comerciantes estaban preocupados por el tiempo de cierre de las calles y la consecuente afectación a sus ventas en temporadas altas.

La obra se detuvo hasta consensar las acciones procedentes. Entre las peticiones del Comité de Vecinos que fueron atendidas estaban:

- La conservación de la balastrada que colinda con Av. Torreón
- La conservación del Jardín Morelos

Entre las solicitudes del Comité de Vecinos que no fueron atendidas están:

- Colocar pasamanos en escaleras hacia Av. Torreón
- Colocar pasamanos en escalinata hacia el IMSS
- Instalar rampa o salva escaleras hacia el IMSS
- Instalar caseta de vigilancia con policía
- Proveer sanitarios públicos accesibles
- Contar con bodega para las herramientas de jardinería
- Proveer servicio de limpieza de la superficie del piso con barredora mecánica
- Crear reglamento de uso del jardín (se llevaron a cabo mesas de trabajo para su elaboración; sin embargo, no se incorporaron las observaciones realizadas en dichas mesas)
- Promover paseos familiares, culturales y turísticos, ya que habitan en los alrededores personas mayores, es un punto de inicio o término de “callejoneadas” y es una zona de bares, con la cual los vecinos están inconformes.

A pesar de que el Instituto no fue invitado desde el inicio a las mesas de trabajo, el Departamento de Fomento a la Accesibilidad se percató de la rehabilitación del sitio y empezó a asistir a los encuentros semanales para abordar lo concerniente a los temas de acceso a las personas con discapacidad. De acuerdo con la evaluación realizada el 21 de enero de 2018 (ver Anexo V-7) los principales problemas dentro de la Alameda fueron los cruces peatonales (particularmente los bolardos y vehículos obstaculizando el paso); la altura y ubicación del mobiliario y los cajones de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad. Adicionalmente, la conectividad hacia otros espacios, como hacia la Av. Torreón, el IMSS y hacia cruces peatonales circundantes.

60 <<http://ntrzacatecas.com/2014/02/25/avala-junta-de-monumentos-rehabilitacion-de-la-alameda/>>

61 <<http://ntrzacatecas.com/2014/10/15/senalan-anomalias-en-proyecto-de-intervencion-de-la-alameda/>>

62 <<http://ljz.mx/2016/12/14/abre-sus-puertas-centro-interpretacion-alameda/>>

8. Desarrollos de Vivienda

En la Ley de Inclusión⁶³, se menciona el derecho a la vivienda digna de las personas con discapacidad y se indica que el Ejecutivo estatal tiene la facultad de instrumentar programas de vivienda especial, los cuales pueden ser para proyectos arquitectónicos con especificaciones necesarias para la accesibilidad. Se menciona también que estos programas, deberán contemplar el otorgamiento de créditos o subsidios a las personas con discapacidad para la adquisición, construcción o remodelación de vivienda.

El desarrollo de fraccionamientos habitacionales urbanos está regulado por el Código Urbano⁶⁴ y los clasifica en: residenciales, medio, de interés social, populares y mixtos.

En los fraccionamientos se aplican los reglamentos de construcciones; los programas y declaratorias de desarrollo urbano; los lineamientos técnicos que dicte el ayuntamiento respectivo; la Comisión Estatal de Desarrollo Urbano y la Comisión Municipal correspondiente⁶⁵. Las normas que deben cumplir los desarrollos de fraccionamientos son las de diseño urbano; de sistemas de agua potable y alcantarillado; de vialidad y de electrificación y alumbrado público⁶⁶. Entre éstas, las normas de vialidad son las que enuncian las especificaciones y dimensiones de las calles, andadores, pavimentos, banquetas y guarniciones; así como a la nomenclatura y circulación en las mismas⁶⁷.

La SEDUVOT⁶⁸, es responsable de ejecutar la política de desarrollo urbano correspondiente a los fraccionamientos. La Comisión Estatal antes mencionada tiene la atribución de establecer criterios para la autorización de dichos fraccionamientos⁶⁹. El ayuntamiento autoriza las solicitudes de los mismos⁷⁰, asimismo, está facultado para supervisar la ejecución de las obras de urbanización⁷¹ de dichos espacios de vivienda, en coordinación con la SEDUVOT⁷².

Entre los requisitos para la obtención de licencia, están los dictámenes de impacto vial e impacto urbano⁷³ (emitidos por la SEDUVOT), después de recibir el paquete de planos del ayuntamiento. También la constancia urbanística, que contiene las restricciones de urbanización y construcción⁷⁴.

La SEDUVOT entrega el proyecto al Instituto para que reciba visto bueno en términos de accesibilidad. (ver Anexo XIII-1 Archivos Digitales). Se reportó que el Instituto ha revisado dos proyectos, de los cuales uno ya obtuvo la aprobación y el otro se encontraba en fase de modificaciones. Una vez aprobado por el Instituto, a través de la SEDUVOT, el ayuntamiento otorga la licencia de construcción.

En el Reglamento Interno de la SEDUVOT⁷⁵, se menciona el objetivo de la Subsecretaría de Vivienda: planear, diseñar, promover, gestionar y ejecutar mecanismos de financiamiento, subsidios, apoyo social, programas sectoriales de vivienda y proyectos de infraestructura pública.

En el Reglamento de la SEDUVOT⁷⁶, se menciona la existencia de la Ley de Fraccionamientos Urbanos, sin embargo, no se encontró el documento en los sitios web oficiales.

63 Artículo 17 Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 3 de mayo del 2017.

64 Artículo 200 Código Urbano del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 3 de diciembre del 2014.

65 Artículo 201 Código Urbano del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 3 de diciembre del 2014.

66 Artículo 202 Código Urbano del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 3 de diciembre del 2014.

67 Artículo 65 Código Urbano del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 3 de diciembre del 2014.

68 Artículo 15 Reglamento Interno de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, publicado en el POGZ el 2 de agosto del 2017..

69 Artículo 30 Código Urbano del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 3 de diciembre del 2014.

70 Artículo 4 Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

71 Artículo 22 Código Urbano del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 3 de diciembre del 2014.

72 Artículo 19 Reglamento Interno de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, publicado en el POGZ el 2 de agosto del 2017.

73 Artículo 66 Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

74 Artículo 136 Código Urbano del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 3 de diciembre del 2014.

75 Reglamento Interno de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, publicado en el POGZ el 2 de agosto del 2017.

76 Reglamento Interno de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, publicado en el POGZ el 2 de agosto del 2017.

9. Estacionamientos

Estacionamiento para vehículos motorizados

Los estacionamientos de servicio público y los de uso privado dentro de un predio se rigen por: el Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas; la Ley de Estacionamientos Públicos para el Estado de Zacatecas; la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad para el Estado de Zacatecas y su Reglamento; la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas y los programas de desarrollo urbano correspondientes⁷⁷. El ayuntamiento es el encargado de regular las características, las tarifas y las condiciones de operación de los estacionamientos públicos.

Tanto en el PIMUS⁷⁸ como en el Reglamento de la Ley de Transporte⁷⁹, se indica que está prohibido estacionarse en lugares que obstaculicen rampas de acceso a la banqueta “especiales” para personas con discapacidad, lo cual es considerado una infracción. Asimismo, prohíbe estacionarse en cajones exclusivos para personas con discapacidad⁸⁰ o en zonas autorizadas de carga y descarga sin realizar esta actividad⁸¹. Las guarniciones de color amarillo indican que está prohibido estacionarse.

Se reportaron quejas de habitantes del centro histórico, quienes afirman que el estacionamiento en vía pública es insuficiente y que los estacionamientos públicos dentro de un predio tienen tarifas elevadas, un horario reducido y no abren en días festivos o eventos. La demanda de estacionamiento en los centros históricos es alta y complica a los habitantes a realizar sus actividades en los comercios o en edificios de la administración pública. Alrededor de los centros de salud se encontró un problema similar porque la demanda para estacionar los vehículos es alta y las tarifas en los estacionamientos públicos dentro de los predios son elevadas.

Se tiene un proyecto para instalar parquímetros en la zona centro de la ciudad de Zacatecas, sin embargo, hay opiniones encontradas sobre este tema; particularmente los residentes de la zona no están a favor.

Estacionamiento para bicicleta y motocicleta

La instalación de estacionamientos para bicicletas se menciona en el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas-Guadalupe (PIMUS)⁸² como un plan de acción inmediata, refiriéndose a su ubicación en Ciudad Administrativa, en los centros históricos y la plaza Bicentenario. Además, se fomenta su uso en centros comerciales.

Se encontró que hacen falta cajones de estacionamiento para motocicletas y bicicletas, pues en muchas ocasiones obstaculizan la circulación peatonal.

Cajón exclusivo para personas con discapacidad en vía pública

En el Reglamento de la Ley de Construcción⁸³, se indica que deben existir zonas preferentes para el estacionamiento de vehículos en los que viajen personas con discapacidad. Según el Reglamento de la Ley de Transporte⁸⁴, corresponde a la SEDUVOT en coordinación con la Dirección de Seguridad Vial, evaluar, asesorar y diseñar la construcción, reconstrucción y conservación de los cajones exclusivos de estacionamiento para personas con discapacidad. En el Reglamento Interno de la SEDUVOT⁸⁵, corresponde a su Dirección de Movilidad, regular la ocupación de los estacionamientos en cuestión. El Instituto⁸⁶ tiene la atribución de opinar sobre la viabilidad de colocación de los cajones de estacionamiento para personas con discapacidad.

77 Artículo 76 Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

78 Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe, publicado en el POGZ el 1 de septiembre del 2004.

79 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

80 Artículo 47 Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

81 Artículo 77 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

82 Publicado en el POGZ el 1 de septiembre del 2004.

83 Artículo 77 Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

84 Artículo 6 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

85 Artículo 20 Reglamento Interno de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial.

86 Artículo 60 Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 3 de mayo del 2017.

El PIMUS⁸⁷ menciona el derecho de las personas con discapacidad a ocupar los cajones de estacionamiento que sean destinados para ellas, siempre que su vehículo se identifique con el “logotipo oficial reconocido” o en su caso, con el tarjetón vehicular de persona con discapacidad o placas del vehículo para persona con discapacidad.

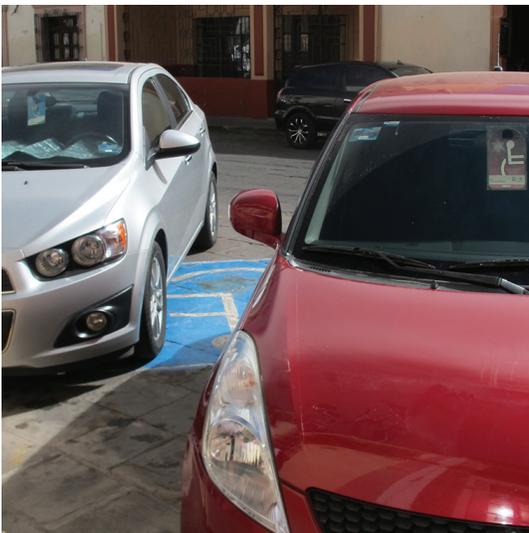
Además de los cajones exclusivos para personas con discapacidad, la Ley de Transporte indica que está permitido el uso temporal de espacios no autorizados para estacionamiento, a vehículos para personas con discapacidad cuando ellas así lo soliciten y sea necesario para el acceso a su casa habitación, escuela o trabajo⁸⁸.

Las autoridades en materia de transporte, tránsito y seguridad vial pueden sancionar a los conductores que ocupen los cajones exclusivos para personas con discapacidad sin tener derecho a hacerlo.

En cuanto al estacionamiento público dentro de un predio, se indica en el PIMUS⁸⁹, que se deben cumplir los lineamientos relativos a las facilidades para personas con discapacidad. En la Ley de Transporte, se menciona el derecho de este sector de la población a tener cajones exclusivos de estacionamiento, en el primer piso y en los lugares de más fácil acceso o salida⁹⁰.

El Reglamento de la Ley de Construcción⁹¹ indica que en estos estacionamientos deberán tener rampas para personas con discapacidad a lo largo de las rutas accesibles, y que coincidan con las franjas reservadas en el arroyo para el cruce de peatones. El ancho de dichas rampas deberá ser igual al de la banqueta en su sentido transversal y no menor a 1.20 m. Indica también que las rampas y/o áreas de aproximación de un extremo a otro del cruce peatonal deberán estar alineadas entre sí, con trazos rectos y con señalamiento vertical y horizontal con el Símbolo Internacional de Accesibilidad. Sin embargo, durante los recorridos no se constató su cumplimiento.

La Ley de Inclusión⁹² indica que el Instituto puede expedir el distintivo de identificación a los vehículos que sean conducidos por personas con discapacidad o que las transporten para así, hacer uso de los cajones exclusivos a personas con discapacidad. Antes de solicitar el tarjetón, es necesario tener la Credencial de Persona con Discapacidad y presentar copia de la tarjeta de circulación del vehículo que usa regularmente la persona con discapacidad. El tarjetón indica si la discapacidad es permanente y se puede usar solamente en el estado de Zacatecas. Se registraron quejas a este respecto.



Imágenes: Vehículos con tarjetones y tarjetón de persona con discapacidad.

Cuando una persona con discapacidad solicita al Instituto la asignación de un cajón exclusivo en vía pública, se examina el expediente y se determina si es acreedora al mismo en las inmediaciones del domicilio donde lo solicita. El Instituto realiza una visita al lugar de referencia y, si lo considera pertinente, se hace el requerimiento oficial a la Dirección de Seguridad Vial, quien determina la viabilidad de la petición y realiza la habilitación del mismo, a través de Ingeniería Vial.

87 Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe, publicado en el POGZ el 1 de septiembre del 2004.

88 Artículo 48 Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

89 Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe, publicado en el POGZ el 1 de septiembre del 2004.

90 Artículo 46 Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

91 Artículo 84 Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

92 Artículo 20 Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 3 de mayo del 2017.

Cuando la solicitud no obtiene una respuesta favorable, la Dirección de Seguridad Vial sugiere otra ubicación lo más cercana posible al domicilio donde lo solicitó la persona con discapacidad. Al habilitar un cajón de estacionamiento, el ayuntamiento emite el permiso para la rampa en la banqueta y Protección Civil verifica que sea seguro.

En municipios distintos a la capital, el proceso para habilitar cajones exclusivos para personas con discapacidad varía. La persona interesada hace la solicitud a través del enlace del Instituto, quien pide autorización al delegado de Seguridad Vial del ayuntamiento y en caso de autorizarse, Obras Públicas realiza la habilitación del cajón.

La Dirección de Seguridad Vial, lleva una relación de cajones para personas con discapacidad. Hasta febrero de 2018, se tenían registrados 359 cajones en la ciudad de Zacatecas y 107 en Guadalupe hasta el 2017. Se reportan quejas del resto de los habitantes de la zona metropolitana, por no tener lugares para estacionarse y por el exceso de cajones exclusivos para personas con discapacidad en vía pública. Se ha tratado de obtener la relación de los cajones en otros municipios, pero no se recibe de manera actualizada ni constante por parte de la delegación de Seguridad Vial en cada demarcación.

En las señales horizontal y vertical en los cajones exclusivos para personas con discapacidad se encontró que el Símbolo de Accesibilidad no está estandarizado y tampoco está homologado con el Símbolo Internacional de Accesibilidad. Se reporta que anteriormente, la señal vertical tenía la leyenda de "DISCAPACITADO", actualmente se están cambiando de manera progresiva, por "EXCLUSIVO DISCAPACIDAD" a petición del Instituto.

El tamaño del tablero depende de la entidad a quien corresponda la vía; por ejemplo, SINFRA se encarga del boulevard, mientras que la Dirección de Seguridad Vial se encarga de las colonias, del centro histórico y de vías primarias. Las especificaciones para estos tableros por parte de SINFRA son de 0.31 m x 0.71 m impresos y por parte de la Dirección de Seguridad Vial, son de 0.45 m x 0.61 m pintados con pincel; ambos con el mismo tono de azul. La norma aplicable para vías federales es la NOM-034-SCT2-2011, Señalamiento Horizontal y Vertical de Carreteras y Vialidades Urbanas⁹³.

En el Reglamento de la Ley de Transporte, se indica que se buscará realizar convenios entre la Dirección de Seguridad Vial, el Instituto y las empresas, para generar una cultura de respeto a los cajones exclusivos para personas con discapacidad⁹⁴. En los recorridos se observó que vehículos sin tarjetón hacían uso de los cajones exclusivos para personas con discapacidad. Así mismo, se encontró una campaña de sensibilización en Fresnillo, que consistía en calcomanías pegadas en las ventanas de los taxis, con las leyendas: "*¿Quieres realmente mi lugar?*" y "*Yo sí respeto estos lugares*". Se reportó que dichas calcomanías fueron entregadas por Tránsito en una ceremonia de inauguración, en la que pusieron calcomanías a los taxis de quienes asistieron.

Cajón exclusivo para personas con discapacidad en inmuebles

Según el PIMUS, todos los sitios abiertos al público deberán disponer de estacionamiento para las personas con discapacidad, en por lo menos el 2% del total⁹⁵. En el Reglamento de la Ley de Construcción⁹⁶, se indica que se debe asignar un cajón para uso exclusivo de personas con discapacidad por cada 25 cajones o fracción a partir de 12. En el Reglamento de la Ley de Construcción se habla sobre la ruta accesible que debe haber entre los cajones de estacionamiento y por lo menos una entrada del edificio⁹⁷. En los estacionamientos correspondientes a inmuebles, se encontró que no todos cumplen con los lineamientos de manera adecuada y, que si bien hay rutas accesibles entre los cajones y las entradas a los edificios, en ocasiones no son intuitivas.

En los inmuebles con estacionamiento para consumidores, la Ley de Inclusión marca que se contemple un 50% de descuento en la tarifa para vehículos autorizados para su uso por personas con discapacidad⁹⁸. Sin embargo, esto no se verificó en la práctica.

93 Publicada en el DOF el 16 de noviembre del 2011.

94 Artículo 125 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

95 Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe, publicado en el POGZ el 1 de septiembre del 2004.

96 Artículo 78 Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

97 Artículo 163 Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

98 Artículo 14 Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 3 de mayo del 2017.

Estacionamiento exclusivo para servicios particulares en vía pública

En el Reglamento de la Ley de Transporte se indica que está prohibido “apartar lugares de estacionamiento en la vía pública”⁹⁹, así como colocar objetos para este fin. A este respecto, menciona que la Dirección de Seguridad Vial procurará no autorizar el estacionamiento exclusivo en la vía pública.

La Ley de Estacionamientos Públicos¹⁰⁰ indica que el ayuntamiento puede otorgar el permiso para estacionamientos exclusivos en la vía pública, por ejemplo, a particulares que presten el servicio de estacionamiento por medio de acomodadores de vehículos o de recepción, prohibiendo a los automovilistas estacionarse en dichos lugares. Para que los particulares cuenten con estacionamientos exclusivos, se requieren registro y licencia de operación, expedida por el ayuntamiento.

Se encontraron lugares utilizados para el transporte turístico en las calles del centro histórico de la ciudad de Zacatecas, los cuales obstruyen las vialidades angostas; y los autobuses turísticos foráneos grandes incrementan el peso soportado por las calles (se reportó que en el subsuelo existe una bóveda que no resiste cargas pesadas). Se observó que en el centro de la ciudad de Zacatecas circulan vehículos pequeños eléctricos más ligeros para servicios urbanos, como el de la recolección de la basura.

Áreas de ascenso y descenso vehicular

El Reglamento de la Ley de Construcción¹⁰¹, indica que estacionamientos en la vía pública, estacionamientos públicos y en lugares de acceso al público, debe haber espacios adecuados para el ascenso o descenso de las personas con discapacidad. Señala también que se permitirá que el ascenso o descenso se realice en zonas restringidas, siempre y cuando la parada del vehículo sea momentánea y sólo mientras se realiza la maniobra¹⁰².

En el Reglamento de la Ley de Construcción, se indica también que los estacionamientos en vía pública con predominancia de actividades comerciales o de servicios múltiples, deberán contar con mínimo un espacio por manzana para el ascenso y descenso de personas con discapacidad y personas mayores. Estos espacios deben estar diseñados con requerimientos específicos y señalados como reservados para uso exclusivo¹⁰³. En los recorridos realizados para este Diagnóstico se observaron pocas áreas de ascenso y descenso de este tipo. Se observó que taxistas o vehículos turísticos realizan el ascenso y descenso en doble fila frente a los hoteles.

Áreas de carga y descarga mercantil

La Ley de Transporte¹⁰⁴ indica los horarios para hacer uso de las áreas de carga y descarga mercantil, los cuales son:

- En zonas de mucho tránsito y ciudades pobladas, de las 21:00 horas a las 8:00 horas.
- En las zonas restantes, de las 8:00 horas a las 22:00 horas.

Se excluyen de los horarios anteriores a agencias funerarias, ambulancias, patrullas policiales y vehículos de la Defensa Nacional¹⁰⁵. Sin embargo, se reportó que en el centro histórico de la ciudad de Zacatecas, el horario es de las 22:00 a las 6:00 horas. Algunos comerciantes se quejaron de que los horarios son limitados. Algunas áreas de carga y descarga no son respetadas por otros vehículos.

99 Artículo 79 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

100 Artículo 22 Ley de Estacionamientos Públicos para el Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 26 de diciembre del 2015.

101 Art. 77 Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

102 Art.122 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

103 Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe, publicado en el POGZ el 1 de septiembre del 2004.

104 Artículo 114 Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

105 Artículo 114 Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

10. Vía Pública

Marco legal

La vía pública se regula por el Código Urbano¹⁰⁶ y es “la superficie de uso común, destinada a la circulación de personas y vehículos, que incluye calles y avenidas”. En este Diagnóstico, la vía pública se conforma por banquetas, cruces peatonales, plazas públicas, y paradas de transporte público. Existen disposiciones que se refieren a la accesibilidad para personas con discapacidad en la vía pública.

En la Ley de Inclusión¹⁰⁷ se menciona la obligación de contemplar que la infraestructura básica, el equipamiento, el entorno urbano y los espacios públicos sean de carácter universal, obligatoria y adaptada para todas las personas; que incluyan el uso de señalización, facilidades arquitectónicas, tecnologías, información, sistema Braille, etc. y que la adecuación de las instalaciones públicas sea progresiva.

En cuanto a banquetas y circulaciones peatonales, en el Código Urbano se indica que deberá haber rampas para personas con discapacidad en banquetas; que deben contar con “pasamanos en aquellas calles que así lo requieran cuyo desnivel sea mayor del 12%”¹⁰⁸. Además, se refiere a tener un área de circulación peatonal sin obstáculos, es decir, que “la postería de la red de electrificación, alumbrado público, teléfonos, señalamiento, indicadores, letreros o cualquier otro tipo similar, deberá ubicarse en su caso, en el área jardinada de las banquetas, sin interferir el área de circulación de peatones”¹⁰⁹. En el Reglamento de la Ley de Construcciones¹¹⁰, se recomienda la extensión de la banqueta para resolver las rampas peatonales, esto en vialidades donde exista estacionamiento permitido.

El PIMUS¹¹¹ indica que “cuando existan cambios de nivel en los espacios exteriores públicos, haciéndose necesario el uso de circulaciones verticales, se colocarán escaleras con pasamanos o rampas”¹¹². Además, se enumeran lineamientos con los que deben cumplir las rutas, los senderos peatonales, las banquetas, los andadores y los pasajes:

- Contar en los puntos de cruce vehiculares con rampas “especiales” para sillas de ruedas, con un ancho mínimo de 95 cm y una pendiente máxima del 15%, para salvar el desnivel de la guarnición de 15 cm, con un acabado terso pero no resbaladizo.
- Cuando existan cambios de nivel en los espacios exteriores públicos, haciéndose necesario el uso de circulaciones verticales, se colocarán escaleras con pasamanos o rampas.
- En las intersecciones o cruces en banqueta o de calles, que se encuentren construidas a distintos niveles, las superficies de ambas deberán llevarse al mismo nivel mediante el uso de rampas, con la finalidad de hacer factible el tránsito a personas en sillas de ruedas.

En cuanto a cruces peatonales, el PIMUS¹¹³ indica que “... las aceras deben permitir, en las esquinas o sitios para el cruce de personas, facilidades para que las personas en sillas de ruedas puedan, en forma independiente y con un máximo de seguridad, descender o ascender de las mismas, para lo cual los pavimentos deberán ser resistentes, antiderrapantes y rugosos, de tal manera que permitan servir también de señalamiento para la circulación de invidentes o débiles visuales. Las juntas deberán encontrarse bien selladas y libres de arena o piedras sueltas”.

En el Código Urbano se indica, al igual que en el PIMUS que “... en los cruces con los arroyos vehiculares deberán considerarse rampas especiales para sillas de ruedas”¹¹⁴, sin embargo, se indica un ancho mínimo de 90 cm para dichas rampas, en lugar de tener un cruce accesible a todo su ancho y abordarlo con el concepto de diseño universal.

En la entrevista realizada a personal de Infraestructura Vial (quienes se encargan de la colocación y mantenimiento de semáforos, señales verticales y horizontales de vialidades, y estacionamientos exclusivos), se reportó que se están regulando los paraderos de transporte público.

106 Artículo 195 Código Urbano del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 3 de diciembre del 2014.

107 Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 3 de mayo del 2017.

108 Artículo 224 Código Urbano del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 3 de diciembre del 2014.

109 Artículo 224 Código Urbano del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 3 de diciembre del 2014.

110 Art. 84 Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

111 Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe, publicado en el POGZ el 1 de septiembre del 2004.

112 Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe, publicado en el POGZ el 1 de septiembre del 2004.

113 Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe, publicado en el POGZ el 1 de septiembre del 2004.

114 Artículo 224 Código Urbano del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 3 de diciembre del 2014.

Marco legal: dispositivos de control de tránsito

En el Decreto No. 146¹¹⁵ y en la Ley de Transporte¹¹⁶, se otorga el derecho a las personas con discapacidad de contar con señales para facilitar su protección, acceso y desplazamiento en el servicio público de transporte, el tránsito y la seguridad vial.

En el Reglamento de la Ley de Transporte¹¹⁷, se indican las clases de señales y los dispositivos de protección para el control del tránsito:

- Humanas: las que realizan los elementos de la Policía de Tránsito y Seguridad Vial, los conductores y los trabajadores de obras viales por medio de ademanes y posiciones corporales.
- Gráficas: las que se instalan por medio de tableros y marcas combinando palabras, símbolos y colores.
- Electromecánicas: los semáforos que emiten señales luminosas de colores.
- Audibles: las que se utilizan mediante la emisión de sonidos de silbato, sirenas o claxon, con significados especiales de control, emergencia o aviso.

En el PIMUS se menciona que las zonas de cruce peatonal deben estar señalizadas de manera adecuada¹¹⁸.

En cuanto a la señalización en los vehículos, las paradas de transporte y bases de servicio, en la Ley de Transporte¹¹⁹ se indica que las tarifas autorizadas deberán ser fijadas en un lugar visible y en formatos legibles. Sin embargo, no queda claro si esto incluye formatos accesibles.

En el Reglamento General de la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas¹²⁰ se establecen las especificaciones técnicas para la superficie podo-táctil, la cual está homologada con la de otros estados de la República, más no se menciona sobre el criterio para su colocación.

Marco legal: asistencia o auxilio a personas con discapacidad

Además de los lineamientos que se indican para el entorno físico, hay consideraciones de asistencia o auxilio para personas con discapacidad en la vía pública. Algunos de los derechos de las personas con discapacidad en materia vial que se enuncian en la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas¹²¹ y en el Decreto No. 146¹²² son los siguientes:

- Ser auxiliados por la Secretaría de Seguridad [agentes de Policía de Seguridad Vial] y peatones [ciudadanos] para el cruce de calles e intersecciones¹²³.
- Derecho de asistencia o auxilio para el cruce de calles e intersecciones por la Policía Preventiva de Tránsito del Estado o por otros ciudadanos.
- Ayudar a los peatones menores de doce años de edad, a personas mayores y a quienes no se encuentren en uso de sus facultades físicas o mentales para cruzar las calles, gozarán de prioridad en el paso. En estos casos, los elementos de la Policía de Seguridad Vial deberán acompañar a los menores y personas con discapacidad, hasta que se complete el cruzamiento¹²⁴.
- Preferencia en el paso en las zonas con semáforos o sin semáforos.
- Preferencia de paso en cruceros a las personas con discapacidad.
- Prioridad en el abordaje y descenso de vehículos de transporte público¹²⁵.
- Derecho a obtener la seguridad, ayuda y tiempo necesarios al abordar y descender de los vehículos.

115 Artículo 46 Decreto No. 146. Se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 31 de mayo del 2017.

116 Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

117 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

118 Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe, publicado en el POGZ el 1 de septiembre del 2004.

119 Artículo 66 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

120 Publicado en el POGZ el 23 de agosto del 2017.

121 Publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

122 Decreto No. 146. Se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 31 de mayo del 2017.

123 Artículo 46 Decreto No. 146. Se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 31 de mayo del 2017.

124 Artículo 36 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

125 Artículo 32 Decreto No. 146. Se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 31 de mayo del 2017.

- Derecho a que los conductores detengan sus vehículos hasta que las personas con discapacidad alcancen a pasar cuando el tiempo del semáforo ha terminado¹²⁶.

Se desconoce si el tema de accesibilidad se menciona en el Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública vigente, ya que este documento no se encontró disponible en los sitios web.

Entorno físico en zonas escolares

En el Reglamento de la Ley de Transporte, se indica que las escuelas deben contar un área de ascenso y descenso donde los vehículos puedan realizar maniobras, con señales o dispositivos pertinentes, y que no obstaculice la circulación en la vía pública¹²⁷. Además, se menciona que las escuelas deberán tener personal de apoyo vial, el cual será capacitado y autorizado por la Dirección, para que realice funciones de maniobras de señalización¹²⁸.

La Ley de Transporte menciona que el transporte escolar tiene paso preferente en los cruces peatonales y prioridad en el ascenso y descenso próximos a los centros educativos. Se hará uso de señales, dispositivos e indicaciones para apoyar el tránsito de los estudiantes en los centros educativos durante los horarios de mayor afluencia, a cargo de las autoridades competentes¹²⁹. Adicionalmente, se regula la velocidad máxima a 20 km/h en las zonas escolares estatales, la cual puede ser determinada por un dispositivo tecnológico¹³⁰. Sin embargo, no se verificó si en centros educativos con estudiantes con discapacidad se realizan éstas acciones.

En dicha Ley, se habla de la creación de un Centro de Capacitación para el Transporte y Educación Vial, a fin de llevar a cabo programas permanentes de seguridad de tránsito y vialidad, dirigidos a alumnos de educación preescolar, básica y media¹³¹. No se tiene la información si incluyen a estudiantes con discapacidad.

Proceso de intervención en la vía pública

Para intervenir la vía pública se requiere de un proceso donde diferentes dependencias, organizaciones y personas están involucradas en las distintas etapas. Dichas intervenciones se regulan por la Ley de Construcción para el Estado y Municipios de Zacatecas, su Reglamento y el Código Urbano.

Planeación y elaboración del proyecto:

La Coordinación Estatal de Planeación (COEPLA)¹³² es quien autoriza el recurso financiero estatal para la obra pública, mediante la emisión de oficios de ejecución de obra. Existen otras fuentes de recursos, como el programa 3x1. En caso de que se utilice el recurso brindado por el Instituto para instalar rampas en banqueta, se revisa y aprueba el proyecto.

Los proyectos autorizados por COEPLA son elaborados por la Subsecretaría Técnica de SINFRA, y ella misma se encarga del diseño del proyecto arquitectónico y los trámites para la licitación y el contrato.

Revisión del proyecto:

Para obtener el permiso de construcción por parte del ayuntamiento, es necesario contar con las revisiones de las instancias siguientes: SAMA o SEMARNAT según sea el caso (estudio de impacto ambiental), la Subsecretaría Técnica de la SINFRA, Protección Civil, el INAH y la Junta de Monumentos (si se tratase de intervenir el espacio considerado como patrimonio), la JIAPAZ, la CFE, la SEDUVOT (en caso de tratarse de fraccionamientos de vivienda), además de contar con un DRO, un supervisor de obra y un residente de obra, de la dependencia o contratante. La SEDUVOT pide revisión al Instituto cuando se trata de fraccionamientos de vivienda.

126 Artículo 117 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

127 Artículo 41 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

128 Artículo 40 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

129 Artículo 31 Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

130 Artículo 48 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

131 Artículo 105 Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

132 Artículo 24 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 30 de noviembre del 2016.

INTERVENCIÓN A VÍA PÚBLICA

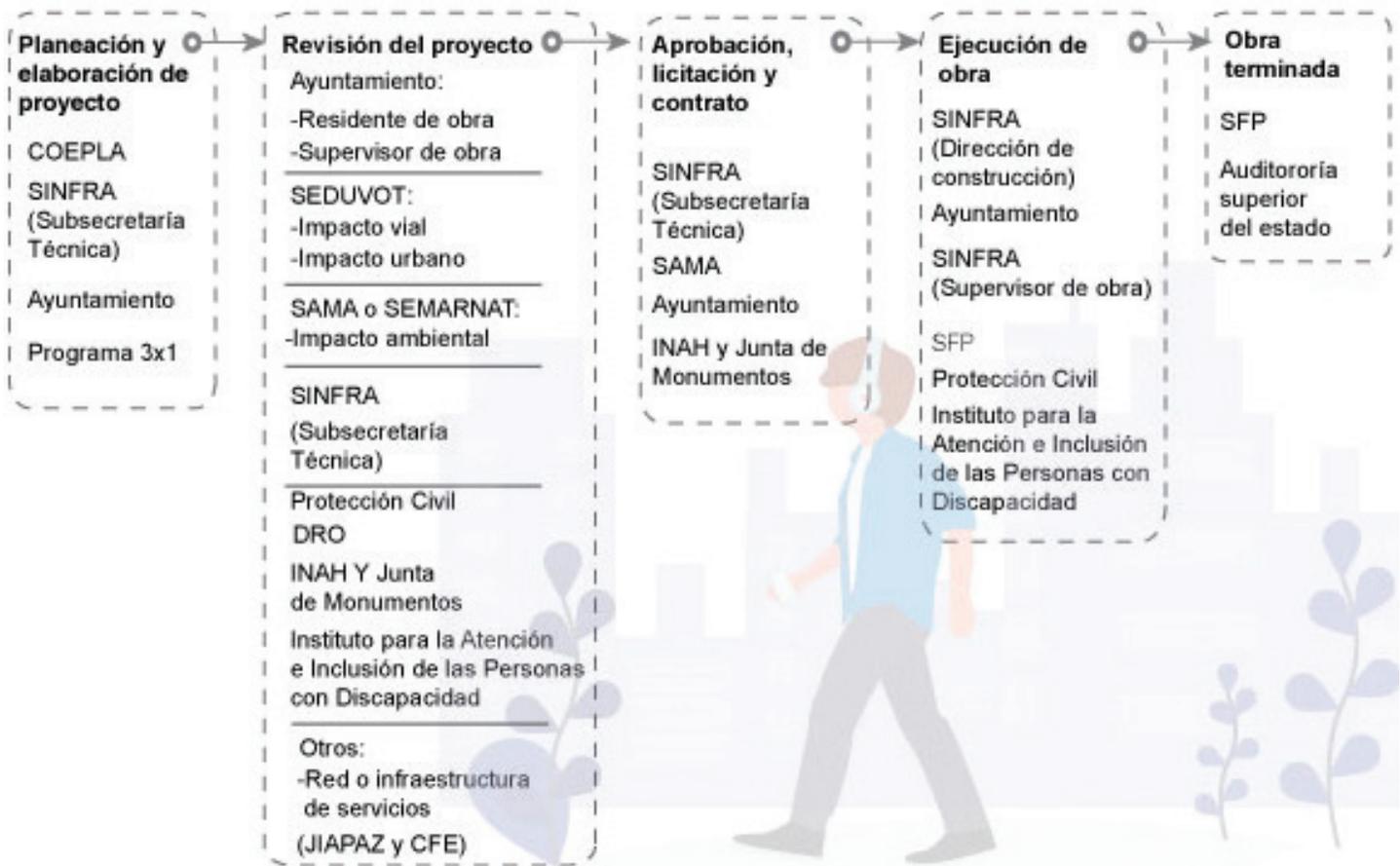


Imagen: Diagrama del proceso de intervención a la vía pública.

Aprobación, licitación y contrato:

Las diferentes instancias o dependencias que deben aprobar el proyecto son: SINFRA (Subsecretaría Técnica), SAMA o SEMARNAT, el ayuntamiento, el INAH y la Junta de Monumentos si se trata de un espacio patrimonial.

Ejecución de obra:

Durante la ejecución de la obra, las dependencias que realizan la supervisión son: la SINFRA (Dirección de Construcción y un supervisor de obra), el ayuntamiento (a través de un supervisor), Protección Civil, que emite las medidas de seguridad necesarias y la Secretaría de la Función Pública (SFP) revisa que los recursos públicos se apliquen de manera adecuada conforme al presupuesto de la obra.

La Ley de Inclusión¹³³ indica que el Instituto tiene la facultad de verificar que se garantice la accesibilidad en las instalaciones públicas o privadas. A pesar de que en algunos proyectos no le es requerido oficialmente en las diferentes etapas del proceso; como ya se ha dicho, el Departamento de Fomento a la Accesibilidad del Instituto se hace presente cuando se entera por medios propios de los proyectos.

Obra terminada:

La SFP revisa que los recursos públicos se hayan aplicado de manera adecuada conforme al presupuesto de la obra. La Auditoría Superior del Estado revisa la obra a su término.

133 Artículo 12 Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 3 de mayo del 2017.

Banqueta

Uno de los principales obstáculos para la accesibilidad en banquetas son los postes para las instalaciones urbanas, tales como el cableado eléctrico y de comunicaciones. Se desconoce si hay una regulación para las instalaciones aéreas y la ubicación de los postes sobre la banqueta. Asimismo, las diferentes redes técnicas, cuyas instalaciones son subterráneas, a través de ductos y registros en la banqueta, pueden ser impedimentos para dar soluciones de accesibilidad en banquetas y para un cruce peatonal.

De esta situación, deriva también la importancia de ampliar el ancho de las banquetas en la ciudad. Una banqueta amplia permite alojar más y mejores instalaciones, haciendo más simple el proceso de acomodo y la gestión posterior de la infraestructura.

Cuando se ensanchó la banqueta en el centro de la ciudad de Zacatecas, algunos operadores turísticos (hoteleros, restaurantes y agencias de viajes) se opusieron; sin embargo, se continuaron las obras. Las razones para aumentar el ancho de las banquetas fueron: eliminar cajones de estacionamiento frente a inmuebles históricos y turísticos emblemáticos, para tener una ciudad amigable a los peatones, lo cual beneficia el paso de personas en sillas de ruedas.

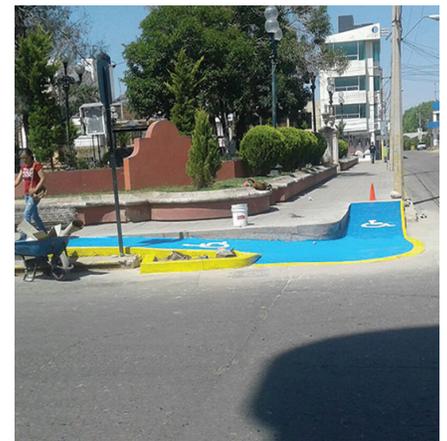
También es importante considerar la conectividad entre los espacios públicos y banquetas. Por ejemplo, en un proyecto en la ciudad de Zacatecas, se trabajó en la conectividad entre las diferentes zonas dentro del Parque Arroyo de la Plata, así como hacia la banqueta en la Av. García Salinas. Esta iniciativa se extendió a un plan maestro de rehabilitación del parque.

En temas de Protección Civil, se encontraron puntos de reunión sobre banquetas, particularmente en la ciudad de Zacatecas; sin embargo, se desconoce el criterio establecido para su ubicación.

Cruces peatonales

En cuanto a cruces peatonales se realizaron entrevistas a distintas personas; entre ellas, una persona con discapacidad visual quien menciona que ha solicitado semáforos peatonales audibles, a este respecto, aún no existe una especificación técnica. Asimismo, sobre las soluciones en el cruce peatonal en vías donde se tiene un carril para bicicletas.

En la entrevista con personal de Infraestructura Vial, se mencionaron las percepciones que se tuvieron de los talleres realizados para este Diagnóstico: de manera positiva el haber escuchado una diversidad de opiniones, y de manera negativa no tener impacto con resultados tangibles. Sin embargo, algunos resultados ya se han dejado ver, por ejemplo en Fresnillo, donde después de la visita realizada para la evaluación a la vía pública para la elaboración de este Diagnóstico, se hicieron adecuaciones en cruces peatonales con la participación de un usuario en silla de ruedas.



Imágenes: Antes, prueba y después de la intervención a un cruce peatonal en Fresnillo.

Parada de transporte público

Para la colocación de la señal vertical en las paradas de transporte, la Subsecretaría de Transporte Público pide el apoyo a la Dirección de Tránsito, quien da el visto bueno y realiza la colocación. No se observaron señales horizontales en la dársena.

En la entrevista que se hizo al personal de Infraestructura Vial, se encontró que los municipios no asignan las paradas de transporte, sino que la indicación viene del nivel estatal.

En pláticas con el Director del IMPLAN Fresnillo, se comentó que la Dirección de Tránsito no es una instancia de planeación, sino que su atribución principal es la de sancionar.

En cuanto a las paradas de transporte público dentro de los fraccionamientos de vivienda, se sugirió que la autoridad que otorgue la licencia de uso para el fraccionamiento, condicione y establezca los lugares destinados a las paradas de transporte.

Dispositivos de control de tránsito

En entrevistas con personal de Infraestructura Vial, se reportó que se basan en la NOM-034-SCT2-2011, sobre las características para la instalación de Señalamiento Horizontal y Vertical de Carreteras y Vialidades Urbanas, para las señales viales. Sin embargo, algunas veces no se hace caso de ello por indicaciones de sus superiores; hay ocasiones en que los postes de las señales obstaculizan las circulaciones en banqueta. A este respecto el personal de Infraestructura Vial, propuso hacer recorridos para hacer reacomodos, primero haciendo un levantamiento del número de postes a corregir, para corregir gradualmente desde el centro hacia las colonias circundantes.

En el centro de la ciudad de Zacatecas hay banquetas angostas, y el personal de Infraestructura Vial mencionó la posibilidad de empotrar las señales a las paredes. Sin embargo, la Junta de Monumentos no está de acuerdo sin mostrar una justificación legal donde se indique que no pueden instalar señales en lugares específicos del centro histórico u otra posible solución. Se genera un desconocimiento de cómo solucionar la colocación de las señales en centros patrimoniales y no obstaculizar las circulaciones.

Se encontró durante los recorridos, que en el pueblo de Jerez se utilizan postes diseñados de acuerdo al contexto cultural para la sujeción de las señales viales, tales como para tableros de parada de transporte o cajón de estacionamiento exclusivo, éstos fomentan la identidad del pueblo mágico. Si bien no todos están homologados, se nota el esfuerzo por crear una imagen local.

Antecedentes de accesibilidad en Fresnillo

Durante los recorridos a Fresnillo, se encontró la primer rampa, que se reportó fue construida hace unos 25 años, por una gestión de un particular que vivía por la zona, dando comienzo a un esfuerzo que empezó con el programa de las 100 ciudades de México. Fresnillo entró en dicho programa y remodeló su centro histórico, y así se comienzan a construir rampas de manera oficial. Algunas avenidas tienen banquetas accesibles por ese tipo de programas, por ejemplo la Av. Miguel Hidalgo.

Si bien estos programas pueden ayudar, existe en Fresnillo la autoconstrucción. La ciudad crece hacia donde se venden ejidos, en lugar de planear su crecimiento y crear fraccionamientos regularizados que cumplan con el marco legal con una infraestructura ordenada donde se incluya la accesibilidad desde el inicio del proyecto. En calles donde se da la autoconstrucción, las iniciativas que toman los ciudadanos no son de todo las establecidas por la Ley.

Durante los recorridos, en Fresnillo se hizo la observación de que para implementar una accesibilidad integral en la vía pública, hace falta legislar, entre otras cosas, las rutas accesibles y los criterios de accesibilidad para personas con diferentes tipos de discapacidad.

11. Transporte Público

Características de accesibilidad para personas con discapacidad marcadas por la Ley

En la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas y en la Ley de Transporte¹³⁴, para el tema del transporte especifica los siguientes puntos más relevantes:

- Evitar discriminación en el uso del transporte público.
- Las concesiones del transporte público de pasajeros, deben reservar lugares distinguidos con el Símbolo Internacional de Accesibilidad, para su uso preferencial por personas con discapacidad.

134 Publicada en POGZ el 9 de agosto del 2014.

- Elaborar normas y programas en los modos de transporte público terrestre.
- Promover la utilización de vehículos adaptados para personas con discapacidad en cada una de las rutas de transporte urbano y suburbano.
- Promover, en las concesiones de transporte público, el uso de vehículos, paradas, espacios de ascenso y descenso, especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado para garantizar su uso por personas con discapacidad.
- Vigilar que los concesionarios realicen las adecuaciones en los vehículos de manera progresiva, hasta lograr su totalidad.
- Vigilar que los vehículos garanticen la accesibilidad, seguridad, calidad, funcionalidad y comodidad a la persona con discapacidad.
- Supervisar el cumplimiento de la obligación de los concesionarios de transporte público de otorgar hasta un 50% de descuento en las tarifas de pasaje que realicen las personas con discapacidad.
- El Ejecutivo del Estado implementará un programa de estímulos fiscales o de otra naturaleza a las empresas concesionarias del transporte público que realicen acciones que permitan su uso por parte de las personas con discapacidad.
- Cuando en las poblaciones no existan transportes adaptados para personas con discapacidad o existiendo no cubran todas las rutas necesarias, los concesionarios, reservarán, mínimo un asiento por cada diez para personas con discapacidad: situados lo más cerca posible de la puerta de acceso del vehículo identificados con el Símbolo Internacional de Accesibilidad, pudiendo ser utilizados por cualquier usuario, siempre y cuando no sea requerido por alguna persona con discapacidad.
- Facilitar el acceso a usuarios con perros de asistencia o animales de servicio y sus implementos.
- Realizar programas de difusión y capacitación a conductores para sensibilizarlos en la atención a las personas con discapacidad.
- Destinar el 10% de los asientos del vehículo, inmediatos o cercanos a la puerta de abordaje que, en su caso podrá servir también de salida.
- Destinar el 10% con vehículos adecuados de acceso y salida.
- Dar el mantenimiento adecuado a sus sitios y bases de servicio, a fin de conservarlos con buena imagen, facilitando la accesibilidad para personas con discapacidad.

Separación de dependencias

Se reporta¹³⁵ que el 1 de junio del 2017 la Dirección de Transporte, Tránsito y Vialidad desapareció, sin embargo en el Decreto No. 146¹³⁶ indica la fecha del 1 de enero del 2017. Dicha Dirección se separó: en la Subsecretaría del Transporte Público, administrada por la Secretaría General de Gobierno; y la Dirección de Seguridad Vial bajo la tutela de la Secretaría de Seguridad Pública. Esta separación requiere la realización de reformas al Reglamento General de la Ley de Transporte Público, Tránsito y Vialidad; el Reglamento Interior de la Secretaría General de Gobierno y el Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública. En mayo del 2018, se reportó que se está trabajando en la propuesta del Reglamento General de la Ley de Transporte Público, Tránsito y Vialidad, la cual incluyen temas sobre personas con discapacidad y sanciones por su incumplimiento.

Subsecretaría del Transporte Público

En febrero del 2018, 25 personas están a cargo de todo lo relacionado con el transporte en la Subsecretaría del estado, lo cual no es suficiente. La Subsecretaría del Transporte Público¹³⁷ tiene varias atribuciones, entre ellas:

- Proponer al Titular del Ejecutivo los programas y proyectos que tiendan a mejorar el desarrollo y la prestación del transporte público en la Entidad.
- Realizar los estudios técnicos necesarios para adecuar el servicio público de transporte a las necesidades sociales.
- Proponer al Secretario la emisión de convocatorias de concurso para el otorgamiento de concesiones de servicio público de transporte.
- Instruir el procedimiento para otorgar, suspender o revocar concesiones o permisos experimentales en materia de transporte público.
- Dictar medidas de carácter general o específico tendientes a la mejor prestación de los servicios de transporte público en el Estado de Zacatecas.

135 <<https://www.zacatecas.gob.mx/zacatecas-necesita-orden-vial-y-se-lo-vamos-a-dar-gobernador/>>

136 Publicado en el POGZ el 31 de mayo del 2017.

137 Reglamento Interior de la Secretaría General de Gobierno publicado en el POGZ el 31 de mayo del 2017.

- Establecer las normas técnicas de operación del transporte, con la finalidad de garantizar la seguridad de los pasajeros.
- Fomentar el servicio público de pasajeros para personas con discapacidad, de personas mayores y mujeres en periodo de gestación.
- En conjunto con SEDUVOT y la Secretaría de Seguridad Pública, elaborar, ejecutar y evaluar los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable de las diferentes zonas urbanas o conurbadas del Estado.
- Atender e investigar las quejas en materia de transporte que presenten los particulares.
- Intervenir como árbitro o instancia conciliadora para dirimir controversias entre concesionarios, o entre éstos y los particulares;
- Proponer al Titular del Ejecutivo la creación de nuevas rutas o modificar las ya existentes, de conformidad con las necesidades de la sociedad.
- Capacitar al personal de concesionarios, permisionario y operadores de transporte público, con el objeto de brindar un mejor servicio a los usuarios.
- Asesorar al presidente del Consejo Estatal de Tránsito y Transporte, en las sesiones que este último celebre.
- Imponer las sanciones a los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte, derivadas del incumplimiento de las obligaciones.
- Designar a los Servidores Públicos que inspeccionaran, vigilaran e impondrán las sanciones, así como los reglamentos y otros ordenamientos jurídicos aplicables.
- Crear el Sistema de Información del Transporte Público, utilizando los medios tecnológicos en informática que sean idóneos para garantizar que exista un padrón veraz, confiable y actualizado, sobre asuntos derivados del servicio transporte, mismo que se integrará, por lo menos de la información correspondientes al registro de concesiones, concesionarios, operadores, normatividad, red de rutas y control del servicio público de transporte.
- Designar a los Servidores Públicos que administraran y operaran la información del sistema de información, diseñando y aplicando los criterios y procedimientos en la asignación y habilitación de personal para el acceso a la información clasificada y confidencial.

Cabe mencionar que en cualquiera de ellas es pertinente incluir el tema de la discapacidad.

Vinculación de Subsecretaría de Transporte con el Instituto

Legalmente, la Dirección de Análisis y Capacitación de Transporte tiene, dentro de sus atribuciones, la de “proponer en conjunto con el Instituto de Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado, las medias necesarias para la accesibilidad en el transporte”¹³⁸.

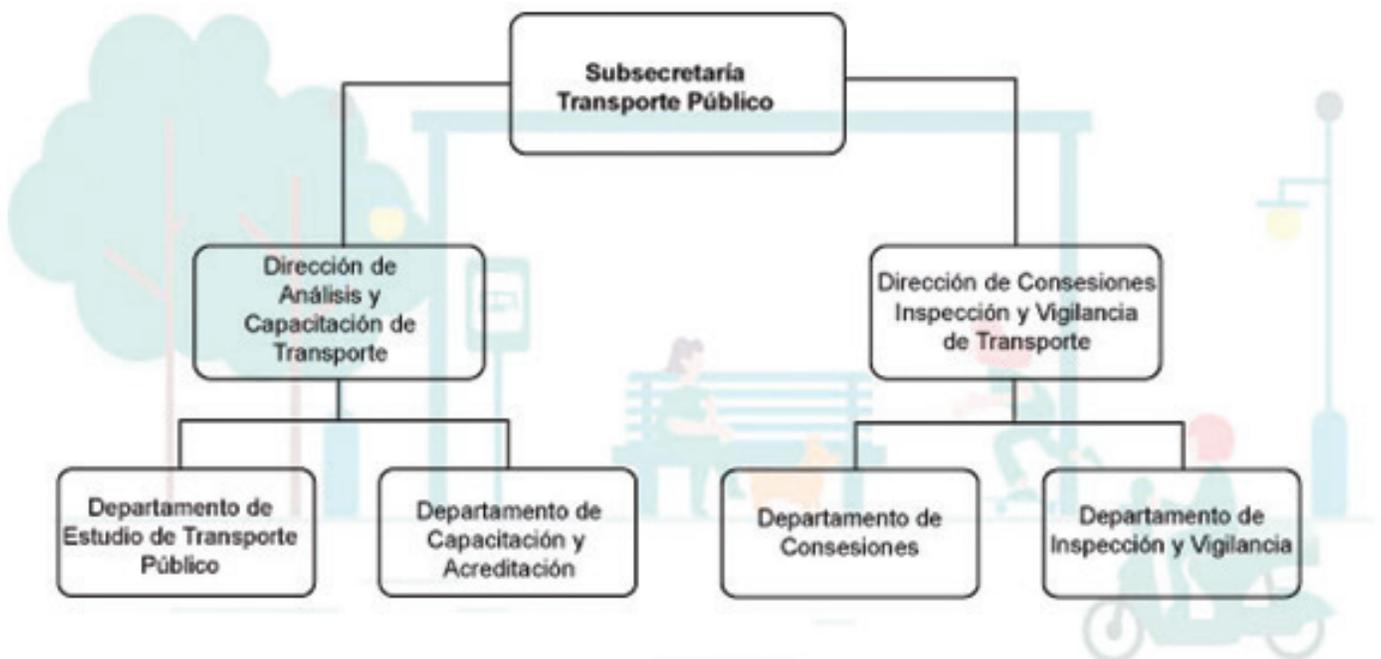


Imagen: Parte del Organigrama de la Subsecretaría de Transporte Público.

138 Reglamento Interior de la Secretaría General de Gobierno publicado en el POGZ el 31 de mayo del 2017.



Imagen: Letrero “Revocación de las nuevas concesiones” en ventana de autobús.



Imagen: Vehículo con rampa concesionado.

Concesiones

Tradicionalmente, cuando sale un gobernador se otorgan concesiones del servicio público de transporte.

Con el Gobernador Miguel Alonso Reyes, quien terminó su mandato en el 2016, se publicó la convocatoria para la adquisición de dichas concesiones de una manera más abierta y transparente, que las gestiones anteriores. Sin embargo, en la periferia de la ciudad de Zacatecas se observaron autobuses con el letrero “revocación de las nuevas concesiones”.

La convocatoria publicada por la Secretaría General de Gobierno¹³⁹ abarcó diferentes modalidades tanto de transporte de pasajeros como de carga. Se otorgaron 388 concesiones, publicadas en noviembre del 2016. La modalidad de las concesiones otorgadas fueron: 22 urbano, 6 suburbano, 12 colectivo foráneo, 303 taxi, 9 de turismo, 2 discapacitados, 2 colectivo escolar, 5 personal empresa, 3 funerario, 11 materialista, 4 carga liviana, 6 grúa.

El número de concesiones otorgadas en la zona de los municipios evaluados para este Diagnóstico fueron los siguientes:

Fresnillo 70 (colectivo foráneo, taxi, colectivo escolar, personal de empresa, grúa)

Guadalupe 85 (urbano, suburbano, colectivo foráneo, taxi, turístico, colectivo escolar, funerario, grúa)

Jerez 12 (urbano, taxi)

Zacatecas 94 (urbano, suburbano, colectivo foráneo, taxi, turístico, discapacitados, materialista, grúa)

Las concesiones pueden otorgarse a personas físicas o morales. De las concesiones otorgadas en 2016, la mayoría fueron a personas físicas, con excepción de:

Organizaciones (3 taxis, 1 en Fresnillo, 1 en Jalpa y 1 en Guadalupe)

Persona moral (1 suburbano en Guadalupe)

Transportistas (2 urbanos en Morelos y 2 colectivo foráneo en Guadalupe).

La concesión es un documento donde indica la modalidad del transporte público y tiene una vigencia indefinida, debe ser refrendada anualmente y es necesario pagar los derechos respectivos. Adicionalmente al derecho por la concesión se pagan otros conceptos, tales como, el tarjetón, la revisión operativa, las placas de circulación vehicular con una numeración o la licencia de conducir. La Secretaría de Finanzas determina el costo de las placas.

Entre los requisitos para personas físicas se incluyen:

- Gafete como conductor o concesionario.
- Constancia de los cursos para conductor o concesionario.
- Certificado médico expedido en los últimos treinta días por alguna institución del sector salud, donde conste que es apto para conducir un vehículo motorizado.

139 Publicada en el POGZ el 10 de agosto del 2016.

- Comprobar la propiedad, legal posesión o escrito con la promesa de adquirir el vehículo con la que pretenda prestarse el servicio.
- Carta-compromiso de adquirir un seguro de cobertura amplia (seguro del viajero y daños a terceros) para el vehículo concesionado.
- Licencia de conducir vigente, expedida en el Estado de Zacatecas.

Entre los requisitos para personas morales se incluyen:

- Acreditar que está legalmente constituida y que tiene su domicilio fiscal en el estado.
- No tener incapacidad para contratar.
- Acreditar la propiedad del vehículo o carta compromiso, con el que se pretenda otorgar el servicio.
- Acreditar en su momento, que el vehículo mantiene condiciones de baja emisión de contaminantes.
- Carta-compromiso de adquirir un seguro de cobertura amplia para el vehículo concesionado.

A cada documento se le da un valor, dando prioridad a los que ofrezcan mejores condiciones de seguridad, comodidad y salubridad para los usuarios.

El curso no tiene costo y se imparte en dos o tres días e incluye temas sobre discapacidad a nivel general, tales como, el derecho al descuento y el trato adecuado con el apoyo del Instituto. Se reportó que para el refrendo de la concesión, se pagan los derechos, se fumiga el vehículo, se presenta la factura del vehículo, se requiere del seguro de cobertura amplia (daños a terceros) y el último pago del tarjetón.

Tarifa

La Ley de Transporte¹⁴⁰ marca que el ejecutivo tiene que fijar las tarifas¹⁴¹ (a través del Consejo Estatal de Tránsito y Transporte), esto aplica para las modalidades de urbano, suburbano, colectivo foráneo y taxi. En algunos municipios, los taxis cuentan con taxímetro.

Las personas con discapacidad tienen derecho a obtener un 50% de descuento en la tarifa vigente¹⁴² en el servicio público de transporte (tales como, autobuses urbanos y taxis) siempre y cuando se presente la Credencial de Persona con Discapacidad. Se encontró que la aplicación de descuentos en autobuses urbanos es variable, ya que a veces no se aplica el descuento, cobrando la tarifa completa o simplemente no se cobra la tarifa. Se reportó que en ocasiones los taxistas prefieren no dar el servicio a la persona con discapacidad. Los transportistas tienen que absorber el 50% de la tarifa ya que no hay un subsidio por parte del gobierno.

Rutas urbanas

Se reportó el inicio de un estudio en la gestión del ex-Gobernador Miguel Alonso Reyes sobre el número de viajes por ruta de autobuses urbanos. No existe un análisis de origen–destino reciente; sin embargo, la actualización de dicha información se obtiene a través de los concesionarios, a pesar de que conforme a la Ley, ellos no están obligados a proporcionar dicha información.

A través de dicha fuente, se estima un promedio de 180 mil usuarios por día en todas las rutas. Con esta información se diseñan las rutas, tratando de cubrir las necesidades de la mayor población posible; por ejemplo, se sabe que hay un mayor crecimiento de la ciudad de Zacatecas hacia Guadalupe, por lo que se presta mayor atención a estas rutas. Sin embargo, se tiene información sobre las principales rutas de transporte público de la Zona Metropolitana Zacatecas-Guadalupe, a través del Centro de Inteligencia Territorial (CITE) de SEDUVOT¹⁴³, donde se observa un eje que conecta la UAZ cerca de la Ciudad Administrativa en Zacatecas y el municipio de Guadalupe.

No se encontró información puntual sobre las rutas, ni en las paradas, folletos impresos o en algún sitio web. A través de la necesidad de un estudiante de licenciatura en ingeniería en sistemas computacionales de conocer las rutas del transporte público, se desarrolló una aplicación móvil para el transporte público en los municipios de Zacatecas y Guadalupe¹⁴⁴. Su función, es visualizar la ubicación del vehículo, su trayecto, horario y las paradas más cercanas.

140 Publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

141 Última actualización marzo 2017.

142 Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 7 de junio del 2017.

143 <http://cit.zacatecas.gob.mx/index.php/portfolio_page/zona-metropolitana/>

144 <<http://www.conacytprensa.mx/index.php/tecnologia/tic/11935-crean-app-para-optimizar-rutas-de-transporte-publico-de-zacatecas>>

El sistema requiere georreferenciación con GPS en cada vehículo, un módulo de administración web y un módulo de administración de un servidor de internet. Se comentó que al gobierno le interesó el proyecto y en caso de implementarlo solo se le podría cobrar al concesionario de la ruta una “cuota de recuperación”.

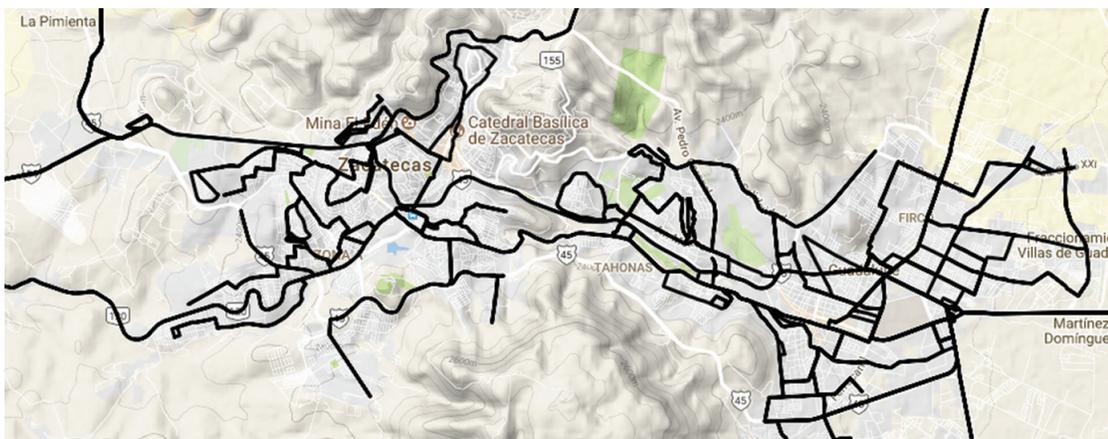


Imagen: Mapa con las rutas de transporte de la Zona Metropolitana Zacatecas - Guadalupe.

Sin embargo, se sabe que existen herramientas para conocer la movilidad de los usuarios en tiempo real a través de la instalación de un sistema de control de entradas y salidas. En algunos sistemas se han utilizado tarjetas inteligentes¹⁴⁵ para el registro a la entrada y salida del servicio a través de un software. Dicha tarjeta podría utilizarse para varios servicios, tal como lo plantea en la ciudad de Guadalajara con la tarjeta INNOVACARD¹⁴⁶, donde se utiliza la misma tarjeta tanto para el transporte público como para la credencial de estudiante universitario que le da acceso a diferentes servicios dentro de la universidad, tal como el uso de la biblioteca. La actual credencial de personas con discapacidad podría homologarse con el sistema de tarjeta inteligente y así utilizar un mismo sistema para toda la población, la cual es personalizada y da el acceso y descuentos automáticamente para los diferentes servicios.

Conocer el comportamiento de movilidad de los usuarios (oferta y demanda) tiene beneficios importantes como: diseñar nuevos servicios o conocer qué rutas requieren cambios a ciertos horarios.

Autobús urbano

La Ley de Transporte¹⁴⁷ y de Inclusión contempla el número de asientos prioritarios para personas con discapacidad, personas mayores y mujeres embarazadas (esto es, personas con movilidad limitada) y contar con mecanismos adecuados de acceso y salida. Sin embargo, hay poca claridad sobre el espacio para silla de ruedas dentro del vehículo.

La entonces, diputada federal, Claudia Anaya Mota, logró gestionar en el Fondo Nacional para la Modernización del Transporte Público y etiquetar recursos para tal fin en los ejercicios presupuestales del 2011, 2012 y 2013 en Zacatecas¹⁴⁸. Se reporta que dichos recursos se utilizaron para la instalación de plataformas mecánicas en 60 vehículos para su uso por personas sobre silla de ruedas. El apoyo a los concesionarios fue de 300 mil pesos por vehículo en el 2014 (último año que se dio este apoyo). Actualmente, no se tiene apoyo económico para este tipo de adecuaciones.

No se logró obtener el dato del número de autobuses por ruta que cuentan con plataforma y cuántas funcionan adecuadamente. Así mismo, se expresó la problemática de no tener un servicio cercano y eficiente en caso de fallas o necesidad de mantenimiento de la plataforma. Para su operación, el concesionario es quien capacita al conductor para su uso. Algunos conductores expresaron problemas al momento de usar las plataformas para el ascenso o descenso del autobús de una persona usuaria de silla de ruedas en vía pública. Se resaltó la falta de espacio sobre la banqueta para realizar la maniobra y la necesidad de invadir un carril más, para tener el espacio suficiente al momento de realizar la maniobra sobre el arroyo vehicular, lo cual ha provocado accidentes.

145 Uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TICS) en el transporte

146 Medio de pago único y recarga electrónica con tarjeta inteligente sin contacto

147 Publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

148 <<http://www.periodicomirador.com/2017/03/12/segun-claudia-anaya-zacatecas-contara-transporte-publico-mas-moderno/>>

Asimismo, algunos usuarios con diferentes tipos de discapacidad se han quejado de que no se hace la parada al momento de solicitarla, a pesar de que existen sanciones en caso de que el conductor sea reportado por no hacerlo. Sin embargo, algunos conductores informaron que puede ser porque la plataforma no sirve o porque el autobús tiene sobrecupo y no cabría una persona en silla de ruedas dentro del vehículo. Existen quejas del usuario ante la autoridad no solo por el inadecuado servicio para personas usuarias de silla de ruedas sino también, por la negación del servicio a una persona ciega por parte del conductor, aludiendo que el perro guía defecó dentro del autobús.

Durante las entrevistas, se sugirió implementar otros mecanismos más seguros desde el punto de vista operativo, para la entrada y salida de las personas usuarias de silla de ruedas en los autobuses. Asimismo, el uso de tecnologías, como cámaras, altavoces, anuncios audibles, pantallas con información de la ruta y paradas para volver el sistema más accesible para todos.

Para otro tipo de discapacidad se mencionaron quejas sobre la distancia entre la banqueta y el piso del vehículo, así como que el ascenso y el descenso se realizan sobre el arroyo vehicular, independientemente que sean paradas “oficiales” o “habituales” o aun cuando la parada tiene bahía de ascenso y descenso.

Dentro de los fraccionamientos de vivienda, se observó que no se tienen contempladas las paradas de transporte. Como ejemplo se mencionó el Fraccionamiento Las Quintas (ver Anexo V-4) y se dijo también que las banquetas son angostas. Sin embargo, un servidor público reportó que en este tipo de asentamientos, las paradas de transporte dependen del tipo de vialidades que tiene y también de si existe ya una ruta de transporte. En caso de que se haga la observación de considerar las paradas de autobús, se requiere de su adecuada delimitación, así como su señalización vertical y horizontal, además de la instalación del mobiliario correspondiente.

Por parte de SEDUVOT, se otorga una guía a desarrolladores de vivienda donde incluyen tipos de cruces peatonales, los pasos a nivel de banqueta (reductores de velocidad), rampas en esquinas, ampliación de la banqueta, señalización, tipos de pavimentos a utilizar y en caso de incluir las paradas, los elementos que deben cumplir. Adicionalmente, el Instituto, a través de su Departamento de Fomento a la Accesibilidad, ha hecho observaciones a estos desarrolladores de vivienda sobre el ancho de banquetas, el tipo de guarnición y la accesibilidad en los cruces peatonales.

Taxi

Existe una iniciativa para la modernización del servicio de taxi en la ciudad de Zacatecas, tanto de los vehículos como de sus taxímetros¹⁴⁹. A finales del 2016, se dio el “banderazo” para los nuevos taxímetros, los cuales emiten un recibo “con el nombre del operador, tarifa, número económico y recorrido efectuado”. Con este sistema, el conductor o concesionario puede expedir la factura del viaje.

Se reportó que hay entre 5 y 6 mil concesiones y que no en todos los municipios existe el uso de taxímetros. También, se buscó más transparencia, colocando la tarifa visible en el vehículo y un número telefónico para quejas.

La mayoría de los vehículos en circulación para el servicio de taxi, en los diferentes municipios de la entidad, son modelo Tsuru de la marca Nissan, uno de los más vendidos por su asequibilidad. Sin embargo, fue catalogado en el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP) como inseguro con alto índice de víctimas mortales por siniestros fatales¹⁵⁰ y salió del mercado en el 2017.

La mayor queja por parte de los taxistas es la plataforma de Uber para teléfonos inteligentes, la cual iniciaron operaciones en septiembre del 2016 en la ciudad de Zacatecas. Los taxistas pidieron a las autoridades regular este servicio para “ofrecer condiciones de igualdad para los transportistas”¹⁵¹. Durante la negociación, en algunas ciudades se ha incluido el “botón” en la aplicación de Uber para solicitar vehículos con rampa¹⁵². Dicha aplicación reportó ser accesible para personas con discapacidad visual.

Paralelamente, a través del Instituto Politécnico Nacional del Campus Zacatecas (UPIIZ-IPN) se elaboró una plataforma local, para promover la competitividad de los servicios locales ante empresas como Uber y Cabify¹⁵³. Si bien, no se mencionaron los sistemas de despacho para solicitar el servicio, sin duda el sistema a través de plataformas inteligentes está en auge.

149 <<http://ntrzacatecas.com/2017/08/08/busca-cnop-modernizar-taximetros/>>

<<http://capitaldezacatecas.gob.mx/celebra-alcaldesa-modernizacion-del-servicio-de-transporte-de-alquiler/>>

150 <<https://omicron.elespanol.com/2016/11/nissan-tsuru-coche-mas-inseguro-del-mundo/>>

151 <<http://capitaldezacatecas.gob.mx/celebra-alcaldesa-modernizacion-del-servicio-de-transporte-de-alquiler/>>

152 <<https://accessibility.uber.com/>>

153 <<http://ntrzacatecas.com/2016/12/10/compite-ipn-contra-uber/>>

Las principales quejas por parte de los usuarios con discapacidad fueron que los taxis se encuentran sucios o en malas condiciones, que no son accesibles, o que no les hacen la parada y que, a veces, no se les aplica el descuento convenido. Sin embargo, los conductores reportaron que muchos usuarios no portan su Credencial de Persona con Discapacidad o no se alcanza a percibir el tipo de discapacidad. Se reportó que el Instituto llevó a cabo capacitación a 50 operadores de transporte en el mes de mayo del 2018.

Algunos conductores reportaron que los usuarios de silla de ruedas por lo general, viajan acompañados y son personas mayores. Normalmente, el acompañante es quien ayuda a la persona a transferirse al asiento y el conductor dobla la silla de ruedas y la guarda en la parte trasera del vehículo. Las personas que usan andaderas, muletas u otras ayudas técnicas son las que tienen más probabilidades de viajar solas. La comunicación con personas con discapacidad auditiva es por escrito. Se reportó poco uso por personas con discapacidad visual.

Vehículo con rampa

Actualmente, se tienen dos concesiones con la modalidad de “discapacitados” para todo el estado de Zacatecas, las cuales no se encuentran operando por diversas razones (ver Anexo XIII-1 Archivos Digitales). La más relevante es por el costo del vehículo con la conversión para instalar la rampa manual y el Costo Total de Operación (CTO), esto es, los gastos ocasionados por la prestación del servicio, tales como, el pago al conductor (sin prestaciones y capacitación), mantenimiento del vehículo (por ejemplo, lubricantes, llantas, refacciones), gastos generales de administración, impuestos, seguros y la gasolina, la cual se estima representa el 40% del CTO. A partir del análisis de costos, se calcula la tarifa, misma que debe de ir de acuerdo al mercado del transporte público y no puede sobrepasar la tarifa del servicio regular de taxis, ya que no se brindaría un servicio con igualdad de condiciones. Sin embargo, la falta de viajes y las pocas horas del funcionamiento del servicio durante el día, desbalancean la ecuación. Sin embargo, la necesidad existe, particularmente para aquellas personas con menor movilidad porque no es deseable transferirlas al asiento del vehículo, sino es necesario que el viaje se realice en la silla de ruedas.

La concesionaria cree que el gobierno puede apoyar de diversas maneras para que el servicio sea económicamente viable:

- Apoyo o subsidio para comprar o hacer la conversión con rampa manual a vehículos.
- Apoyo a las personas con discapacidad para este tipo de servicio. Por ejemplo, en Torreón se puso en marcha un sistema de transporte especial apoyado por el DIF Coahuila con 30 vehículos con un subsidio mensual para personas con bajos recursos, a través de vales a las personas con discapacidad.
- Para tener un sistema de despacho más eficiente, se puede ayudar a hacer un convenio con alguna organización de radio taxis para dar el servicio dentro de una flota establecida, o permitir usar los sitios de taxis.
- Apoyar con la difusión del servicio para las personas con discapacidad o alguna otra condición. Si bien se abrió una página en Facebook y en el Instituto se encuentra un folleto sobre este servicio, esto no es suficiente.

Transporte universitario

Existe el servicio de transporte universitario para los estudiantes, docentes y trabajadores de la Universidad Autónoma de Zacatecas (UAZ), el cual opera desde el 2008. A través de la Coordinadora de Estudiantes Becarios de la Universidad Autónoma de Zacatecas, A.C. (CEBUAZ) se firmó un convenio con la Secretaría General de Gobierno con el fin de transportar a un bajo costo a los estudiantes de nivel superior.

La flota se compone de 10 autobuses, uno de los cuales estaba descompuesto el día de la visita, y todos tienen en promedio 10 años de antigüedad. Los autobuses se encuentran en malas condiciones, tanto en su interior como en la carrocería¹⁵⁴ y ninguno es accesible para personas usuarias de silla de ruedas. Respecto de los pasajeros habituales, se reportaron varios estudiantes con movilidad limitada y con discapacidad visual, pero ninguno en silla de ruedas.

En periodos de clases, la ruta de los autobuses opera de lunes a viernes entre el cruce de la Unidad Académica de Odontología hasta el Campus UAZ Siglo XXI en la ciudad de Zacatecas. Se tienen 12 paradas establecidas en el trayecto, las cuales se acordaron con la ahora Dirección de Seguridad Vial. Normalmente, el servicio de la CEBUAZ hay sobrecupo en algunos tramos de la ruta y por ello, los autobuses urbanos tienen una parada sobre la vialidad a la entrada de la UAZ y otros paran dentro del campus.

La duración del recorrido a lo largo de la ruta completa es de aproximadamente una hora y se realizan de 8 a 9 viajes por autobús al día. El servicio opera de 6 am a 7 pm. Los estudiantes conocen el funcionamiento del servicio al usarlo, ya que no hay información impresa sobre las rutas ni en el sitio web.

154 <<http://pagina24zacatecas.com.mx/local/2016/06/10/en-pesimas-condiciones-autobuses-cebuaz/>>

La cuota de recuperación para los usuarios que presentan la credencial institucional emitida por la UAZ es de 3 pesos y sin credencial de 5 pesos por viaje, en comparación con la tarifa de los autobuses urbanos de 8 pesos. Por lo que otros usuarios prefieren utilizar el transporte universitario pero los concesionarios de autobuses urbanos no están de acuerdo que se permita su uso por personas que no pertenezcan a la UAZ.

En fin de semana se transporta a estudiantes hacia municipios de alrededor de la capital, 3 autobuses a Pinos salen el viernes, 1 a Jalpa el sábado y todos regresan el domingo. En el periodo vacacional hay servicio. Para la operación de los autobuses se tienen 10 conductores y un “checador”. El “checador” trabaja de 6 a 8 am en la parada terminal de la Unidad Académica de Odontología y el resto del tiempo en la parada terminal del Campus UAZ Siglo XXI.

El patrón o encargado contrata a los conductores, coordina el mantenimiento de los autobuses, hace la gestión de recursos y da pláticas a los conductores durante el periodo de vacaciones de los estudiantes. Los temas de estas pláticas son variados, tales como, el trato adecuado a los usuarios o temas sobre el mantenimiento de los autobuses. Esto se realiza a bordo de uno de los autobuses.

Se trata de contratar a conductores con experiencia. Se les paga un salario fijo por quincena trabajada (las vacaciones no son pagadas) y no tienen prestaciones. Los conductores se coordinan con el patrón para arreglar el autobús descompuesto y dar mantenimiento a los autobuses con los recursos que se tengan. Normalmente, el autobús falla durante la ruta por falta de combustible o falta de cambios de aceite. Con el paso del tiempo y por la poca inversión en mantenimiento, el servicio tiene varias irregularidades. Las placas de circulación de los autobuses no están vigentes y tienen placas distintas a los engomados.

Se tienen adeudos en el pago del control vehicular. La Subsecretaría de Transporte Público está trabajando con la CE-BAUZ para regularizar dicha anomalía.



Imágenes: Autobús CEBUAZ sin placa delantera y placa trasera de autobús no vigente.

Si bien es cierto que la gestión para este servicio la realizó un diputado, con la finalidad de apoyar a los estudiantes de la UAZ, no se contempló el Costo Total de Operación (CTO) a largo plazo. La Ley no contempla el transporte escolar como transporte público, por lo que este servicio podría estar concesionado con la modalidad de colectivo escolar; sin embargo, el servicio es una mezcla de modalidades. Por lo que, de acuerdo con los temas de seguridad para vehículos de transporte escolar, estaría en duda si en este caso se aplica el artículo 76 de la Ley de Protección Civil vigente sobre la práctica de simulacros de Protección Civil en vehículos de transporte escolar.

Se han firmado convenios entre la Asociación de Concesionarios de Autobuses del estado de Zacatecas y la UAZ¹⁵⁵ para tener un descuento preferencial (40% en 2017) del costo del pasaje de transporte público en distintos periodos escolares.

155 <http://comunicacionsocial.uaz.edu.mx/boletines-2016-2020;jsessionid=60908389538B119C5D1F785C9210425F?p_p_id=62_INSTANCE_7rH1&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_62_INSTANCE_7rH1_struts_action=%2Fjournal_articles%2Fview&_62_INSTANCE_CE_7rH1_groupId=12342&_62_INSTANCE_7rH1_articleId=1001980&_62_INSTANCE_7rH1_version=1.0>

Dicho descuento es válido por medio de la credencial institucional emitida por la UAZ para traslados dentro de la zona urbana y en los traslados al campus universitario Siglo XXI.

Transporte escolar para niños con discapacidad

El DIF juega un papel importante en el transporte escolar para niños con discapacidad; sin embargo, no es suficiente. Algunas instituciones, como la Asociación Pro Personas con Parálisis Cerebral, I.A.P (APAC) tienen su propia flota con diferentes tamaños de vehículos; y en este caso, los vehículos del DIF complementan el servicio. En otros países hay lineamientos para la adquisición de vehículos escolares, tales como, capacidad mínimo de 10 pasajeros, usado para transportar a estudiantes desde y hacia la escuela o a actividades relacionadas con la escuela, cumplir con medidas de seguridad para vehículos escolares, requisitos para el vendedor del vehículo, y si no se cumplen con los requisitos hay una retención de fondos.

En los vehículos utilizados para desplazar a los estudiantes de APAC, dado que no hay suficiente espacio para que los estudiantes viajen en su silla de ruedas, la mayoría tiene una silla de ruedas en la institución y otra en su hogar. Pocos son los estudiantes que viajan en su silla, por lo que se les carga hacia los asientos del vehículo, que lleva sobrecupo durante los traslados.

Algunos vehículos tienen plataformas mecánicas, el día de la visita una de ellas no funcionaba. En el vehículo más grande, los espacios para silla de ruedas están orientados perpendicularmente a la dirección del viaje, lo cual es inseguro en caso de accidente. Los vehículos tienen los sistemas adecuados de aseguramiento para los estudiantes que viajen en silla de ruedas; sin embargo, no se colocan adecuadamente para las sillas de ruedas y en ocasiones, no se utiliza el cinturón de seguridad para el pasajero.



Imagen: Sillas de ruedas de estudiantes en la institución.



Imagen: Placa de furgoneta de APAC.

Ni los conductores ni los auxiliares han recibido capacitación para mover o cargar a los estudiantes con discapacidad¹⁵⁶, lo van aprendiendo a través de sus colegas y de la práctica; tampoco se les ha capacitado para el uso de los sistemas de retención y aseguramiento para los estudiantes que viajan en silla de ruedas.

Tienen un sistema organizado para abordar a los estudiantes con discapacidad a los vehículos. Hay una persona, quien también es conductor, que diseña las rutas de todos los vehículos. Se observó que algunos tienen engomados en los parabrisas, lo cual quita visibilidad al conductor durante el viaje.

La Ley de Transporte y su Reglamento contempla el servicio de transporte escolar y algunas especificaciones del vehículo, particularmente sobre las luces o el comportamiento de los conductores al circular. Sin embargo, no se tienen lineamientos sobre las características del transporte escolar que incluya a estudiantes con discapacidad, específicamente aquellos que viajan en silla de ruedas, ni hay capacitación para apoyar a esta población.

¹⁵⁶ Consultar apéndices en AEI (2018). Salvando la Brecha: Su rol para transportar a niños con discapacidad a la escuela en países en vías de desarrollo. San Francisco, EUA.

Transporte DIF

El SEDIF tiene 160 vehículos, de los cuales aproximadamente ocho son accesibles, de modelos entre 2009 y 2016. Utilizan gasolina o diésel como fuente de energía. Los vehículos son de diferente tamaño y tienen la capacidad para desplazar 2, 4 o 6 personas en silla de ruedas. Los vehículos accesibles tienen plataformas mecánicas para la entrada y salida de personas en silla de ruedas. Las plataformas son de diferentes marcas.

Si bien, cada vehículo lleva su mantenimiento preventivo regular, el principal problema es el mantenimiento de las plataformas. En el estado no hay proveedores directos que den este servicio, por lo que se solicita a otro estado; por lo general a Jalisco o la Ciudad de México. Sin embargo, la fábrica de la marca Ricon, se encuentra en San Luis Potosí.

Hay problemas porque los conductores no saben usar la plataforma y no se tiene el manual de operación o mantenimiento de la misma; sin embargo, se puede descargar de los sitios web. No es un requisito establecido que el manual mencionado se tenga dentro de los vehículos que la traen instalada.

Los vehículos con plataforma tienen el sistema de retención (anclajes al piso) de cuatro puntos para la silla de ruedas y el cinturón de seguridad para la persona usuaria. Entre los conductores se enseñan a utilizar éstos sistemas de aseguramiento. Aproximadamente trabajan 15 operadores, los cuales no reciben capacitación sobre cómo mover a las personas con discapacidad, sino que van aprendiendo con el tiempo. Se reportó la necesidad de capacitación para ambas tareas.

Las personas con discapacidad solicitan el servicio a la presidenta o la directora del SEDIF y la trabajadora social es quien lo tramita. Dependiendo de la disponibilidad de los conductores, se asigna el viaje. Hay vehículos que ya están asignados, por ejemplo al SEDIF Central, CREE, a la Casa del Abuelo o Casa Hogar de la ciudad de Zacatecas. En estos casos, cada institución administra los viajes.

El SEDIF tiene aproximadamente 60 vehículos (modelos 2015) con plataforma en comodato en los municipios. Cada municipio ve por el mantenimiento de los vehículos. No se tiene registro de cuales plataformas están funcionando de manera adecuada.

Dada la necesidad de desplazar al mayor número de personas con respecto a la capacidad de los vehículos, se observó que en los espacios para silla de ruedas dentro de los mismos, se colocan colchonetas o sillas que no están sujetas a la estructura del autobús. Las personas que viajan en silla de ruedas tienen que ser transferidas a los asientos del vehículo o las colchonetas, lo cual no garantiza su seguridad durante el viaje.

Los vehículos con plataforma de SEDIF han sido adquiridos a través del fondo federal, Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad (FOTRADIS).

Transporte turístico

Existen principalmente dos tipos de vehículos para el transporte turístico: las furgonetas (para traslados de aeropuerto a hoteles, restaurantes, museos, tours), y aquellos que realizan tours con una ruta fija en la ciudad de Zacatecas.

Solamente se encontró una operadora de ruta fija que tiene plataformas para silla de ruedas en sus vehículos. De los dos autobuses con plataforma, uno la tiene del lado del copiloto y el otro del lado del conductor. La entrada al vehículo que tiene la plataforma del lado del copiloto, se hace por el arroyo vehicular y se utilizan conos para delimitar el área de maniobra. Se solicita apoyo de los agentes de tránsito con abanderamiento para resguardar el área de ascenso y descenso sobre el arroyo vehicular. La agencia de viajes valoró la posibilidad de introducir vehículos de piso bajo para facilitar las maniobras; sin embargo, por las características topográficas del lugar, los carroceros no lo recomendaron, puesto que no quisieron responder a la garantía del chasis.

Para la operación de la ruta fija, el conductor recibe entrenamiento sobre cómo utilizar la plataforma y debe tomar también los cursos de capacitación que se otorgan para recibir las concesiones; en dicha formación se abordan temas sobre personas con discapacidad, aunque de una manera superficial.

Uno de los principales problemas para circular con el autobús es el reducido ancho de la calle. No sólo para dar vuelta en las esquinas, sino también para estacionar los autobuses en las paradas o para detenerse temporalmente.



Imágenes: Autobús turístico con plataforma para persona en silla de ruedas.

Debido a lo angosto de las vialidades, no es posible hacer paradas en los atractivos turísticos, sino que el tour es la modalidad de circuito cerrado.

Si bien, las operadoras están a favor de que se hagan intervenciones en el espacio público, como el ensanchamiento de las banquetas (a pesar de que esto disminuye el ancho del arroyo vehicular), reconocen que hacer cruces peatonales accesibles es un beneficio para el turismo. Mencionaron la necesidad de instalar semáforos peatonales más funcionales, con advertencia de tiempo y con mecanismos audibles.

Mencionaron también su interés por participar en el proceso del proyecto de vía pública en zonas donde operan, así como la necesidad de hacer partícipe a la sociedad sobre las acciones que realiza el gobierno, y de educar al peatón para hacer buen uso de la vía pública.

Otro de los problemas expresados fue la falta de lugares de estacionamiento para los vehículos en vía pública, particularmente en temporada baja mientras están en desuso. En dicha época del año, ofrecen servicios sociales sin costo; por ejemplo, pasear a estudiantes con discapacidad de APAC; pues tratan de mantener los vehículos en movimiento. Una propuesta fue utilizar las furgonetas turísticas como transporte de asistencia social durante los periodos de baja demanda.

El servicio de la ruta fija que es accesible, no se difunde por medio alguno, ni está anunciado en su sitio web; sin embargo, se registra que reciben visitantes en silla de ruedas que acuden para hacer el recorrido. Las agencias de viajes se vinculan con los hoteles para difundir sus servicios.

Teleférico

Se tiene una línea de teleférico que se utiliza como atracción turística. Durante la visita para elaborar este Diagnóstico, se encontraba en obra. El DIF junto con SINFRA elaboró el proyecto con la intención de que este tuviera las condiciones de accesibilidad. Sin embargo, se encontró que la conectividad entre la vía pública hacia las estaciones aún no estaba resuelta.

En la última década, muchas ciudades alrededor del mundo han construido redes de teleférico como transporte masivo, entre ellas Portland, Oregón (EUA), la Isla Roosevelt, Nueva York (EUA), Medellín (Colombia), Caracas (Venezuela), Hong Kong, Lagos (Nigeria); Constantina (Algeria), Río de Janeiro (Brasil), Koblenz (Alemania), Maokong (Taiwán), y La Paz-El Alto (Bolivia). En La Paz, Bolivia debido a su topografía accidentada esta alternativa de transporte urbano¹⁵⁷ ha solucionado la movilidad a zonas de difícil acceso por su topografía.

157 <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/8470/telefericos_como_alternativa_de_transporte_urbano.pdf?sequence=1&isAllowed=y>



Imágenes: Rampas de acceso a teleférico con inclinaciones pronunciadas.

Transporte en dependencias de Gobierno

Se cuenta con transporte interno, a través de un carrito de golf, en Ciudad Administrativa para conectar los edificios donde hay una topografía accidentada. Para su uso, la persona en silla de ruedas debe transferirse al asiento del vehículo.

No se reportaron vehículos oficiales accesibles para servidores públicos usuarios en silla de ruedas, salvo en el DIF.

Transporte privado

La Ley de Transporte¹⁵⁸ indica que las personas con discapacidad, tienen derecho, al utilizar vehículos motorizados, ya sea por sí mismos o conducidos por alguien más, a disponer de placas vehiculares y tarjetas de circulación distintas a las ordinarias. Para solicitar el alta y la dotación de placas para vehículos adaptados para “personas con capacidades diferentes”, se requiere que la factura del vehículo se encuentre a nombre de la persona con discapacidad beneficiaria y que ella misma tenga abierto su expediente en el Instituto. Se requiere también el pago de derechos para dicho trámite y se añade el impuesto para la Universidad Autónoma de Zacatecas, que se utiliza para saneamiento financiero y mejora en calidad educativa de la institución¹⁵⁹.

No queda claro el procedimiento a realizarse en caso de que el vehículo sea de procedencia extranjera, particularmente si ya tiene la adecuación de un dispositivo de transferencia, como lo sería una plataforma o una rampa para su uso por personas usuarias de silla de ruedas.

Algunos usuarios no tenían conocimiento de si las placas distintivas se reconocen en otras entidades federativas para hacer uso de cajones exclusivos para personas con discapacidad.

Nuevo Modelo de Transporte

El gobernador en turno firmó, en octubre de 2017, un Acuerdo Administrativo con transportistas y concesionarios de Zacatecas para la implementación del Nuevo Modelo de Transporte Zacatecas-Guadalupe¹⁶⁰ con el fin de modernizar el transporte público. En conferencia de prensa mencionó que el Acuerdo busca ofrecer un servicio de calidad para los usuarios; volver más eficiente el sistema público para reducir distancia, duración y costos de los viajes; brindar una atención profesional y con mayor limpieza; reducir los índices de contaminación, renovar vehículos (ya que el promedio actual son modelos de 15 años de antigüedad) y proporcionar mayor seguridad.

Esto implica tomar acciones en diferentes ámbitos y niveles: desde el diseño y ejecución de planes y programas en materia de planeación y desarrollo urbano, ordenamiento territorial y vivienda, hasta la modernización de la infraestructura;

158 Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicada en el POGZ el 9 de agosto del 2014.

159 <<http://ntrzacatecas.com/2017/01/05/necesarios-nuevos-impuestos-miranda/>>

160 <<https://www.zacatecas.gob.mx/acuerdan-modernizar-el-transporte-para-que-sea-de-calidad-profesional-y-brinde-buen-servicio-a-la-gente/>>

las rutas de transporte, el diseño de los flujos de tránsito vehicular y peatonal o la profesionalización del conductor de los vehículos (con horarios accesibles, salarios dignos y prestaciones) y uso de tecnología (como software y aplicaciones).

Asimismo, se busca implementar estrategias de movilidad urbana, como la reducción del uso del transporte privado, mejorar la conectividad en las ciudades y la articulación de diferentes modos de transporte, a través de un Sistema Integrado de Transporte (SIT). Para éste último, se reportó que se trabaja en un estudio que permitirá conocer las necesidades de movilidad de los usuarios a través de mesas de trabajo con los transportistas concesionarios, para dar cuenta de la demanda de transporte, los sectores, el aforo por ruta, el número de vehículos que se requieren y cuántos están obsoletos; lo mismo respecto de la migración de “hombre-camión” a empresas. En el PIMUS se tienen datos del 2012, los cuales se deben actualizar.

Se percibe la voluntad para mejorar el transporte con la participación de la sociedad civil, así como para regular y planear los aspectos de movilidad; sin embargo, se desconoce si el estudio de referencia incluye analizar el comportamiento de movilidad de las personas con discapacidad.

Sistema Integrado de Transporte (SIT)

Existen diversos planes para zonas metropolitanas; por ejemplo, el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas-Guadalupe (PIMUS). Cada vez existe más interacción entre los municipios de Fresnillo, General Enrique Estrada, Morelos, Vetagrande, Calera, Zacatecas y Guadalupe, por lo que el tema de movilidad se tendrá que ampliar hacia dichos municipios de una manera integral.

Para la Zona Metropolitana de Zacatecas-Guadalupe, se mencionó que se pretende crear la infraestructura de paraderos para una ruta troncal que correría por el boulevard principal, dos terminales de transferencia y tener conexiones para rutas alimentadoras. En los extremos norte y sur, a fin de evitar el acceso de rutas suburbanas. Esto se entiende como tener un eje principal con estaciones que deberían actuar como punto de conexión entre los distintos modos de movilidad -peatonal, autobús, taxi u otros- con el sistema de autobuses de alta capacidad. Esta solución podría lograr rutas accesibles entre los diferentes modos de transporte para personas con discapacidad si se diseña desde un inicio y el modelo se podría replicar en otros municipios.

El Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo (PROTRAM)¹⁶¹ es uno de los instrumentos del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) que promueve esquemas de movilidad urbana, particularmente en ciudades con más de 500,000 habitantes. El Banco Nacional de Obras y Servicios (BANOBRAS) apoya la implementación de Sistemas Integrales de Transporte (SIT). Esto es, “sistemas de transporte público sustentables, eficientes, seguros, cómodos y con tarifas accesibles” favoreciendo la accesibilidad y la inclusión social. Igualmente, busca que fomenten “ahorros en costos de operación y tiempo de traslado a los usuarios”, a través de sistemas de Autobús de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés para Bus Rapid Transit). Dentro de sus posibles proyectos, se encuentra el BRT en la ciudad de Zacatecas¹⁶², a través de un sistema troncal con carril confinado BRT sobre el Boulevard entre la salida a Aguascalientes al municipio de Guadalupe (aproximadamente 25 kilómetros)¹⁶³.



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

161 <<http://www.fonadin.gob.mx/productos-fonadin/programas-sectoriales/programa-federal-de-apoyo-al-transporte-urbano-masivo/>>

162 <<http://tyt.com.mx/noticias/sistemas-brt-en-mexico-rumbo-a-la-movilidad-del-futuro/>>

163 <<http://cit.zacatecas.gob.mx/documentos/PIMUS/E1%20Estructura%20Vial.pdf?boxtype=pdf&g=false&s=false&s2=false&r=wide>>

Algunas ciudades en México han adoptado el sistema BRT con rutas troncales y carriles exclusivos, con un costo menor a un sistema por rieles (trenes). Algunos de ellos han implementado características de accesibilidad para personas con discapacidad, particularmente el Metrobús de la Ciudad de México¹⁶⁴.

Si bien, la tendencia mundial es lograr un transporte sustentable a través de la integración de tres factores: económicamente viable; amigable con el medio ambiente y socialmente incluyente, existen otras alternativas con mayores ventajas que los sistemas BRT. La intención es reducir el Costo Total de Operación (CTO), del cual, el costo de la fuente de energía juega un papel importante dentro de la ecuación. Existen diferentes fuentes de energía: desde el uso del diésel, gas natural e híbrido; hasta eléctrico, siendo el último, el de menor impacto al medio ambiente; mayor ahorro del consumo, poco ruidoso, y motor más barato, entre otros. Sin embargo, aún tiene algunas desventajas como la producción de baterías, proveedores y costos, que con el tiempo se irán solventando. Asimismo, se debe tener en cuenta la red de recarga a través de las estaciones de servicio para las distintas tecnologías, algunas de las cuales aún no están del todo disponibles o reguladas.

Por las características de Zacatecas, se han construido diversos parques eólicos con inversión privada¹⁶⁵, generando energía sustentable; la cual se podría aprovechar para tener un transporte eléctrico con cero emisiones. El transporte eléctrico tiene diversas ventajas, entre ellas, la reducción de la duración de obra o el costo de la misma, ya que para los sistemas BRT la mayor inversión es la superficie de rodamiento y en el caso de los sistemas eléctricos, el costo de las instalaciones (por ejemplo, el cableado) es menor. Esto es, que se podría invertir más en el vehículo. En México, existen en el mercado autobuses eléctricos de piso o entrada baja, que facilitan su uso para personas con movilidad limitada, incluyendo a las personas con discapacidad, obteniendo mayor seguridad para el resto de los usuarios. Se sabe que actualmente estos vehículos son más costosos que los demás en el mercado.

12. Movilidad urbana (sustentable)

Marco legal

El tema de movilidad urbana gira alrededor del marco internacional de la Nueva Agenda Urbana (NUA), los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020, la Convención Marco sobre Cambio Climático y el Marco de Sendai para la Reducción de Riesgo de Desastres 2015-2030. En torno a este marco, México publica la Ley General de Asentamiento Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) en el DOF el 28 de noviembre del 2016 y el gobierno de Zacatecas ha integrado el tema de movilidad urbana en su marco legal.

La movilidad urbana requiere de planeación, gestión y control de: vías y tránsito, transporte de carga, los diferentes modos de transporte de pasajeros y del espacio público. Esto es, que el sistema de movilidad urbana tiene que ver con la planeación urbana (usos de suelo), con los servicios de transporte y su infraestructura, la infraestructura en las vías y espacio público, y control de tránsito, entre otros. De aquí, la dificultad para determinar a qué dependencia(s) le compete atender la política de movilidad urbana¹⁶⁶.

En el Decreto No.146 de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado en el POGZ el 31 de mayo de 2017 y en el Reglamento Interno de la Secretaría General de Gobierno, publicada en el POGZ el 31 de mayo del 2017, menciona los siguientes puntos de mayor relevancia:

- Se sustituye a la Secretaría de Infraestructura, por la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial (SEDUVOT), para integrarse al Consejo Estatal de Tránsito y Transporte, para diseñar, definir y ejecutar los planes, programas y acciones en materia de *movilidad urbana*.
- La SEDUVOT y la Secretaría General [Subsecretaría de Transporte y Dirección de Análisis y Capacitación de Transporte], auxiliadas por la Secretaría de Seguridad Pública, tendrán la responsabilidad conjunta y la atribución de elaborar, ejecutar y evaluar los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable de las diferentes zonas urbanas o conurbadas del Estado.

En el Decreto No. 218, publicado en el POGZ el 21 de febrero de 2018 y en el Reglamento Interno de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, publicado en el POGZ el 2 de agosto de 2017, menciona los siguientes puntos de mayor relevancia:

164 El Poder del Consumidor (2016), *Diagnóstico de Accesibilidad de los Sistemas BRT en México*. México.

165 <<https://www.youtube.com/watch?v=wAPbAgS72HI>>

166 <<http://www.movilidadamable.org/recursos/item/institucionalidad>>

- SEDUVOT es la encargada de diseñar y ejecutar las políticas públicas en su materia, atendiendo la adecuada planificación, gestión y de la *movilidad urbana*, desarrollo de los asentamientos humanos, pueblos y ciudades del Estado.
- SEDUVOT diseña, define y ejecuta los planes, programas y acciones de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, planeación regional, metropolitana, de conurbaciones, de centros de población, colonias y barrios, investigación del urbanismo y vivienda, sistemas de inteligencia territorial, *movilidad urbana*, transporte público, *diseño universal*, atención al mejoramiento, ampliación y construcción de vivienda, conformación de reserva territorial y regularización de la tenencia de la tierra.
- La Subsecretaría de Desarrollo Urbano, coadyuva con los tres niveles de gobierno y la ciudadanía para actualizar, elaborar, gestionar e implementar programas de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y *movilidad urbana*.
- Ejecutar los programas de obra en materia de equipamiento, infraestructura, suelo, *movilidad*, imagen, *diseño universal*, protección al medio ambiente y en materia de prevención de riesgos.
- La Dirección de Movilidad Urbana verá temas de transporte, red vial, peatonal, ciclista y *diseño universal* e impactos viales.
- Generar indicadores para la *movilidad urbana*.

En el Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021(PED) hay una sección que hace referencia a la movilidad urbana y contempla conceptos como: derechos humanos, inclusión de las personas con discapacidad, mujeres, jóvenes, comunidad migrante. Respecto de personas con discapacidad, menciona temas relevantes para este Diagnóstico, particularmente sobre la inclusión educativa y laboral, y contempla elaborar un programa de diseño y “accesibilidad universal¹⁶⁷”, adecuación de la vivienda para personas con discapacidad, equipamiento urbano, adecuaciones de accesibilidad en el transporte, accesibilidad en instancias del Gobierno del Estado, instalar y remodelar unidades básicas de rehabilitación física, condiciones de accesibilidad en los atractivos y zonas turísticas (peatonalización de los centros históricos de los pueblos mágicos, de la ciudad de Zacatecas y Guadalupe).

En los Programas de Desarrollo Urbano (PDU) se expone un modelo de ordenamiento territorial donde se dan las disposiciones para la organización y el desarrollo futuro de una determinada zona (por ejemplo, un barrio, un municipio o un área metropolitana). En ellos, se instrumenta e implementa la normatividad necesaria, que regule y prevea el crecimiento y desarrollo del espacio en cuestión. El plan urbano permite ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o conservación. Comprende un conjunto de prácticas proyectivas y técnicas. Se requiere de un estudio técnico del medio físico, social y económico de la zona a estudiar, esto se obtiene a través del análisis según los métodos de la sociología, la demografía, la geografía, la economía y otras disciplinas. El Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) es el responsable de proporcionar algunos de estos datos. Diferentes factores deben estar integrados con la infraestructura y los sistemas urbanos. Asimismo, se requiere de la gestión e implementación de todo ello, por parte de los gobiernos en el territorio; además, también con lleva el factor de participación ciudadana que debe tenerse en cuenta para implementar estos planes en las ciudades.



Imagen: Vista desde el Cerro San Simón de Guadalupe a colonias circundantes.

167 Término utilizado para referirse a la accesibilidad a personas con discapacidad a través del concepto de diseño universal.

Los PDU requieren estar en constante actualización debido al ritmo de crecimiento de ciudades y su demografía, por lo que un programa puede ser obsoleto rápidamente. Un servidor público de Zacatecas opinó que el crecimiento de las ciudades es determinado por la población en lugar de que el gobierno sea quien lo establezca, a través de una adecuada planeación del territorio. El gobierno regula un ejido después de que ya se ha establecido y se ve obligado a invertir en la infraestructura necesaria para proporcionar los servicios básicos de electricidad, agua potable, alcantarillado y alumbrado. En algunas ocasiones, estos asentamientos se dan en lugares que no son seguros, particularmente por la construcción de vivienda en zonas de riesgo por inundaciones, hundimientos o deslaves.

El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas - Guadalupe (PIMUS) 2016 – 2040, tiene una sección sobre accesibilidad para personas con discapacidad, misma que requiere armonizarse con la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, incluyendo por el uso inadecuado de algunos conceptos y términos (invidentes o débiles visuales). Se menciona el libre tránsito, el estacionamiento para personas con discapacidad, las banquetas, rampas “especiales” para silla de ruedas (especificación que se contradice con el concepto de diseño universal) y en circulaciones con cambios de nivel proporcionar escaleras o rampas con pasamanos (no contempla rutas accesibles para conectar espacios), áreas de descanso, en entradas a edificios con escaleras solucionar con rampas, acceso a edificios de diferentes giros y adaptación de manera progresiva los edificios abiertos al público, con la señalización en los lugares para el uso de personas con “problemas” de discapacidad, tales como cajones de estacionamiento, rampas, elevadores sanitarios y teléfonos.

Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial (SEDUVOT)

La SEDUVOT es de reciente creación y corresponde a la Dirección de Movilidad Urbana, “elaborar la normatividad y proponer reformas de ley o reglamentos en materia de movilidad, en coordinación con las instancias responsables de la infraestructura, tránsito, vialidad y personas con discapacidad”¹⁶⁸. Se tiene contemplado elaborar la Ley de Movilidad y su reglamento.

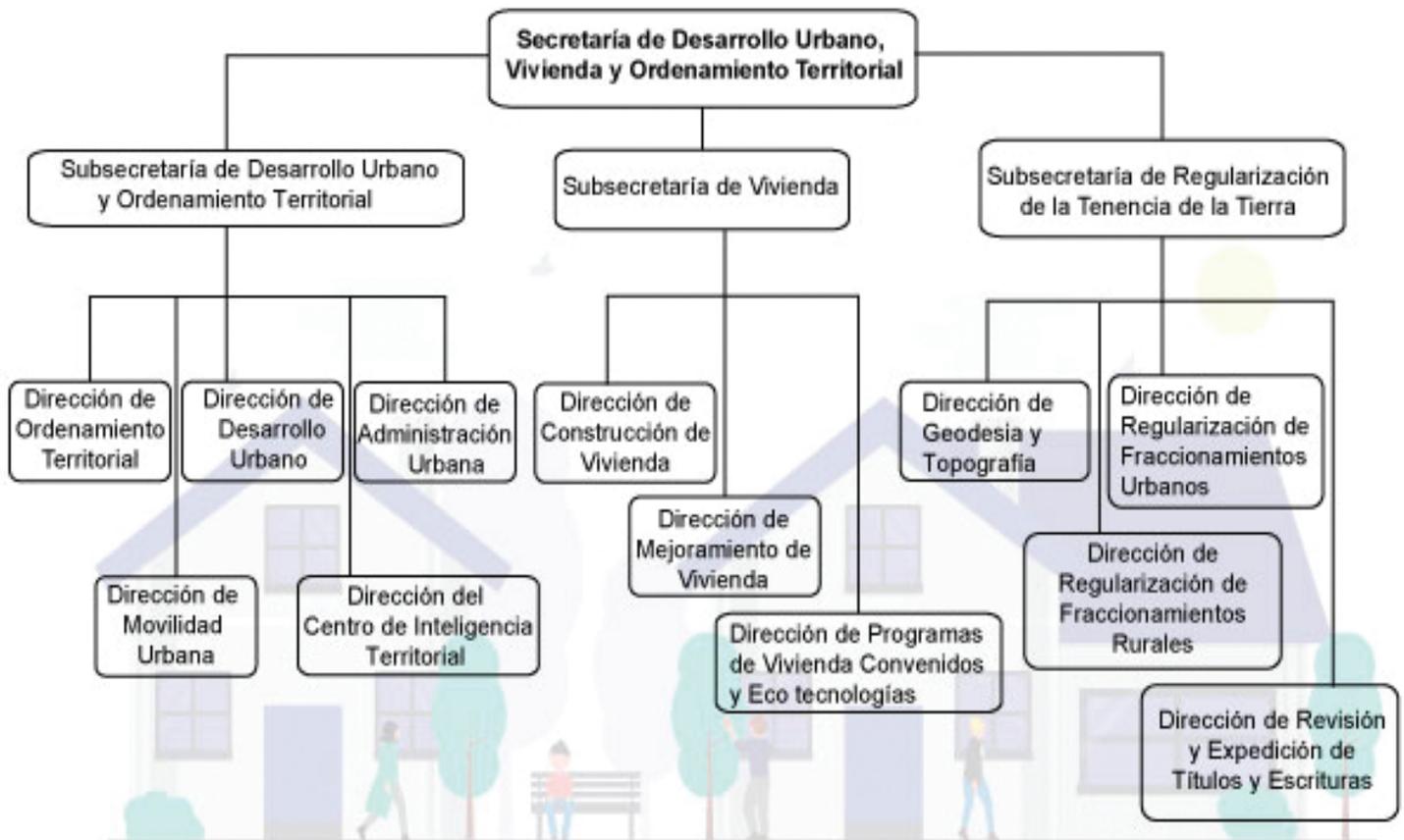


Imagen: Parte del Organigrama de la SEDUVOT.

168 Artículo 20 del Reglamento Interno de la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial, publicado en el POGZ el 2 de agosto del 2017.

Sin embargo, esto implicaría una mayor coordinación interinstitucional, así como una revisión de las facultades de cada secretaría y una gestión mayor de recursos.

Se reportó que no se cuenta con el personal suficiente en la secretaria para atender el tema de movilidad, ya que se tienen varias tareas y responsabilidades asignadas: visitas de campo, la revisión de los proyectos, la investigación y la capacitación. Al ser una secretaria nueva, es primordial capacitar al personal de los ayuntamientos sobre el tema de movilidad, particularmente sobre la movilidad motorizada y no motorizada, para que se tome en cuenta para los nuevos proyectos de calles, avenidas, regeneraciones de vialidades y fraccionamientos. En el presente año se han dado talleres en los municipios de Zacatecas, Guadalupe y Jerez. Se realiza un municipio por día de entre 6 a 8 horas por taller en forma de presentaciones. Se incluyen temas sobre el Reglamento de la Ley de Construcciones, accesibilidad para personas con discapacidad y particularidades sobre el ayuntamiento, sin embargo, el tema de transporte no está contemplado. Así mismo, se recalca a los ayuntamientos la importancia de la vinculación con diferentes dependencias (particularmente con transporte público) ya que se deben abordar los proyectos de una manera integral; sin embargo, en la realidad, según se reporta, esto resulta complejo. Anteriormente se impartieron capacitaciones para desarrolladores de vivienda, enfocadas en el impacto vial.

La intervención en Av. Universidad en la ciudad de Zacatecas se presentó como el ejemplo de trabajo conjunto. SEDUVOT realizó el levantamiento y se entregó al ayuntamiento para valorar los lineamientos de las fachadas con la intención de recuperar espacio en las banquetas y trazar una ciclo-vía.

La construcción de ciclo-vías es la estrategia para la movilidad en bicicleta, que aún no está regulada en el estado y existen dudas particularmente en la planeación de las rutas. En Fresnillo, se basan en la Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México¹⁶⁹ con la idea de que la inversión la haga la iniciativa privada.

Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN)

El IMPLAN es un organismo público descentralizado responsable de la planeación urbana y rural, que se encarga de evaluar y dar seguimiento a los programas y proyectos que ejecuta y opera el ayuntamiento. A nivel nacional existe la Asociación Mexicana de Institutos Municipales de Planeación (AMIMP) que se fundó en 2003 y agrupa a más de 40 municipios de México. Dentro de su estructura, en un municipio, se tiene una Junta de Gobierno, un Consejo Consultivo, una Dirección General y un Cuerpo Técnico.

En el estado de Zacatecas se tiene un IMPLAN en el municipio de Fresnillo desde 2017 conformado, hasta mayo de 2018, por cinco personas. A la fecha de este estudio, no se había podido integrar un equipo técnico adecuado. Se tiene la propuesta de implementar un IMPLAN metropolitano de Zacatecas – Guadalupe; sin embargo, se mencionó que Fresnillo debería incorporarse, ya que los problemas metropolitanos impactan en el tema de movilidad de esa demarcación. El municipio de Fresnillo participa en el Fondo Metropolitano, por la relación que existe, en términos de actividades económicas y sociales, entre la ciudad de Zacatecas y Fresnillo, razón por la cual se debería considerar a Fresnillo como parte de la zona metropolitana. La movilidad en la ciudad de Zacatecas varía de lunes a jueves y de viernes a domingo.

13. Fondos

Existen diversos fondos federales tales como, el del Fondo Metropolitano, el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) con el Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo (PROTRAM) o el Fondo para la Infraestructura Social Municipal y las demarcaciones Territoriales del Distrito Federal (FISDMDF), todos ellos aplicables al entorno físico y al transporte. Existe un fondo específico para las personas con discapacidad en estos dos ámbitos.

Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad

En el Presupuesto de Egresos de la Federación se encuentra el Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad (FOTRADIS)¹⁷⁰, que pertenece al Ramo General 23 de Provisiones Salariales y Económicas. Dicho recurso es destinado a proyectos de inversión para:

- La adquisición de vehículos adaptados.

¹⁶⁹ Publicada en la GOCDMX el 12 de agosto de 2016

¹⁷⁰ <http://inversionpublica.edomex.gob.mx/fondo_pavimentacion>

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018

IV. Análisis de Gestión

- La construcción, reconstrucción, ampliación y adaptación de infraestructura pública, y su equipamiento en vías e inmuebles públicos.
- Proyectos en infraestructura pública y para la rehabilitación o remodelación de inmuebles, donde la propiedad del predio debe ser pública.

Históricamente, Zacatecas ha reportado la utilización de dicho fondo para los siguientes 14 proyectos¹⁷¹:

2014: Estatal	Adquisición y Distribución de Vehículos Adaptados para la Accesibilidad de Personas con Discapacidad a los Sistemas Municipales DIF	\$20,672,861 pesos
2015: Municipio Guadalupe	Remodelación Integral del Centro de Rehabilitación y Educación Especial de Zacatecas	\$17,189,470 pesos
2015: Municipios General Enrique Estrada, Trinidad García de la Cadena, Mezquital del Oro, Zacatecas, Apulco, Sustiacacán, Santa María de la Paz	Adquisición y Distribución de Vehículos Adaptados para la Accesibilidad de Personas con Discapacidad	\$ 4,967,963 pesos
2015: Municipio Guadalupe	Remodelación del Área de Terapia Física del Centro de Rehabilitación y Educación Especial de Zacatecas	\$2,650,000 pesos
2016: Municipio Zacatecas	Ampliación y Rehabilitación de Unidad Básica de Rehabilitación de Zacatecas y Adquisición de Vehículo Adaptado	\$2,507,433 pesos
2016: Municipio Tlaltenango de Sánchez Román	Construcción de Área de Hidroterapia y Obras Complementarias en Tlaltenango	\$7,500,000 pesos
2016: Municipio Fresnillo	Construcción de Área de Hidroterapia y Obras Complementarias de Fresnillo	\$7,500,000 pesos
2016: Municipio Pinos	Construcción de Unidad Básica de Rehabilitación de Pinos y Adquisición de Vehículo Adaptado	\$5,300,000 pesos
2016: Municipio General Pánfilo Natera	Construcción de Unidad Básica de Rehabilitación de General Pánfilo Natera	\$2,000,000 pesos
2017: Municipio Monte Escobedo	Ampliación de Unidad Básica de Rehabilitación en el Municipio de Monte Escobedo	\$1,981,538 pesos
2017: Municipio Guadalupe	Construcción de Aula de Usos Múltiples del Centro de Rehabilitación y Educación Especial	\$1,500,000 pesos
2017: Municipio Cuauhtémoc	Construcción de Unidad Básica de Rehabilitación en el Municipio de Cd. Cuauhtémoc	\$6,000,000 pesos
2017: Municipio Valparaíso	Construcción de Área de Hidroterapia y Obras Complementarias en el Municipio de Valparaíso	\$9,000,000 pesos
2018: Estatal	En proceso	\$20,672,861 pesos

Este fondo ha sido ejecutado principalmente por el DIF y se ha utilizado primordialmente para inmuebles de rehabilitación y de hidroterapia; en menor grado para la adquisición de vehículos adaptados y en ningún caso para vía pública.

171 <<http://ramo23.com/todos/accesibilidad/zacatecas/todas-las-ciudades?year=todos&fund=accesibilidad&state=zacatecas&city=todas-las-ciudades&search=>>

Programa 3x1¹⁷²

Zacatecas ocupa el segundo lugar nacional de emigración hacia Estados Unidos¹⁷³. El Programa 3x1 para Migrantes es utilizado para varios proyectos en el Estado. Se trata de un programa federal a cargo de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) que apoya las iniciativas de los migrantes para realizar proyectos que contribuyan al desarrollo de sus localidades de origen. Se realiza con la aportación económica de los diferentes niveles de gobierno, así como de las organizaciones o Clubes de Migrantes en el extranjero. A través del Acuerdo para el Programa 3x1 para Migrantes, se publica la autorización presupuestaria para el 2018¹⁷⁴. El mencionado Acuerdo indica que el Programa fomentará los derechos de las personas en condición de vulnerabilidad, incluidas las personas con discapacidad.

El programa puede ser aplicado para los siguientes tipos de proyectos:

- Proyectos de infraestructura social básica, por ejemplo, construcción, redes de agua, saneamiento y potabilización, alcantarillado, electrificación.
- Para el mejoramiento urbano y/o protección del medio ambiente, por ejemplo, ampliación y rehabilitación de calles, banquetas, zócalos, parques, pavimentaciones, caminos, carreteras y obras para la conservación de recursos naturales.
- Proyectos de servicios comunitarios, por ejemplo, becas académicas y/o apoyos para el aprendizaje, construcción, ampliación, rehabilitación y/o equipamiento de espacios destinados a actividades de atención a la salud, deportivas, eventos culturales, recreación, desarrollo comunitario y protección civil.
- Proyectos educativos, por ejemplo, equipamiento de escuelas y mejoramiento de infraestructura.
- Proyectos productivos, por ejemplo, comunitarios, familiares, individuales o servicios de capacitación empresarial para proyectos productivos.

Los Clubes u Organizaciones de Migrantes deben estar registrados en los Consulados de México a través del Módulo de Toma de Nota del Sistema de Información y Gestión del Programa 3x1 para Migrantes, cuyos requisitos son los siguientes:

- Identificación vigente y con fotografía de cada integrante de la organización o Club de Migrantes
- Comprobante de domicilio de cada integrante
- Cuenta de correo electrónico de al menos el o la Presidente del Club.
- Para el caso del registro de un nuevo Club, el Formato 3x1-A1 "Solicitud de Toma de Nota nueva para Club u organización de Migrantes", deberá ser llenado y firmado por cada uno de los integrantes.
- Toma de Nota anterior, si se trata de una renovación.

Cada grupo o club debe tener mínimo 10 migrantes, de los cuales 10 deben ser mayores de edad, que en su mayoría sean de origen mexicano y que radiquen fuera del país.

Para la promoción del Programa para la Apertura de Tiendas, se menciona que, para el llenado de algunas solicitudes (de manera electrónica), se puede brindar el acompañamiento necesario a las personas con discapacidad en el Almacén más cercano a su comunidad.

Fondo Minero

El Fondo Minero es un fondo federal, derivado de la Reforma Fiscal. En enero de 2014 se establece el pago de Derechos Especial, Adicional y Extraordinario para empresas mineras.

Con la reforma a la Ley Federal de Derechos en sus artículos 271 y 275, se constituye el Fondo para el Desarrollo Regional Sustentable, con el 80% de la recaudación del pago de los derechos, para la realización de obra de infraestructura social.

De acuerdo con el registro estadístico de producción minera, la Secretaría de Economía determina anualmente la producción que aporta cada región, por entidad y municipio, del total nacional.

172 <<https://www.gob.mx/sedesol/acciones-y-programas/programa-3x1-para-migrantes>>

173 <<http://ntrzacatecas.com/2017/01/30/zacatecas-segundo-lugar-en-migracion/>>

174 Acuerdo por el que se emiten las Reglas de Operación del Programa 3x1 para Migrantes, para el ejercicio fiscal 2018, publicado en el DOF el 28 de diciembre del 2017.

Por ejemplo, el monto total del fondo en 2016 fue de: \$ 3,339,293,494.93¹⁷⁵.

Para solicitar recursos de este Fondo (nombrado en la Ley Federal de Derechos como el del Fondo para el Desarrollo Regional Sustentable de Estados y Municipios Mineros), se debe conformar en cada entidad federativa un Comité de Desarrollo Regional para las Zonas Mineras; dicho comité está integrado por “el titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano a cargo del Comité; un representante del Gobierno del Estado o de la Ciudad de México; un representante del o de los municipios o demarcaciones en donde se localicen las actividades mineras; en los casos en donde éstas se realicen en comunidades indígenas o agrarias, un representante de dichas comunidades, así como un representante de las empresas mineras relevantes con actividades en la demarcación”¹⁷⁶.

El Comité de referencia, tiene las funciones de aprobar la aplicación del recurso asignado, tomando en cuenta, entre otras cosas, el tipo y costo del proyecto; así como su impacto social en la región; la descripción detallada de la problemática a tratar o la situación a resolver; la estimación de la población beneficiada con el proyecto; el nivel de rezago social de la población beneficiada; y cualquier otra información que demuestre fehacientemente el impacto positivo del proyecto en la Entidad Federativa, Municipio o Demarcación de que se trate¹⁷⁷.

Este fondo se usó en la ciudad de Zacatecas para la rehabilitación de 241,812 m² del Parque Arroyo de La Plata (estacionamiento, ciclo-vía, rampas de acceso y palapas) con un monto de \$11,000,000.00¹⁷⁸.

También se utilizó en proyectos como son luminarias en vía pública de comunidades, canchas deportivas y domos en escuelas, pavimentaciones de calles, tuberías de agua potable y alcantarillado, entre otros proyectos.

14. Conclusiones y Recomendaciones

PRIMERA Existen programas para educación y empleo para todos; sin embargo, sus requisitos son difíciles de cubrir por las personas con discapacidad. Se recomienda desagregar los requisitos de acceso a estos apoyos y programas por la condición de discapacidad. Las personas podrían acreditarse con la Credencial de Persona con Discapacidad, a fin de identificar los beneficiarios que han sido atendidos en los programas y apoyar a quienes tengan mayor necesidad, así como para alimentar las estadísticas de personas con discapacidad.

Se requiere también realizar un estudio sobre el impacto de dichos programas de acceso a la educación y el empleo, a fin de mejorarlos. La necesidad de mejorar la accesibilidad física en los centros educativos y de trabajo, así como la falta de transporte adecuado salieron a relucir durante la realización del presente Diagnóstico. Estos dos temas deben tomarse en cuenta al diseñar los programas y las estrategias de movilidad urbana.

La Secretaría de Educación y del Instituto Zacatecano para la Construcción de Escuelas (INZACE) a nivel básico, junto con la Universidad Autónoma de Zacatecas y los Institutos Tecnológicos estatales a nivel superior, juegan un papel importante en términos de responsabilidad para lograr la accesibilidad física en los centros educativos. A su vez, el DIF desempeña un papel fundamental en lo que se refiere al transporte escolar para estudiantes con discapacidad dentro de los municipios pero su alcance aún es insuficiente. La falta de condiciones de accesibilidad en el transporte público ordinario, requiere de mayor número de unidades de transporte especializado. El uso del transporte público por parte de niños con discapacidad, desde una edad temprana, facilita su transición a la vida adulta y la adquisición de mayor independencia.

SEGUNDA Se recomienda hacer cambios en el marco legal para incluir el tema de la accesibilidad, con una visión transversal que abarque los tres ámbitos del presente estudio, a fin de garantizar que el producto final de obra pública sea accesible. En este sentido, se debe prestar atención para asegurarse de que el tema de accesibilidad en inmuebles y vía pública esté presente durante todo el proceso de implementación del proyecto; esto es, desde su diseño, ejecución y terminación. La accesibilidad recae en las atribuciones de diferentes dependencias, como la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial (SEDUVOT), Secretaría de Infraestructura, Subsecretaría de Transporte Público y la Dirección de Seguridad Vial o el IMPLAN.

TERCERA La Coordinación Estatal de Planeación (COEPLA) es responsable de autorizar la aplicación de los recursos

175 <<https://www.gob.mx/sedatu/acciones-y-programas/fondo-minero-para-el-desarrollo-regional-sustentable>>

176 Artículo 275 Ley Federal de Derechos, publicada en el DOF el 7 de diciembre de 2016.

177 Acuerdo por el que se reforman diversas disposiciones de los Lineamientos para la Aplicación de los recursos del Fondo para el Desarrollo Regional Sustentable de Estados y Municipios Mineros, publicado en el DOF el 20 de julio del 2017.

178 <<https://www.gob.mx/sedatu/acciones-y-programas/fondo-minero-para-el-desarrollo-regional-sustentable>>

estatales para la obra pública. Se recomienda que la accesibilidad sea una condicionante para su solicitud y que el Instituto otorgue el visto bueno al respecto. Así, en la emisión de oficios de ejecución de obra, la accesibilidad estará presente desde ésta primera fase y se considerará en todos los proyectos que se emprendan. Asimismo, es necesario incluir el tema en las bases a que se sujetan los concursos para la ejecución de obras, lo mismo que en licitaciones y los contratos de obra pública.

CUARTA 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. Para garantizar la inclusión del tema desde la etapa del diseño arquitectónico, la Dirección de Proyectos de SINFRA sugirió que se especifique la norma de accesibilidad utilizada en la memoria descriptiva del proyecto arquitectónico, acompañada de un resumen sobre el criterio utilizado para solucionar las necesidades de accesibilidad a personas con diferentes tipos de discapacidad. Así como, designar al personal que revise la accesibilidad en todos los proyectos que elaboran con las habilidades técnicas en la materia.

QUINTA Dada la necesaria revisión del tema de accesibilidad en las diferentes etapas del proyecto: diseño arquitectónico, ejecución y terminación de obra, se recomienda acudir al Instituto para recibir la asesoría requerida, a través de su Departamento de Fomento a la Accesibilidad. Se ha observado, 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. Es urgente establecer sistemas para gestionar la accesibilidad, prestando especial atención en la supervisión, verificación y monitoreo de los proyectos relacionados con el entorno físico. Asimismo, el Instituto tiene atribuciones para certificar la accesibilidad a instalaciones públicas y privadas; sin embargo, no existe un procedimiento definido para ello.

SEXTA Un proyecto no termina cuando se da la aprobación de ocupación, sino que inicia otra etapa al ocupar y usar los espacios. Se debe contemplar cómo mantener las condiciones de accesibilidad durante la vida útil de los espacios, así como considerar lo necesario para conservar lo que ya es accesible.

SÉPTIMA Se encontraron inmuebles en desuso; algunos en obra y otros deshabilitados; por ejemplo, el auditorio junto al Eco Parque Centenario, la Presidencia Municipal Fresnillo y un edificio de la CONADE. Así como espacios comerciales sin usar y comercio ambulante en vía pública que obstruye la circulación peatonal en banquetas.

OCTAVA Para garantizar la accesibilidad en inmuebles, los requisitos para otorgar la licencia de construcción para obra nueva o existente, debe ir incluido el tema de accesibilidad. Se debe demostrar desde el proyecto arquitectónico de la obra que el tema está considerado, así como la descripción del criterio para abordar el tema, planos que indiquen la ruta accesible continua y revisar la bitácora de la obra por cualquier cambio al proyecto y que no haya afectado de manera negativa la accesibilidad. Así mismo, se le podría pedir visto bueno al Instituto en obras de gran impacto público.

NOVENA La Ley estatal contempla programas de vivienda accesible que permitan a las personas con discapacidad recibir créditos o subsidios para la adquisición, construcción o remodelación de vivienda. Para este estudio, solo se analizó la vía pública en desarrollos habitacionales. El Instituto es consultado por la SEDUVOT para revisar los criterios de accesibilidad en el espacio público dentro de los fraccionamientos habitacionales; al respecto se observó la necesidad de normar el ancho de las vías de circulación en estas áreas. El establecimiento de las rutas de transporte público al interior de estos desarrollos se hace tardíamente, por lo que las paradas se asignan después de ejecutado el proyecto y esto genera mayores problemas.

DÉCIMA En intervenciones en vía pública, lo mismo que en espacio público se aprecia la voluntad para incluir el tema en los proyectos que actualmente están en curso. La vía pública conecta a los inmuebles y el transporte, por ello es necesario tomar en cuenta, desde su planeación, la conectividad entre los espacios y servicios a través de rutas accesibles seguras; particularmente en cruces peatonales. Si bien se tienen buenas prácticas al respecto, por ejemplo, en la ampliación de banquetas y la separación de las franjas en las mismas, es necesario aplicar el concepto de diseño universal en las circulaciones y cruces peatonales para incluir no solo a personas usuarias de silla de ruedas e integrar también las paradas de transporte.

Una de las quejas generales para dichas intervenciones fue la larga duración de la obra, la cual afecta a los usuarios de la zona, particularmente al comercio.

DÉCIMA PRIMERA La normatividad contempla las características de los cajones exclusivos para personas con discapacidad; sin embargo, se encontró que físicamente no se cumple con las especificaciones estipuladas, particularmente en lo relativo a las dimensiones de los mismos. Se sugiere añadir a estas especificaciones, el uso del Símbolo Internacional de Accesibilidad; la leyenda a utilizar, la guarnición o delimitación del cajón en azul; la dotación en inmuebles y el establecimiento de criterios más puntuales para su asignación en vía pública. Se sugiere analizar el porcentaje de cajones exclusivos para personas con discapacidad en inmuebles, dependiendo del giro de edificio; ya que no es igual la afluencia en un edificio comercial que en uno de oficinas. Se sugirió que, en estacionamientos públicos se establezcan cuotas más asequibles y se amplíen los horarios, particularmente durante festividades o eventos. Asimismo, se encontró que hacen falta cajones de estacionamiento para motocicletas y bicicletas, pues en muchas ocasiones obstaculizan la circulación peatonal.

DÉCIMA SEGUNDA Hay buenas intenciones para solucionar el tema del transporte para personas con discapacidad en diferentes dependencias; sin embargo, no existe un plan para crear un Sistema Integrado de Transporte Accesible, a través de diferentes tipos de transporte público, desde el transporte con rutas individualizadas, hasta autobuses de tránsito masivo. El transporte juega un papel importante para el concepto de movilidad urbana, por lo que el tema de accesibilidad a personas con discapacidad debería considerarse en los planes y programas de movilidad urbana; como es el caso del Plan Estatal de Desarrollo (PED), en los Programas de Desarrollo Urbano (PDU) y en los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS); particularmente en las zonas metropolitanas. 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. El Instituto tiene facultades para formular programas de desarrollo urbano y vivienda; sin embargo, hasta ahora, su participación en los mismos ha sido escasa. Es importante que en estos planes y programas se incluya el tema de personas con discapacidad, y que el transporte público vaya acorde con el crecimiento de las ciudades.

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. Diversas secretarías son responsables de la misma, sería importante lograr que, a través de la propuesta de Ley de Movilidad, se pudieran detallar sus atribuciones en el ámbito de la gestión en la materia. El Instituto tiene la atribución de proponer las medidas de accesibilidad en el transporte. Actualmente, imparte pláticas y cursos de sensibilización pero no está involucrado en temas específicos al respecto, ni tampoco en la toma de decisiones para adquirir vehículos accesibles para este fin.

Vehículos pesados entran a los centros históricos de los municipios contemplados en este estudio, particularmente en la ciudad de Zacatecas, donde autobuses urbanos y turísticos o foráneos, 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. Al respecto se sugiere, regular la longitud y peso máximo de los vehículos permitidos en los centros históricos y promover el uso de vehículos pequeños con baja emisión de contaminantes. Además, se recomienda 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.

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. Esta información puede obtenerse mediante la instalación de un sistema de registro de entradas y salidas al usar el transporte público, a través de tarjetas inteligentes. Dichas tarjeta podrían ser personalizadas mediante un pago único y recarga electrónica; podrían utilizarse como tarjetas personalizadas para toda la población y contribuir al control de la prestación de todos los servicios que brinda el Estado. Esto es, que la misma tarjeta se utilice tanto para el uso del transporte público, como para la credencialización de los estudiantes universitarios (por ejemplo, dentro de la UAZ); a fin de darles acceso a los diferentes servicios que ofrece esa casa de estudios, como el uso de la biblioteca; el préstamo de materiales o para la actualización del Padrón de Personas con Discapacidad, mismo que les otorgaría el descuento automático al hacer el uso del transporte público mediante la Credencial.

DÉCIMA TERCERA Se necesita la autorización de diferentes niveles de gobierno para la intervención de espacios patrimoniales de acuerdo a sus facultades. Sin embargo, en algunas ocasiones no se tiene claridad sobre las competencias de cada entidad pública. La falta de criterios oficiales de accesibilidad en espacios patrimoniales vuelve más complejas las negociaciones para incluir otros temas, tales como las diferentes escuelas técnicas de intervención para dichos espacios (los distintos valores del patrimonio que se reconocen en una obra o los materiales de construcción a utilizar), la red

de servicios públicos de alumbrado, alcantarillado, agua potable, drenaje (particularmente registros y rejillas), movilidad urbana (particularmente elementos de cruces peatonales), medio ambiente (acceso a vehículos pesados en la zona), y aspectos sociales (ambientes seguros). Una persona de sociedad civil sugirió que la vigilancia se podría realizar a través de especialistas externos, con conocimientos para conciliar las necesidades de todos, con autoridad moral y con sustento para abordar los diferentes temas.

DÉCIMA CUARTA Legalmente cada dependencia o entidad, debe vigilar la eliminación de las barreras arquitectónicas en los espacios de los inmuebles del servicio público estatal o municipal y adaptarlos para brindar el libre acceso a las personas con discapacidad. A fin de adecuar la accesibilidad en el entorno físico existente, la Ley menciona la “elaboración de planes de acción en accesibilidad” y sostiene que la adecuación de las instalaciones públicas debe ser progresiva. Para elaborar un plan al respecto, se requiere primero elaborar un diagnóstico y después definir las intervenciones necesarias para adaptarlo, así como priorizar dichas intervenciones y proponer un plan progresivo en etapas para su ejecución. Este plan podría ser un primer requisito para los inmuebles de la administración pública, lo mismo que para la intervención de la vía pública, diseñando tramos o corredores accesibles continuos alrededor de los servicios. Existen metodologías en museos como lo son los Planes de Manejo y Plan Maestro del INAH.

DÉCIMA QUINTA La Ley promueve “el desarrollo del turismo alternativo, de aventura y otros similares procurando la integración de las personas con discapacidad y adultos mayores”. La cadena de valor del turismo integra a los proveedores de los productos y servicios que forman parte de la experiencia del turista, desde la planificación del viaje y las actividades turísticas en el destino turístico, hasta el regreso a su lugar de residencia. En términos de accesibilidad al entorno físico para turistas con discapacidad, la información juega un papel fundamental. Diferentes giros de edificios forman parte de los atractivos y la experiencia turística, tal es el caso de hoteles, restaurantes y museos. Las rutas accesibles para conectar los atractivos turísticos y los sistemas de orientación para el peatón con información sobre los atractivos turísticos, servicios aledaños, restaurantes, lugares de entretenimiento, mapa de rutas de transporte público e información de rutas accesibles en la vía pública son indispensables (a través de un programa de señalización de la ciudad), lo mismo que la accesibilidad en los vehículos de transporte turístico (incluido el teleférico), sus áreas de ascenso y descenso, y la difusión de los servicios accesibles con los que se cuenta actualmente. Se recomienda que los diferentes sectores que participan en la actividad turística diseñen estrategias conjuntas para abordar el turismo incluyente junto con la Secretaría de Turismo.

DÉCIMA SEXTA En el libro de registro para el acceso a inmuebles públicos, lo mismo que en los módulos de atención pública se encontró, en pocas ocasiones, la inscripción de personas con discapacidad. Se recomienda incluir este inciso, particularmente en las dependencias del gobierno, ya que su consideración trae muchos beneficios; por ejemplo, complementa las estadísticas de personas con discapacidad, además, se tiene un censo de población para temas de protección civil en caso de evacuación, y se obtiene información sobre la población con discapacidad que sirve para tomar decisiones sobre las prioridades para adecuar la accesibilidad en un inmueble.

DÉCIMA SÉPTIMA Se registró que se presta mayor importancia a los centros de trabajo con empleados con discapacidad, que a los “visitantes” con discapacidad que se reciben. En el ámbito de la protección civil, es necesario contemplar a las personas con discapacidad en tres fases: el “antes”, “durante” y “después” de los diferentes tipos de siniestros; tanto en inmuebles y vía pública, como en el transporte y lo mismo en un barrio o municipio, que en todo el Estado. En la fase del “antes” es indispensable incluir a las personas con discapacidad en los Programas Municipales y Programas Internos de Protección Civil (PIPC) para cada inmueble; en la capacitación de los usuarios, brigadistas y a las Unidades Internas de Protección Civil; en el mantenimiento de las instalaciones y equipos; así como en la realización de simulacros, los cuales ayudan a hacer las correcciones necesarias en el PIPC. Esto, para que en la fase de “durante”, la activación de brigadas y protocolos sea más asertiva y efectiva; y en la fase de “después”, los protocolos de restablecimiento tomen menor tiempo. La NOM-008-SEGOB-2015, “Personas con Discapacidad- Acciones de Prevención y Condiciones de Seguridad en Materia de Protección Civil en Situación de Emergencia o Desastre” y la aplicación del artículo 65 del Reglamento de la Ley General de Protección Civil, reforma publicada en el DOF el 9 de diciembre de 2015, deben tomarse en cuenta para el diseño de los PIPC. Los criterios mínimos a considerar para personas con discapacidad, de acuerdo a la División de Protección Civil del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) son: análisis de factores de riesgo; criterios para la accesibilidad, procedimientos de actuación para personas con discapacidad en caso de siniestro; registro de trabajadores y visitantes con discapacidad en situaciones de vulnerabilidad para los casos de siniestros; control de datos personales y requerimientos de trabajadores con discapacidad y planes de emergencia para personas con discapacidad.

DÉCIMA OCTAVA El Instituto tiene enlaces directos con todos los municipios; la mayoría de ellos se establecen a través del DIF. Sin embargo, en lo relacionado con la accesibilidad en el entorno físico, es evidente que se requiere de una mayor vinculación con el departamento de obras públicas del municipio, a fin de mejorar la gestión sobre el uso de los cajones de estacionamiento; lo mismo que con el departamento de tránsito, puesto que se observó poco interés en temas relacionados con el transporte público. Por esto, es necesario establecer una relación directa con la presidencia municipal.

DÉCIMA NOVENA 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. Es necesario que el tema de accesibilidad en el entorno físico y el transporte para personas con discapacidad sea transversal en todo el sector público y vertical en los diferentes niveles de gobierno, cuya coordinación es vital. Existen diferentes alternativas para solventar este rubro; por ejemplo, a través de la participación del Instituto en los Consejos Estatales que resulten importantes para los temas de accesibilidad física en la obra pública, el transporte y la movilidad urbana; lo mismo que la participación en los comités de las dependencias involucradas en el tema, a través de un acercamiento con quienes deban ocuparse del tema de accesibilidad, tanto en inmuebles, en la vía pública y el transporte; a través de mesas periódicas de trabajo intersectorial donde se aborden los proyectos en curso; o mediante la creación de un comité específico sobre accesibilidad. Es importante que los enlaces asignados para tal efecto en cada dependencia tengan contacto cercano con el titular y poder de decisión para resolver las situaciones problemáticas que surjan. También se requiere asegurar la continuidad de los proyectos y tomar las medidas necesarias para evitar que los cambios de administración, cambios de puesto de algunos funcionarios o falta de personal en las dependencias interrumpen o entorpezcan el trabajo.

VIGÉSIMA 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. Durante las entrevistas y talleres, se expresó que a la sociedad civil con discapacidad, le gustaría tener más participación durante los procesos de desarrollo de los proyectos de infraestructura. La consulta a sociedad civil debe realizarse desde el inicio de los proyectos, lo mismo que la incorporación de sus observaciones, puesto que así se lograrán soluciones más asertivas. Bajo el lema “Nada sobre Nosotros, Sin Nosotros” se debe establecer el diálogo conciliatorio y explicativo, a través de una metodología para propiciar la participación de las personas con discapacidad en los tres ámbitos de estudio. Por ejemplo, para proyectos de vía pública se podrían 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 SEDATU a nivel federal, para identificar y atender sus necesidades y las de otros usuarios. Por lo que se debe fomentar la participación ciudadana en la toma de decisiones, ya que trae varios beneficios; entre ellos, el sentido de pertenencia para el cuidado, uso adecuado y disfrute de los espacios o instalaciones públicas para toda la población. Así mismo, fomentar la creación de organizaciones de y para las personas con discapacidad, ya que actualmente se registran 30 y 14 están legalmente constituidas, donde a través de su participación se tiene un eco grupal.

VIGÉSIMA PRIMERA Los medios de comunicación juegan un papel fundamental cuando hay una intervención de obra pública, ya que se requiere explicar sus beneficios a la población. Se recomienda emitir boletines de prensa desde el inicio del proyecto, durante el proceso y al término de la obra, particularmente en los proyectos relacionados con el espacio público, donde se haya incluido la accesibilidad. Para crear conciencia pública sobre la “discapacidad” en diferentes medios de comunicación, se requiere el buen uso del lenguaje con un enfoque de inclusión social y no de asistencialismo. El gobierno podría emitir una guía de estilo sobre lenguaje incluyente y discapacidad para los medios de comunicación, que incluya el concepto de accesibilidad y sus implicaciones.

VIGÉSIMA SEGUNDA Con la Credencial para Personas con Discapacidad emitida por el Instituto, las personas con discapacidad tienen acceso a diversos programas; derecho a descuentos y a la atención prioritaria. Dicha Credencial representa también ventajas para el gobierno, particularmente al alimentar el Padrón Estatal de Personas con Discapacidad, ya que permite emprender acciones más asertivas que respondan a las necesidades reales de la población. Sin embargo, se podría dar mayor difusión a dichos beneficios y utilizar una tarjeta inteligente única para toda la población que sirva para hacer uso de diferentes servicios.

VIGÉSIMA TERCERA El Instituto promueve que las personas usuarias de un perro de asistencia o animal de servicio, tengan derecho al libre acceso y permanencia en todos los espacios donde se desenvuelvan. Se han presentado casos de rechazo a estos usuarios en el uso del transporte público. No se tiene una referencia clara sobre las características para distinguir a los perros que son mascota a los de asistencia. Se recomienda revisar los avances que se han tenido al respecto en la Ley de Protección a los Animales de Distrito Federal, cuya reforma fue publicada en la Gaceta Oficial de la

Ciudad de México el 4 de mayo de 2018 y añadir en la Credencial para Persona con Discapacidad si el(a) portador(a) es usuario(a) de perro de asistencia. Este sería un avance fundamental, puesto que a nivel internacional, el uso de los animales de servicio aún no se encuentran regulados.

VIGÉSIMA CUARTA El Instituto tiene un Padrón Estatal de Personas con Discapacidad (PED), cuyas cifras aún no empujan con las registradas por el INEGI. Por el momento, en el PED solamente se mencionan las estadísticas relacionadas con las personas con discapacidad que pertenecen al ámbito escolar. La Coordinación Estatal de Planeación (COEPLA) tiene la facultad de generar estudios para obtener datos estadísticos en otros ámbitos, tales como: la ocupación laboral, o el tipo de vivienda que residen las personas con discapacidad. Es necesario tener estadísticas más certeras, para instrumentar políticas públicas estatales más puntuales, específicas y transversales a favor de este sector de la población.

VIGÉSIMA QUINTA 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. Sin embargo, durante los talleres llevados a cabo para este Diagnóstico se expresó la inquietud de que las personas con discapacidad desconocen el proceso para tramitar una queja y no tienen la seguridad de que se le vaya a dar seguimiento y solución. Lo mismo ocurre en el caso de vía pública o transporte público.

VIGÉSIMA SEXTA 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.

VIGÉSIMA SÉPTIMA Existen lineamientos federales para diferentes giros de edificios y de vialidades federales, de los cuales se requiere su difusión y conocimiento. 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; hace falta aplicar esta mirada en diversos elementos tales como en la ruta accesible, rampas en banquetas y en los cruces peatonales. Se requiere de mayor información sobre cómo implementar el concepto de 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 e inmuebles 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”.

VIGÉSIMA OCTAVA Los vehículos aún no están regulados en términos de accesibilidad y seguridad, particularmente para aquellos pasajeros que viajan sobre una silla de ruedas. Se recomienda contar con lineamientos para vehículos de diferentes tamaños y usos, incluyendo recomendaciones sobre cuándo utilizar los dispositivos de transferencia (por ejemplo, plataformas, rampas, o puentes) y las características de los espacios para silla de ruedas. Así como la promoción de autobuses de transporte masivo de piso o entrada baja, ya que las plataformas tienen cuestiones operativas aún no superadas.

Así mismo, se requiere 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 (NOM-044-SEMARNAT-2017), con modelos económicamente viables (analizar si se requieren subsidios en el transporte) y socialmente incluyentes.

VIGÉSIMA NOVENA Se hizo hincapié en la profesionalización de los servidores públicos a través de una capacitación continua. Particularmente a inspectores de Protección Civil y a conductores de transporte público. Se sugiere incluir el tema de discapacidad y accesibilidad en sus planes de estudio.

TRIGÉSIMA 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. Se reportó que la Dirección de Atención Ciudadana brinda buena atención a las personas con discapacidad y se pudiera replicar en las áreas de atención al público de otras dependencias con conocimiento de la Lengua de Señas Mexicana u otras maneras de comunicación.

TRIGÉSIMA PRIMERA Se requiere de mayor capacitación sobre cómo apoyar a una persona con discapacidad, cómo movilizarla y guiarla, particularmente a los brigadistas y a los operadores de transporte especializado y público o cualquier persona que brinda un servicio público.

TRIGÉSIMA SEGUNDA 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. Se sugiere proporcionarles capacitación que incluya información sobre las especificaciones técnicas y su racionalidad; aplicación del concepto de diseño universal y normas aplicables, a las diferentes dependencias de la administración pública (incluidos los enlaces municipales del Instituto) y entes privados que elaboran, autorizan, supervisan y verifican (incluidos los inspectores), proyectos arquitectónicos y obras. Esta capacitación se puede dar a través de los colegios de profesionistas del ramo en el Estado, tales como el Colegio de Arquitectos o Ingenieros Civiles. Así mismo, a través de organizaciones públicas y privadas, tal como, la Comisión de Admisión de Directores Responsables y Corresponsables de Obra; la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción o SINFRA. Hubo una sugerencia sobre tener un grupo muestra capacitado, para después hacer que replique los cursos. Tomar los cursos en este tema podría ser un requisito para los Directores Responsables de Obra para su certificación.

TRIGÉSIMA TERCERA Se mencionó la necesidad de incluir el tema de accesibilidad y diseño universal en la currícula, planes o programas de estudio de carreras afines, por ejemplo en las relacionadas con el ramo de la construcción, diseño vial, transporte y particularmente en el tema de movilidad urbana, ya que hacen falta técnicos especializados en este ámbito. Así mismo, fomentar proyectos escolares, tales como los del taller de diseño arquitectónico, en el servicio social o las prácticas profesionales en materia de accesibilidad.

TRIGÉSIMA CUARTA Si bien, la sociedad está predispuesta a pedir cambios en el marco legal, paralelamente se debe de buscar soluciones innovadoras. 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 SINFRA. Se puede fomentar más investigación a través de instituciones de educación superior o el Consejo Zacatecano de Ciencia, Tecnología e Innovación (COZCyT), para solucionar diferentes temas de accesibilidad, por ejemplo, sistemas de orientación para personas con discapacidad visual, sistemas de comunicación para personas con discapacidad auditiva, para la réplica táctil de obras de arte para personas con discapacidad visual en museos o proveedores locales para la superficie podo-táctil para la orientación de personas con discapacidad visual.

V
ANÁLISIS
DEL ENTORNO
FÍSICO



1. Introducción

El objetivo de este capítulo es conocer las condiciones actuales de accesibilidad en que se encuentran los inmuebles, la vía pública y los vehículos de transporte que brindan un servicio al público. Se llevaron a cabo evaluaciones de accesibilidad para los tres municipios: ciudad de Zacatecas-Guadalupe, Fresnillo y Jerez. En cada municipio se tomó una muestra para cada uno de los ámbitos: inmuebles, vía pública y vehículos de transporte.

2. Inmuebles

Metodología y Alcance

Para seleccionar los inmuebles a evaluar en los tres municipios se tomaron en cuenta los siguientes criterios:

- Mínimo un inmueble por cada subsistema de SEDESOL¹ (giro) que clasifica al equipamiento urbano en:

- I. Educación
- II. Cultura
- III. Salud
- IV. Asistencia Social
- V. Comercio y Abasto
- VI. Comunicación
- VII. Transporte
- VIII. Recreación
- IX. Deporte
- X. Administración pública
- XI. Servicios urbanos²
- A. Vivienda

- Artículos de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) que atañen a cada subsistema (giro de edificio).
- Se seleccionaron mayormente inmuebles administrados por el estado o los municipios. No se consideraron los inmuebles federales, ya que el objetivo de este estudio es para evaluar qué acciones puede tomar la entidad federativa, con excepción del IMSS que se trabajó por petición expresa de la dependencia.
- Por su representatividad se eligieron varios inmuebles por ejemplo los más concurridos, emblemáticos, famosos, conocidos o turísticos.
- En el caso de la vivienda, se seleccionó un fraccionamiento por su historia o representatividad, evaluando solamente la vía pública del fraccionamiento o colonia. No se evaluaron los predios ni el interior de la vivienda.
- El Instituto entregó a la consultoría los oficios con “acuse de recibido”.
- Se visitó cada inmueble y se solicitaron los datos de contacto de los asistentes y de quién daría el recorrido por parte del inmueble y/o que respondería a las preguntas. A todos los recorridos asistió personal del Instituto, de la SFP y de la SEDUVOT, y en Jerez personal de SECTUR de Zacatecas.
- Al momento de realizar los recorridos calendarizados, se decidió aumentar el número de los mismos al día por sugerencia del Instituto o de la SFP.
- Durante los recorridos, se buscó detectar los principales problemas de accesibilidad para personas con diferentes tipos de discapacidad y se consideraron también otros temas relevantes, a través de la observación sistemática y la realización de entrevistas.
- Los datos obtenidos durante los recorridos, se registraron en un formato. (ver Anexos V-4, V-5 y V-6).

1 SEDESOL. *Estructura del Sistema Normativo de Equipamiento*. Actualización del lunes 17 de diciembre de 2012.

2 El sub-sistema (giro) servicios urbanos se incluyó únicamente en el municipio de Jerez, al evaluarse el Panteón de Dolores.

Zonas consideradas en las evaluaciones de accesibilidad en inmuebles

Se evaluaron los elementos³ a través de las siguientes zonas⁴:

I. Acercamiento al inmueble por vía pública Si existe una ruta continua accesible desde: la parada de transporte público, la esquina más próxima y la banqueta, y/o cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad en vía pública, hasta la entrada del inmueble.

II. Cajón de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad Si las características de los cajones exclusivos para personas con discapacidad son adecuadas dentro del predio o en vía pública.

III. Acceso al inmueble Si existe una ruta accesible continua desde la entrada al inmueble hasta el primer punto de contacto del visitante con el personal, módulo de información o taquilla.

IV. Comunicación sensorial Si existe iluminación, señal visual, información sobre el inmueble para personas con discapacidad visual o apoyos visuales o luminosos para personas con discapacidad auditiva.

V. Actividad principal Si existe una ruta accesible continua desde el primer punto de contacto hasta el lugar donde se realiza la actividad principal del inmueble.⁵

VI. Actividad secundaria Si existe una ruta continua accesible desde el primer punto de contacto hasta la actividad secundaria del inmueble.⁶ Cada inmueble tiene actividades secundarias dependiendo de su giro, por ejemplo, la actividad secundaria de un cine, podrían ser los sanitarios. Se presentan como servicios complementarios a la actividad principal.

VII. Protección civil Si existen planes de protección civil que contemplen a las personas con discapacidad (como visitantes y empleados), rutas de evacuación accesibles y alarmas de distintos tipos (visuales y audibles).

VIII. Administración del inmueble Si existe inclusión laboral en la entidad que preste el servicio, medidas específicas para la atención al público con discapacidad y soluciones administrativas o de otra índole para dar atención incluyente en caso de no tener condiciones adecuadas para la accesibilidad física.

El nombre del archivo para cada evaluación, inicia por las siglas del municipio donde se encuentra el inmueble, el ámbito al que pertenece (en este caso "I" de inmuebles) y el número asignado en las listas de inmuebles por municipio (ver Anexos V-1, V-2 y V-3) de la siguiente manera: Municipio_Ámbito_#, por ejemplo, Zac_I_1. Los diagnósticos complementarios se agregaron a la lista original, conforme al orden de la visita.⁷

Se evaluaron 35 inmuebles en la ciudad de Zacatecas-Guadalupe, 17 en Fresnillo y 12 en Jerez, en el último no se evaluó el sub-sistema de comunicación, deporte y vivienda. La siguiente tabla muestra el número de sub-sistemas que se evaluaron por municipio:

	Zacatecas	Fresnillo	Jerez	Total
I. Educación	2	1	1	4
II. Cultura	4	3	2	9
III. Salud	3	2	1	6
IV. Asistencia Social	4	3	1	8
V. Comercio y Abasto	6	1	3	10
VI. Comunicación	1	1	0	2

3 El criterio se toma de ISO 21542:2011, *Building Construction-Accessibility and Usability of the Built Environment*. International Organization for Standardization, Ginebra, Suiza.

4 GARCÍA OCHOA, Fernando. *Plan de Accesibilidad para la Ciudad de Burgos. Tomo 2: Urbanismo*. Ayuntamiento de Burgos, Burgos, España.

5 Cada inmueble tiene una actividad principal dependiendo de su giro, por ejemplo, la actividad principal de un cine, es la sala de proyección.

6 Cada inmueble tiene actividades secundarias dependiendo de su giro, por ejemplo, la actividad secundaria de un cine, podrían ser los sanitarios. Se presentan como servicios complementarios a la actividad principal.

7 El criterio para nombrar los archivos en inmuebles también aplica para los ámbitos de vía pública (VP) y transporte (T).

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018
V. Análisis del Entorno Físico

VII. Transporte	2	1	1	4
VIII. Recreación	3	1	1	5
IX. Deporte	1	1	0	2
X. Administración pública	8	2	1	11
XI. Servicios urbanos	0	0	1	1
A. Vivienda	1	1	0	2
Total de inmuebles evaluados				64

Imagen: Tabla de inmuebles evaluados por municipio

De los cuales:

44 estaban en la lista original

19 son complementarios

3 forman parte del perímetro declarado como patrimonio cultural de la humanidad por la UNESCO

1 es un sitio arqueológico

2 estaban en obra

1 colonia habitacional

1 fraccionamiento habitacional

Se entrega además de manera digital (ver Anexo XIII-1 Archivos Digitales), las fotos tomadas durante el recorrido, las entrevistas en formato audible y la síntesis de entrevistas por inmueble. El nombre del archivo inicia por las siglas del municipio donde se encuentra el inmueble, "E" de entrevista, y el número asignado en las listas de inmuebles por municipio, esto es, Municipio_E_#. Por ejemplo, el archivo Zac_E_1 corresponde a la entrevista del inmueble 1 de la ciudad de Zacatecas.

Análisis y Resultados

De los resultados obtenidos por cada evaluación de todos los inmuebles en los tres municipios (ver Anexos V-4, V-5 y V-6), se enlistan problemas generales, problemas de subsistemas (giro de edificios) más relevantes y algunas buenas prácticas, para cada una de las zonas.

I. Acercamiento al inmueble por vía pública

- En algunos tramos de la calle no existen banquetas, por lo que la ruta accesible es por el arroyo vehicular.
- Banqueta sin ruta continua accesible, ya sea por obstáculos (mobiliario urbano, objetos itinerantes o vegetación), por escalones o por objetos que sobresalen del paramento.
- La colocación de mobiliario en banquetas son un obstáculo para personas con discapacidad visual.
- Cruces peatonales no accesibles ni seguros, ya sea por existencia de escalones, por la no alineación de rampas entre banquetas, por rampas con inclinación pronunciada y en curva, por postes en medio de rampas, por rampas sin área de aproximación o espera, por canaleta entre la banqueta y el reductor de velocidad o por falta de señal horizontal de cruce peatonal.
- Puentes peatonales incompletos, ya sea porque el puente no cubra la totalidad de los carriles en una vialidad o sin la totalidad de cruces peatonales en una intersección (cruce).
- Ausencia de paradas oficiales para el transporte público, sólo se han establecido de manera habitual⁸.
- Ascenso y descenso del transporte público sobre arroyo vehicular.
- Vehículos estacionados que bloquean el área de ascenso y descenso del transporte público.
- No hay ruta accesible hacia/desde la esquina más próxima, la parada de transporte público o el cajón de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad, a la entrada del inmueble.

Inmuebles de Salud o de Asistencia Social

- Dificultad para encontrar cajones de estacionamiento en vía pública alrededor del inmueble. En caso de encontrarlo en vía pública o estacionamientos públicos, no hay rutas accesibles hacia el inmueble.
- Los costos en estacionamientos públicos aledaños son relativamente altos.
- Falta de áreas de ascenso y descenso vehicular hacia la entrada del inmueble.

⁸ Las paradas oficiales son aquellas que cuentan con algún tipo de señal vertical, indicando que es una parada de transporte público. Las paradas habituales son aquellas que no tienen ningún tipo de señales.

Inmuebles para la Recreación

- Falta conectividad entre el equipamiento urbano circundante del inmueble a través de rutas accesibles continuas.

Inmuebles de la Administración Pública

- En rampas de puentes peatonales, los pasamanos no abarcan todo el largo y tienen una superficie asible discontinua.
- Circulación en puentes peatonales con lados abiertos sin protección.
- Los desarrollos de rampas en curva y con inclinación pronunciada no brindan seguridad a personas usuarias de silla de ruedas.

Buenas prácticas

La banqueta tiene el ancho y superficie del piso adecuado.

La banqueta tiene franjas definidas para la circulación peatonal, el mobiliario urbano y vegetación.

La banqueta tiene una franja paralela a la guarnición con cambio de textura.

El cruce peatonal tiene una ruta continua accesible y está alineada con la banqueta opuesta para personas usuarias de silla de ruedas.

El cruce peatonal está a nivel de banqueta.

En el cruce peatonal, sobre el arroyo vehicular hay un cambio de textura.

En el cruce peatonal, sobre banqueta hay un cambio de textura.

Hay una ruta continua desde los cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad en arroyo vehicular hacia la banqueta.

Transitan rutas de transporte público con plataforma para silla de ruedas cerca de la entrada al inmueble.

Se contempla nueva ruta de transporte que pasará por entrada al inmueble.

Hay escalones con bordes contrastantes para personas con discapacidad visual.

La remodelación del Jardín Juárez se hizo con criterios de accesibilidad al conectar, a través de una ruta accesible con el Museo de Guadalupe.



Imagen: El Jardín Juárez de Guadalupe conecta mediante una ruta accesible con el museo.



Imagen: Escalones con bordes contrastantes y rampas continuas hasta la entrada del inmueble.

II. Cajón de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad

Faltan rutas accesibles entre el cajón de estacionamiento y la banqueta.

No tiene las dimensiones adecuadas.

Falta mantenimiento a cajón en la superficie del piso o pintura para marcar el límite y señal.

Falta implementar el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA) en la señal horizontal y vertical.

En señal vertical tiene diferentes leyendas y algunas no son adecuadas, por ejemplo: “discapacitados”.

No tiene franja de circulación peatonal.

Cajón de estacionamiento sobre reductor de velocidad.

Cajón en vía pública bloqueado por puestos ambulantes.

Inmuebles de la Administración Pública

La rampa del cajón a la banqueta no se encuentra adyacente al mismo.

Existe, en la vía pública, una ruta accesible entre el cajón y banqueta, sin embargo se encuentra obstaculizada.

Cajones para otros vehículos

No está homologado el número de cajones de estacionamiento vehicular para el público en general con respecto a los exclusivos para personas con discapacidad.

Hacen falta espacios de estacionamiento para motocicletas y bicicletas para evitar que obstruyan la circulación peatonal.

Buenas prácticas

Cajones cercanos a las entradas de los edificios.

Se tiene ruta accesible entre el cajón de estacionamiento y la banqueta.

El cajón tiene el Símbolo Internacional de Accesibilidad.

Hay cajones exclusivos para personas con diferentes tipos de requerimientos de movilidad en inmueble de la administración pública.

Se tiene área de ascenso y descenso vehicular en la vía pública.

Para otros vehículos, hay estacionamiento para bicicletas y motocicletas.



Imagen: Señal vertical con el Símbolo Internacional de Accesibilidad.

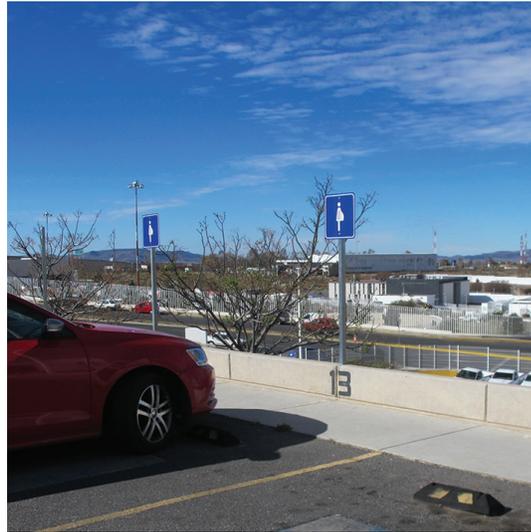


Imagen: Cajones exclusivos para personas con movilidad limitada.

III. Acceso al inmueble

En circulaciones o en el umbral de la puerta de entrada hay escalones sin rutas continuas para personas usuarias de silla de ruedas.

En la circulación o en el umbral de la puerta de entrada hay rejillas abiertas, ranuras o rieles que pueden generar tropiezos, donde se puede atorar la rueda de la silla, el bastón o el tacón del zapato.

En circulaciones hace falta mantenimiento en la superficie del piso.

En circulaciones horizontales, rampas o escaleras con lados abiertos no hay bordes de protección lateral para personas con discapacidad visual.

Rampas con inclinación y longitud pronunciada.

Rampas o escaleras sin pasamanos.

Rampas que sobresalen del paramento a la circulación perpendicular que pueden ser causa de un tropiezo para personas con discapacidad visual.

La puerta de entrada tiene un mecanismo de abatimiento que requiere de fuerza para abrir.

Las rampas no son a todo lo ancho de la circulación o de la puerta.

La rampa en la puerta de entrada se traslapa con el abatimiento de la puerta. En algunas no se tiene área de aproximación, pues la ubicación de la puerta es inmediata.

La ruta accesible para personas usuarias de silla de ruedas no es intuitiva.

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018

V. Análisis del Entorno Físico

Los módulos de atención no tienen una altura adecuada para personas usuarias de silla de ruedas o de talla baja. No se toman en cuenta criterios de accesibilidad en construcciones nuevas.

Inmuebles de Salud o de Asistencia Social

Circulación peatonal exterior bloqueada por diferente tipo de mobiliario.

No hay ruta accesible para personas usuarias de silla de ruedas.

Faltan pasamanos en escaleras exteriores.

Falta mantenimiento en la circulación peatonal del exterior hacia la entrada del inmueble.

En puertas de vidrio de la entrada al edificio, no hay franja contrastante a la altura de los ojos.

Inmuebles de Educación

La superficie del piso requiere mantenimiento.

Escaleras con peraltes abiertos.

Escaleras con pasamanos que no abarcan todo el tramo.

Rampas inclinadas sin borde de protección y sin pasamanos.

Rampas que no están a todo lo ancho de la circulación.

Inmuebles de la Administración Pública

En Ciudad Administrativa, no hay un área asignada para el transporte interno adyacente a la entrada del conjunto.

La ubicación de las rutas accesibles para personas usuarias de silla de ruedas no es intuitiva.

En circulaciones exteriores, algunas rampas tienen una inclinación pronunciada, no tienen bordes laterales en sus lados abiertos y algunas requieren pasamanos.

Escaleras sin pasamanos y con peraltes abiertos.

Entradas principales a edificios no son accesibles a personas usuarias de silla de ruedas.

Puertas de vidrio sin franja contrastante a la altura de ojos.

Mobiliario en área de atención sin altura adecuada para personas usuarias de silla de ruedas o de talla baja.

Buenas prácticas

Cambio de color entre banqueta y arroyo vehicular.

Ruta continua accesible para personas usuarias de silla de ruedas desde la banqueta, la parada del transporte, el estacionamiento vehicular y la plaza, hacia la entrada del inmueble.

Ruta continua accesible exterior para personas usuarias de silla de ruedas entre edificios en un conjunto.

Rampas a todo lo ancho de la circulación.

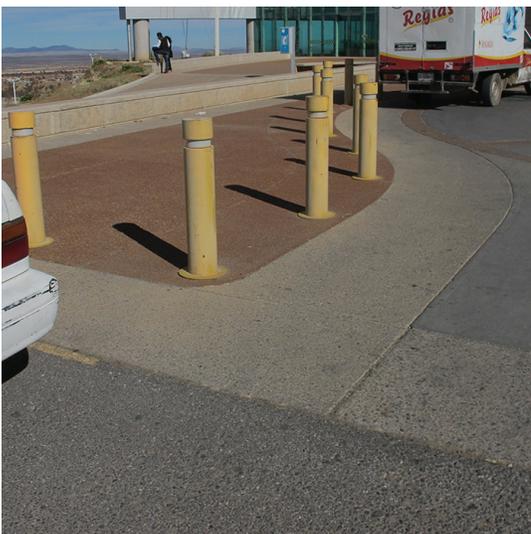


Imagen: Ruta continua accesible desde estacionamiento hacia entrada del inmueble, cambio de color y sin desnivel entre circulación peatonal y vehicular.



Imagen: Rampa a todo lo ancho de la circulación.

Ancho y superficie del piso adecuados en circulaciones exteriores.

Escaleras con pasamanos, así como contraste entre huella y peralte.

Se tiene elevador para la circulación entre todos los pisos para personas usuarias de silla de ruedas.

Las puertas de vidrio tienen franja contrastante a nivel de ojos.

En la entrada de un inmueble histórico, las escaleras tienen un mecanismo para que se replieguen y se habilite una rampa.

En inmueble histórico se instaló un elevador con una instalación mimetizada con el entorno.

Por iniciativa del dueño de un negocio se implementan criterios de accesibilidad.

Se tiene proyecto de construir rampas con pasamanos, más seguras y adecuadas.



Imágenes: Elevador de acceso a personas en silla de ruedas a Museo de Guadalupe.

IV. Comunicación sensorial

La ruta accesible para personas usuarias de silla de ruedas que no son intuitivas ni están señalizadas.

No hay mapa de orientación visual o para personas con discapacidad visual.

Hay señales verticales sin color contrastante.

La señal visual tiene pictogramas con dimensiones no adecuadas (algunos son pequeños y no visibles).

Señal vertical no es la misma en todo el conjunto para indicar el mismo servicio.

Algunas señales visuales en mal estado (letreros hechos con material no durable).

No se tiene información visual sobre rutas, servicios accesibles o información sobre actividades específicas.

Hay leyendas con un lenguaje inadecuado, por ejemplo, el uso de términos como “discapacitados” o “capacidades diferentes” en las señales verticales.

No está homologado el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA) en todo el inmueble.

No hay señal vertical que indique la parada del transporte interno.

El inmueble no está señalizado en vía pública.

Falta información sobre la ubicación de atracciones turísticas de la zona.

Hay áreas con poca iluminación.

Inmuebles de Cultura

El mapa de orientación visual tiene material reflejante.

Audiovisuales sin subtítulos en español.

Falta señalar el recorrido accesible para personas usuarias de silla de ruedas.

Falta señalar los espacios para personas usuarias de silla de ruedas en el área de espectadores.

Inmuebles de la Administración Pública

No hay señales que indiquen la ruta accesible alterna para personas usuarias de silla de ruedas.

Hace falta mapas de orientación visual y señales de dirección para la ubicación de las oficinas donde se ofrecen los servicios.

Buenas prácticas

El tamaño y el contraste de la señal visual vertical son adecuados.

Existe información visual que indica rutas y direcciones.

Hay mapa de orientación visual con información de servicios.

La señal vertical contiene la imagen corporativa, el pictograma y el texto del servicio al que se refiere.
Se tiene señal visual con orientación cromática y contraste adecuado, que informa al usuario en qué piso se encuentra y los servicios presentes en cada piso.
Señal visual en tres idiomas (español, inglés y francés) en inmueble turístico.
La señal de sanitarios tiene un código de color, pictogramas y dimensiones que facilitan su ubicación.
En los letreros de información el texto no está dividido en sílabas.
Líneas en piso indican a las personas dónde formarse para adquirir el servicio.
Los botones del elevador tienen el número de piso en Braille.
Información audiovisual de rutas y servicios, con subtítulos en español e inglés.
Se tiene la intención de instalar audio guías en un museo.
Se gestionó la contratación de una intérprete de Lengua de Señas Mexicana por un semestre. Se está buscando financiamiento para contratarlo durante el siguiente semestre.
Hay paneles solares como fuente de energía para la iluminación en términos de sustentabilidad ambiental.



Imagen: Sanitarios con pictograma, código de color y tamaño que facilita la orientación.



Imagen: Señal visual en 3 idiomas, con pictograma y señal de dirección.

V. Actividad principal

Falta de circulaciones accesibles continuas para personas usuarias de silla de ruedas hasta llegar al servicio principal.
En circulaciones interiores anchos inadecuados para la circulación de personas usuarias de silla de ruedas o reducción del ancho por mobiliario.
En circulaciones faltan bordes de protección en lados abiertos.
En circulaciones hay objetos que no están remetidos al paramento y pueden ser un obstáculo para personas con discapacidad visual.
La superficie del piso refleja la luz del sol y causa deslumbramiento.
Escaleras con peraltes abiertos y sin pasamanos continuos.
El ancho de algunos umbrales de puertas es inadecuado para personas usuarias de silla de ruedas.
Los umbrales de puertas tienen escalones.
Puertas interiores requieren fuerza para abrir.
Manijas de puertas tipo bola.
En el área para desempeñar la actividad principal no tiene las dimensiones adecuadas, particularmente para personas usuarias de silla de ruedas, por ejemplo, área de espectador o altura de mobiliario inadecuada para personas de talla baja.

Inmuebles de Cultura

Hace falta trazar un recorrido continuo accesible para personas usuarias de silla de ruedas.
Hace falta establecer un recorrido para personas con discapacidad visual.
Falta proporcionar la información en formatos alternativos (por ejemplo en Braille o lectura fácil).

Inmuebles de Salud

Falta área de estar para personas usuarias de silla de ruedas que no interrumpa el ancho libre de circulación.

En rampas o escaleras no hay pasamanos, la superficie del piso es resbalosa, y algunos tramos tienen inclinación y longitud pronunciada.

En el mobiliario para la atención a pacientes no hay suficiente área de maniobra a su alrededor y la altura no es adecuada para personas usuarias de silla de ruedas y de talla baja.

Inmuebles de Comercio y Abasto

Rampa para conectar dos niveles con inclinación pronunciada, sin descansos, pasamanos discontinuo con diámetro inadecuado para asirse y con superficie del piso resbalosa.

El ancho de las circulaciones interiores no permite el paso a una persona usuaria de silla de ruedas.

Inmuebles de Comercio y Abasto (turismo)

En hotel se tiene una habitación accesible, sin embargo las alturas de algunos elementos (particularmente del baño) no son adecuadas para una persona usuaria de silla de ruedas o de talla baja.

Escalón(es) desde la entrada hacia la habitación accesible.

Altura de mesas inadecuada para la aproximación de una persona usuaria silla de ruedas.

Inmuebles de la Administración Pública

Hay servicios que no tienen una ruta accesible continua desde la entrada hasta el servicio.

No existe circulación vertical accesible entre dos niveles para personas usuarias en silla de ruedas.

En el acceso a algunos servicios hay escalones.

La parte baja de las escaleras es un obstáculo para la circulación de personas con discapacidad visual.

Hay mobiliario sin altura adecuada para la atención a personas usuarias de silla de ruedas o talla baja.

Buenas prácticas

Se tiene ruta accesible continua para personas usuarias de silla de ruedas hacia la actividad principal y se informa de ella. En circulaciones con lados abiertos se tiene un cambio de textura en el borde, el cual da un aviso de límites a la persona con discapacidad visual.

En circulaciones se tiene un borde de aviso de límites lateral que contribuye a la orientación de personas con discapacidad visual y evita a personas usuarias de silla de ruedas salirse de la circulación.

Ubicación de mobiliario adecuada que no representa un obstáculo para la circulación de personas con discapacidad visual.

Bajo las escaleras hay cambio de textura en la superficie del piso como aviso de un objeto volado.

Hay escaleras con color contrastante entre huella, peralte y borde.

En escaleras, altura de pasamanos adecuado y constante, con diámetro de pasamanos adecuado y continuo en todo el tramo.

Hay elevador que conecta los diferentes niveles donde se brinda un servicio al público.

Elevador con dimensiones de cabina, barras de apoyo y accionamiento de botones a alturas adecuadas para personas usuarias de silla de ruedas.

Hay elevador exclusivo para personas con discapacidad operado por personal en un inmueble histórico.

Elevador con buen mantenimiento y sin reportes de fallas por los usuarios.

Hay puerta o elevador con paneles transparentes que ayudan la visibilidad a personas con discapacidad auditiva y facilitan su orientación.

En puertas con paneles transparentes (vidrio) se tiene una franja contrastante a nivel de ojos.

Ancho de puerta adecuado.

Manija de puerta de tipo palanca.

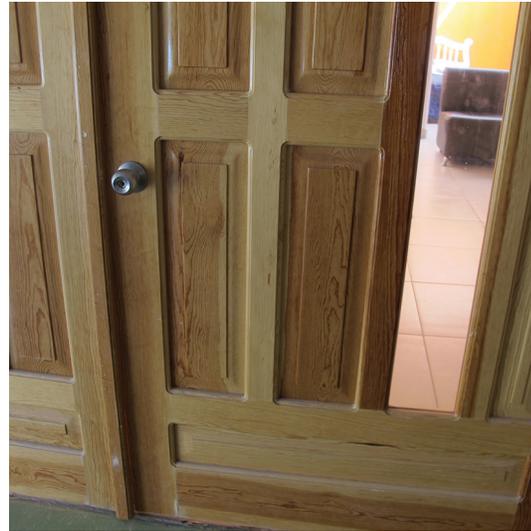
Áreas de descanso adyacentes a los asientos, para personas usuarias de silla de ruedas.

En área de espectador hay espacios reservados para personas usuarias en silla de ruedas adyacentes a un asiento para su acompañante.

Aparatos para el ejercicio utilizables por personas usuarias de silla de ruedas con rutas accesibles.

Se contempla que para los trabajos de restauración, al levantar y rellenar pisos, la superficie de los mismos queden a un nivel uniforme.

Oficina modificada para un empleado usuario de silla de ruedas.



Imágenes: Elevador y puerta con paneles transparentes: brindan visibilidad y facilitan la orientación a personas con discapacidad auditiva.

VI. Actividad secundaria

No hay rutas accesibles continuas para personas usuarias de silla de ruedas hacia los diferentes servicios que se brindan. Hay circulaciones que impiden el paso a una persona usuaria de silla de ruedas.

No hay sanitarios accesibles con las adecuaciones mínimas para su uso por personas usuarias de silla de ruedas, esto por carecer de una ruta accesible, por el ancho insuficiente de puerta, por la altura libre inferior del lavabo menor al requerido, por accesorios fuera del alcance, por falta de barras de apoyo o porque las mismas están colocadas de manera inadecuada en el cubículo del escusado (barra en diagonal) o por falta de área para maniobra alrededor de los muebles sanitarios. La puerta tiene un ancho insuficiente, que no permite el paso a una persona usuaria de silla de ruedas.

Hay umbrales de puertas con escalones.

Manijas de puertas de tipo bola.

La altura de accionamiento o área de uso del mobiliario, por ejemplo, teléfonos o buzón de quejas no es alcanzable para personas usuarias de silla de ruedas.

Mesas con una altura libre inferior, menor a la requerida para su utilización por personas usuarias de silla de ruedas o patas que obstaculizan su ingreso.

Falta de áreas para sentarse.

En área de espectador no tiene ruta accesible o carece de un área para personas usuarias de silla de ruedas.

El estrado no tiene ruta accesible o tiene rampas muy inclinadas, sin borde de protección en sus lados abiertos o pasamanos.

Inmuebles de Educación

Hay mobiliario con altura inadecuada para personas usuarias de silla de ruedas.

Hay filtración de agua a las aulas cuando llueve, lo que provoca encharcamientos en la superficie del piso.

Se carece de ruta accesible para personas usuarias de silla de ruedas hacia canchas deportivas.

En sanitarios de edificios nuevos no existen criterios de accesibilidad.

Inmuebles de Salud

Las camas de exploración carecen de altura modulable para su uso por personas con movilidad limitada.

Se carece de áreas con dimensiones adecuadas para maniobrar alrededor del mobiliario para usuarios en silla de ruedas.

Inmuebles de Asistencia Social

Circulación hacia la entrada al tanque terapéutico con rampa demasiado inclinada y sin pasamanos a tres alturas; y falta de pasamanos en escalones dentro del tanque.

Las barras de apoyo en las regaderas están colocadas en diagonal. Se recomienda, el uso de barras horizontales y complementadas con barras verticales.

Inmuebles de Comercio y Abasto (turismo)

La altura del botón de llamado del elevador no es adecuada para personas usuarias de silla de ruedas o de talla baja.

Buenas prácticas

Ancho de circulación adecuado.

Manijas de puertas a oficinas de tipo palanca.

Bancas para sentarse remetidas del límite de la circulación peatonal.

En sala audiovisual se tiene área para persona usuaria en silla de ruedas.

Sanitario accesible para personas usuarias de silla de ruedas, con mingitorio y escusado con barras de apoyo adecuadamente colocadas y suficiente área de maniobra, con accesorios alcanzables.

En regaderas hay barras de apoyo horizontal adecuadamente colocadas.

Se tiene contemplado implementar sanitarios accesibles en el proyecto arquitectónico.



Imagen: Bancas no obstruyen la circulación peatonal.



Imagen: Sanitario accesible (barras de apoyo y accesorios al alcance de personas en silla de ruedas, así como área de transferencia).

VII. Protección civil

Los extintores que sobresalen del paramento, pueden representar un obstáculo para las personas con discapacidad visual.

La ruta de evacuación o área de resguardo para personas en silla de ruedas no está claramente indicada.

El Programa Interno de Protección Civil no es adecuado en cuanto a la atención de los visitantes con discapacidad.

Hay escaleras de servicio con superficie del piso resbalosa, con peraltes abiertos y sin pasamanos en ambos lados.

Puertas de evacuación cerradas con candado.

Inmuebles de Salud

Se reportó que no estaban seguros de cómo evacuar a una persona usuaria de silla de ruedas.

La información relevante en mapas de evacuación no es fácilmente comprensible.

Inmuebles de Comercio y Abasto (turismo)

En el sótano no hay lámparas de emergencia o iluminación natural. En caso de falta de energía eléctrica, sientan a las personas en el piso, esperan a que los ojos se adapten y se les indica por dónde salir.

Buenas prácticas

Se tiene el plan que contempla la evacuación de personas con discapacidad.

Se tienen rutas de evacuación accesibles para personas usuarias de silla de ruedas.

El personal tiene capacitación sobre medidas de seguridad en el inmueble.

Se tiene señal que indica rutas de evacuación.

Se tiene un mapa que muestra las salidas de emergencia así como la ubicación de extintores en todos los niveles del edificio.

Se tienen alarmas audibles y visuales.

Se tiene contemplado habilitar alarmas visuales.

Las personas mayores están entrenadas para que, al oír el sonido de un silbato, salgan del inmueble.

Se tiene información visual con pictogramas sobre qué acciones tomar en caso de diferentes tipos de siniestro.

Se tomó un curso de protección civil y saben dónde se ubican las puertas alternas.
Conocen los números telefónicos de ambulancias y clínicas cercanas.
Tienen un enfermero capacitado en protección civil.



Imagen: Información visual en caso de siniestros

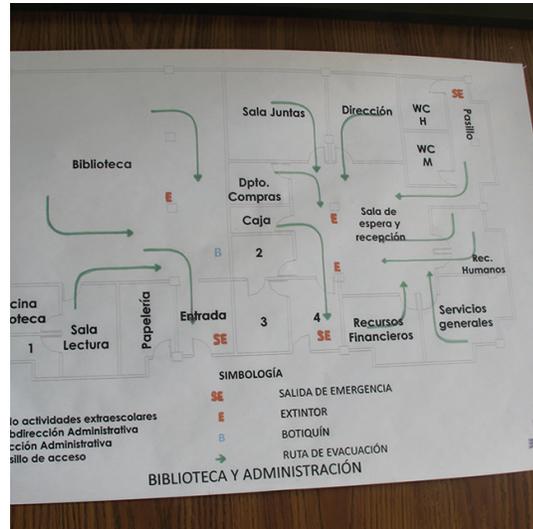


Imagen: Mapa con rutas a salidas de emergencia y ubicación de extintores.

VIII. Administración del inmueble

No se tiene en el control de acceso al inmueble el registro de visitantes con discapacidad que sirve no solo para estadísticas sino para el censo de población del inmueble en caso de requerir la evacuación del inmueble.
El transporte interno no es accesible para personas usuarias de silla de ruedas.
No hay inclusión laboral.

Inmuebles de Educación

Se reportó la falta de capacitación para el trato adecuado para personas con discapacidad.

Inmuebles de Comercio y Abasto

Hay un esfuerzo por parte de la comunidad para aprender cómo apoyar a personas con discapacidad.
Hay puestos de comercio en desuso, mientras que en banqueta de la vía pública los puestos de comercio ambulantes obstruyen la circulación peatonal.

Inmuebles de Comercio y Abasto (iniciativa privada)

No se tenía conocimiento sobre las ferias del empleo para personas con discapacidad.

Inmuebles de la Administración Pública

No hay un sitio web accesible con mapa de orientación del conjunto.
Se reportó que el Instituto realizó recomendaciones de accesibilidad; sin embargo, posteriormente se modificó el proyecto y en la actualidad, algunas áreas que fueron modificadas no son accesibles.

Buenas prácticas

Existen soluciones administrativas cuando no hay acceso físico para personas en silla de ruedas.
En el libro de registro de visitantes se tiene una columna para indicar la discapacidad.
Hay un Programa de Atención a Jóvenes Universitarios con Discapacidad, que tiene como propósito impulsar acciones en favor de la accesibilidad física dentro del inmueble para estudiantes con discapacidad que lo requieran.
En biblioteca hay personal que ayuda para sacar libros de estantes.
En biblioteca se tienen en existencia 501 libros en Braille, así como audiolibros.
Se tiene el servicio de préstamo de silla de ruedas para visitantes.
El personal en taquillas informa a visitantes usuarios de silla de ruedas que tienen elevador disponible, el cual es operado por el personal.
Se contemplan actividades deportivas incluyentes para niños con discapacidad.

Construcción de rampa de acceso a negocio por iniciativa propia.
Renovación del distintivo empresa incluyente “Gilberto Rincón Gallardo”.
Se tiene la intención de aumentar el personal con discapacidad.
Hay intención de adecuar el negocio para que sea inclusivo (físicamente y en la exhibición de la mercancía).
Se apoya con transportar a personas con discapacidad para obtener diferentes servicios, incluso a otras entidades federativas.

NOMBRE	FECHA	CATEGORÍA DE VISITANTE							PROCESO
		PÚBLICO EN GENERAL	PERSONA CON DISCAPACIDAD	PERSONA CON DISCAPACIDAD VISUAL	PERSONA CON DISCAPACIDAD AUDITIVA	PERSONA CON DISCAPACIDAD FÍSICA	PERSONA CON DISCAPACIDAD COGNITIVA	PERSONA CON DISCAPACIDAD SENSORIAL	
Luzmila Salazar	3/3								En silla de ruedas
Luzmila Salazar	3/3								

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



Imagen: Sillas de ruedas disponibles para visitantes de un museo.

Conclusiones y Recomendaciones para Inmuebles

PRIMERA Las adecuaciones actuales en los inmuebles están más enfocadas a usuarios de silla de ruedas y hay menos elementos para personas con otro tipo de discapacidades, las cuales utilizan otro tipo de ayudas técnicas. La mayoría de los comentarios en las evaluaciones fueron dirigidos a dicho sector de la población, ya que el tema de dimensiones es un aspecto a considerar desde el inicio en cualquier proyecto de accesibilidad.

SEGUNDA El mayor problema en los inmuebles evaluados para personas usuarias de silla de ruedas es la falta de rutas accesibles continuas desde la esquina más próxima, la parada de transporte público, el cajón de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad o el área de ascenso y descenso vehicular, hacia la entrada del inmueble y entre edificios en un conjunto, así como en el interior hacia los espacios donde se brinda un servicio público. La solución más frecuente son rampas con el ancho mínimo, algunas de las cuales pueden provocar tropiezos por no estar a todo el ancho de la circulación o por no tener límites (bordes) en sus lados abiertos y por su ubicación dentro de la circulación. Algunas rampas tienen una inclinación pronunciada o una longitud considerable y no tienen pasamanos asibles continuos a lo largo de todo el tramo. Para circulaciones entre niveles se tienen elevadores que, en algunas ocasiones, no estaban en funcionamiento por falta de mantenimiento. Así mismo, no se encontró la información in situ o en el sitio web del inmueble sobre las rutas accesibles alternas o ubicación de los servicios accesibles en un inmueble, a través de mapas de orientación.

TERCERA 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. Se encontraron pocos elementos de apoyo para su orientación, por ejemplo, color contrastante, información táctil o audible y señales visuales de dirección u orientación constantes o sobre los servicios que se brindan.

CUARTA Se observaron diferencias en cuanto a la dotación (número) y características de los cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad, tanto en la vía pública como en un mismo giro de edificio. Tampoco existe homologación en el símbolo para identificar que un servicio es accesible para personas con discapacidad, ya sea que su uso sea exclusivo o prioritario (por ejemplo, cajones de estacionamiento, sanitarios o elevadores accesibles). La norma correspondiente es el Símbolo Internacional de Accesibilidad ISO 7001. Cabe mencionar que también se encontró variación en el uso de la terminología correcta para referirse a las personas con discapacidad para las señales de dichos servicios.

QUINTA Se observó que en las áreas principales o secundarias donde se presta servicio a personas usuarias de silla de ruedas, el mobiliario (módulos de atención, mesas o teléfonos) carece de las alturas adecuadas. Lo mismo ocurre con la altura del área de accionamiento de algunos dispositivos (botones de elevadores o ranuras para buzones); también se observó la ausencia de dimensiones adecuadas para el área de maniobra o de estar, tal como, en áreas de espectador en un auditorio.

SEXTA Se apreció la buena intención de contar con sanitarios accesibles para personas usuarias de silla de ruedas, pero en varios casos no se logró el objetivo. Los principales problemas fueron: por falta de área para maniobra alrededor de los muebles sanitarios (particularmente en lo que se refiere al área de aproximación y transferencia adecuada adyacente al escusado); ausencia o colocación inadecuada de barras de apoyo en el cubículo del escusado (barras puestas en diagonal o muy lejanas al escusado), accesorios (secador de manos o jabonera) colocados a una altura inadecuada o fuera del alcance; deficiencias en la altura libre inferior del lavabo; puerta con ancho insuficiente para el paso de una persona usuaria de silla de ruedas, escalones en el umbral de la puerta o manijas de apertura tipo bola.

SÉPTIMA El tema de protección civil, no se evaluó con detalle. Sin embargo, se recomienda revisar los Programas Internos de Protección Civil (PIPC) en los inmuebles, a fin de incluir a las personas con discapacidad, tanto como visitantes y como empleados. El PIPC requiere 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. El control de acceso al inmueble para visitantes se indica a través del libro de registro. El libro de registro de visitantes debe incluir el apartado de discapacidad, el cual no solo puede servir para temas de protección civil sino para otros fines de estadísticas o para otros usos propios del inmueble. Así mismo, se recomiendan gestiones administrativas en inmuebles, tales como que las puertas del inmueble hacia el exterior no estén cerradas con candado o similar para permitir la evacuación a través de ellas en caso de emergencia.

OCTAVA Los inmuebles de la administración pública nuevos en obra contemplaban algunos criterios de accesibilidad, pero en ocasiones se percibió el poco conocimiento sobre la norma aplicable a nivel federal para un giro en específico. Se encontraron particularidades en inmuebles de salud, asistencia social, administración pública, educación, cultura y otros del sector turismo (por ejemplo, hoteles y restaurantes).

NOVENA Si bien se aprecia la intención de adecuar los inmuebles existentes de la administración pública para hacerlos accesibles, resulta evidente que se desconocen los criterios y la normatividad a utilizar como referencia. Algunos errores estuvieron relacionados con falta de especificaciones técnicas, pero otros se presentaron por mantenimiento insuficiente.

DÉCIMA A pesar de la complejidad que exige la adecuación de condiciones de accesibilidad en inmuebles históricos, se encontraron buenas prácticas en donde la implementación de los criterios de accesibilidad se realizó en forma mimetizada con el entorno; por ejemplo, un elevador detrás de un muro verde (vegetación) o escalones de madera para la disminución de peraltes.

DÉCIMA PRIMERA De manera general, se encontraron buenas prácticas para las diferentes zonas evaluadas y soluciones administrativas para sobrellevar la inaccesibilidad física. Las buenas prácticas descubiertas pueden utilizarse como ejemplo para implementar posibles soluciones temporales en inmuebles existentes.

DÉCIMA SEGUNDA La iniciativa privada implementó criterios de accesibilidad en sus negocios; lo cual pudo observarse en varios casos, desde una pequeña empresa de nieves con rampa en la entrada, hasta en el caso de empresas transnacionales. En general, se encontró interés para obtener capacitación sobre las especificaciones técnicas de accesibilidad y en lo que se refiere al trato adecuado a personas con discapacidad para el personal que atiende al público. Así mismo, se mencionó la intención de contratar personal con discapacidad, pero no se sabe cómo ni en dónde obtener más información al respecto.

3. Vía Pública

Metodología y Alcance

En cada uno de los tres municipios estudiados, se seleccionó un tramo de aproximadamente 500 metros en la zona centro de cada localidad. Se recorrió el tramo seleccionado, tomando fotos, medidas y se realizaron entrevistas a personas que hacían uso de los cajones exclusivos para personas con discapacidad en vía pública.

En la ciudad de Zacatecas, el tramo evaluado forma parte del centro histórico, declarado como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, por lo que cuenta con diversas atracciones turísticas. La intervención en dicha zona representa un reto importante, pues tiene una topografía accidentada que exige creatividad en la implementación de la accesibilidad.

En el municipio de Fresnillo, inicialmente se escogió la Av. Juárez a evaluar, por ser la avenida principal y la de mayor longitud en el centro de la ciudad. Sin embargo, al final se eligió la Av. Prolongación Reforma, que es la segunda avenida más importante y donde se tienen contemplados algunos proyectos de accesibilidad.

En el Pueblo Mágico de Jerez, se seleccionaron las dos avenidas de mayor longitud: Calle San Luis y Calle García Salinas. Cabe mencionar que la Calle San Luis estaba recién habilitada en el momento de la evaluación. Se recorrieron las avenidas seleccionadas, además de algunas calles principales y turísticas de Jerez. Mediante un mapeo de inmuebles turísticos se determinó el alcance del recorrido en vía pública.

A todos los recorridos asistió personal del Instituto, de la SEDUVOT y de la SFP. En Fresnillo, asistieron también, el Director del IMPLAN de Fresnillo y un ingeniero civil del Instituto Tecnológico Superior de Fresnillo. En Jerez asistió personal de SECTUR de Zacatecas.

Zonas a tomar en cuenta en las evaluaciones de accesibilidad en vía pública

Se tomaron como base algunos elementos^{9,10,11} que sirvieron para evaluar cada zona¹². Cabe aclarar que no se evaluaron con detalle todos los aspectos y se tomaron pocas mediciones. En los reportes sólo se destacan los principales problemas de movilidad para las personas con discapacidad, sin emitir recomendaciones técnicas o soluciones de diseño. No se evaluó la infraestructura urbana en condiciones de lluvia (funcionamiento del drenaje o presencia de encharcamientos) o por la noche.

I. Banqueta La ruta continua accesible se evaluó mediante los siguientes elementos:

Tipo de vialidad:

- Vía rápida
- Vía principal
- Calle secundaria
- Calle local
- Calle peatonal o compartida

Actividad:

- Residencial
- Comercial
- Industrial
- Otro

Entorno urbano:

- Núcleo histórico
- Núcleo moderno

Ancho de la circulación peatonal

Superficie del piso

Obstáculos sobre la circulación peatonal

Desnivel (escalones) / pendiente

Señal visual:

- Nombre de la calle (nomenclatura)
- Sistemas de orientación (mapas)
- Color contrastante en desniveles (escalones)
- Color guarnición (franjas de banqueta)

9 Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad* (2016). Gobierno de la Ciudad de México, México.

10 Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. *Manual de Calles, Diseño Vial para Ciudades Mexicanas* (2018). México.

11 National Associations of City Transportation Officials. *Global Street Design Guide* (2016). Nueva York, EUA.

12 GARCÍA OCHOA, Fernando. *Plan de Accesibilidad para la Ciudad de Burgos. Tomo 2: Urbanismo*. Ayuntamiento de Burgos. Burgos, España.

Señal podo-táctil:

- Superficie del piso
- Cambios de textura

Iluminación:

- Visibilidad
- Niveles de iluminación

Otros:

- Uso del mobiliario (teléfonos, bancas, etc.)

II. Cruce peatonal Se evalúa la seguridad y la accesibilidad en los cruces peatonales con los siguientes elementos:

Tipo de vialidad:

- Vía rápida
- Vía principal
- Calle secundaria
- Calle local
- Calle peatonal o compartida

Ubicación (ruta natural de paso, paso perpendicular a la banqueta)

Área de espera (ancho y profundidad al alineamiento)

Transición continua sin desniveles (rampa en banqueta o a nivel de banqueta):

- Ancho
- Pendiente
- Superficie del piso (unión entre superficies y drenaje)

Franja de advertencia podo-táctil

Elementos de protección al peatón (bolardos en franja de advertencia podo-táctil o cambio de textura)

Guarnición en color de contraste con respecto al paso peatonal

Paso peatonal en arroyo vehicular:

- Señal horizontal
- Ancho

Semáforo peatonal visual y audible

Señales (horizontal y vertical)

Alineación de rampas entre dos banquetas (franja de advertencia podo-táctil o cambios de textura y elementos de protección)

Distancia del cruce (isletas)

Visibilidad e iluminación

III. Cajón de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad Se evalúa la ubicación y la ruta accesible hacia y desde los cajones, así como la adecuada configuración de sus elementos¹³, tales como, la franja de circulación peatonal, dimensiones, superficie del piso, señal horizontal y vertical con el SIA, adecuadamente ubicado, visibilidad e iluminación, y otros.

Análisis y resultados

De los resultados obtenidos por cada evaluación de tres municipios en vía pública (ver Anexos V-7, V-8 V-9, V-10, y V-11), se enlistan primero los principales problemas y se termina con una sección de buenas prácticas por cada zona.

I. Banqueta

Ancho

El ancho de banqueta es variable, llegando a dimensiones que no permiten el paso de una persona. En ocasiones el área

13 Secretaría de Turismo. *Guía de Recomendaciones de Diseño Universal para el Sector Turismo* (2017). Ciudad de México, México.

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018

V. Análisis del Entorno Físico

de circulación se reduce por objetos sobresalientes de la fachada de edificios (paramento), por ejemplo, tomas siamesas de agua, medidores, escalones en la puerta de entrada al edificio, rejas de cocheras o vegetación.

Rampas

Existen rampas en banquetas cuyas inclinaciones son muy pronunciadas.

Superficie piso

Hay superficies en mal estado por falta de mantenimiento; por tapas de registros inexistentes o mal puestas; por rejillas con aberturas que pueden ocasionar que las ruedas de sillas, bastones o tacones de zapatos se atoren y causen accidentes. Existen también tramos de banquetas sin pavimento.

Obstáculos por objetos

Algunos ejemplos de obstáculos en la banqueta son: mobiliario urbano, como postes de electricidad o para señales verticales viales (que reducen el ancho de circulación libre), botes de basura, objetos itinerantes de comerciantes, el apuntalamiento de fachadas, vehículos estacionados, los cuales obstruyen la circulación para personas con discapacidad visual.

Desnivel (escalones) / pendiente

Faltan rutas accesibles continuas, ya sea por escalones en banquetas, rampas que no están colocadas a todo lo ancho de la circulación o por entradas vehiculares que generan desniveles en banqueta. Hay entradas a inmuebles que tienen escalones e invaden la circulación en la banqueta.

Señales

En ocasiones hay sobre-señalización.

Hay calles sin nomenclatura.

Hace falta mantenimiento en algunas señales viales de dirección.

Hay señales visuales peatonales y turísticas en mal estado.

Faltan señales para peatones y vehículos en puntos de decisión o las que existen están en mal estado.

Iluminación

La iluminación no es constante, pues algunos tramos no están bien iluminados.

Teléfonos públicos

A pesar de que algunos teléfonos están a menor altura, no son utilizables por personas usuarias de silla de ruedas, debido a su ubicación.

Guarnición

Algunas guarniciones están en mal estado y no cumplen su función adecuadamente; por ejemplo, las de adoquín.

Imagen urbana

Los cables aéreos de infraestructura distorsionan la imagen urbana.

Buenas prácticas

Hay ampliación de banquetas en esquinas, lo cual da mayor área de espera para el cruce peatonal -beneficiando a las personas con discapacidad- y más orden a la calle para los cajones de estacionamiento.

Hay franjas en banqueta: de circulación peatonal, mobiliario urbano o vegetación, fachada y guarnición.

Los postes se encuentran adyacentes a la guarnición, sin representar un obstáculo.

Hay entradas vehiculares a inmuebles resueltas de modo que no generan desnivel (escalones) en banqueta.

Hay entradas peatonales a inmuebles al mismo nivel de la banqueta.

La ubicación de postes para señales verticales es adyacente a la guarnición.

La nomenclatura de calles es legible e incluye los números oficiales de la cuadra.



Imagen: Franjas de banqueta de circulación peatonal y de mobiliario y vegetación.



Imagen: Poste de señal vial no obstruye la circulación.

II. Cruce peatonal

Ubicación: ruta natural de paso

Hay cruces que no están ubicados en la ruta natural de paso para personas usuarias de silla de ruedas ni para personas con discapacidad visual.

Área de espera

No hay un área de espera con superficie horizontal en banqueta para personas usuarias de silla de ruedas.

Transición sin desnivel

Hay cruces que tienen escalones.

Las guarniciones prefabricadas tipo “pecho de paloma” se utilizan en el cruce peatonal y pueden provocar tropiezos a personas caminando y a personas usuarios de silla de ruedas.

Transición desagüe

Existe una canaleta adyacente a la guarnición sobre el arroyo vehicular que interrumpe la continuidad de la ruta accesible.

Ruta continua accesible

Hace falta generar conectividad entre sitios de importancia relevante o aquellos que ya tienen una rampa de un lado de la banqueta.

Orientación para personas con discapacidad visual

No existen elementos para orientar a las personas con discapacidad visual en cruces peatonales, por ejemplo: cambios de textura, franjas de advertencia con superficie podo-táctil o señales audibles.

Elementos de protección al peatón

La distancia entre bolardos no permite el paso de una persona usuaria de silla de ruedas, o no están alineados con la banqueta opuesta para permitir el libre paso a personas con discapacidad visual.

No hay uniformidad en las alturas ni materiales de bolardos.

Superficie de piso en paso peatonal (sobre arroyo vehicular)

Hay vehículos que se estacionan sobre el paso peatonal.

Rejillas con aberturas donde se puede atorar un bastón, un tacón de zapatos o las ruedas de una silla de ruedas.

Señal horizontal y vertical

El paso peatonal no tiene señal horizontal (tipo cebr).

Algunas rampas no coinciden con la señal horizontal del paso peatonal.

Alineación de rampas entre banquetas

Hay rampas sobre banquetas que no están alineadas con la banqueta opuesta.

Semáforos peatonales

La ubicación de los semáforos peatonales no coincide con el cruce peatonal.

Se recomienda el uso de semáforos peatonales donde la indicación de la fase de "siga", el símbolo de peatón no esté en movimiento y sea con luz verde en lugar de blanca.

Distancia del cruce

Es recomendable hacer un estudio de tiempos de cruce, de acuerdo a la distancia entre una banqueta y la opuesta.

Visible/iluminado

Mala visibilidad por parte del peatón hacia el arroyo vehicular, y por parte del conductor hacia el peatón que realizará el cruce (por ejemplo, a causa de un poste que quita visibilidad).

Anchos variables de banquetas en lados opuestos

Existen banquetas cuyo ancho varía con respecto a la banqueta opuesta.

Buenas prácticas

Hay cruces ubicados en la ruta natural de paso que facilita a las personas usuarias en silla de ruedas su trayecto.

Hay diferentes soluciones: la rampa en banqueta, el cruce a nivel de banqueta o la banqueta baja al nivel del arroyo vehicular en el cruce peatonal.

Cambio de textura en banqueta para avisar a la persona con discapacidad visual que hay un cruce peatonal próximo.

Ubicación de rampas alineadas entre dos banquetas que permiten la orientación a personas con discapacidad visual.

Buena visibilidad del conductor hacia el paso peatonal.



Imagen: Cambio de textura en banqueta antes de cruce peatonal.



Imagen: Rampas alineadas y cambio de textura en paso (sobre arroyo vehicular).

III. Cajón de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad

Ruta entre cajón y banqueta

Falta de ruta accesible para personas usuarias de silla de ruedas entre el cajón en el arroyo vehicular y banqueta.

Franja de circulación peatonal

En la mayoría de los casos no hay franja de circulación peatonal marcada en piso hacia la ruta entre el cajón de estacionamiento y la banqueta.

Dimensiones

Las dimensiones de los cajones no están estandarizadas, y en ocasiones no son adecuadas.

Superficie del piso

En ocasiones el piso no es uniforme, a causa de la presencia de registros o rejillas mal colocadas.

Señal horizontal

El Símbolo de Accesibilidad no está homologado con el SIA.

Se tienen diferentes tamaños y distinta orientación del símbolo; en ocasiones hay un exceso de señales.

Señal vertical

En ocasiones éstas señales son inexistente.

El Símbolo de Accesibilidad no está homologado con el SIA.

Hay señales con leyendas cuyo uso del lenguaje es inadecuado, por ejemplo se usa el término “discapacitados”.

Hay señales con leyendas cuyo uso del lenguaje es inadecuado, por ejemplo se usa el término “discapacitados”.
Hace falta homologar el tamaño de los tableros, así como los elementos de sujeción y su ubicación con respecto del cajón.

Ubicación y dotación

Se recibieron quejas de vecinos sin discapacidad, los cuales argumentaron que hay personas que tienen hasta tres cajones exclusivos en su calle, valiéndose de personas mayores en la familia para obtener el permiso, por lo que les cuesta más trabajo encontrar estacionamiento.

Se recomienda revisar la dotación (número) y ubicación de los cajones para evitar su mal uso.

Obstáculos

Algunos cajones están bloqueados por obstáculos o puestos ambulantes.

Tarjetón

En algunos cajones hay vehículos no autorizados sin tarjetón.

Estacionamiento motocicletas

Hace falta destinar estacionamientos para motocicletas y bicicletas, esto para que no ocupen lugares inadecuados o terminen obstruyendo la circulación peatonal sobre la banqueta.

Cajones apartados por inmuebles privados

Algunos inmuebles privados apartan cajones frente a sus instalaciones, por ejemplo, enfrente de hoteles. A veces se usan como estacionamiento las áreas de carga o descarga mercantil.

Buenas prácticas

Existen rutas accesibles entre el cajón y la banqueta. Generalmente estas rutas son visibles.



Imagen: Cajón exclusivo con ruta accesible a banqueta.



Imagen: Buena visibilidad de cajón exclusivo.

En alrededores del centro histórico

I. Banqueta

Rampas

Hay intención de solucionar la circulación para personas usuarias de silla de ruedas. Sin embargo, la inclinación de algunas de estas rampas es pronunciada.

Superficie del piso

Falta banqueta o vía de circulación sobre el arroyo vehicular confinada para circular de forma segura.
Falta mantenimiento en la superficie del piso.

Obstáculos por objetos

Hay obstáculos en banqueta como postes, vehículos u objetos itinerantes provenientes de los residentes.

Señales

Existe señal que indica un cruce peatonal accesible en donde no lo hay.
Las señales son fabricadas con material que no es durable.

II. Cruce peatonal

Transición sin desnivel (escalón)

Si bien existen cruces sin escalones, la rampa en esquina no es perpendicular a la banqueta y no hay un área de espera con superficie horizontal.

En puentes peatonales hay rampas con inclinaciones pronunciadas y el pasamanos no es continuo a todo el largo de la rampa, incluyendo los descansos.

Buenas prácticas

En camellón existe un cambio de textura.

En ocasiones existe un cambio de textura en piso que indica a las personas con discapacidad visual la franja de mobiliario urbano.

Algunas entradas vehiculares no implican desnivel en banqueta.



Imagen: Cambio de color y textura en franja de mobiliario urbano.

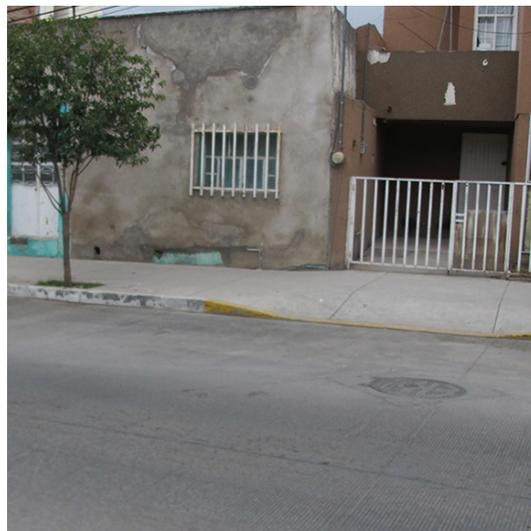


Imagen: Entrada vehicular no implica desnivel en banqueta.

Fraccionamiento o colonia habitacional (vivienda)

I. Banqueta

Ancho

Los anchos de circulación son reducidos por objetos sobresalientes de la fachada (paramento) del edificio, por ejemplo, cocheras o escalones.

Superficie del piso

En ocasiones, las superficies del piso no están en buen estado, o no son uniformes.

Hay algunos tramos de banqueta que no están pavimentados.

Obstáculos por objetos

Algunas veces hay objetos que obstaculizan el ancho de la banqueta, por ejemplo, cubetas, montes de arena, postes, vehículos y vegetación.

Desnivel (escalones) / pendiente

No hay circulación continua para personas usuarias de silla de ruedas debido a desniveles.

Mayormente, estos desniveles son causados por entradas vehiculares.

Desnivel/pendiente hacia inmuebles

Las entradas peatonales tienen desnivel.

Señales

Podría mejorarse la legibilidad de las señales en las calles.

Guarnición

Las guarniciones prefabricadas tipo “pecho de paloma” se utilizan en el cruce peatonal y pueden provocar tropiezos a personas caminando y a usuarios de silla de ruedas. No sustituyen la función de la rampa en banqueta en el cruce peatonal.



Imágenes: Guarnición de tipo “pecho de paloma” no es segura para ser usada como rampa en cruce peatonal.

Buenas prácticas

La nomenclatura de las calles está bien ubicada, de tamaño adecuado y fácil de entender, presentando el nombre de la calle y los números oficiales de cada cuadra.



Imágenes: Nomenclatura con información de colonia, código postal y números oficiales de predios de la cuadra.

II. Cruce peatonal

Ubicación: ruta natural de paso

No se encontraron cruces peatonales en las rutas naturales de paso.

Protección peatón

No se encontraron elementos de protección al peatón.

Semáforos peatonales

No se encontraron semáforos peatonales en intersecciones semaforizadas o de mayor afluencia vehicular.

Distancia del cruce

Falta de tiempo de cruce entre banquetas en avenidas con más de dos carriles.

Buenas prácticas

Se observaron luminarias con paneles solares como fuente de energía para la iluminación en términos de sustentabilidad ambiental.



Imágenes: Uso de paneles solares como fuente de energía sustentable.

III. Cajón de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad

Ruta entre cajón y banqueta

No existe ruta accesible entre cajón y banqueta.

Franja de circulación peatonal

Algunos cajones tienen franja de circulación peatonal y otros no.

Dimensiones

Las dimensiones de los cajones son inadecuadas. No hay espacio suficiente para el vehículo y el área para maniobra de la persona usuaria de silla de ruedas es reducida.

Señal horizontal

Por lo general existe la señal horizontal; sin embargo, no está homologada con el SIA.

Señal vertical

En ocasiones no hay señal vertical. Cuando existe, no está homologada con el SIA.

Estacionamiento motocicletas

No hay área para estacionamiento de motocicletas o bicicletas, para evitar la obstaculización de banquetas.

Buenas prácticas

La superficie del piso de los cajones exclusivos es adecuada.

El cajón de estacionamiento de una tienda perteneciente a una cadena, tiene ruta accesible continua entre el cajón, la banqueta y la entrada al edificio.



Imagen: Cajón de estacionamiento exclusivo con ruta accesible a banqueta.



Imagen: Cajón exclusivo con superficie de piso adecuada.

Plazas

Conectividad con el entorno urbano inmediato

No hay continuidad de rutas accesibles hacia cruces peatonales.

La ubicación de algunos cruces peatonales no es intuitiva para personas con discapacidad visual.

Circulación peatonal con inclinaciones pronunciadas y longitud que obliga a la colocación de pasamanos.

La unión entre la rampa y la superficie horizontal al inicio, tiene bordes que puede causar tropiezos para personas usuarias de silla de ruedas y a pie.

La solución de algunos cruces requiere de mayor estudio para implementar la accesibilidad de una manera segura.

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018

V. Análisis del Entorno Físico

Circulación peatonal

Hay rejillas con aberturas que pueden ocasionar que bastones, tacones de zapatos o ruedas de sillas se atoren. Entre la circulación peatonal y la franja de mobiliario urbano, no se indica con cambio de textura.

Circulación peatonal - desniveles

Hay escaleras sin pasamanos o éstos no son continuos a todo lo largo de la escalera.

Rampas peatonales

Rampas sin pasamanos con longitud mayor a 2 metros.

No hay una superficie horizontal para el área de aproximación o descansos.

Cruces peatonales

Los vehículos bloquean cruces peatonales.

Hay bolardos que no están alineados entre banquetas opuestas.

Hay variedad de alturas de bolardos y en algunos casos pueden ser causa de tropiezo.

Mobiliario

El mobiliario urbano no está situado sobre una misma franja.

La altura de los teléfonos no es adecuada para personas usuarias de silla de ruedas o de talla baja.

Hace falta un cambio de textura en la franja de mobiliario urbano.

La ubicación de las bancas provoca tropiezos a personas con discapacidad visual.

Cajones de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad

Revisar la dotación (número) de cajones de estacionamiento, así como la señal horizontal y vertical (SIA, leyenda, tamaño del tablero y color).

Buenas prácticas

Al momento de la evaluación, estaban en obra algunos cruces peatonales aledaños y se observó que se contemplan sin escalón.



Imágenes: Cruce peatonal circundante a plaza pública en obra: se contempla sin desniveles.

Conclusiones y Recomendaciones para Vía Pública

PRIMERA El principal problema en las banquetas es la falta de una ruta accesible continua, particularmente para usuarios de silla de ruedas o personas con discapacidad visual. Ya sea por obstáculos en la banqueta (mobiliario urbano -como postes de electricidad, elementos de sujeción para señales verticales viales y botes de basura-, objetos itinerantes de comerciantes o residentes, puestos ambulantes, apuntalamiento de fachadas, vegetación o vehículos estacionados), por

escalones u otros elementos que sobresalen de las fachadas (paramento) de los edificios y reducen el ancho de la banqueta, por anchos de banqueta inadecuados que no permiten el paso a una persona usuaria de silla de ruedas o incluso por la inexistencia de banqueta. No sólo es necesario tener una ruta sin desniveles (escalones), además se requiere delimitar la franja de circulación peatonal y el uso de cambios de textura en la superficie del piso para orientar a las personas con discapacidad visual.

SEGUNDA Existe una falta de conectividad entre los diferentes elementos que componen los cruces peatonales. Se tienen pocos componentes para la orientación a personas con discapacidad visual. En el centro de Fresnillo se encontraron las mejores prácticas, seguido por el centro de Jerez. En el último se encontró una buena práctica respecto del diseño de los postes para señales viales, la cual se integra a la imagen urbana histórica. Se requieren lineamientos que aborden el tema de cruces peatonales seguros para personas con diferentes tipos de discapacidad, particularmente en centros históricos. Dichos criterios deben estar incluidos dentro de las especificaciones de manuales, guías o normas de diseño vial, de calles o de dispositivos de control de tránsito; es necesario evitar documentos exclusivos sobre accesibilidad para personas con discapacidad.

TERCERA Los recorridos para realizar las evaluaciones de accesibilidad contenidas en este Diagnóstico, sirvieron también para sensibilizar a la población y para iniciar acciones en ese terreno. Por ejemplo, la intervención del cruce peatonal en Av. Benito Juárez y Calle Pino Suárez Norte en el centro de Fresnillo o intervenciones en espacio público en la ciudad de Zacatecas realizadas por SEDUVOT.

CUARTA Existen puentes peatonales que sirven para cruzar vías rápidas con varios carriles. La mayoría tienen rampas largas, en curva o con una inclinación pronunciada. En algunas ocasiones, el inicio de las rampas bloquea la circulación peatonal sobre la banqueta, por ello se recomienda contar con especificaciones técnicas para este elemento.

QUINTA Se recomienda revisar la ubicación, la dotación (número) y las especificaciones técnicas de los cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad y la normatividad correspondiente, a fin de evitar su mal uso, ya que con frecuencia se estacionan en ellos vehículos sin tarjetón.

SEXTA La falta de mantenimiento en las banquetas, cruces peatonales o en los cajones de estacionamiento, particularmente en lo que se refiere a la superficie del piso; las señales horizontales están desgastadas o con piezas rotas, lo cual disminuye el nivel de accesibilidad.

SÉPTIMA Se encontró una falta de sistemas de orientación a través de señales viales y peatonales que faciliten la movilidad dentro de una zona de la ciudad, que beneficiaría también al turista. Cuando esta existe, hay algunas señales en mal estado, no son continuas o fueron fabricadas con material no durable. Se recomienda quitar las que no sean funcionales o se repitan y elaborar un proyecto de señalización para homologarlas e incluir mapas de orientación en las zonas más turísticas.

OCTAVA A mayor escala, se encontró la falta de conectividad en el espacio público entre la vía pública, las plazas e inmuebles que brindan diferentes servicios dentro de una zona de la ciudad o fraccionamientos de vivienda. Por ejemplo, la Unidad Deportiva Solidaridad en Fresnillo funge como un conector urbano para peatones, ciclistas y motociclistas, el cual sería fácil de adecuar mediante una solución con criterios de accesibilidad.

NOVENA El tema de iluminación artificial durante la noche, no se evaluó. Sin embargo, es un componente de accesibilidad y seguridad. Hay paneles solares como fuente de energía para la iluminación en términos de sustentabilidad ambiental.

4. Transporte

El transporte es el eslabón que conecta inmuebles y vía pública. Por ello, sus evaluaciones incluyen la ruta accesible desde la parada de transporte público o los cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad. Dichas paradas se encuentran normalmente sobre la banqueta o la circulación peatonal; en este punto, es donde se hace la transferencia hacia el vehículo, por lo que la vía pública juega el rol de conectividad entre la infraestructura física y los distintos modos de transporte.

Metodología y Alcance

El objetivo del presente estudio fue conocer los principales problemas que pueden enfrentar las personas con discapacidad al hacer uso de los diversos modos de transporte que brindan servicio al público y las condiciones generales de accesibilidad y seguridad de los vehículos.

Durante las visitas a los tres municipios, se entrevistó a los responsables de los inmuebles sobre el tema de transporte; a los operadores del propio transporte público (autobuses y servicio con rutas individualizadas) y al personal involucrado en otros servicios del mismo rubro, público y privado; por ejemplo, el que brinda el DIF; el escolar universitario y el turístico, entre otros. Así mismo, se obtuvo información a través de la realización de talleres (ver Anexo II-1) donde participaron los concesionarios, servidores públicos, miembros de la academia y usuarios. Se tomaron fotos, videos y grabaciones en audio durante las entrevistas y talleres.

A través de observación, se evaluaron los vehículos sin llegar al detalle ni se tomaron mediciones. Se revisaron las condiciones de accesibilidad en los vehículos de diferentes tipos, desde furgonetas hasta autobuses urbanos. No se consideraron los autobuses foráneos porque están regulados por el gobierno federal.

Zonas a tomar en cuenta en las evaluaciones de accesibilidad en el transporte

Se enlistan algunos elementos a evaluar por zona:

I. Parada de autobús, taxi o similar

Generalidades:

- Conectividad: ruta accesible hacia la parada
- Ubicación de la parada
- Capacidad (número de personas)

Banqueta:

- Ancho circulación
- Superficie del piso y drenaje
- Sistemas de orientación para personas con discapacidad visual (superficie podo-táctil, cambios de textura, señal tacto-visual o audio)
- Área de embarque / desembarque (área de aproximación para personas usuarias en silla de ruedas)
- Guarnición
- Área o dispositivo de transferencia hacia vehículo (acoplamiento entre banqueta y piso del autobús)

Área de espera: con o sin cobertizo

- Superficie del piso
- Confort: asientos, apoyos isquiáticos, espacio para personas usuarias en silla de ruedas, altura de cobertizo y sombra
- Información (nombre de parada, ruta(s), horarios, o próximo arribo de autobús)
- Orientación (mapas)

Señal vertical de parada

Señal horizontal en dársena para el autobús

Sistema de pago dentro o fuera del autobús (máquinas de venta o recarga)

Iluminación

II. Vehículos (autobús o taxi)

Área de transferencia y dispositivo de transferencia

Puerta de servicio del vehículo

Área de maniobra dentro del vehículo

Área y aseguramiento para persona usuaria en silla de ruedas
Asientos prioritarios y aseguramiento para personas con movilidad limitada
Sistemas de comunicación e información

III. Operación (autobuses urbanos o taxi)

Eficiencia del servicio (tiempos de espera)
Rutas adecuadas
Trato adecuado hacia personas con discapacidad
Tarifas
Sistemas de despacho

Análisis y Resultados

De los resultados obtenidos por las evaluaciones en los tres municipios de los diferentes modos de transporte (ver Anexo V-12 y V-13), se encontraron los principales problemas y se enumeran buenas prácticas por zona.

Autobús urbano

I. Parada de autobús

Ruta accesible hacia parada

No hay una ruta accesible continua hacia parada de transporte por tener escalones en banqueta y por falta de cruces peatonales accesibles.

No hay conectividad desde la parada, hacia la banqueta, hacia el inmueble ni hacia el autobús.

Ubicación

Hay paradas habituales, pero no están señalizadas de manera oficial.

En ocasiones hay paradas señalizadas, sin embargo el autobús no hace la parada en ese punto.

Protección de la intemperie

En el centro de Jerez no se observaron paradas de transporte con cobertizo para la lluvia o el sol.

Capacidad de parada

Hay lugares donde se requiere una parada con cobertizo y asientos por la alta demanda.

Ancho de circulación / área de espera

No se tiene área de espera para una persona usuaria de silla de ruedas en la parada.

Área de espera: asientos

Paradas con mayor afluencia no tienen asientos o apoyos isquiáticos.

Información: nombre de parada

Algunas paradas no tienen nombre.

Información: rutas / próxima salida

Por lo general, no hay información visual sobre las rutas; sin embargo, en algunas ocasiones hay una persona (checador) que puede dar la información.

Altura entre banqueta y piso del autobús

Hay desnivel entre la banqueta y el piso del autobús que puede producir tropiezos, particularmente a personas con movilidad limitada, tal es el caso de las personas mayores.

Acoplamiento del autobús con la banqueta

Comúnmente el autobús no se aproxima lo suficiente a la banqueta, por lo que el ascenso y descenso se hace sobre arroyo vehicular.

Dispositivo de transferencia

Los autobuses accesibles son de piso alto, tienen una plataforma mecánica para su uso por personas usuarias de silla de ruedas. El tiempo para el ascenso o descenso es mayor a 4 minutos.

En Jerez no se observaron autobuses con algún dispositivo para la transferencia de personas usuarias de silla de ruedas a los vehículos. Sin embargo, se observaron personas con discapacidad y personas mayores circulando en la vía pública, particularmente en el centro.



Imagen: Autobús de piso alto con plataforma para personas en silla de ruedas.



Imagen: Persona en silla de ruedas en la vía pública de Jerez.

Área para el dispositivo de transferencia

No hay espacio suficiente para desplegar la plataforma mecánica sobre la banqueta, ya que se requiere una superficie horizontal y al mismo tiempo, un área de aproximación para personas usuarias de silla de ruedas. Otro riesgo se presenta al hacer uso de la plataforma, ya que la maniobra se hace sobre el arroyo vehicular, obstaculizando dos carriles y causando posibles accidentes.



Imagen: Obstrucción de carril vehicular para desplegar una plataforma.



Imagen: Plataforma es desplegada en un tiempo promedio de 4 minutos.

Señal vertical de parada en banqueta

La señal no está homologada, ni tampoco el tamaño del tablero, ni su ubicación en la banqueta.

Señal horizontal en arroyo vehicular

No hay señal horizontal en arroyo vehicular que indique parada de autobús en el área de dársena.

Área adecuada para el autobús en arroyo vehicular

En ocasiones no hay un área asignada para el autobús sobre el arroyo vehicular.

Obstáculos en arroyo vehicular

Las paradas de autobús son invadidas por otro tipo de vehículos.

Iluminación

De día las paradas son visibles.

De noche no se evaluó la iluminación.

Buenas prácticas

La ruta en banqueta desde el cruce peatonal más próximo hacia la parada es accesible.

La superficie del piso de la banqueta es adecuada.

Hay cobertizos con asientos y espacio para personas usuarias en silla de ruedas.

La parada tiene su nombre en el cobertizo.

El diseño del poste que sostiene las señales viales verticales de la parada de autobús, taxi y estacionamiento contribuyen a generar una identidad del Pueblo Mágico.

Se tiene una bahía para ascenso y descenso vehicular.



Imagen: Señal vial contribuye a crear una identidad del pueblo.



Imagen: Parada de transporte con bahía para ascenso y descenso de pasajeros.

II. Autobús urbano

Puerta: ancho

El ancho de la puerta no es adecuado para el paso de una persona usuaria de silla de ruedas o con muletas.

Asientos prioritarios: señal

Generalmente están señalizados, sin embargo, los pictogramas no están estandarizados.

En ocasiones la señal está en mal estado.

Asideras

Algunos autobuses no tienen suficientes asideras.

Tipo de dispositivo

Los autobuses accesibles son de piso alto con plataforma mecánica.

Espacio para persona usuaria en silla de ruedas: dimensiones

Las dimensiones del espacio para personas usuarias de silla de ruedas son diferentes y solo hay un espacio por cada autobús.

Espacio para persona usuaria en silla de ruedas: respaldo

No se tiene un respaldo acolchonado (cojín) donde pueda recargarse el de la silla.

Espacio para persona usuaria en silla de ruedas: señal

No hay señal al interior para indicar que el espacio es destinado para usuarios de silla de ruedas o su delimitación.

Información sobre las rutas

No existe información sobre las rutas de transporte de la ciudad en las paradas, en el sitio web, ni en algún folleto impreso.

Buenas prácticas

Hay asideras desde la puerta, pasando por los escalones y hasta los asientos.

La superficie de piso en escalones es adecuada.

La ruta hacia los asientos tiene un ancho y una superficie de piso adecuados.

Se tienen cuatro asientos prioritarios.

Hay un botón de parada próximo a los asientos prioritarios y al espacio para la persona usuaria de silla de ruedas.

Hay un espacio para una persona usuaria de silla de ruedas en el autobús con plataforma mecánica.

Se tiene la señal vertical que indica el espacio para la persona usuaria de silla de ruedas.

Los autobuses que son accesibles tienen el símbolo de accesibilidad en el exterior, al frente, a un costado y algunas veces atrás del autobús.

Se tiene información de la ruta al frente del autobús y a un costado.



Imagen: Asientos prioritarios en autobús señalizados.



Imagen: Plataforma de acceso a personas en silla de ruedas y símbolo de accesibilidad a un costado del autobús.

III. Operación de autobuses urbanos

Se comentó en Fresnillo que algunos conductores no saben operar la plataforma, que otros no saben si la plataforma funciona o incluso, hay quienes desconectan las plataformas intencionalmente para no dar el servicio. Algunas personas con discapacidad se quejaron de que el conductor no hace la parada; entonces, los reportan y sancionan. Sin embargo, un conductor reportó que en ocasiones no sirve la plataforma, o que el autobús viene muy lleno y no tiene espacio para la persona usuaria en silla de ruedas. El tiempo de despliegue y guardado de la plataforma va de cuatro a cinco minutos, lo cual resulta demasiado para los administradores de la ruta.

No hay un mantenimiento constante de las plataformas. Algunos desconocen cómo realizarlo (un conductor con 14 años de experiencia, sabe cómo hacerlo por propia cuenta). Este mantenimiento no lo ofrece el vendedor de la plataforma. Se desconoce si hay un servicio de mantenimiento o reparación de plataformas en Zacatecas. Algunos problemas se resuelven con la ayuda de un mecánico electricista local.

Un conductor con varios años de experiencia, recomienda brindar sensibilización a usuarios del transporte público con los siguientes temas:

- Respetar asientos prioritarios en autobuses.
- No abordar el autobús mientras el conductor está operando la plataforma.

Y a automovilistas con los siguientes temas:

- No obstaculizar las paradas de transporte público.
- No tocar el claxon cuando se esté operando la plataforma ni rebasar por el carril derecho.

El número de autobuses no responde satisfactoriamente a la alta demanda.

No hay servicio nocturno, los horarios son restringidos.

Taxis

I. Sitio de taxis

Señal vertical en sitio

No se tiene señal vertical o las señales no están homologadas.
Hay exceso de señales.

Ruta accesible desde sitio a banqueta

No hay ruta accesible hacia el sitio de taxis, ya sea porque no hay banqueta, porque no hay rampas en la misma, o porque hay desniveles (escalones) en banqueta.

Área de espera de taxi: ruta accesible

No hay ruta accesible hacia el área de espera.

Área de espera de taxi: ubicación

El área de espera está sobre el arroyo vehicular en el lugar de un cajón de estacionamiento.

Área de espera de taxi: espacio para persona usuaria en silla de ruedas

No hay espacio para la persona usuaria de silla de ruedas dentro de los cobertizos.

II. Vehículo taxi

No se encontraron taxis con rampa o plataforma para el servicio de personas usuarias de silla de ruedas.

III. Operación de taxis

Atención a personas con discapacidad

En ocasiones se hace descuento a personas con discapacidad, aunque no es una práctica generalizada.
No hay un sistema de despacho accesible.

Buenas prácticas

Algunos taxis tienen calcomanías con las leyendas “¿Quieres realmente mi lugar?” y “Yo sí respeto estos lugares” como parte de una campaña de concientización en Fresnillo.



Imagen: Campaña de concientización en la ciudad de Fresnillo.

Vehículo con rampa

I. Sitio de espera vehículo con rampa

El sitio de espera no se evaluó, ya que el área de ascenso y descenso depende de dónde se le solicite el servicio, ya que se brinda de puerta a puerta con una ruta individualizada.

II. Vehículo con rampa

Dotación

Se registraron dos vehículos para servicio a personas usuarias de silla de ruedas, los cuales no están en servicio.

Información

Uno de los vehículos tiene información sobre el número telefónico para solicitar el servicio.

III. Operación de vehículo con rampa

Atención a personas con discapacidad

El servicio solamente se puede pedir a través de un número celular. Es el único sistema de despacho.

Regularmente el servicio se usa para trasladar a personas en silla de ruedas a rehabilitación o a consultas médicas mensuales.

Tarifa

El gobierno del estado de Zacatecas establece las tarifas para las concesiones; sin embargo, el gobierno permitió establecer dichas concesiones por falta de antecedentes para esta modalidad de transporte.

La concesionaria en la ciudad de Zacatecas estableció una tarifa que parece elevada para algunos pasajeros que hacen viajes regulares pero a otros les parece adecuada.

Capacitación de la conductora

Se obtuvo orientación informal sobre el uso de los sistemas de retención para la silla de ruedas y del cinturón para la persona usuaria en silla de ruedas, así como el mecanismo de la rampa para mover a las personas; dicha información se obtuvo con base en los conocimientos de mecánica corporal que la concesionaria consiguió al estudiar enfermería, viendo videos en YouTube y preguntando a los usuarios.

Falta de continuidad en el servicio

Actualmente no se brinda el servicio por no tener un modelo viable económicamente (costo del vehículo, falta de viajes y tarifas elevadas); se tiene un permiso para no utilizar las dos concesiones hasta el 31 de abril del 2019.

Buenas prácticas

Para la retención de la silla de ruedas se tiene un sistema de cuatro puntos y para el aseguramiento de la persona en la silla de ruedas con un cinturón de seguridad de tres puntos.

El dispositivo de transferencia es una rampa manual y no requiere de mayor mantenimiento.

Se tiene un cabrestante “winch”, cuyo cinturón sujeta la silla de ruedas mientras la persona está siendo desplazada hacia el interior del vehículo. Este dispositivo previene que el usuario regrese por la rampa repentinamente en caso de que el operador pierda el control.



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

Transporte CEBUAZ

I. Parada de autobuses CEBUAZ

No hay una parada establecida destinada al ascenso y descenso de pasajeros; y estas solamente existen en las terminales. No hay un espacio asignado en la banqueta para realizar las actividades necesarias (por ejemplo el personal asignado o checador).

No hay información visual acerca de la ruta.

II. Autobús CEBUAZ

Los autobuses no cuentan con dispositivo de transferencia (rampa o plataforma) para personas usuarias de silla de ruedas. Se desconoce la antigüedad de los autobuses; sin embargo, se observa que tienen bastante tiempo en uso.

Al momento de la evaluación no se les había realizado servicio y uno estaba descompuesto.

III. Operación del autobús CEBUAZ

No hay información acerca de la ruta in situ, ni en los vehículos o en el sitio web de la Universidad.

Transporte DIF

I. Sitio de espera autobús DIF

No se evaluó, ya que los ascensos y descensos dependen del lugar donde se preste el servicio.

II. Autobús DIF

Aseguramiento de asientos

Si bien los asientos tienen cinturones, hay algunos que no son seguros, pues se conforman de sillas sobrepuestas sin amarres a la estructura del autobús. Se reportó que la demanda de espacios en el autobús es mayor que la capacidad de los mismos.

Espacio para persona usuaria en silla de ruedas

No hay aseguramiento (barra de apoyo horizontal o abatible).

No se tiene un respaldo acolchonado (cojín) para recargar el respaldo de la silla.

Existe una barra horizontal y otra vertical, sin embargo, la configuración de éstas no es adecuada.

En algunos autobuses, las personas usuarias de silla de ruedas viajan en sentido perpendicular a la dirección de avance del vehículo, no permitido en normas extranjeras.

III. Operación autobús DIF

Este transporte se utiliza para diferentes instituciones, por ejemplo, para la Casa del Abuelo o para salidas recreativas; algunas unidades están en comodato para los municipios y otras en el SEDIF.

I. Sitio de espera furgoneta DIF

No se evaluó.

II. Furgoneta DIF

Dispositivo para la transferencia de personas usuarias de silla de ruedas

Se tienen plataformas hidráulicas en la parte posterior del vehículo y no siempre funcionan.

Retención de silla de ruedas

No se evaluó.

Aseguramiento para personas en silla de ruedas

Se tienen instalados cinturones para pasajeros en silla de ruedas, sin embargo no se evaluó su uso adecuado ni su funcionamiento en cuanto a los sistemas de retención de la silla.

III. Operación de furgoneta DIF

Algunos vehículos apoyan a trasladar a personas con discapacidad auditiva para el trasplante de implantes cocleares a otras entidades federativas y otros tienen otros usos.

I. Sitio de espera furgoneta DIF Fresnillo

No se evaluó.

II. Furgoneta DIF Fresnillo

No se evaluó el procedimiento para asegurar a las personas en la silla de ruedas, ni el sistema de retención de la misma.

III. Operación de furgoneta DIF Fresnillo

Se reporta la ausencia de capacitación a conductores y auxiliares sobre cómo mover a los niños con discapacidad o sobre cómo asegurarlos; así como los sistemas de retención para las sillas de ruedas; se hace de manera empírica.

Trasladan a un niño desde su cama al vehículo y viceversa porque no hay suficiente espacio dentro de la camioneta.

Se reportó la falta de más furgonetas, para el servicio de municipios que no lo tienen.

I. Sitio de espera furgoneta DIF (para servicio de APAC)

No se evaluó.

II. Furgoneta DIF (para servicio de APAC)

Dotación

Es brindada por el DIF, una institución pública de asistencia social.

Dispositivo para la transferencia de personas en silla de ruedas

Se tiene una plataforma hidráulica en la parte posterior del vehículo.

Aseguramiento para personas en silla de ruedas

Si bien se tiene un sistema de retención para la silla de ruedas, se observó que los cinturones se colocan cruzados, lo cual disminuye la resistencia de los mismos, y por ende la seguridad.



Imágenes: Ascenso de persona en silla de ruedas y colocación inadecuada de cinturones para retención de silla de ruedas.

III. Operación furgoneta DIF (para servicio de APAC)

No todos los niños viajan sobre su silla de ruedas porque no hay suficiente espacio en el vehículo.

Hace falta capacitación para los operadores en lo referente al adecuado aseguramiento de las personas en su silla de ruedas.

Transporte APAC

I. Sitio de espera para autobús APAC

No se evaluó.

II. Autobús APAC

Dispositivo para la transferencia de personas en silla de ruedas

Se tienen la plataforma lateral; sin embargo, una de ellas estaba fuera de servicio al momento de la evaluación, por lo que a algunos niños se les sube cargando al vehículo.

Espacio para personas usuarias en silla de ruedas

No es seguro que las personas en silla de ruedas viajen en sentido perpendicular a la dirección de avance del autobús. Lo más seguro es que las personas en silla de ruedas viajen en sentido paralelo al avance del autobús.

Si bien se tienen cinturones para las personas que viajan en sillas de ruedas, se observó que no siempre es utilizado.

No se tiene un soporte acolchonado (cojín) donde recargar el respaldo de la silla.

No se tienen asideras ni otros elementos para sujetarse en los espacios para personas en silla de ruedas.

III. Operación autobús APAC

En la hoja de control se tiene registrado únicamente el nombre del alumno y la fecha de asistencia, así como una relación de pago; si bien cada conductor conoce a los pasajeros que tiene asignados, es vital que las hojas de control de las rutas contengan información más detallada sobre los estudiantes en caso de que haya un conductor temporal.

Transporte del Centro de Rehabilitación Infantil y Juvenil (CRIJJ)

I. Sitio de espera para autobús CRIJJ

No se evaluó.

II. Autobús CRIJJ

Donación de autobuses

Si bien existe la donación de autobuses, generalmente se trata de autobuses usados.

III. Operación de autobús CRIJJ

No se evaluó.

Transporte institucional para personal

I. Sitio de espera para transporte institucional para personal

No se evaluó.

II. Vehículos de transporte institucional para personal

No se encontró transporte para personal que sea accesible a personas en silla de ruedas.

III. Operación de transporte de personal

No se evaluó.

Transporte turístico

I. Lugares asignados a autobuses turísticos con circuito fijo

Si bien hay lugares asignados para el transporte turístico en el centro histórico, algunos vehículos obstruyen las vialidades angostas y los vehículos grandes incrementan el peso sobre las calles y esto constituye un riesgo de hundimientos (se reportó que en el subsuelo existe una bóveda que no resiste cargas pesadas).

II. Autobús turístico accesible con circuito fijo

No todas las empresas que brindan recorridos turísticos tienen vehículos con dispositivos de transferencia donde puedan viajar personas sobre su silla de ruedas.

De los dos autobuses con plataforma que existen, uno la tiene del lado derecho y el otro del lado izquierdo. El ascenso y descenso de la persona usuaria de silla de ruedas se hace desde el arroyo vehicular, cuando la puerta se localiza del lado derecho.

III. Operación de autobús turístico accesible con circuito fijo

Se reportó que se da servicio en promedio a dos personas por semana.

El servicio accesible no está suficientemente difundido, por lo que se sugirió dar dicha información a través del sitio web de la agencia de viajes.

I. Sitio de espera de furgonetas para transporte turístico

No se evaluó.

II. Furgonetas de transporte turístico

No se encontraron furgonetas con plataforma o rampa que brinden servicio a personas en silla de ruedas.

III. Operación de furgonetas de transporte turístico

Una empresa turística tiene furgonetas de servicio aeropuerto-hotel, restaurante-hotel; sin embargo, no tienen plataforma o rampa.

Conclusiones y Recomendaciones para el Transporte Público

PRIMERA El principal problema de las paradas de autobús público es la deficiente ruta accesible continua desde el cruce peatonal más cercano o hacia la entrada a los inmuebles, así como el acoplamiento entre la parada y el vehículo. La conectividad por puentes peatonales entre paradas de transporte en vías rápidas juega un papel importante. No hay rutas accesibles desde el arroyo vehicular a la banqueta para otro tipo de transporte público también falta área de maniobra para una persona usuaria en silla de ruedas, particularmente para entrar o salir del vehículo a través de un dispositivo de transferencia (plataforma o rampa). Hay retos para albergar paradas de transporte en banquetas angostas o con pendientes pronunciadas. Se requiere planear soluciones. Por ejemplo, en zonas rurales no es necesario tener la parada sobre una superficie pavimentada, pues basta con tener la parada de transporte señalizada con tierra apisonada y una ruta accesible con área de maniobra para personas en silla de ruedas. Se encontraron espacios con dimensiones suficientes para habilitar paradas con cobertizo, asientos, espacios para silla de ruedas e inclusive apoyos isquiáticos. Se recomienda revisar las paradas actuales, tanto habituales como oficiales y determinar las paradas más convenientes en puntos de mayor uso,

así como homologar las señales verticales y horizontales para indicar una parada o áreas de ascenso y descenso en vía pública.

SEGUNDA La flota de autobuses urbanos es antigua y la de furgonetas para servicio interurbano son más recientes. Las soluciones para la entrada y salida de los vehículos para personas en silla de ruedas en autobuses de piso alto y furgonetas se brinda a través de plataformas mecánicas 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 se ubica sobre el arroyo vehicular. No se tiene espacio suficiente para bajar y subir la plataforma y tener el área de maniobra adecuada para las personas en silla de ruedas sobre la banqueta. Se recomienda que en zonas donde la topografía lo permita, se valoren soluciones con autobús de entrada o piso bajo, donde la distancia, tanto horizontal como vertical entre el piso del vehículo y la banqueta, sea mínima; de manera que acelere los tiempos de abordaje y descenso para todos los pasajeros con mayor seguridad.

TERCERA 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 recargar 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, hace falta los criterios para los casos donde se puede utilizar la plataforma mecánica o para determinar qué vehículos pueden sufrir conversiones para adecuar los dispositivos de transferencia.

CUARTA Hay falta de accesibilidad por cuestiones operativas; por ejemplo, el ascenso y descenso de pasajeros se hace sobre el arroyo vehicular por falta de capacitación al conductor o porque el área para el vehículo (dársena) está obstruida por autos estacionados o puestos ambulantes. Así mismo, existe falta de información sobre las rutas del transporte existentes (in situ, impresos o en sitio web), hay horarios restringidos y falta de sistemas de despacho para el transporte individualizado.

QUINTA En los horarios de mayor afluencia, es difícil que las personas con diferentes necesidades en materia de movilidad puedan hacer uso del transporte público. Su dotación es poca en comparación con la posible demanda y frecuencia, particularmente en horas pico. No hay un estudio sobre el origen-destino de las personas con discapacidad para el diseño del servicio a través de la combinación de diferentes modos de transporte. Esto serviría para planear los Sistemas Integrados de Transporte a fin de dar servicio a personas con discapacidad, a través de vehículos con rutas individualizadas (como taxis), especializados o de transporte masivo.

SEXTA Falta capacitación para los operadores del servicio (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 (plataformas o rampas mecánicas o manuales). Hay casos donde dichos sistemas son inexistentes en los vehículos. 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.

SÉPTIMA Se encontraron pocos vehículos con criterios adecuados de accesibilidad en el transporte escolar, del personal y turístico que también brindan un servicio al público. Se recomienda tener lineamientos definidos con las características de accesibilidad, que sirvan como referencia para la adquisición de nuevos vehículos y para las donaciones de vehículos usados.

OCTAVA Para el transporte escolar para estudiantes con discapacidad en educación básica se requiere tener la información necesaria sobre el estudiante que incluya el equipo que utiliza, factores médicos y de seguridad, para el conocimiento de los conductores y escuelas, y no solo una hoja de control para el diseño de rutas.

5. Conclusiones y Recomendaciones

PRIMERA Si bien, se encontraron oportunidades para mejorar la accesibilidad en los tres ámbitos de estudio (inmuebles, vía pública y transporte público), la falta de conectividad entre estos tres ámbitos afecta la movilidad para personas con discapacidad. Se sugiere tener mecanismos para generar una accesibilidad integral a diferentes niveles; desde una localidad a otra, entre municipios o entre las entidades federativas aledañas, a través de planes o programas de gobierno.

SEGUNDA Existen tres acciones fundamentales para avanzar hacia el logro de una accesibilidad integral en la movilidad urbana. Dichas acciones son:

- Mantener lo que ya es accesible
- Modificar lo que no es accesible
- Tomar en cuenta criterios de accesibilidad en lo nuevo (ya sea en inmuebles, vía pública o para el transporte público).

TERCERA Para abordar los tres ámbitos y realizar las tres acciones antes mencionadas, se requiere más información sobre especificaciones técnicas; las cuales pueden homologarse a través de guías, manuales o normas y que estén referidas a las Leyes y/o Reglamentos correspondientes en cada ámbito. Para inmuebles, estos criterios pueden establecerse a través de la revisión de la Ley de Construcción e integrar el tema en los documentos legales correspondientes para los diferentes giros. Para la vía pública, pueden expresarse a través del Código Urbano u otros documentos que normen el espacio público, así como de aquellos que tengan que ver con el diseño de calles, diseño vial o sobre dispositivos de control del tránsito, específicamente sobre temas como señales viales verticales y horizontales o semáforos peatonales audibles. Para el caso del transporte público, pueden asentarse en los documentos que hacen referencia a las banquetas e incluir las especificaciones de las paradas de transporte; y finalmente en documentos que contengan las especificaciones de los vehículos referidos en la Ley de Transporte.

CUARTA Se recomienda llevar a cabo la capacitación sobre estas especificaciones técnicas a todos los involucrados en el diseño, la construcción, la verificación y el mantenimiento los elementos en el entorno físico. Asimismo, la formación sobre cuestiones operativas para cada uno de los ámbitos. El Instituto podría participar en el diseño del temario y la propia capacitación.

QUINTA Se recomienda reforzar la educación vial a los diferentes sectores, desde los conductores de transporte público y privado de vehículos motorizados, motocicletas y bicicletas, los usuarios de transporte público hasta los peatones de todas las edades con diferentes condiciones de movilidad personal. Actualmente, se tienen programas en centros educativos para sensibilizar a los estudiantes desde una edad temprana sobre éstos temas. Se desconoce si incluyen a estudiantes con discapacidad.

VI RESUMEN DEL ANÁLISIS



Tomando las conclusiones y recomendaciones de los capítulos III. Análisis del Marco Legal, IV. Análisis de Gestión y V. Análisis del Entorno Físico, se agrupan en temas para su fácil comprensión, indicando el capítulo y número de conclusión y palabras clave sobre los temas relacionados a dicha conclusión, para elaborar el Resumen del Análisis para este Diagnóstico.



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

III-PRIMERA	Se expresa la obligación específica de la Federación de <i>armonizar</i> su legislación, la cual también es extensiva a los Estados de la República Mexicana. Cada entidad debe impulsar tanto la realización de reformas, como la promulgación de nuevas leyes para lograr que las obligaciones dimanadas del marco jurídico internacional se incorporen efectivamente al andamiaje normativo nacional.	Marco Legal
III-SEGUNDA	El estudio realizado es un primer ejercicio de <i>armonización</i> normativa el cual, si bien es un comienzo para identificar posibles modificaciones a realizar en las leyes en el estado, requiere de un proceso continuo y ampliado que no sólo abarque las leyes, sino también los ordenamientos adjetivos, tales como reglamentos. Asimismo, cabe mencionar, que únicamente se analizó el universo normativo del municipio de Zacatecas, por lo que se requiere un ejercicio similar en los 58 municipios restantes del Estado.	Marco Legal
III-TERCERA	Se observa que el marco legal del estado de Zacatecas, se encuentra en un proceso de reconocimiento de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) para después pasar a una fase de asentamiento. Tras la revisión de 119 leyes estatales integrantes del marco normativo del estado de Zacatecas, en 54 de ellas no fue necesario proponer cambio alguno, y en las 65 restantes, se hicieron sugerencias de modificación para actualizarlas y <i>armonizarlas</i> con el contenido de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.	Marco Legal
III-NOVENA	Se sugiere que la Ley de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado de Zacatecas, sea revisada una vez que la normativa federal haya sido modificada en este sentido. Toda vez que, si se realizan modificaciones sustanciales en el ámbito federal, se corre el riesgo de generar una antinomia normativa que, lejos de ayudar a la <i>armonización</i> con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad desproteja a las personas con discapacidad en la entidad.	Marco Legal
III-DÉCIMA	Existen leyes que por su grado de incompatibilidad y/o atraso normativo, se sugiere abrogar y promulgar un ordenamiento nuevo y actualizado, que atienda las necesidades de la población del estado de Zacatecas, tal y como es el caso de la Ley de Protección de los Derechos de las Personas Adultas Mayores para el Estado de Zacatecas. En lo que respecta a la Ley para Prevenir y Erradicar Toda Forma de Discriminación en el estado de Zacatecas, aunque se hacen propuestas de modificación a la ley, se identificó que el diseño del instrumento normativo es insuficiente por lo que se sugiere la abrogación de ésta y la promulgación de un nuevo instrumento, que cuente con un mejor diseño normativo que permita la correcta prevención de la discriminación y logre articularse de manera efectiva con los distintos instrumentos internacionales en la materia.	Marco Legal
III-DÉCIMA PRIMERA	Con respecto a la revisión de legislación municipal, se identificó que el marco normativo del municipio de Zacatecas consta de 18 ordenamientos, integrados por un bando municipal, dos leyes y 13 reglamentos. Considerando que únicamente se revisó un municipio de los 58 que integran al Estado de Zacatecas, no es posible determinar el grado de armonización que la normatividad municipal tiene con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. En consecuencia, una vez armonizadas las leyes estatales, se sugiere elaborar un <i>proyecto de armonización</i> legislativa municipal integral considerando las necesidades de cada municipio (por ejemplo, de aquellos que son pueblos mágicos, así como la capital del Estado y ciudades con actividad económica relevante para el Estado y en particular la Zona Metropolitana conformada por Zacatecas, Guadalupe y Fresnillo).	Marco Legal
III-DÉCIMA SEGUNDA	Como consecuencia de la reciente promulgación de la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, se advirtió que el resto de las leyes estatales aún no son <i>armónicas</i> con lo dispuesto por esta Ley; por ejemplo, aún se hace referencia a la extinta Subsecretaría para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, la cual fue sustituida por el Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, por lo que resulta apremiante su actualización.	Marco Legal

III-DÉCIMA TERCERA	A lo largo de la revisión de la legislación estatal, en ocasiones, el <i>lenguaje</i> utilizado no es incluyente, toda vez que se utilizan vocablos como “discapacitado”, “capacidades diferentes”, “personas con problemas de discapacidad”, “persona con movilidad reducida”, “débiles visuales o invidentes”, entre otros, por lo que una revisión transversal del lenguaje utilizado en los ordenamientos normativos se advierte necesaria.	Marco Legal Uso del Lenguaje
III-OCTAVA	El Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado es quien coordina a las dependencias públicas para llevar a cabo la implementación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en el ámbito de sus competencias. Es importante tener la participación de las personas con discapacidad en los procesos de consulta legislativos en materia de discapacidad, por lo que se recomienda considerar el modelo propuesto por la Doctora Barbara Stępién.	Marco Legal Participación PcD
III-VIGÉSIMA TERCERA	Al consolidarse la instalación del <i>Mecanismo Estatal de Monitoreo</i> de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad por parte de la Comisión Estatal de los Derechos Humanos en apego al mandato del artículo 33.2 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, se requerirá la revisión de la Ley de la Comisión Estatal de los Derechos Humanos. También es importante mencionar que no hay evidencia de la <i>participación</i> de la sociedad civil en las actividades del Mecanismo de Monitoreo alojado en la Comisión, por lo que es necesario definir cómo y con qué facultades participará ésta, toda vez que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad exige que la sociedad civil tome parte en el monitoreo de la implementación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.	Marco Legal Mecanismo Monitoreo Participación PcD
III-SÉPTIMA	A través de la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, se propone la creación del <i>Instituto</i> para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas. También hay una propuesta de reglamento para dicha Ley, así como para el Estatuto Orgánico, el Manual de Organización y el Manual de Procedimientos del mencionado instituto, los cuales están en proceso de consolidación jurídica.	Marco Legal Instituto
III-VIGÉSIMA CUARTA	Cabe hacer mención de la dificultad para encontrar los documentos legales vigentes. Se consultaron sitios web oficiales del Gobierno del Estado, tales como el del Congreso de Zacatecas, el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Zacatecas, en el Portal de Transparencia del Gobierno del Estado de Zacatecas, o el del Centro de Inteligencia Territorial (CITE), incluso, en el sitio web de la Universidad Autónoma de Zacatecas en su sección de Legislación Vigente del Estado de Zacatecas o en el del Gobierno Federal. Si bien, los sitios contienen la mayoría de las leyes actualizadas, no se encontraron algunos Reglamentos o el organigrama del gobierno actualizado. Se solicitó directamente la información a las secretarías que se tenía un enlace. Al respecto es imperativo tener fuentes de consulta clara y directa, ya que de lo contrario, el gobierno estaría violando el derecho de <i>acceso a la información pública</i> y demás derechos concatenados derivados del no acceso a información tan pertinente como la legislación. Es labor de la Coordinación General Jurídica del estado de actualizar lo publicado oficialmente en línea.	Marco Legal Acceso a la Información



Definición de Conceptos

III-CUARTA	En lo que respecta a la Ley para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Estado de Zacatecas, no se encuentra dentro del documento de sugerencias específicas para su modificación. Si bien presenta propuestas que buscan ser concordantes con los postulados de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Ley tiene aspectos susceptibles de mejora, particularmente en las definiciones de algunos <i>conceptos</i> , por lo que se sugiere su revisión integral a la luz del resto de los ordenamientos normativos del Estado. El Instituto tiene facultades para promocionar reformas legales.	Marco Legal Accesibilidad Diseño Universal
III-QUINTA	Para materializar normativamente y de manera transversal el derecho a la accesibilidad de toda persona, es necesario que existan directrices específicas para cada uno de los cinco ámbitos de incidencia en los términos del artículo 9 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: entorno físico en inmuebles, en vía pública, el transporte, la información y comunicación. La mayoría de los documentos consultados en la revisión del concepto “ <i>accesibilidad</i> ” hacen referencia al entorno físico.	Marco Legal Accesibilidad
III-SEXTA	La referencia al principio de inclusión de las personas con discapacidad en los diferentes ámbitos no es clara. Por ejemplo, cuando se menciona que se deben hacer rampas “especiales” para personas en silla de ruedas en cruces peatonales, no se implica que dicho elemento es para todos. Si bien en algunos instrumentos se menciona el “ <i>diseño universal</i> ” que es un concepto que trae implícito el	Marco Legal Accesibilidad Diseño Universal

	principio de inclusión, se utiliza indistintamente con el de “accesibilidad” para personas con discapacidad o se hace uso del término “accesibilidad universal”, el cual no corresponde al de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Adicionalmente, se tienen varias definiciones del concepto de diseño universal que no coinciden con la de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Se utiliza el término de “ <i>persona con movilidad reducida</i> ” para incluir no nada más a las personas con discapacidad, sin embargo, el término utilizado en el Banco Mundial es el de “persona con movilidad limitada” e incluye a personas empujando una carriola o personas mayores, entre otras.	Uso del Lenguaje
III-DÉCIMA QUINTA	En los documentos legislativos se menciona poco el concepto de “ <i>ajustes razonables</i> ” abordado en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. No se utiliza para el caso de la adecuación al entorno físico existente o en el transporte público; la cual se contempla de manera progresiva; sin embargo, no se menciona en ningún instrumento, la elaboración de <i>Planes de Acción de Accesibilidad</i> en diferentes etapas. Tampoco se establece la obligación específica de elaborar un <i>Programa de Diseño Universal y Accesibilidad</i> , y no es claro si se refiere a algún ámbito en específico o es una propuesta de estrategia estatal o municipal. Para aquellos espacios catalogados como <i>patrimonio histórico</i> , no se menciona el tema de accesibilidad.	Marco Legal Planes Patrimonio Histórico



Estadísticas de Personas con Discapacidad

III-VIGÉSIMA PRIMERA	Se encontró que solo se menciona el tema de estadísticas de personas con discapacidad en el sector <i>educativo</i> y no en otros rubros, por ejemplo, en el de <i>ocupación laboral</i> .	Marco Legal Educación Empleo
IV-VIGÉSIMA CUARTA	El Instituto tiene un Padrón Estatal de Personas con Discapacidad (PED), cuyas cifras aún no empatan con las registradas por el INEGI. Por el momento, en el PED solamente se mencionan las estadísticas relacionadas con las personas con discapacidad que pertenecen al ámbito <i>escolar</i> . La Coordinación Estatal de Planeación (COEPLA) tiene la facultad de generar estudios para obtener datos estadísticos en otros ámbitos, tales como: la <i>ocupación laboral</i> , o el <i>tipo de vivienda</i> que residen las personas con discapacidad. Es necesario tener estadísticas más certeras, para instrumentar políticas públicas estatales más puntuales, específicas y transversales a favor de este sector de la población.	Educación Empleo Vivienda
IV-VIGÉSIMA SEGUNDA	Con la <i>Credencial</i> para Personas con Discapacidad emitida por el Instituto, las personas con discapacidad tienen acceso a diversos programas; derecho a descuentos y a la atención prioritaria. Dicha Credencial representa también ventajas para el gobierno, particularmente al alimentar el <i>Padrón Estatal de Personas con Discapacidad</i> , ya que permite emprender acciones más asertivas que respondan a las necesidades reales de la población. Sin embargo, se podría dar mayor difusión a dichos beneficios y utilizar una tarjeta inteligente única para toda la población que sirva para hacer uso de diferentes servicios.	Credencial PcD
IV-DÉCIMA SEXTA	En el <i>libro de registro</i> para el acceso a inmuebles públicos, lo mismo que en los módulos de atención pública se encontró, en pocas ocasiones, la inscripción de personas con discapacidad. Se recomienda incluir este inciso, particularmente en las dependencias del gobierno, ya que su consideración trae muchos beneficios; por ejemplo, complementa las <i>estadísticas</i> de personas con discapacidad, además, se tiene un censo de población para temas de <i>protección civil</i> en caso de evacuación, y se obtiene información sobre la población con discapacidad que sirve para tomar decisiones sobre las prioridades para adecuar la accesibilidad en un inmueble.	Libro Registro Inmuebles Protección Civil



Acceso a Servicios

IV-VIGÉSIMA TERCERA	El Instituto promueve que las personas usuarias de un <i>perro de asistencia</i> o animal de servicio, tengan derecho al libre acceso y permanencia en todos los espacios donde se desenvuelvan. Se han presentado casos de rechazo a estos usuarios en el uso del <i>transporte</i> público. No se tiene una referencia clara sobre las características para distinguir a los perros que son mascota a los de asistencia. Se recomienda revisar los avances que se han tenido al respecto en la Ley de Protección a los Animales de Distrito Federal, cuya reforma fue publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 4 de mayo de 2018 y añadir en la <i>Credencial</i> para Persona con Discapacidad si el(a) portador(a) es usuario(a) de perro de asistencia. Este sería un avance fundamental, puesto que a nivel internacional, el uso de los animales de servicio aún no se encuentran regulados.	Perro de Asistencia Transporte Credencial PcD
----------------------------	---	--

<p>III-VIGÉSIMA</p>	<p>Se menciona la <u>Lengua de Señas Mexicana</u> (LSM); sin embargo, no se señala sobre los intérpretes de LSM. Se hace referencia al acceso a <u>perros de asistencia</u> o animales de servicio, sin embargo no se define el modo de identificar a los perros de asistencia, los cuales ya están siendo regulados en México.</p>	<p>Lengua de Señas Mexicana Perro de Asistencia</p>
<p>IV-PRIMERA</p>	<p>Existen <u>programas</u> para educación y empleo para todos; sin embargo, sus requisitos son difíciles de cubrir por las personas con discapacidad. Se recomienda desagregar los requisitos de acceso a estos apoyos y programas por la condición de discapacidad. Las personas podrían acreditarse con la Credencial de Persona con Discapacidad, a fin de identificar los beneficiarios que han sido atendidos en los programas y apoyar a quienes tengan mayor necesidad, así como para alimentar las <u>estadísticas</u> de personas con discapacidad.</p> <p>Se requiere también realizar un estudio sobre el impacto de dichos programas de acceso a la <u>educación</u> y el <u>empleo</u>, a fin de mejorarlos. La necesidad de mejorar la accesibilidad física en los <u>centros educativos y de trabajo</u>, así como la falta de <u>transporte</u> adecuado salieron a relucir durante la realización del presente Diagnóstico. Estos dos temas deben tomarse en cuenta al diseñar los programas y las estrategias de <u>movilidad urbana</u>.</p> <p>La Secretaría de Educación y del Instituto Zacatecano para la Construcción de Escuelas (INZACE) a nivel básico, junto con la Universidad Autónoma de Zacatecas y los Institutos Tecnológicos estatales a nivel superior, juegan un papel importante en términos de responsabilidad para lograr la accesibilidad física en los centros educativos. A su vez, el DIF desempeña un papel fundamental en lo que se refiere al <u>transporte escolar</u> para estudiantes con discapacidad dentro de los municipios pero su alcance aún es insuficiente. La falta de condiciones accesibilidad en el <u>transporte público</u> ordinario, requiere de mayor número de unidades de <u>transporte especializado</u>. El uso del transporte público por parte de niños con discapacidad, desde una edad temprana, facilita su transición a la vida adulta y la adquisición de mayor independencia.</p>	<p>Educación Empleo Estadísticas Planes Inmuebles Transporte Transporte Especializ. Movilidad Urbana</p>
<p>IV-NOVENA</p>	<p>La Ley estatal contempla programas de <u>vivienda accesible</u> que permitan a las personas con discapacidad recibir créditos o subsidios para la adquisición, construcción o remodelación de vivienda. Para este estudio, solo se analizó la <u>vía pública</u> en desarrollos habitacionales. El Instituto es consultado por la SEDUVOT para revisar los criterios de accesibilidad en el espacio público dentro de los fraccionamientos habitacionales; al respecto se observó la necesidad de <u>normar</u> el ancho de las vías de circulación en estas áreas. El establecimiento de las rutas de <u>transporte público</u> al interior de estos desarrollos se hace tardíamente, por lo que las paradas se asignan después de ejecutado el proyecto y esto genera mayores problemas.</p>	<p>Vivienda Vía Pública Normas Transporte</p>
<p>IV-DÉCIMA QUINTA</p>	<p>La Ley promueve “el desarrollo del <u>turismo alternativo</u>, de aventura y otros similares procurando la integración de las personas con discapacidad y adultos mayores”. La cadena de valor del turismo integra a los proveedores de los productos y servicios que forman parte de la experiencia del turista, desde la planificación del viaje y las actividades turísticas en el destino turístico, hasta el regreso a su lugar de residencia. En términos de accesibilidad al entorno físico para turistas con discapacidad, la información juega un papel fundamental. Diferentes giros de edificios forman parte de los atractivos y la experiencia turística, tal es el caso de <u>hoteles, restaurantes y museos</u>. Las <u>rutas accesibles</u> para conectar los atractivos turísticos y los sistemas de orientación para el peatón con información sobre los atractivos turísticos, servicios aledaños, restaurantes, lugares de entretenimiento, mapa de rutas de transporte público e información de rutas accesibles en la vía pública son indispensables (a través de un -- de la ciudad), lo mismo que la accesibilidad en los vehículos de <u>transporte turístico</u> (incluido el teleférico), sus áreas de ascenso y descenso, y la <u>difusión</u> de los servicios accesibles con los que se cuenta actualmente.</p>	<p>Turismo Inmuebles Vía Pública Transporte Transporte Especializ. Acceso a la Información</p>
	<p>Se recomienda que los diferentes sectores que participan en la actividad turística diseñen estrategias conjuntas para abordar el turismo incluyente junto con la Secretaría de Turismo.</p>	



Inmuebles

<p>III-DÉCIMA CUARTA</p>	<p>De alguna manera, se ha considerado en algún instrumento la accesibilidad física para personas con discapacidad para diferentes tipos de edificios, tales como, para la rehabilitación, educación, empleo, turismo, recreación o vivienda, sin embargo, el tema no se menciona en todas las leyes aplicables para cada género.</p>	<p>Marco Legal</p>
---------------------------------	---	---------------------------

V-I-PRIMERA	Las adecuaciones actuales en los inmuebles están más enfocadas a usuarios de silla de ruedas y hay menos elementos para personas con otro tipo de discapacidades, las cuales utilizan otro tipo de ayudas técnicas. La mayoría de los comentarios en las evaluaciones fueron dirigidos a dicho sector de la población, ya que el tema de dimensiones es un aspecto a considerar desde el inicio en cualquier proyecto de accesibilidad.	Especific.
V-I-SEGUNDA	El mayor problema en los inmuebles evaluados para personas usuarias de silla de ruedas es la falta de <u>rutas accesibles continuas</u> desde la esquina más próxima, la parada de transporte público, el cajón de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad o el área de ascenso y descenso vehicular, hacia la entrada del inmueble y entre edificios en un conjunto, así como en el interior hacia los espacios donde se brinda un servicio público. La solución más frecuente son rampas con el ancho mínimo, algunas de las cuales pueden provocar tropiezos por no estar a todo el ancho de la circulación o por no tener límites (bordes) en sus lados abiertos y por su ubicación dentro de la circulación. Algunas rampas tienen una inclinación pronunciada o una longitud considerable y no tienen pasamanos asibles continuos a lo largo de todo el tramo. Para circulaciones entre niveles se tienen elevadores que, en algunas ocasiones, no estaban en funcionamiento por falta de mantenimiento. Así mismo, no se encontró la <u>información</u> in situ o en el sitio web del inmueble sobre las rutas accesibles alternas o ubicación de los servicios accesibles en un inmueble, a través de <u>mapas de orientación</u> .	Especific. Movilidad Urbana Acceso a la Información
V-I-TERCERA	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. Se encontraron pocos elementos de apoyo para su orientación, por ejemplo, color contrastante, información táctil o audible y señales visuales de dirección u orientación constantes o sobre los servicios que se brindan.	Especific.
V-I-QUINTA	Se observó que en las áreas principales o secundarias donde se presta servicio a personas usuarias de silla de ruedas, el mobiliario (módulos de atención, mesas o teléfonos) carece de las alturas adecuadas. Lo mismo ocurre con la altura del área de accionamiento de algunos dispositivos (botones de elevadores o ranuras para buzones); también se observó la ausencia de dimensiones adecuadas para el área de maniobra o de estar, tal como, en áreas de espectador en un auditorio.	Especific.
V-I-SEXTA	Se apreció la buena intención de contar con sanitarios accesibles para personas usuarias de silla de ruedas, pero en varios casos no se logró el objetivo. Los principales problemas fueron: por falta de área para maniobra alrededor de los muebles sanitarios (particularmente en lo que se refiere al área de aproximación y transferencia adecuada adyacente al escusado); ausencia o colocación inadecuada de barras de apoyo en el cubículo del escusado (barras puestas en diagonal o muy lejanas al escusado), accesorios (secador de manos o jabonera) colocados a una altura inadecuada o fuera del alcance; deficiencias en la altura libre inferior del lavabo; puerta con ancho insuficiente para el paso de una persona usuaria de silla de ruedas, escalones en el umbral de la puerta o manijas de apertura tipo bola.	Especific.
V-I-NOVENA	Si bien se aprecia la intención de adecuar los inmuebles existentes de la administración pública para hacerlos accesibles, resulta evidente que se desconocen los criterios y la <u>normatividad</u> a utilizar como referencia. Algunos errores estuvieron relacionados con falta de especificaciones técnicas, pero otros se presentaron por <u>mantenimiento</u> insuficiente.	Capacitación Técnica Operativo
V-I-DÉCIMA PRIMERA	De manera general, se encontraron <u>buenas prácticas</u> para las diferentes zonas evaluadas y <u>soluciones administrativas</u> para sobrellevar la inaccesibilidad física. Las buenas prácticas descubiertas pueden utilizarse como ejemplo para implementar posibles <u>soluciones temporales</u> en inmuebles existentes.	Buenas Prácticas Operativo Ajustes Razonables
V-I-DÉCIMA SEGUNDA	La <u>iniciativa</u> privada implementó criterios de accesibilidad en sus negocios; lo cual pudo observarse en varios casos, desde una pequeña empresa de nieves con rampa en la entrada, hasta en el caso de empresas transnacionales. En general, se encontró interés para obtener <u>capacitación</u> sobre las especificaciones técnicas de accesibilidad y en lo que se refiere al trato adecuado a personas con discapacidad para el personal que atiende al público. Así mismo, se mencionó la intención de <u>contratar</u> personal con discapacidad, pero no se sabe cómo ni en dónde obtener más información al respecto.	Iniciativa Capacitación Técnica Curso Trato Adecuado Empleo
IV-OCTAVA	Para garantizar la accesibilidad en inmuebles, los requisitos para otorgar la <u>licencia de construcción</u> para obra nueva o existente, debe ir incluido el tema de accesibilidad. Se debe de demostrar desde el proyecto arquitectónico de la obra que el tema está considerado, así como la descripción del criterio para abordar el tema, planos que indiquen la ruta accesible continua y revisar la bitácora de la obra por cualquier cambio al proyecto y que no haya afectado de manera negativa la accesibilidad. Así mismo, se le podría pedir visto bueno al Instituto en obras de gran impacto público.	Implement.

<p>IV-DÉCIMA TERCERA</p>	<p>Se necesita la autorización de diferentes niveles de gobierno para la intervención de espacios patrimoniales de acuerdo a sus facultades. Sin embargo, en algunas ocasiones no se tiene claridad sobre las competencias de cada entidad pública. La <u>falta de criterios</u> oficiales de accesibilidad en espacios patrimoniales vuelve más complejas las negociaciones para incluir otros temas, tales como las diferentes escuelas técnicas de intervención para dichos espacios (los distintos valores del patrimonio que se reconocen en una obra o los materiales de construcción a utilizar), la red de servicios públicos de alumbrado, alcantarillado, agua potable, drenaje (particularmente registros y rejillas), movilidad urbana (particularmente elementos de cruces peatonales), medio ambiente (acceso a vehículos pesados en la zona), y aspectos sociales (ambientes seguros). Una persona de sociedad civil sugirió que la <u>vigilancia</u> se podría realizar a través de especialistas externos, con conocimientos para conciliar las necesidades de todos, con autoridad moral y con sustento para abordar los diferentes temas.</p>	<p>Patrimonio Histórico Inmuebles Vía Pública Vigilancia Normas</p>
<p>V-I-DÉCIMA</p>	<p>A pesar de la complejidad que exige la adecuación de condiciones de accesibilidad en <u>inmuebles históricos</u>, se encontraron <u>buenas prácticas</u> en donde la implementación de los criterios de accesibilidad se realizó en forma mimetizada con el entorno; por ejemplo, un elevador detrás de un muro verde (vegetación) o escalones de madera para la disminución de peraltes.</p>	<p>Patrimonio Histórico Inmuebles Buenas Prácticas</p>
<p>V-I-SÉPTIMA</p>	<p>El tema de <u>protección civil</u>, no se evaluó con detalle. Sin embargo, se recomienda revisar los Programas Internos de Protección Civil (PIPC) en los inmuebles, a fin de incluir a las personas con discapacidad, tanto como visitantes y como empleados. El PIPC requiere 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. El control de acceso al inmueble para visitantes se indica a través del <u>libro de registro</u>. El libro de registro de visitantes debe incluir el apartado de discapacidad, el cual no solo puede servir para temas de protección civil sino para otros fines de <u>estadísticas</u> o para otros usos propios del inmueble. Así mismo, se recomiendan <u>gestiones administrativas</u> en inmuebles, tales como que las puertas del inmueble hacia el exterior no estén cerradas con candado o similar para permitir la evacuación a través de ellas en caso de emergencia.</p>	<p>Protección Civil Libro Registro Estadísticas Operativo</p>
<p>IV-DÉCIMA SÉPTIMA</p>	<p>Se registró que se presta mayor importancia a los <u>centros de trabajo</u> con empleados con discapacidad, que a los “visitantes” con discapacidad que se reciben. En el ámbito de la protección civil, es necesario contemplar a las personas con discapacidad en tres fases: el “antes”, “durante” y “después” de los diferentes tipos de siniestros; tanto en <u>inmuebles y vía pública</u>, como en el <u>transporte</u> y lo mismo en un barrio o municipio, que en todo el Estado. En la fase del “antes” es indispensable incluir a las personas con discapacidad en los Programas Municipales y Programas Internos de Protección Civil (PIPC) para cada inmueble; en la <u>capacitación</u> de los usuarios, brigadistas y a las Unidades Internas de Protección Civil; en el mantenimiento de las instalaciones y equipos; así como en la realización de simulacros, los cuales ayudan a hacer las correcciones necesarias en el PIPC. Esto, para que en la fase de “durante”, la activación de brigadas y protocolos sea más asertiva y efectiva; y en la fase de “después”, los protocolos de restablecimiento tomen menor tiempo. La NOM-008-SEGOB-2015, “Personas con Discapacidad- Acciones de Prevención y Condiciones de Seguridad en Materia de Protección Civil en Situación de Emergencia o Desastre” y la aplicación del artículo 65 del Reglamento de la Ley General de Protección Civil, reforma publicada en el DOF el 9 de diciembre de 2015, deben tomarse en cuenta para el diseño de los PIPC. Los criterios mínimos a considerar para personas con discapacidad, de acuerdo a la División de Protección Civil del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) son: análisis de factores de riesgo; criterios para la accesibilidad, procedimientos de actuación para personas con discapacidad en caso de siniestro; registro de trabajadores y visitantes con discapacidad en situaciones de vulnerabilidad para los casos de siniestros; control de datos personales y requerimientos de trabajadores con discapacidad y planes de emergencia para personas con discapacidad.</p>	<p>Protección Civil Empleo Inmuebles Vía Pública Transporte Transporte Especializ. Operativo Curso Apoyo a PcD</p>
<p>III-VIGÉSIMA SEGUNDA</p>	<p>En el Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021 (PED) en el eje de “seguridad humana” se tienen metas sobre la inclusión de las personas con discapacidad. En el tema de accesibilidad se contempla el de instalar y remodelar unidades básicas de <u>rehabilitación física</u> en el estado, así como lograr que las <u>instalaciones ocupadas por dependencias de Gobierno</u> sean accesibles. En los indicadores se menciona la actual elaboración del primer “<u>Diagnóstico Estatal de Accesibilidad</u>” que servirá para construir un “<u>Plan Estatal de Accesibilidad para Personas con Discapacidad</u>”.</p>	<p>Inmuebles Planes</p>



Vía Pública

<p>V-VP-PRIMERA</p>	<p>El principal problema en las banquetas es la falta de una <u>ruta accesible continua</u>, particularmente para usuarios de silla de ruedas o personas con discapacidad visual. Ya sea por obstáculos en la banqueta (mobiliario urbano -como postes de electricidad, elementos de sujeción para señales verticales viales y botes de basura-, objetos itinerantes de comerciantes o residentes, puestos ambulantes, apuntalamiento de fachadas, vegetación o vehículos estacionados), por escalones u otros elementos que sobresalen de las fachadas (paramento) de los edificios y reducen el ancho de la banqueta, por anchos de banqueta inadecuados que no permiten el paso a una persona usuaria de silla de ruedas o incluso por la inexistencia de banqueta. No sólo es necesario tener una ruta sin desniveles (escalones), además se requiere delimitar la franja de circulación peatonal y el uso de cambios de textura en la superficie del piso para orientar a las personas con discapacidad visual.</p>	<p>Específic.</p>
<p>V-VP-SEGUNDA</p>	<p>Existe una falta de conectividad entre los diferentes elementos que componen los cruces peatonales. Se tienen pocos componentes para la orientación a personas con discapacidad visual. En el centro de Fresnillo se encontraron las mejores prácticas, seguido por el centro de Jerez. En el último se encontró una <u>buena práctica</u> respecto del diseño de los postes para señales viales, la cual se integra a la imagen urbana histórica. Se requieren <u>lineamientos</u> que aborden el tema de cruces peatonales seguros para personas con diferentes tipos de discapacidad, particularmente en <u>centros históricos</u>. Dichos criterios deben estar incluidos dentro de las especificaciones de manuales, guías o normas de diseño vial, de calles o de dispositivos de control de tránsito; es necesario evitar documentos exclusivos sobre accesibilidad para personas con discapacidad.</p>	<p>Específic. Buenas Prácticas Normas Patrimonio Histórico</p>
<p>V-VP-CUARTA</p>	<p>Existen puentes peatonales que sirven para cruzar vías rápidas con varios carriles. La mayoría tienen rampas largas, en curva o con una inclinación pronunciada. En algunas ocasiones, el inicio de las rampas bloquea la circulación peatonal sobre la banqueta, por ello se recomienda contar con especificaciones técnicas para este elemento.</p>	<p>Específic. Normas</p>
<p>V-VP-SEXTA</p>	<p>La falta de <u>mantenimiento</u> en las banquetas, cruces peatonales o en los cajones de estacionamiento, particularmente en lo que se refiere a la superficie del piso; las señales horizontales están desgastadas o con piezas rotas, lo cual disminuye el nivel de accesibilidad.</p>	<p>Específic. Operativo</p>
<p>IV-SÉPTIMA</p>	<p>Se encontraron inmuebles en desuso; algunos en obra y otros deshabilitados; por ejemplo, el auditorio junto al Eco Parque Centenario, la Presidencia Municipal Fresnillo y un edificio de la CONADE. Así como espacios comerciales sin usar y comercio ambulante en vía pública que <u>obstruye la circulación peatonal en banquetas</u>.</p>	<p>Inmuebles Operativo</p>
<p>V-VP-SÉPTIMA</p>	<p>Se encontró una falta de <u>sistemas de orientación</u> a través de señales viales [manual de dispositivos de control de tránsito] y peatonales que faciliten la movilidad dentro de una zona de la ciudad, que beneficiaría también al turista. Cuando esta existe, hay algunas <u>señales en mal estado</u>, no son continuas o fueron fabricadas con material no durable. Se recomienda quitar las que no sean funcionales o se repitan y elaborar un proyecto de señalización [programa de señalización en la ciudad] para homologarlas e incluir mapas de orientación en las zonas más turísticas.</p>	<p>Específic. Normas Operativo Planes Turismo</p>
<p>V-VP-NOVENA</p>	<p>El tema de <u>iluminación</u> artificial durante la noche, no se evaluó. Sin embargo, es un componente de accesibilidad y seguridad. Hay paneles solares como fuente de energía para la iluminación en términos de <u>sustentabilidad ambiental</u>.</p>	<p>Específic. Movilidad Urbana</p>
<p>V-VP-OCTAVA</p>	<p>A mayor escala, se encontró la falta de conectividad en el <u>espacio público</u> entre la vía pública, las plazas e <u>inmuebles</u> que brindan diferentes servicios dentro de una zona de la ciudad o fraccionamientos de <u>vivienda</u>. Por ejemplo, la Unidad Deportiva Solidaridad en Fresnillo funge como un <u>conector urbano</u> para peatones, ciclistas y motociclistas, el cual sería fácil de adecuar mediante una solución con criterios de accesibilidad.</p>	<p>Inmuebles Vivienda Vía Pública Movilidad Urbana</p>
<p>IV-DÉCIMA</p>	<p>En intervenciones en vía pública, lo mismo que en espacio público se aprecia la <u>voluntad</u> para incluir el tema en los proyectos que actualmente están en curso. La vía pública <u>conecta</u> a los inmuebles y el transporte, por ello es necesario tomar en cuenta, desde su <u>planeación</u>, la conectividad entre los espacios y servicios a través de rutas accesibles seguras; particularmente en cruces peatonales. Si bien se tienen <u>buenas prácticas</u> al respecto, por ejemplo, en la ampliación de banquetas y la separación de las franjas en las mismas, es necesario aplicar el <u>concepto de diseño universal</u> en las circulaciones y cruces peatonales para incluir no solo a personas usuarias de silla de ruedas e integrar también las <u>paradas de transporte</u>.</p> <p>Una de las quejas generales para dichas intervenciones fue la larga <u>duración de la obra</u>, la cual afecta a los usuarios de la zona, particularmente al comercio.</p>	<p>Iniciativa Inmuebles Transporte Movilidad Urbana Diseño Universal Operativo Planes Buenas Prácticas</p>



Cajones de Estacionamiento Vehicular Exclusivo para Personas con Discapacidad

V-I-CUARTA	Se observaron diferencias en cuanto a la <u>dotación</u> (número) y características de los cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad, tanto en la <u>vía pública</u> como en un mismo giro de <u>edificio</u> . Tampoco existe homologación en el símbolo para identificar que un servicio es accesible para personas con discapacidad, ya sea que su uso sea exclusivo o prioritario (por ejemplo, cajones de estacionamiento, sanitarios o elevadores accesibles). La norma correspondiente es el Símbolo Internacional de Accesibilidad ISO 7001. Cabe mencionar que también se encontró variación en el uso de la <u>terminología</u> correcta para referirse a las personas con discapacidad para las señales de dichos servicios.	Específic. Normas Inmuebles Vía Pública Uso del Lenguaje
V-VP-QUINTA	Se recomienda revisar la ubicación, la dotación (número) y las <u>especificaciones técnicas</u> de los cajones de estacionamiento exclusivos para personas con discapacidad y la <u>normatividad</u> correspondiente, a fin de <u>evitar su mal uso</u> , ya que con frecuencia se estacionan en ellos vehículos sin tarjetón.	Específic. Normas Vía Pública Operativo
IV-DÉCIMA PRIMERA	La normatividad contempla las características de los cajones exclusivos para personas con discapacidad; sin embargo, se encontró que físicamente <u>no se cumple con las especificaciones estipuladas</u> , particularmente en lo relativo a las dimensiones de los mismos. Se sugiere <u>añadir a estas especificaciones</u> , el uso del Símbolo Internacional de Accesibilidad; la leyenda a utilizar, la guarnición o delimitación del cajón en azul; la dotación en inmuebles y el establecimiento de criterios más puntuales para su asignación en <u>vía pública</u> . Se sugiere analizar el porcentaje de cajones exclusivos para personas con discapacidad en <u>inmuebles</u> , dependiendo del giro de edificio; ya que no es igual la afluencia en un edificio comercial que en uno de oficinas. Se sugirió que, en estacionamientos públicos se establezcan cuotas más asequibles y se amplíen los horarios, particularmente durante festividades o eventos. Asimismo, se encontró que hacen falta cajones de estacionamiento para motocicletas y bicicletas, pues en muchas ocasiones obstaculizan la circulación peatonal.	Específic. Normas Inmuebles Vía Pública Operativo



Transporte Público y Transporte Especializado (Escolar, Personal, y Turístico)

V-T-PRIMERA	El principal problema de las <u>paradas de autobús público</u> es la deficiente ruta accesible continua desde el cruce peatonal más cercano o hacia la entrada a los inmuebles, así como el acoplamiento entre la parada y el vehículo. La <u>conectividad</u> por puentes peatonales entre paradas de transporte en vías rápidas juega un papel importante. No hay rutas accesibles desde el arroyo vehicular a la banqueta para otro tipo de transporte público también falta área de maniobra para una persona usuaria en silla de ruedas, particularmente para entrar o salir del vehículo a través de un dispositivo de transferencia (plataforma o rampa). Hay retos para albergar paradas de transporte en banquetas angostas o con pendientes pronunciadas. Se requiere planear soluciones. Por ejemplo, en zonas rurales no es necesario tener la parada sobre una superficie pavimentada, pues basta con tener la parada de transporte señalizada con tierra apisonada y una ruta accesible con área de maniobra para personas en silla de ruedas. Se encontraron espacios con dimensiones suficientes para habilitar paradas con cobertizo, asientos, espacios para silla de ruedas e inclusive apoyos isquiáticos. Se recomienda revisar las paradas actuales, tanto habituales como oficiales y determinar las paradas más convenientes en puntos de mayor uso, así como homologar las señales verticales y horizontales para indicar una parada o áreas de ascenso y descenso en vía pública.	Específic. Vía Pública Movilidad Urbana
V-T-SEGUNDA	La flota de autobuses urbanos es antigua y la de furgonetas para servicio interurbano son más recientes. Las soluciones para la entrada y salida de los vehículos para personas en silla de ruedas en autobuses de piso alto y furgonetas se brinda a través de plataformas mecánicas y solo en el servicio de vehículo con ruta individualizada se encontró el uso de la rampa manual. Las plataformas no siempre están en <u>funcionamiento</u> y el área de ascenso y descenso se ubica sobre el arroyo vehicular. No se tiene espacio suficiente para bajar y subir la plataforma y tener el área de maniobra adecuada para las personas en silla de ruedas sobre la banqueta. Se recomienda que en zonas donde la topografía lo permita, se valoren soluciones con autobús de entrada o piso bajo, donde la distancia, tanto horizontal como vertical entre el piso del vehículo y la banqueta, sea mínima; de manera que acelere los tiempos de abordaje y descenso para todos los pasajeros con mayor seguridad.	Específic.
V-T-CUARTA	Hay falta de accesibilidad por cuestiones <u>operativas</u> ; por ejemplo, el ascenso y descenso de pasajeros se hace sobre el arroyo vehicular por falta de <u>capacitación</u> al conductor o porque el área para el vehículo (dársena) está obstruida por autos estacionados o puestos ambulantes. Así mismo, existe falta de <u>información</u> sobre las rutas del transporte existentes (in situ, impresos o en sitio web), hay	Operativo Capacitación Técnica

V-T-CUARTA	horarios restringidos y falta de sistemas de despacho para el transporte individualizado.	Acceso a la Información
V-T-QUINTA	En los horarios de mayor afluencia, es difícil que las personas con diferentes necesidades en materia de movilidad puedan hacer <u>uso del transporte</u> público. Su dotación es poca en comparación con la posible demanda y frecuencia, particularmente en horas pico. No hay un estudio sobre el origen-destino de las personas con discapacidad para el diseño del servicio a través de la combinación de diferentes modos de transporte. Esto serviría para <u>planear</u> los Sistemas Integrados de Transporte a fin de dar servicio a personas con discapacidad, a través de vehículos con rutas individualizadas (como taxis), especializados o de transporte masivo.	Operativo Planes
IV-DÉCIMA SEGUNDA	<p>Hay buenas intenciones para solucionar el tema del transporte para personas con discapacidad en diferentes dependencias; sin embargo, no existe un <u>plan</u> para crear un Sistema Integrado de Transporte Accesible, a través de diferentes tipos de transporte público, desde el transporte con rutas individualizadas, hasta autobuses de tránsito masivo. El transporte juega un papel importante para el concepto de <u>movilidad urbana</u>, por lo que el tema de accesibilidad a personas con discapacidad debería considerarse en los planes y programas de movilidad urbana; como es el caso del Plan Estatal de Desarrollo (PED), en los Programas de Desarrollo Urbano (PDU) y en los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS); particularmente en las zonas metropolitanas. 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. El <u>Instituto</u> tiene facultades para formular programas de desarrollo urbano y vivienda; sin embargo, hasta ahora, su participación en los mismos ha sido escasa. Es importante que en estos planes y programas se incluya el tema de personas con discapacidad, y que el transporte público vaya acorde con el crecimiento de las ciudades.</p> <p>Los sistemas de movilidad urbana requieren de coordinación, integración, control y financiamiento. La <u>vinculación</u> entre dependencias es primordial para que el tema de movilidad urbana se aborde de manera integral. Diversas secretarías son responsables de la misma, sería importante lograr que, a través de la propuesta de Ley de Movilidad, se pudieran detallar sus atribuciones en el ámbito de la gestión en la materia. El Instituto tiene la atribución de proponer las medidas de accesibilidad en el transporte. Actualmente, imparte pláticas y <u> cursos de sensibilización </u> pero no está involucrado en temas específicos al respecto, ni tampoco en la toma de decisiones para adquirir vehículos accesibles para este fin.</p> <p>Vehículos pesados entran a los centros históricos de los municipios contemplados en este estudio, particularmente en la ciudad de Zacatecas, donde autobuses urbanos y <u>turísticos o foráneos</u>, no solo obstruyen las <u>vialidades angostas</u> 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. Al respecto se sugiere, <u>regular</u> la longitud y peso máximo de los vehículos permitidos en los <u>centros históricos</u> y promover el uso de vehículos pequeños con baja emisión de contaminantes. Además, se recomienda 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.</p> <p>Se tiene la intención de crear el Sistema de Información del Transporte Público en el Estado, a través del <u>uso de tecnologías</u> de la <u>información</u> y las <u>comunicaciones</u> (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. Esta información puede obtenerse mediante la instalación de un sistema de registro de entradas y salidas al usar el transporte público, a través de tarjetas inteligentes. Dichas tarjeta podrían ser personalizadas mediante un pago único y recarga electrónica; podrían utilizarse como tarjetas personalizadas para toda la población y contribuir al control de la prestación de todos los servicios que brinda el Estado. Esto es, que la misma tarjeta se utilice tanto para el uso del transporte público, como para la credencialización de los estudiantes universitarios (por ejemplo, dentro de la UAZ); a fin de darles acceso a los diferentes servicios que ofrece esa casa de estudios, como el uso de la biblioteca; el préstamo de materiales o para la actualización del Padrón de Personas con Discapacidad, mismo que les otorgaría el descuento automático al hacer el uso del transporte público mediante la <u>Credencial</u>.</p>	Planes Vía Pública Movilidad Urbana Patrimonio Histórico Instituto Curso Sensibiliz. Implement. Operativo Turismo Normas Acceso a la Información Tecnología Credencial PcD
V-T-SÉPTIMA	Se encontraron pocos vehículos con <u>criterios</u> adecuados de accesibilidad en el transporte <u>escolar, del personal y turístico</u> que también brindan un servicio al público. Se recomienda tener lineamientos definidos con las características de accesibilidad, que sirvan como referencia para la adquisición de nuevos vehículos y para las donaciones de vehículos usados.	Normas Transporte Especializ. Educación

		Empleo Turismo
V-T-OCTAVA	Para el <i>transporte escolar</i> para estudiantes con discapacidad en <i>educación básica</i> se requiere tener la <i>información</i> necesaria sobre el estudiante que incluya el equipo que utiliza, factores médicos y de seguridad, para el conocimiento de los conductores y escuelas, y no solo una hoja de control para el diseño de rutas.	Transporte Especializ. Educación Operativo
III-DÉCIMA SÉPTIMA	El transporte público accesible tiene pocas <i>directrices</i> sobre las características de los vehículos para garantizar su acceso y seguridad dentro del vehículo al viajar con diferentes ayudas técnicas, particularmente personas usuarias de silla de ruedas. No se menciona un programa específico de <i>capacitación</i> (tanto del trato adecuado o del uso de los sistemas de aseguramiento para las personas con discapacidad durante el viaje) para integrarlo en la iniciativa del gobierno para <i>profesionalizar</i> a los conductores del transporte público. Se requieren lineamientos de accesibilidad que estén referidos en la Ley o Reglamento de Transporte.	Marco Legal Normas Capacitación Técnica Curso Trato Adecuado Curso Apoyo a PcD Curso Sensibiliz. Profesional.



Movilidad Urbana

III-DÉCIMA OCTAVA	Se contempla el principio de libre tránsito para personas con discapacidad, sin embargo, no considera las rutas accesibles de un punto a otro o la <i>conectividad</i> entre espacios o ámbitos (entre los inmuebles, vía pública y transporte), tal como lo maneja el principio de movilidad urbana. Se sugiere hacer hincapié en la “conectividad urbana accesible” a través del principio de <i>diseño universal</i> y considerarla en <i>leyes</i> o <i>planes</i> relevantes, por ejemplo, el proyecto de Ley de Movilidad, en el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas Guadalupe (PIMUS) o Programas de Desarrollo municipales o en la planeación de los Sistemas Integrados de Transporte, con la participación del Instituto.	Marco Legal Planes Diseño Universal Inmuebles Vía Pública Transporte Transporte Especializ.
V-PRIMERA	Si bien, se encontraron oportunidades para mejorar la accesibilidad en los tres ámbitos de estudio (inmuebles, vía pública y transporte público), la falta de <i>conectividad</i> entre estos tres ámbitos afecta la movilidad para personas con discapacidad. Se sugiere tener mecanismos para generar una accesibilidad integral a diferentes niveles; desde una localidad a otra, entre municipios o entre las entidades federativas aledañas, a través de planes o programas de gobierno.	Implement. Inmuebles Vía Pública Transporte
V-SEGUNDA	Existen tres acciones fundamentales para avanzar hacia el logro de una accesibilidad integral en la movilidad urbana. Dichas acciones son: mantener lo que ya es accesible, modificar lo que no es accesible, tomar en cuenta criterios de accesibilidad en lo nuevo (ya sea en inmuebles, vía pública o para el transporte público).	Implement. Inmuebles Vía Pública Transporte



Elaboración de Normas, Guías, Manuales de Especificaciones Técnicas

IV-VIGÉSIMA SÉPTIMA	Existen lineamientos federales para diferentes giros de edificios y de vialidades federales, de los cuales se requiere su difusión y <i>conocimiento</i> . 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 <i>complementadas</i> 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 <i>diseño universal</i> ; hace falta aplicar esta mirada en diversos elementos tales como en la ruta accesible, rampas en banqueta y en los cruces peatonales. Se requiere de mayor información sobre cómo implementar el concepto de diseño universal. Bajo este concepto, las <i>especificaciones técnicas no deben ser diferenciadas ni se debe sobre-regular</i> , sin embargo, para algunos casos se requieren mayores precisiones, particularmente para adecuar <i>espacios existentes</i> e <i>inmuebles patrimoniales</i> , a través de <i>ajustes razonables</i> . Se desconoce si el tema de accesibilidad está incluido en las <i>normas de vialidad</i> a que hace referencia el Código Urbano. No se encontró un <i>Manual de Dispositivos de Control de Tránsito</i> aplicable en el Estado para homologar las señales viales, ni los criterios de colocación de la superficie podo-táctil en cruces peatonales, ni especificaciones	Capacitación Técnica Especific. Ajustes Razonables Diseño Universal Patrimonio Histórico Inmuebles Vía Pública
----------------------------	--	---

	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”.	
V-I-OCTAVA	Los <i>inmuebles</i> de la administración pública nuevos en obra contemplaban algunos criterios de accesibilidad, pero en ocasiones se percibió el <i>poco conocimiento sobre la norma</i> aplicable a nivel federal para un giro en específico. Se encontraron <i>particularidades</i> en inmuebles de salud, asistencia social, administración pública, <i>educación</i> , cultura y otros del sector <i>turismo</i> (por ejemplo, hoteles y restaurantes).	Específic. Inmuebles Capacitación Técnica Educación Turismo
V-TERCERA	Para abordar los tres ámbitos y realizar las tres acciones antes mencionadas, se requiere más información sobre <i>especificaciones técnicas</i> ; las cuales pueden homologarse a través de <i>guías, manuales o normas</i> y que estén referidas a las Leyes y/o Reglamentos correspondientes en cada ámbito. Para inmuebles, estos criterios pueden establecerse a través de la revisión de la <i>Ley de Construcción</i> e integrar el tema en los documentos legales correspondientes para los diferentes giros. Para la vía pública, pueden expresarse a través del <i>Código Urbano</i> u otros documentos que <i>normen el espacio público</i> , así como de aquellos que tengan que ver con el <i>diseño de calles, diseño vial</i> o sobre <i>dispositivos de control del tránsito</i> , específicamente sobre temas como señales viales verticales y horizontales o semáforos peatonales audibles. Para el caso del transporte público, pueden asentarse en los documentos que hacen referencia a las banquetas e incluir las especificaciones de las <i>paradas de transporte</i> ; y finalmente en documentos que contengan las especificaciones de los <i>vehículos</i> referidos en la <i>Ley de Transporte</i> .	Inmuebles Vía Pública Transporte Marco Legal Específic.
III-DÉCIMA SEXTA	Se tienen <i>especificaciones técnicas</i> 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 “ <i>Símbolo Internacional de Accesibilidad</i> ” (SIA), la dotación de sanitarios accesibles, los criterios de colocación para la superficie piso-táctil en <i>inmuebles, vía pública y paradas de transporte</i> o la señal tacto-visual.	Inmuebles Vía Pública Transporte Marco Legal Específic.
V-T-TERCERA	No se tienen <i>lineamientos</i> publicados sobre los elementos de accesibilidad para el interior de los <i>vehículos de diferentes tipos y tamaños</i> , 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 recargar 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, hace falta los <i>criterios para los casos donde se puede utilizar la plataforma mecánica o para determinar qué vehículos pueden sufrir conversiones para adecuar los dispositivos de transferencia</i> .	Transporte Transporte Especializ. Específic.
IV-VIGÉSIMA OCTAVA	Los <i>vehículos</i> aún no están regulados en términos de accesibilidad y seguridad, particularmente para aquellos pasajeros que viajan sobre una silla de ruedas. Se recomienda contar con lineamientos para vehículos de diferentes tamaños y usos, incluyendo recomendaciones sobre cuándo utilizar los dispositivos de transferencia (por ejemplo, plataformas, rampas, o puentes) y las características de los espacios para silla de ruedas. Así como la promoción de <i>autobuses de transporte masivo de piso o entrada baja</i> , ya que las plataformas tienen cuestiones operativas aún no superadas. Así mismo, se requiere considerar el <i>Costo Total de Operación</i> 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 (NOM-044-SEMARNAT-2017), con modelos económicamente viables (analizar si se requieren subsidios en el transporte) y socialmente incluyentes.	Transporte Transporte Especializ. Específic. Operativo



Proceso de Implementación de los Proyectos

IV-SEGUNDA	Se recomienda hacer cambios en el <i>marco legal</i> para incluir el tema de la accesibilidad, con una visión <i>transversal</i> que abarque los tres ámbitos del presente estudio, a fin de garantizar que el producto final de obra pública sea accesible. En este sentido, se debe prestar atención para asegurarse de que el tema de accesibilidad en inmuebles y vía pública esté presente durante todo el <i>proceso de implementación del proyecto</i> ; esto es, desde su diseño, ejecución y terminación.	Marco Legal Inmuebles Vía Pública Transporte
-------------------	--	---

	La accesibilidad recae en las atribuciones de diferentes dependencias, como la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial (SEDUVOT), Secretaría de Infraestructura, Subsecretaría de Transporte Público y la Dirección de Seguridad Vial o el IMPLAN.	
IV-TERCERA	La Coordinación Estatal de Planeación (COEPLA) es responsable de autorizar la aplicación de los recursos estatales para la obra pública. Se recomienda que la accesibilidad sea una condicionante para su solicitud y que el <i>Instituto</i> otorgue el visto bueno al respecto. Así, en la emisión de oficios de ejecución de obra, la accesibilidad estará presente desde ésta primera fase y se considerará en todos los proyectos que se emprendan. Asimismo, es necesario incluir el tema en las bases a que se sujetan los concursos para la ejecución de obras, lo mismo que en licitaciones y los contratos de <i>obra pública</i> .	Inmuebles Vía Pública Instituto
IV-CUARTA	Se encontraron inmuebles en fase de construcción, tanto en el rubro de salud y de la administración pública, como en edificios nuevos de <i>escuelas</i> , que no contaban con criterios de accesibilidad. Para garantizar la inclusión del tema desde la etapa del diseño arquitectónico, la Dirección de Proyectos de SINFRA sugirió que se especifique la <i>norma de accesibilidad</i> utilizada en la memoria descriptiva del proyecto arquitectónico, acompañada de un resumen sobre el criterio utilizado para solucionar las necesidades de accesibilidad a personas con diferentes tipos de discapacidad. Así como, designar al personal que <i>revise la accesibilidad</i> en todos los proyectos que elaboran con las habilidades técnicas en la materia.	Inmuebles Educación Normas Capacitación Técnica
IV-QUINTA	Dada la necesaria revisión del tema de accesibilidad en las diferentes etapas del proyecto: diseño arquitectónico, ejecución y terminación de obra, se recomienda acudir al <i>Instituto</i> para recibir la asesoría requerida, a través de su Departamento de Fomento a la Accesibilidad. Se ha observado, 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. Es urgente establecer sistemas para gestionar la accesibilidad, prestando especial atención en la <i>supervisión, verificación y monitoreo</i> de los proyectos relacionados con el entorno físico. Asimismo, el Instituto tiene atribuciones para <i>certificar</i> la accesibilidad a instalaciones públicas y privadas; sin embargo, no existe un procedimiento definido para ello.	Inmuebles Vía Pública Instituto Operativo
IV-SEXTA	Un proyecto no termina cuando se da la aprobación de ocupación, sino que inicia otra etapa al ocupar y usar los espacios. Se debe contemplar cómo <i>mantener</i> las condiciones de accesibilidad durante la vida útil de los espacios, así como considerar lo necesario para conservar lo que ya es accesible.	Inmuebles Vía Pública Operativo
IV-DÉCIMA CUARTA	Legalmente cada dependencia o entidad, debe vigilar la eliminación de las barreras arquitectónicas en los espacios de los <i>inmuebles</i> del servicio público estatal o municipal y adaptarlos para brindar el libre acceso a las personas con discapacidad. A fin de adecuar la accesibilidad en el entorno físico existente, la Ley menciona la “elaboración de <i>planes de acción en accesibilidad</i> ” y sostiene que la adecuación de las instalaciones públicas debe ser progresiva. Para elaborar un plan al respecto, se requiere primero elaborar un diagnóstico y después definir las intervenciones necesarias para adaptarlo, así como priorizar dichas intervenciones y proponer un <i>plan progresivo en etapas</i> para su ejecución. Este plan podría ser un primer requisito para los inmuebles de la administración pública, lo mismo que para la intervención de la <i>vía pública</i> , diseñando tramos o corredores accesibles continuos alrededor de los servicios. Existen metodologías en museos como lo son los Planes de Manejo y Plan Maestro del INAH.	Inmuebles Vía Pública Planes
IV-DÉCIMA OCTAVA	El <i>Instituto</i> tiene enlaces directos con todos los municipios; la mayoría de ellos se establecen a través del DIF. Sin embargo, en lo relacionado con la accesibilidad en el <i>entorno físico</i> , es evidente que se requiere de una mayor <i>vinculación</i> con el departamento de obras públicas del municipio, a fin de mejorar la gestión sobre el uso de los cajones de <i>estacionamiento</i> ; lo mismo que con el departamento de tránsito, puesto que se observó poco interés en temas relacionados con el transporte público. Por esto, es necesario establecer una relación directa con la presidencia municipal.	Instituto Inmuebles Vía Pública Estacionam. PcD Operativo
IV-DÉCIMA NOVENA	El <i>Instituto</i> 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. Es necesario que el tema de accesibilidad en el <i>entorno físico y el transporte</i> para personas con discapacidad sea <i>transversal</i> en todo el sector público y vertical en los diferentes niveles de gobierno, cuya coordinación es vital. Existen diferentes alternativas para solventar este rubro; por ejemplo, a través de la participación del Instituto en los Consejos Estatales que resulten importantes para los temas de accesibilidad física en la obra pública, el transporte y la <i>movilidad urbana</i> ; lo mismo que la participación en los comités de las dependencias involucradas en el tema, a través de un acercamiento con quienes deban ocuparse del tema de accesibilidad, tanto en inmuebles, en la vía pública	Instituto Inmuebles Vía Pública Transporte Movilidad Urbana Operativo

	y el transporte; a través de mesas periódicas de trabajo intersectorial donde se aborden los proyectos en curso; o mediante la creación de un comité específico sobre accesibilidad. Es importante que los enlaces asignados para tal efecto en cada dependencia tengan contacto cercano con el titular y poder de decisión para resolver las situaciones problemáticas que surjan. También se requiere asegurar la continuidad de los proyectos y tomar las medidas necesarias para evitar que los cambios de administración, cambios de puesto de algunos funcionarios o falta de personal en las dependencias interrumpen o entorpezcan el trabajo.	
IV-VIGÉSIMA	La Asamblea Consultiva para Personas con Discapacidad, es un órgano de <i>participación ciudadana</i> que brinda asesoría y consulta; su objetivo es analizar y proponer <i>programas</i> y acciones en pro de las personas con discapacidad; está integrada por la Junta de Gobierno del Instituto. Durante las entrevistas y talleres, se expresó que a la sociedad civil con discapacidad, le gustaría tener más participación durante los procesos de desarrollo de los proyectos de infraestructura. La consulta a sociedad civil debe realizarse desde el inicio de los proyectos, lo mismo que la incorporación de sus observaciones, puesto que así se lograrán soluciones más asertivas. Bajo el lema “Nada sobre Nosotros, Sin Nosotros” se debe establecer el diálogo conciliatorio y explicativo, a través de una metodología para propiciar la <i>participación de las personas con discapacidad</i> en los tres ámbitos de estudio. Por ejemplo, para proyectos de vía pública se podrían 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 SEDATU a nivel federal, para identificar y atender sus necesidades y las de otros usuarios. Por lo que se debe fomentar la participación ciudadana en la toma de decisiones, ya que trae varios beneficios; entre ellos, el sentido de pertenencia para el cuidado, uso adecuado y disfrute de los espacios o instalaciones públicas para toda la población. Así mismo, fomentar la creación de organizaciones de y para las personas con discapacidad, ya que actualmente se registran 30 y 14 están legalmente constituidas, donde a través de su participación se tiene un eco grupal.	Participación PcD Planes Inmuebles Vía Pública Transporte
IV-VIGÉSIMA PRIMERA	Los <i>medios de comunicación</i> juegan un papel fundamental cuando hay una intervención de <i>obra pública</i> , ya que se requiere explicar sus beneficios a la población. Se recomienda emitir boletines de prensa desde el inicio del proyecto, durante el proceso y al término de la obra, particularmente en los proyectos relacionados con el <i>espacio público</i> , donde se haya incluido la accesibilidad. Para crear conciencia pública sobre la “discapacidad” en diferentes medios de comunicación, se requiere el buen uso del lenguaje con un enfoque de inclusión social y no de asistencialismo. El gobierno podría emitir una guía de estilo sobre lenguaje incluyente y discapacidad para los medios de comunicación, que incluya el concepto de accesibilidad y sus implicaciones.	Acceso a la Información Uso del Lenguaje Inmuebles Vía Pública
IV-VIGÉSIMA QUINTA	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 <i>inmuebles</i> privados. Sin embargo, durante los talleres llevados a cabo para este Diagnóstico se expresó la inquietud de que las personas con discapacidad desconocen el proceso para <i>tramitar una queja</i> y no tienen la seguridad de que se le vaya a dar seguimiento y solución. Lo mismo ocurre en el caso de <i>vía pública o transporte público</i> .	Inmuebles Vía Pública Transporte Quejas
IV-VIGÉSIMA SEXTA	Se desconoce las <i>sanciones</i> que se han impuesto en materia de accesibilidad por el <i>incumplimiento de la Ley y normas</i> . Sin embargo, uno de los primeros pasos sería tener las leyes y normas actualizadas.	Inmuebles Vía Pública Transporte Sanciones
III-DÉCIMA NOVENA	No se encontraron <i>sanciones</i> específicas por la falta de accesibilidad en inmuebles, vía pública o transporte público, en lo cual la Secretaría de la Función Pública podría tener injerencia.	Inmuebles Vía Pública Transporte Sanciones



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

V-QUINTA	Se recomienda reforzar la <i>educación vial</i> a los diferentes sectores, desde los conductores de transporte público y privado de vehículos motorizados, motocicletas y bicicletas, los usuarios de transporte público hasta los peatones de todas las edades con diferentes condiciones de movilidad personal. Actualmente, se tienen programas en centros educativos para sensibilizar a los estudiantes desde una edad temprana sobre éstos temas. Se desconoce <i>si incluyen a estudiantes con discapacidad</i> .	Vía Pública Transporte Curso Sensibiliz. Participación PcD
-----------------	--	---

<p>V-VP- TERCERA</p>	<p>Los recorridos para realizar las evaluaciones de accesibilidad contenidas en este Diagnóstico, sirvieron también para sensibilizar a la población y para iniciar acciones en ese terreno. Por ejemplo, la intervención del cruce peatonal en Av. Benito Juárez y Calle Pino Suárez Norte en el centro de Fresnillo o intervenciones en espacio público en la ciudad de Zacatecas realizadas por SEDUVOT.</p>	<p>Inmuebles Vía Pública Transporte Curso Sensibiliz.</p>
<p>V-T-SEXTA</p>	<p>Falta capacitación para los operadores del servicio (conductores) relacionados con el <u>vehículo</u>, 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 (plataformas o rampas mecánicas o manuales). Hay casos donde dichos sistemas son inexistentes en los vehículos. Así mismo, capacitación sobre temas relacionados a la <u>discapacidad</u>, por ejemplo, el <u>trato adecuado</u> a personas con discapacidad y el modo correcto para <u>apoyar</u> a las personas con diferentes necesidades durante el ascenso o descenso. Y por último, cuestiones relacionadas al <u>cumplimiento de leyes, tales como reglamentos de tránsito</u>.</p>	<p>Transporte Capacitación Técnica Curso Sensibiliz. Curso Trato Adecuado Curso Apoyo a PcD</p>
<p>IV- TRIGÉSIMA</p>	<p>Si bien se encontró que la población reconoce la discapacidad, aún se tiene el enfoque del modelo médico. El <u>Instituto</u> brinda <u> cursos sobre sensibilización</u> hacia la discapacidad con un modelo social y sobre el <u>trato adecuado</u> a personas con diferentes tipos de discapacidad a los responsables de proporcionar un servicio público. Se reportó que la <u>Dirección de Atención Ciudadana</u> brinda buena atención a las personas con discapacidad y se pudiera replicar en las áreas de atención al público de otras dependencias con conocimiento de la <u>Lengua de Señas Mexicana u otras maneras de comunicación</u>.</p>	<p>Instituto Inmuebles Transporte Transporte Especializ. Curso Sensibiliz. Curso Trato Adecuado Lengua de Señas Mexicana</p>
<p>IV- TRIGÉSIMA PRIMERA</p>	<p>Se requiere de mayor capacitación sobre cómo <u>apoyar a una persona con discapacidad</u>, cómo movilizarla y guiarla, particularmente a los brigadistas y a los operadores de transporte especializado y público o cualquier persona que brinda un servicio público.</p>	<p>Inmuebles Transporte Transporte Especializ. Curso Apoyo a PcD</p>
<p>IV- TRIGÉSIMA SEGUNDA</p>	<p>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 <u>especificaciones técnicas</u> en materia de accesibilidad para personas con discapacidad desde un enfoque de <u>diseño universal</u>. Se sugiere proporcionarles capacitación que incluya información sobre las especificaciones técnicas y su racionalidad; aplicación del concepto de diseño universal y <u>normas aplicables</u>, a las diferentes dependencias de la administración pública (incluidos los enlaces municipales del Instituto) y entes privados que elaboran, autorizan, supervisan y verifican (incluidos los inspectores), proyectos arquitectónicos y obras. Esta capacitación se puede dar a través de los colegios de profesionistas del ramo en el Estado, tales como el Colegio de Arquitectos o Ingenieros Civiles. Así mismo, a través de organizaciones públicas y privadas, tal como, la Comisión de Admisión de Directores Responsables y Corresponsables de Obra; la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción o SINFRA. Hubo una sugerencia sobre tener un grupo muestra capacitado, para después hacer que replique los cursos. Tomar los cursos en este tema podría ser un requisito para los Directores Responsables de Obra para su certificación.</p>	<p>Inmuebles Vía Pública Diseño Universal Capacitación Técnica</p>
<p>V-CUARTA</p>	<p>Se recomienda llevar a cabo la <u>capacitación</u> sobre estas <u>especificaciones técnicas</u> a todos los involucrados en el diseño, la construcción, la verificación y el mantenimiento los elementos en el entorno físico. Asimismo, la formación sobre cuestiones <u>operativas</u> para cada uno de los ámbitos. El <u>Instituto</u> podría participar en el diseño del temario y la propia capacitación.</p>	<p>Instituto Inmuebles Vía Pública Transporte Transporte Especializ. Curso Sensibiliz. Curso Apoyo a PcD Curso Trato Adecuado Capacitación Técnica</p>

IV-VIGÉSIMA NOVENA	Se hizo hincapié en la profesionalización de los servidores públicos a través de una <u>capacitación</u> continua. Particularmente a inspectores de Protección Civil y a conductores de transporte público. Se sugiere incluir el tema de discapacidad y accesibilidad en sus planes de estudio.	Inmuebles Transporte Transporte Especializ. Profesional.
IV-TRIGÉSIMA TERCERA	Se mencionó la necesidad de incluir el tema de <u>accesibilidad y diseño universal</u> en la <u>currícula</u> , planes o <u>programas de estudio</u> de carreras afines, por ejemplo en las relacionadas con el ramo de la construcción, diseño vial, transporte y particularmente en el tema de movilidad urbana, ya que hacen falta técnicos especializados en este ámbito. Así mismo, fomentar proyectos escolares, tales como los del taller de diseño arquitectónico, en el servicio social o las prácticas profesionales en materia de accesibilidad.	Inmuebles Vía Pública Transporte Accesibilidad Diseño Universal Currícula
IV-TRIGÉSIMA CUARTA	Si bien, la sociedad está predispuesta a pedir cambios en el marco legal, paralelamente se debe de buscar <u>soluciones innovadoras</u> . 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 SINFRA. Se puede fomentar más investigación a través de instituciones de educación superior o el Consejo Zacatecano de Ciencia, Tecnología e Innovación (COZCyT), para solucionar diferentes temas de accesibilidad, por ejemplo, sistemas de orientación para personas con discapacidad visual, sistemas de comunicación para personas con discapacidad auditiva, para la réplica táctil de obras de arte para personas con discapacidad visual en museos o proveedores locales para la superficie podó-táctil para la orientación de personas con discapacidad visual.	Tecnología Investigación

NOTA:

Para las palabras de **Accesibilidad, Diseño Universal y Ajustes Razonables**, se refiere a la definición del concepto o considerarlo. Para la palabra **Uso del Lenguaje**, se refiere al uso de lenguaje incluyente y terminología. Cuando se menciona al Instituto se refiere a su participación o facultades. La **Implementación** se refiere a los procesos y los **Planes, a cualquier plan** o programa del gobierno. Las **Normas** se refieren a cualquier documento regulatorio, lineamientos, guía o manual. Las **Especificaciones** se refieren a cuestiones técnicas y lo **Operativo** a temas o soluciones administrativas, de mantenimiento, vinculación o coordinación entre sectores.

Las abreviaciones utilizadas son:

Especializ.	Especializado
Especific.	Especificaciones
Implement.	Implementación
Sensibiliz.	Sensibilización
Profesional.	Profesionalización
Estacionam.	Estacionamiento

VII FACTORES INTERDEPENDIENTES DEL ÉXITO - ECA



1. Compromiso de los responsables



2. Coordinación y continuidad



3. Cooperación y participación



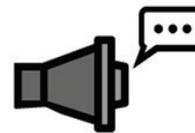
4. Planificación estratégica



5. Gestión del conocimiento



6. Recursos



7. Comunicación y mercadotecnia

Introducción

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) pueda elaborar un plan de acción por etapas. Se hizo un ejercicio de la aplicación del ECA para el estado de Zacatecas, de acuerdo con el análisis elaborado en los tres ámbitos de estudio para este Diagnóstico.

1. Antecedentes

Ha habido esfuerzos por parte de diferentes gobiernos, organizaciones o individuos en diferentes países para implementar la accesibilidad de una manera más estandarizada y sistemática. La Comisión Europea (EC, por siglas en inglés de European Commission) adquiere interés en el tema de personas con discapacidad cuando se publica por primera vez el Símbolo Internacional de Accesibilidad en 1970. Para entonces, existían organizaciones aisladas (en diferentes países) que trabajaban el tema de la accesibilidad en el entorno físico.

En 1985, la Oficina de Acción en Favor de las Personas con Discapacidad (Bureau for Action in Favour of Disabled People) de la EC, publicó un estudio acerca del marco legal en materia de accesibilidad en los países de la Comisión Europea. Si bien se encontraron similitudes y diferencias, una de las principales recomendaciones fue generar un enfoque común en cuanto a la “universalidad”¹ para el acceso a las personas con discapacidad. A partir de ahí surgió la idea del Concepto Europeo de Accesibilidad² (ECA, por sus siglas en inglés de European Concept for Accessibility), basado en lineamientos comunes para las políticas públicas de éstos países.

En 1987, se emprenden trabajos y comisiones encargadas de armonizar y estandarizar los criterios generales de acceso (o accesibilidad), y en 1990 se publicó el Manual Europeo para la Accesibilidad en el Entorno Construido³. En 2002 se actualizó el Concepto Europeo de Accesibilidad y en 2003 se publicó el Manual de Asistencia Técnica⁴.

Dado que las políticas públicas son clave para la implementación de la accesibilidad, en el 2008 se publicaron los criterios a seguir del ECA por parte de los Administradores⁵. La última versión de esta publicación registrada está enfocada al sector turístico⁶.

La ECA para Administradores es relevante para este Diagnóstico ya que marca pautas a seguir por parte de los responsables de implementar la accesibilidad. Constituye un marco de referencia sobre la planeación urbana que, a través del estudio de casos, en distintas localidades de Europa, muestra los procesos de gestión para aplicar la accesibilidad en los tres ámbitos tratados en este Diagnóstico (inmuebles, vía pública y transporte).

El ECA se basa 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), si existe una participación de los diferentes sectores y el contexto de la localidad, y son los siguientes:

1 Vista como un derecho humano

2 EuCAN (2003). *European Concept for Accessibility. Technical Assistance Manual 2003*. Luxembourg Ministry of Family, Social Solidarity and Youth, Luxembourg.

3 Título original: *European Manual for the Accessibility of the Built Environment*. EuCAN (2003). *European Concept for Accessibility. Technical Assistance Manual 2003*. Luxembourg Ministry of Family, Social Solidarity and Youth, Luxembourg.

4 EuCAN (2003). *European Concept for Accessibility. Technical Assistance Manual 2003*. Luxembourg Ministry of Family, Social Solidarity and Youth, Luxembourg.

5 EuCAN (2008). *European Concept for Accessibility, ECA for Administrators*. Info-Handicap – Conseil National des Personnes Handicapées (Luxembourg), Luxembourg.

6 EuCAN (2017). *Design for All in Tourist Destinations ECA 2017*. Info-Handicap – Conseil National des Personnes Handicapées (Luxembourg), Luxembourg.

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. Cuanto más alta sea su posición en el organigrama, mayor será la posibilidad de que los FIE tengan más impacto. Por ejemplo, en Zacatecas el Plan Estatal de Desarrollo (PED) se basa en los principios de derechos humanos que incluyen a las personas con discapacidad, por lo que esto permea hacia el resto del marco legal.

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; así como el seguimiento de estrategias y acciones para la accesibilidad, integrando y difundiendo el conocimiento adquirido durante el proceso. Por ejemplo, en Zacatecas el Instituto tiene personal en el Departamento de Fomento a la Accesibilidad, pero en otras dependencias no existe un nombramiento o área homóloga.

Colaboración y participación. Las partes interesadas o afectadas en un proyecto deben ser invitadas a participar. La selección de participantes debe realizarse de manera incluyente y diversa en todos los procesos. En la práctica, puede ser más eficiente configurar diferentes sub-redes. El coordinador debe garantizar una cooperación eficiente con las redes, a través del establecimiento de normas claras de participación. Los participantes deben estar 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 Zacatecas fue necesaria la participación de los vecinos, de los protectores del patrimonio, de las diferentes dependencias que participaron en la intervención de la Alameda en la ciudad de Zacatecas, que se encuentra en un centro histórico.

Planificación estratégica. Desarrollar un plan de acción que sea flexible, para permitir la participación activa de los involucrados. Además, hay que señalar que el conocimiento adquirido en cada etapa, puede impulsar la realización de modificaciones en las estrategias y las acciones o la recolocación de recursos. En ese sentido, la evaluación constante y actualización del plan es fundamental. Por ejemplo, en Zacatecas se está trabajando en el Plan Integral de Movilidad Sustentable (PIMUS) y en los principios de “movilidad urbana”.

Gestión del conocimiento y cualificación. 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 abordados por otras administraciones, al igual que en la experiencia de expertos o 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 ha desarrollado un saber empírico para dar soluciones de accesibilidad en los diferentes proyectos.

Optimización de recursos. Los recursos involucrados en el proyecto pueden ser 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, el cual es un recurso técnico a mantener y actualizar.

Comunicación y mercadotecnia. El proyecto se debe 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. Así mismo, se puede seleccionar a un grupo de personas que compartan necesidades similares para hacer frente a prejuicios y confusiones existentes sobre el tema de accesibilidad, como son:

“Adecuar las instalaciones del inmueble para personas con discapacidad es muy caro.”

“Aquí no vienen personas con discapacidad”.

“No tenemos dinero para hacer este tipo de adecuaciones”.

“Nunca se nos ha pedido hacer un cambio de este tipo”.

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018

VII. Factores Interdependientes del Éxito - ECA

Por ejemplo, en Zacatecas se usan tanto los sitios web como las redes sociales para difundir las actividades que realiza el gobierno sobre temas de personas con discapacidad.

Estudios de casos en países de Europa y otras regiones, demuestran que hay un vínculo entre el éxito en la implementación de accesibilidad en los proyectos y la presencia los siete FIE del ECA de forma simultánea, especialmente cuando se presentan en una población que tiene en cuenta la cultura local. Además de los mencionados en el Anexo II-1, algunos ejemplos en donde se han aplicado los 7 FIE para elaborar un plan de acción en etapas son:

- Proceso de eliminación de barreras arquitectónicas en la ciudad de Saronno, Italia de 1994 a 2006.
- Proceso de eliminación de barreras arquitectónicas basadas en encuestas sobre obstáculos existentes, en la ciudad de Milano, Italia de 2006 a 2008.
- Proceso de implementación de accesibilidad en los servicios de salud en la ciudad de Maccabi, Israel de 2005 a 2008.
- Proceso de implementación de accesibilidad en redes de ferrocarril en la ciudad de Luxemburgo, de 2007 a la fecha.
- Proceso de implementación de un turismo para todos en la ciudad de Heerlen, Holanda de 2006 a 2008.
- Proceso de implementación de la accesibilidad en el campus de la universidad de Novi Sad, Serbia desde 2001 a la fecha.

La experiencia indica que si uno o más de los siete FIE falta o desaparece durante el proceso de implementación, existe un alto riesgo de que el plan de accesibilidad no alcance las metas o resultados esperados.

Basados en los siete factores FIE, con los ejemplos anteriores y con información obtenida en el análisis del marco legal, la gestión y las evaluaciones en el entorno físico y transporte, se realiza un listado para cada uno de los ámbitos (inmuebles, vía pública, transporte público y transporte especializado). Se indica el estado actual de dichas cuestiones y las acciones que cada dependencia deberá tomar según el caso de acuerdo a su urgencia, determinado a través de tres indicadores:

-  Rojo: urgente, acción a tomar a corto plazo.
-  Amarillo: necesario, acción a tomar a mediano y largo plazo.
-  Verde: asunto desarrollado, acción a mantener.

Este trabajo nos muestra las áreas de oportunidad para tomar acción y la base para elaborar un plan en diferentes etapas para el estado de Zacatecas.

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018
VII. Factores Interdependientes del Éxito - ECA

	Inmuebles
	Compromiso de los responsables
	<ul style="list-style-type: none"> • La Coordinación Estatal de Planeación (COEPLA) autoriza o no los recursos a la Dependencia que lo solicite para proyectos determinados. Así mismo emite los Oficios de ejecución de obra a dichas Dependencias. • La Coordinación General Jurídica articula la elaboración del marco jurídico. • La Subsecretaría Técnica perteneciente a la Secretaría de Infraestructura (SINFRA) propone, elabora y revisa los proyectos. • La Subsecretaría de Obras Públicas, perteneciente a la SINFRA, ejecuta proyectos. Cuando la obra está en ejecución, ésta no se hace responsable de implementar la accesibilidad si no está contemplada desde el proyecto. • Servicios de Salud de Zacatecas propone, elabora y ejecuta proyectos de inmuebles hospitalarios. • La Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial revisa proyectos de fraccionamientos de vivienda. • El Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad tiene la disposición de participar en los proyectos; sin embargo, no hay un proceso establecido para su participación activa en todas las etapas del proceso para un proyecto. • La Junta de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas del Estado mostró interés en el tema de accesibilidad; sin embargo, existen dudas sobre su implementación en espacios patrimoniales. • El Instituto Zacatecano de Cultura muestra un interés considerable en adecuar sus inmuebles. • La Dirección de Protección Civil y Bomberos se limita a cumplir con la normatividad vigente y a realizar el trabajo que pueda desempeñar el personal con el que cuenta. • La Secretaría de la Función Pública (SFP) realiza la fiscalización de la obra pública, por lo que supervisa y audita. La SFP mostró voluntad sobre el tema, sin embargo, no participa en todo el proceso del proyecto.
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none">  COEPLA: Condicionar la accesibilidad en los oficios de ejecución de obra.  Coordinación General Jurídica: Armonizar el marco jurídico con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.  SINFRA: Destinar personal en la Subsecretaría Técnica que revise específicamente en materia de accesibilidad todos los proyectos e incluir en la memoria descriptiva el tema.  Junta de Monumentos: Investigación en materia de accesibilidad para su aplicación en zonas de patrimonio cultural.  Instituto Zacatecano de Cultura: Mantener e impulsar más el tema de la accesibilidad para personas con distintos tipos de discapacidad.  SFP: Considerar la sanción pertinente a dependencias correspondientes cuando no se cumplan criterios de accesibilidad en la obra pública. 	

	Inmuebles
	Coordinación y continuidad
<p>• El Departamento de Fomento a la Accesibilidad del Instituto se hace presente cuando se entera, por medios propios, de los proyectos en proceso, ya que en muchas ocasiones, su participación no es requerida oficialmente. No hay un procedimiento establecido sobre la participación oficial del Instituto en las diferentes etapas de los proyectos. En ocasiones se da asesoría en la etapa de diseño y posteriormente, se hacen modificaciones al proyecto pero ya no se revisa la accesibilidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● La Coordinación Estatal de Planeación revisa periódicamente el cumplimiento de objetivos de los programas, metas y acciones de las políticas públicas implementadas por el Gobernador. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Instituto: Designar a un coordinador en las dependencias que trabaje dentro de los procesos para revisar el tema de accesibilidad en sus diferentes etapas. El Instituto puede dar asesoría; sin embargo, algunas dependencias no la solicitan y por ello, no se involucra a lo largo de las diferentes etapas del proceso de diseño y construcción de los inmuebles. ● Coordinación General Jurídica: Garantizar, mediante el marco jurídico, la revisión del tema de accesibilidad en las diferentes etapas del proceso, de un modo transversal y con un sustento legal pertinente. ● Implementar mecanismos para que en la post-ocupación de la obra tenga una supervisión constante, se realice el mantenimiento pertinente y una administración adecuada del inmueble, a fin de garantizar las condiciones de accesibilidad a lo largo de la vida útil. 	

	Inmuebles
	Colaboración y participación
<p>• Los usuarios finales no participan desde el inicio del proyecto.</p> <p>• El Instituto ha participado brindando recomendaciones en materia de accesibilidad de manera voluntaria, pero en la mayoría de las ocasiones, no desde el inicio del proceso de diseño.</p> <p>• El Instituto no cuenta con un grupo de personas con discapacidad entrenadas en el tema de accesibilidad para opinar sobre los proyectos, realizar recorridos durante la obra, o en la evaluación de la accesibilidad en el producto terminado.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad colabora con la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial para la revisión a fraccionamientos de vivienda en materia de accesibilidad a personas con discapacidad. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Dependencias que elaboran proyectos, como Secretaría de Infraestructura, Instituto Zacatecano de Construcción de Escuelas y Servicios de Salud de Zacatecas: Es necesario propiciar el impulso de una tendencia hacia el desarrollo de proyectos participativos. Para ello, debe impulsarse la investigación de casos existentes en otros países sobre la participación de sectores específicos de población, formando diferentes subredes para facilitar los procesos participativos. De estas subredes formarían parte usuarios de los espacios a trabajar, del Instituto y de la Junta de Monumentos. ● Instituto: Formar un grupo de personas con discapacidad y brindarles entrenamiento en temas de accesibilidad, a fin de que puedan colaborar en futuros proyectos, particularmente en la realización de recorridos de supervisión. 	

	Inmuebles
	Planificación estratégica
<ul style="list-style-type: none"> • La Coordinación Estatal de Planeación articula el proceso de elaboración del Plan Estatal de Desarrollo y lo somete a la aprobación del Gobernador. <ul style="list-style-type: none"> • El Instituto realiza este Diagnóstico de Accesibilidad para establecer las bases que darán pie a un plan estatal en la materia. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • COEPLA: Considerar la accesibilidad en inmuebles nuevos, los edificios existentes y los considerados como patrimoniales de diferente giros y elaborar un plan de acción en accesibilidad para cada inmueble. 	

	Inmuebles
	Gestión del conocimiento y cualificación
<ul style="list-style-type: none"> • Se encontró que existen nuevos proyectos que no contemplan criterios de accesibilidad. • Hay desconocimiento de cómo colocar elementos con criterios de accesibilidad, por ejemplo, se detectaron pasamanos y diversos accesorios a alturas inadecuadas, rampas inclinadas y sin pasamanos, rampas en curva, así como configuraciones de barras de apoyo en cubículos de escusados mañ colocadas; lo mismo ocurrión con el criterio de colocación de la superficie podotáctil. • Se encontró que en la Dirección de Proyectos de SINFRA pocos servidores públicos conocen sobre el tema de accesibilidad. • No todos los proyectos de inmuebles de la administración pública están a cargo de la Dirección de Proyectos de SINFRA. • El nivel de conocimientos solicitados para trabajar o realizar servicio social en el Departamento de Fomento a la Accesibilidad del Instituto es la carrera de arquitectura. En lo que respecta al conocimiento sobre accesibilidad, solo se requiere conocimiento empirico. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SINFRA: Permeate el conocimiento a todos los proyectistas de dicha Dirección, y destinar personal a que revise los proyectos en materia de accesibilidad. • SINFRA: Se requiere sensibilización y capacitación sobre el tema de accesibilidad, sobre todo para quienes diseñan proyectos de inmuebles en diferentes dependencias. • Diferentes dependencias: Se requiere una capacitación constante sobre el tema y respecto de las normas aplicables en la materia, orientadas sobre todo al personal de las dependencias responsables que toman decisiones en los procesos de diseño, ejecución, supervisión, terminación, verificación de inmuebles de la administración pública, por ejemplo, en la Subsecretaría Técnica de SINFRA, el INZACE, los Servicios de Salud o en inmuebles privados. • Instituto: Generar conocimiento del tema de accesibilidad a través de un ente certificador, o que alguna autoridad acredite el conocimiento sobre el tema. • Instituto: Brindar entrenamiento a personas con discapacidad para que tengan una participación oportuna en los procesos de desarrollo de proyectos en inmuebles de la administración pública y de carácter privado. • Capacitar y sensibilizar a los implicados en el proceso de desarrollo en proyectos de inmuebles, tales como verificadores, DRO's y proyectistas, entre otros; principalmente en temas relacionados con la accesibilidad, así como en la normatividad existente en la materia. Esto puede darse a través de la vinculación con las instituciones 	

educativas y las de organizaciones profesionistas, por ejemplo: La Federación de Colegios y Asociaciones de Profesionistas del Estado de Zacatecas, A.C., el Colegio de Ingenieros Civiles, el Colegio de Arquitectos, el Colegio de Restauradores, la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, la Comisión de Admisión de Directores Responsables y Corresponsables de Obra, entre otros.

- Sensibilizar a los responsables sobre temas de derechos humanos, no discriminación, e inclusión, además de la accesibilidad.
- Incluir el tema de accesibilidad en los planes de estudio de las carreras afines. Así como generar cursos de educación continua sobre temas relacionados con la aplicación del diseño universal.
- Brindar cursos de sensibilización y capacitación a quien realiza o revisa los proyectos de programas tales como el 3x1, para que tengan en cuenta criterios de accesibilidad.



Inmuebles

Optimización de recursos

- La Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial se apoya en el Instituto para revisar los fraccionamientos de vivienda en lo que se refiere al tema de accesibilidad.
- El Instituto se apoya de estudiantes que realizan su servicio social para brindar las asesorías pertinentes. La única formación que reciben dichos prestadores de servicio social es la revisión del Manual.
- El 3x1 es ejemplo de un programa de apoyo económico para la realización de proyectos de infraestructura, el cual fomenta el respeto de los derechos de las personas con discapacidad.
- Si bien se tienen algunas especificaciones técnicas en la Ley de Construcciones del Estado, se está usando el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad de la Ciudad de México o las normas del IMSS para complementar la información faltante. Sin embargo, no existe una obligatoriedad para hacer caso de las especificaciones contenidas en este Manual.

Tareas:

- Incentivar proyectos que cuenten con criterios de accesibilidad desde un inicio, ya que las adecuaciones posteriores resultan más caras.
- Actualizar y complementar los criterios de accesibilidad de la Ley de Construcciones y en el Código Urbano, e incluir distintos tipos de discapacidad.

	Inmuebles
	Comunicación y mercadotecnia
<ul style="list-style-type: none"> • La Coordinación General Jurídica tiene la atribución de divulgar y mantener actualizado el marco jurídico estatal. En algunos casos no se encontraron las versiones digitales de los documentos vigentes en los sitios web oficiales. <ul style="list-style-type: none"> • Existe un programa radiofónico denominado “Voces por la Inclusión” del Instituto, transmitido una vez a la semana. • Se utilizan redes sociales para la comunicación, principalmente tweeter, facebook y Youtube. • Hay trípticos de información sobre el apoyo a las personas con discapacidad en las oficinas del Instituto. • Hay difusión sobre estos programas de apoyo en el sitio web del Instituto. • La cobertura periodística sobre la realización de eventos en torno a la “discapacidad” contribuyen a la comunicación y marketing. <ul style="list-style-type: none"> • La realización de este Diagnóstico contribuyó a la sensibilización de la población entrevistada o visitada durante los recorridos. • No todos los organigramas gubernamentales se encuentran disponibles o actualizados en los sitios web oficiales. <ul style="list-style-type: none"> • La Secretaría de Infraestructura, la Secretaría de la Función Pública, el Instituto Zacatecano de Construcción de Escuelas, la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial y los Servicios de Salud de Zacatecas, llevan a cabo difusión a través de redes sociales. • De la Junta de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas del Estado, no se encontraron comunicados a la población. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordinación General Jurídica: Actualizar los sitios web oficiales con la legislación vigente. • Garantizar la continuidad de las noticias sobre acciones tomadas en materia de inclusión y accesibilidad. • Elaborar una guía de estilo sobre lenguaje incluyente, discapacidad y accesibilidad para los medios de comunicación. • Diferentes dependencias: actualizar organigramas de la estructura de gobierno y ponerlos a disposición del público mediante los sitios web oficiales. 	



Respecto de las responsabilidades en la materia (primer FIE), hay que mencionar que cualquiera de las siguientes instancias, tiene la capacidad de iniciar proyectos en la administración pública, siempre con la aprobación de la Coordinación Estatal de Planeación.

- Coordinación General Jurídica
- Secretaría de la Función Pública
- Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial
- Secretaría de Infraestructura

Las instancias que, previa aprobación, tienen que ver con el desarrollo de los proyectos, de acuerdo con los subsistemas de la SEDESOL (relacionados con el giro de edificios), en el caso de los inmuebles de la administración pública, son los siguientes:

I. Educación

- Colegio de Bachilleres del Estado de Zacatecas
- Colegio de Educación Profesional Técnica del Estado de Zacatecas
- Colegio de Estudios Científicos y Tecnológicos del Estado de Zacatecas
- Consejo Zacatecano de Ciencia, Tecnología e Innovación
- Instituto Tecnológico Superior de Fresnillo
- Instituto Tecnológico Superior de Jerez
- Instituto Tecnológico Superior de Loreto

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018
VII. Factores Interdependientes del Éxito - ECA

- Instituto Tecnológico Superior de Nochistlán
- Instituto Tecnológico Superior Zacatecas Norte
- Instituto Tecnológico Superior Zacatecas Occidente
- Instituto Tecnológico Superior Zacatecas Sur
- Instituto Zacatecano de Educación para Adultos
- Secretaría de Educación
- Universidad Politécnica de Zacatecas
- Universidad Politécnica del Sur de Zacatecas
- Universidad Tecnológica del Estado de Zacatecas
- Instituto Zacatecano para la Construcción de Escuelas

II. Cultura

- Instituto Zacatecano de Cultura
- Escuela Estatal de Conservación y Restauración de Zacatecas
- Junta de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas del Estado
- Secretaría de Turismo

III. Salud

- Servicios de Salud de Zacatecas
- Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado

IV. Asistencia Social

- Secretaría de Desarrollo Social
- Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad
- Secretaría de las Mujeres
- Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia

V. Comercio y Abasto

- Iniciativa privada

VI. Comunicación

- Iniciativa privada

VII. Transporte

- Instancias federales
- Iniciativa privada

VIII. Recreación

- Secretaría de Desarrollo Social
- Instituto Zacatecano de Cultura
- Iniciativa privada

IX. Deporte

- Instituto de Cultura Física y Deporte del Estado de Zacatecas

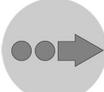
X. Administración pública

- Cualquier dependencia del Estado

A. Vivienda

- Instancias federales
- Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores
- Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado.

	Vía Pública
	Compromiso de los responsables
<ul style="list-style-type: none"> ● El Gobernador muestra interés en los temas relacionados con los derechos de las personas con discapacidad y movilidad urbana. ● La Coordinación Estatal de Planeación (COEPLA) autoriza los proyectos y recursos de la obra pública y emite los oficios de ejecución. ● La Coordinación General Jurídica articula la elaboración del marco jurídico. ● La Subsecretaría Técnica perteneciente a la Secretaría de Infraestructura (SINFRA) propone, elabora y revisa los proyectos. Estos proyectos sometidos a revisión, pueden provenir de distintas dependencias. La Subsecretaría muestra interés y conocimiento en el tema; sin embargo, no todos los proyectistas tienen conocimiento al respecto y esta Subsecretaría no es la encargada de realizar la totalidad de proyectos de la vía pública. ● La Subsecretaría de Obras Públicas perteneciente a la SINFRA ejecuta proyectos. Pero cuando la obra está en ejecución, no se hace responsable de la implementación de la accesibilidad si esta no se contempla desde el proyecto. ● La Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial tiene la voluntad de implementar la accesibilidad. ● El Instituto tiene disposición de participar en los proyectos; sin embargo, no hay un proceso establecido para su participación continua en todas las etapas del proceso de intervención en la vía pública. ● En Fresnillo, donde existe un IMPLAN, se tiene el compromiso de implementar la accesibilidad en banquetas y cruces peatonales. Por ejemplo, después de la visita realizada para la evaluación de la vía pública requerida para la elaboración de este Diagnóstico, se hicieron adecuaciones en cruces peatonales con la participación de un usuario de silla de ruedas. ● La Dirección de Protección Civil y Bomberos, no demostró claridad en su intervención sobre temas de accesibilidad en la vía pública. ● La Junta de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas del Estado mostró interés en el tema de accesibilidad; sin embargo, existen dudas sobre como implementarla. ● La SFP mostró voluntad sobre el tema; sin embargo, no participa en todo el proceso de intervención en la vía pública. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● COEPLA: Establecer las condiciones necesarias para la accesibilidad en los oficios de ejecución de obra. ● Coordinación General Jurídica: Armonizar el marco jurídico con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. ● SFP: Considerar la sanción a dependencias que no cumplan con criterios de accesibilidad en las intervenciones a la vía pública. 	

	Vía Pública
	Coordinación y continuidad
<ul style="list-style-type: none"> ● No se revisa el tema de accesibilidad de una manera transversal y con un sustento legal en las diferentes etapas del proceso. ● No existe un coordinador del tema de accesibilidad dentro del proceso. ● El Departamento de Fomento a la Accesibilidad del Instituto puede dar asesoría, sin embargo no siempre se le solicita de manera oficial. ● No existe un proceso establecido sobre la participación del Instituto en las diferentes etapas de los proyectos. ● No hay una planeación que tome en cuenta que la post-ocupación de la obra, tenga un mantenimiento y una administración adecuados, a fin de garantizar un ambiente seguro y accesible. 	

Tareas:	
	Designar a un coordinador del tema de accesibilidad que ya se encuentre dentro de los procesos de los diferentes proyectos de intervención a la vía pública para dar continuidad en los procesos.
	Incluir en la planeación de los proyectos, temas sobre el mantenimiento a la infraestructura.

	Vía Pública
	Colaboración y participación
<ul style="list-style-type: none"> • Los usuarios finales no participan desde un inicio para la “co-creación” del proyecto. • El Instituto brinda recomendaciones en materia de accesibilidad pero, en la mayoría de los casos, no participa desde el inicio del proceso de diseño del proyecto. • No hay una metodología establecida para la participación de otros colectivos de sociedad civil; es decir, activistas de diferentes temas: vecinos, comerciantes, ciclistas, taxistas, operadores turísticos, hoteleros, restauranteros y defensores del centro histórico, entre otros, a fin de obtener soluciones conjuntas y consensuadas para todos. • Es necesario propiciar la participación de la sociedad civil desde el inicio del proyecto, sobre todo en vía pública. • El Instituto no cuenta con un grupo de personas con discapacidad entrenados en el tema de accesibilidad para opinar sobre los proyectos; en los recorridos durante la obra, o en la evaluación de la accesibilidad en el producto terminado.  • En Fresnillo se hizo la prueba con una persona usuaria de silla de ruedas durante la intervención de un cruce peatonal. 	

Tareas:	
	Dependencias que elaboran proyectos: Los proyectos participativos son de gran beneficio. Para ello puede realizarse investigación sobre casos existentes en otros países, así como sobre la participación de sectores específicos de población, para formar diferentes subredes y facilitar los procesos participativos. Los usuarios de los espacios, el Instituto, la Junta de Monumentos y las dependencias involucradas al proyecto pueden formar parte de estas subredes.
	Instituto: Formar un grupo de personas con discapacidad a fin de brindarles entrenamiento en accesibilidad, para que colaboren en futuros proyectos y, particularmente, en los recorridos de supervisión.

	Vía Pública
	Planificación estratégica
<ul style="list-style-type: none"> • La Coordinación Estatal de Planeación articula el proceso de elaboración del Plan Estatal de Desarrollo y lo somete a la aprobación del Gobernador.  • El Instituto realiza este Diagnóstico de Accesibilidad para establecer las bases que darán pie a una planeación ordenada para abordar transversalmente el tema de accesibilidad. 	
Tareas:	
	Considerar la accesibilidad a personas con discapacidad y el diseño universal de una manera integral en los planes y programas (PED, PDU, PIMUS) y no solo su mención, lo mismo que favorecer la colaboración entre dependencias en los procesos de implementación para este tema en específico.

	Vía Pública
	Gestión del conocimiento y cualificación
<ul style="list-style-type: none"> • No se da una capacitación sobre el tema de accesibilidad en las dependencias responsables de la toma de decisiones respecto de los procesos de intervención en la vía pública; por ejemplo, en la Subsecretaría Técnica de SINFRÁ. • En la Subsecretaría Técnica de SINFRÁ (responsable de los proyectos), se encontró un desconocimiento de lineamientos y normas técnicas para la accesibilidad en vía pública, enfocada a distintos tipos de discapacidad, particularmente discapacidad visual. ● • La SEDUVOT está en el proceso de adquirir conocimiento. • Hay un desconocimiento sobre la colocación de elementos relacionados con la accesibilidad en la vía pública, particularmente para las personas con discapacidad visual; por ejemplo, la superficie podo-táctil en cruces peatonales. • No hay capacitación y sensibilización para los implicados en el proceso; tales como verificadores, DRO's, supervisores de obra y proyectistas, entre otros. • No hay capacitación relacionada con la accesibilidad y las normas existentes aplicables al respecto. • No se lleva a cabo la sensibilización de los responsables sobre temas de derechos humanos, no discriminación, e inclusión. • En los planes de estudio de las carreras relacionadas con el tema, no está incluido el tema de accesibilidad. • No existen cursos de educación continua sobre temas de diseño universal y movilidad urbana. • El nivel de conocimientos solicitados en el área de accesibilidad en el Instituto es tener la carrera de arquitectura. No es un requisito tener experiencia en el tema de accesibilidad. • No existe una certificación de los conocimientos en el tema de accesibilidad, o que acredite formalmente el dominio del mismo. • Es necesario formalizar el entrenamiento de las personas con discapacidad para que tengan una participación oportuna en todo el proceso de intervención a la vía pública. • El INAH y la Junta de Monumentos tienen dudas sobre la adecuada implementación de la accesibilidad en espacios patrimoniales. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Dependencias responsables: Se requiere una capacitación constante sobre el tema y sobre normas aplicables en las dependencias responsables involucrados en los procesos de implementación para la vía pública. ● Sensibilizar y capacitar a los involucrados en la intervención a vía pública, tales como verificadores, DRO's y proyectistas, entre otros, en temas de accesibilidad así como en normas existentes al respecto. ● Instituto: Generar conocimiento sobre el tema de accesibilidad a través de un certificador, o que alguna autoridad acredite el conocimiento sobre el tema. ● Brindar entrenamiento a personas con discapacidad para que tengan una participación oportuna en los procesos de desarrollo de los proyectos. ● Realizar investigación en materia de accesibilidad para implementarla en zonas de patrimonio cultural. 	

	Vía Pública
	Optimización de recursos
<ul style="list-style-type: none"> ● • El Instituto se apoya en estudiantes que realizan su servicio social para efectuar recorridos e inspecciones en materia de accesibilidad, dichos estudiantes reciben como insumos para su formación, publicaciones de la Ciudad de México. Existe compromiso por parte del Instituto; sin embargo, no se cuenta con especificaciones técnicas completas y oficiales sobre accesibilidad. • Si bien se tienen en cuenta algunas especificaciones técnicas en la Ley de Construcciones del Estado, se utiliza el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad de la Ciudad de México para complementar la información faltante. Sin embargo, no existe una obligatoriedad para aplicar dichas especificaciones. 	

- No se cuenta con un Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito, que indique, por ejemplo, las especificaciones técnicas para semáforos peatonales audibles.
- • A pesar de que la Dirección de Movilidad (SEDUVOT) tiene poco personal, se está trabajando en la elaboración de un manual de diseño universal.
- • Se cuenta con programas de apoyo al desarrollo de diversos proyectos; entre ellos, algunos de intervención a la vía pública, por ejemplo el 3x1.
- No hay proveedores locales para elementos de accesibilidad, tales como la superficie podo-táctil y señales tacto-visuales.
- El Instituto no tiene los suficientes recursos humanos para participar en las diferentes etapas del proceso de todos los proyectos de intervención a la vía pública.

Tareas:

- Determinar cuáles serán las especificaciones técnicas a seguir cuando se trate de implementar la accesibilidad en vía pública, para personas con diferentes tipos de discapacidad, particularmente en cruces peatonales.
- **Empresas locales en colaboración con gobierno:** Generar materiales que cumplan con las especificaciones técnicas necesarias para que se pueda implementar la accesibilidad en la vía pública a personas con diferentes tipos de discapacidad, por ejemplo, piezas de señal podo-táctil.
- **Dependencias que revisan los proyectos de intervención a la vía pública:** Destinar recursos humanos para la revisión de la accesibilidad. Por ejemplo, enviar personal en la Subsecretaría Técnica de la SINFRA a que revise específicamente lo relacionado con la accesibilidad a personas con diferentes tipos de discapacidad, con el visto bueno del Instituto.



Vía Pública

Comunicación y mercadotecnia

- La Coordinación General Jurídica tiene la atribución de divulgar y mantener actualizado el marco jurídico estatal. En algunos casos no se encontraron documentos vigentes en los sitios web oficiales.
- • Hay utilización de redes sociales por las dependencias responsables para la comunicación, tales como tweeter, facebook, Youtube y programas de radio.
- La cobertura de la realización de eventos en torno a la “discapacidad” contribuyen a la comunicación y mercadeo.
- • La elaboración de este Diagnóstico contribuyó a la sensibilización de la población entrevistada o visitada durante los recorridos y surgieron iniciativas de propuestas de solución.
- No todos los organigramas gubernamentales se han encontrado en los sitios web correspondientes y actualizados.
- La Junta de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas del Estado, no se encontró que emita comunicados a la población.

Tareas:

- **Coordinación General Jurídica:** Actualizar los sitios web oficiales con la legislación vigente.
- Garantizar la continuidad de las noticias sobre acciones tomadas en este rubro.
- Elaborar una guía de estilo sobre lenguaje incluyente, discapacidad y accesibilidad para los medios de comunicación.
- **Diferentes dependencias:** actualizar organigramas de la estructura del gobierno y difundirlos a través de sus sitios web.



Al respecto de los responsables, (primer FIE) algunas de las instancias que tienen la capacidad de iniciar proyectos de intervención a la vía pública (siempre con la aprobación de la Coordinación Estatal de Planeación), son las siguientes:

- Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial
- Secretaría de Infraestructura
- La Coordinación Estatal de Planeación
- Coordinación General Jurídica
- Junta de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas del Estado

	Transporte Público
	Compromiso de los responsables
<ul style="list-style-type: none"> • La Secretaría General de Gobierno emite las convocatorias para la adquisición de concesiones. En estas convocatorias no se condiciona la accesibilidad en los vehículos de transporte público. • La Subsecretaría de Transporte Público muestra mucho interés en el tema. • El personal de la Dirección de Seguridad Vial muestra interés en implementar la accesibilidad; sin embargo se reporta que, por decisiones de altos mandos, no se cumplen las especificaciones, de manera que no se toman en cuenta criterios de accesibilidad como por ejemplo, los postes de señalización que obstruyen la circulación en las banquetas. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Secretaría General de Gobierno: Considerar el requerimiento de la accesibilidad a los solicitantes de concesiones, e incentivar a los concesionarios para generar un transporte accesible. Considerar la implementación de autobuses de piso o entrada baja donde la topografía lo permita. 	

	Transporte Público
	Coordinación y continuidad
<ul style="list-style-type: none"> • No hay un coordinador designado para el tema de accesibilidad, responsable de buscar colaboraciones entre las dependencias y sector público que juegan un rol decisivo en lo relacionado con el transporte público. • No hay un verificador que se haga cargo de vigilar el funcionamiento de las plataformas en los autobuses urbanos. • La implementación de un transporte accesible, no solo implica garantizar la accesibilidad en los vehículos, sino también hay que observar que tengan un modelo económicamente viable y que sea amigable con el medio ambiente, el cual debe ofrecer soluciones operativas que incluyan un servicio con calidad para las personas con discapacidad. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Designar un coordinador (puede ser un concesionario o algún servidor público) que se encargue de dar continuidad a esfuerzos existentes en la implementación de la accesibilidad. 	

	Transporte Público
	Colaboración y participación
<ul style="list-style-type: none"> • No existe una colaboración entre las distintas dependencias encargadas del transporte público (que incluya la infraestructura de las paradas). Es decir, entre la Secretaría General de Gobierno (Subsecretaría de Transporte Público), la Secretaría de Seguridad Pública (Dirección de Seguridad Vial) y el Instituto. • No hay colaboración entre la Dirección de Seguridad Vial y la Junta de Monumentos o el INAH, para implementar una infraestructura de señalización para el transporte que no obstruya las circulaciones peatonales y que vaya acorde con la imagen urbana. 	

Tareas:	
	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.

	Transporte Público
	Planificación estratégica

- La Coordinación Estatal de Planeación articula el proceso de elaboración del Plan Estatal de Desarrollo.
- Hay un lineamiento que indica una colaboración entre la Subsecretaría del Transporte Público y el Instituto para llegar a acuerdos sobre la implementación de la accesibilidad en el transporte. Sin embargo, hace falta trabajar en ello.
-  • El Instituto realiza éste Diagnóstico de accesibilidad para establecer las acciones viables a emprender, ya que el transporte es uno de los principales problemas de movilidad para las personas con discapacidad.

Tareas:	
	Considerar en los planes y programas (PED, PDU, PIMUS) la accesibilidad a personas con discapacidad al transporte dentro de los planes para el Sistema Integral de Transporte, así como la colaboración entre dependencias y los procesos de implementación para este tema específico.

	Transporte Público
	Gestión del conocimiento y cualificación

- No existen cursos de educación continua sobre temas de transporte público ni transporte accesible.
- No hay cursos o capacitación que informe sobre los criterios de accesibilidad en los espacios para personas usuarias de silla de ruedas que viajan en los diferentes tipos de vehículos públicos.
- No existe conocimiento sobre el tema de accesibilidad en el transporte.
- No existe una capacitación constante que incluya temas de accesibilidad para personas con discapacidad en las dependencias responsables de la toma de decisiones ni en los procesos de diseño de la infraestructura vial (paradas de transporte), por ejemplo de la Dirección de Seguridad Vial.
-  • Existen pláticas sobre el trato adecuado a personas con discapacidad en el tema del transporte público, impartidas a los diversos involucrados: desde taxistas, conductores de autobuses urbanos, checadores hasta concesionarios.
- No hay una capacitación a conductores de transporte público sobre el uso y mantenimiento de las plataformas. Se encontró que algunos conductores no sabían cómo operarlas ni como darles mantenimiento.
- En los vehículos de transporte público que contaban con plataforma, no se tenía manual de uso, que indica los cuidados de mantenimiento para dichos dispositivos. Cabe mencionar que estos manuales pueden descargarse de sitios web.
- La Subsecretaría de Transporte Público tiene dudas sobre cómo implementar la accesibilidad en la propuesta para su Reglamento.

Tareas:	
	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 o descender de los vehículos, lo mismo que durante el viaje.
	Concesionarios: En autobuses que han optado por tener plataforma, es necesario asegurarse del buen uso de la misma, brindando mantenimiento y capacitando a los conductores al respecto. Conservar manuales de uso y mantenimiento a bordo de los vehículos.
	Subsecretaría de Transporte Público: Realizar investigación sobre temas de accesibilidad en el transporte.

	Transporte Público
	Optimización de recursos
<ul style="list-style-type: none"> • Los autobuses accesibles tienen plataformas elevadoras. El tiempo que requiere un conductor para desplegar y guardar la plataforma para las personas usuarias de sillas de ruedas al autobús urbano, es demasiado para un servicio de transporte público. • No hay talleres mecánicos que den mantenimiento a plataformas en el estado de Zacatecas, por lo que se realizan en otra entidad arrojando mayores gastos. • No todas las banquetas cuentan con un área adecuada para hacer el despliegue de la plataforma, por lo que en muchos se hace sobre el arroyo vehicular. • No se tienen especificaciones técnicas sobre cómo deben de ser los vehículos en términos de accesibilidad, particularmente en lo que respecta a los espacios para personas usuarias en silla de ruedas que viajan en diferentes tipos de vehículos públicos. • No se encontraron taxis accesibles, salvo un concesionario de vehículos con rampa, que actualmente no está dando el servicio. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Considerar la implementación de autobuses de piso o entrada baja en lugares donde la topografía lo permita, o pensar en otros tipos de transporte colectivo que puedan dar servicio a personas con distintos tipos de discapacidad. ● Coordinación General Jurídica: Determinar cuáles serán las especificaciones técnicas a seguir cuando se trate de implementar la accesibilidad para personas con diferentes tipos de discapacidad a los vehículos. 	

	Transporte Público
	Comunicación y mercadotecnia
<ul style="list-style-type: none"> • La Coordinación General Jurídica tiene la atribución de divulgar y mantener actualizado el marco jurídico estatal. En algunos casos no se encontraron documentos normativos vigentes en los sitios web oficiales. • Hay utilización de redes sociales por las dependencias responsables para la comunicación, tales como tweeter, facebook, Youtube y programas de radio. • No todos los organigramas gubernamentales se han encontrado en los sitios web correspondientes y algunos no están actualizados. • La cobertura de la realización de eventos en torno a la “discapacidad” contribuyen a la comunicación y mercadeo. <ul style="list-style-type: none"> ● La elaboración de este Diagnóstico contribuyó a la sensibilización de la población entrevistada con ideas de posibles soluciones. Por lo que la participación para la toma de decisiones del gobierno, así como del sector de transportistas es de vital importancia. • No todos los organigramas gubernamentales se han encontrado en los sitios web correspondientes y tampoco ofrecen datos actualizados. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Coordinación General Jurídica: Actualizar los sitios web oficiales con la legislación vigente. ● Diferentes dependencias: Actualizar organigramas de la estructura de gobierno y ponerlos a disposición del público en sus sitios web. ● Garantizar la continuidad de las noticias sobre acciones tomadas en la materia. ● Elaborar una guía de estilo sobre lenguaje incluyente, discapacidad y accesibilidad para los medios de comunicación. 	



Al respecto de los responsables, (primer FIE) algunas de las instancias que tienen la capacidad de iniciar proyectos de intervención en el transporte y la vía pública (siempre con la aprobación de la Coordinación Estatal de Planeación), son las siguientes:

- Secretaría General de Gobierno
- Secretaría de Seguridad Pública
- Secretaría de Salud (seguridad vial)

	Transporte Especializado
	Compromiso de los responsables
<ul style="list-style-type: none"> • DIF Estatal proporciona vehículos (tanto furgonetas como autobuses), a numerosas dependencias, por ejemplo: Casa del abuelo, CREE, Casa Hogar Zacatecas, Casa de los Jóvenes, entre otros, para transportar personas con discapacidad. • Una operadora turística muestra interés, pues sus últimos autobuses adquiridos son accesibles (cuentan con plataforma). Dan servicio a personas usuarias de silla de ruedas continuamente. • No se encontró transporte institucional que fuera accesible a personas usuarias de silla de ruedas. 	

	Transporte Especializado
	Coordinación y continuidad
<ul style="list-style-type: none"> • En el transporte del DIF, no se tiene registro del funcionamiento de los aproximadamente 60 vehículos con plataforma que se tienen, en comodato a nivel municipal. Cada municipio es responsable de su mantenimiento. • No hay un verificador de seguridad que esté al pendiente del buen uso y mantenimiento de las plataformas de los vehículos usados para el servicio público, así como de verificar la adecuada prestación del mismo. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Designar a un encargado de vigilar el mantenimiento del buen estado de los vehículos que se utilizan para transportar personas con discapacidad (con rampa y plataforma). 	

	Transporte Especializado
	Colaboración y participación
<ul style="list-style-type: none"> • El DIF Estatal colabora con diferentes sectores; sin embargo, no cuentan con los suficientes vehículos para dar el servicio. • Si bien las furgonetas que dan servicio a viajes turísticos no son accesibles a personas que viajen sobre su silla de ruedas, se muestra el interés de dar servicio a este sector de la población en sus autobuses. • La colaboración potencial entre las instancias que juegan un rol en el transporte especializado (escolares, de asistencia social, institucional o de servicio turístico), es un factor clave. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buscar colaboraciones entre instancias involucradas en el transporte especializado; por ejemplo, el escolar o el del sector turismo (que menciona no saber dónde estacionar sus furgonetas en temporada baja). 	

	Transporte Especializado
	Planificación estratégica
<ul style="list-style-type: none"> Actualmente no hay un plan para abordar el tema en el transporte especializado para personas con discapacidad o en el servicio de rutas individualizadas a precios asequibles. El Instituto realiza un Diagnóstico de Accesibilidad que dará pie al Plan de Accesibilidad del estado de Zacatecas, y considerará los temas de transporte público. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Coordinación Estatal de Planeación: Considerar al transporte especializado en la planeación de la movilidad urbana sustentable. 	

	Transporte Especializado
	Gestión del conocimiento y cualificación
<ul style="list-style-type: none"> No existe una capacitación a operadores del transporte sobre el uso de las plataformas y su mantenimiento, ni tampoco sobre el aseguramiento de personas usuarias en silla de ruedas ni sobre la retención de las mismas. No existe una capacitación a conductores y auxiliares sobre manejar a niños o adultos con discapacidad; por ejemplo, cómo cargarlos sin lastimarse. En vehículos que prestan servicio continuo a un grupo determinado de niños o jóvenes con discapacidad, a través de la labor de instituciones de asistencia social, no se tiene una relación de los pormenores de la discapacidad de cada niño, ni otra información que pudiera ser útil a los conductores y auxiliares para garantizar la seguridad y enfrentar situaciones que puedan surgir o un cambio de conductor temporal. No hay un programa que enseñe a niños con discapacidad a viajar en transporte público. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dependencias de asistencia social o que prestan servicio de transporte a personas con distintos tipos de discapacidad: Brindar capacitaciones a conductores y auxiliares sobre el manejo de personas con discapacidad, así como mantener abordo información relevante de las personas usuarias de los vehículos, en el caso de viajes regulares. Brindar capacitación a conductores y auxiliares sobre el correcto aseguramiento de las personas con discapacidad que viajan sobre sus sillas de ruedas; al respecto se requiere la investigación de los sistemas de aseguramiento existentes. 	

	Transporte Especializado
	Optimización de recursos
<ul style="list-style-type: none"> No se tienen especificaciones técnicas sobre cómo deben de ser los espacios para personas usuarias de silla de ruedas que viajan en vehículos accesibles, ni sobre su aseguramiento ni retención en furgonetas. No hay talleres mecánicos que den mantenimiento a plataformas en el estado de Zacatecas, esto se debe hacer en otra entidad, lo cual implica más gastos. Si bien algunos conductores viajan acompañados de un auxiliar durante el transporte de niños y personas con discapacidad, en muchas ocasiones hace falta asignar a una persona más. <p>No se encontraron los manuales de uso o mantenimiento de las plataformas a bordo de los vehículos.</p>	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none"> Considerar otros tipos de dispositivos de transferencia, que impliquen menos gastos de mantenimiento. Conservar los manuales de uso en buen estado y a bordo de los vehículos que cuenten con dispositivos de transferencia. 	

 Destinar un auxiliar a conductores que transporten a personas con discapacidad.	
	Transporte Especializado
	Comunicación y mercadotecnia
<ul style="list-style-type: none"> • Se encontró que la operadora turística que cuenta con autobuses accesibles, no difunde el servicio de tours que puede brindar a personas usuarias en silla de ruedas. • En los medios de información existente, no se ha promovido una cultura de colaboración entre dependencias que puedan contribuir a mejorar el transporte de personas con discapacidad. • El nombre de las organizaciones que hacen uso de los vehículos accesibles del DIF, generalmente se indica al exterior, así como el Símbolo de Accesibilidad. 	
<p>Tareas:</p> <ul style="list-style-type: none">  Fomentar una cultura de colaboración a través de medios de comunicación. 	

Conclusiones

PRIMERA En la vía pública y en inmuebles los principales temas a abordar son:

- Coordinación y continuidad: No hay un coordinador del tema de accesibilidad dentro del proceso.
- Colaboración y participación: Hay poca participación de los diferentes sectores, desde los usuarios finales de un proyecto, un grupo de personas con discapacidad entrenadas en materia de accesibilidad o el Instituto.
- Gestión del conocimiento y cualificación: Hacen falta capacitaciones y sensibilizaciones a todos los posibles involucrados.

SEGUNDA En transporte público los principales temas a abordar son:

- Coordinación y continuidad: No hay un coordinador designado para la búsqueda de colaboraciones entre las instancias que juegan un rol decisivo en el transporte público.
- Colaboración y participación: No hay una colaboración entre las distintas dependencias encargadas del tema del transporte público.
- Gestión del conocimiento y cualificación: Hacen falta capacitaciones y sensibilizaciones a todos los posibles involucrados, como son: taxistas, conductores de autobuses urbanos, checadores, conserjes, entre otros.
- Optimización de recursos: En general, hacen falta recursos económicos, tecnológicos, humanos (entrenados), de lineamientos y normas.

TERCERA En transporte especializado los principales temas a abordar son:

- Coordinación y continuidad: No hay un coordinador designado para la búsqueda de colaboraciones entre las instancias que juegan un rol en el transporte especializado.
- Colaboración y participación: No hay una colaboración entre los distintos modos de transporte especializado.
- Gestión del conocimiento y cualificación: No existe una capacitación a operadores del transporte en diversos temas: uso y mantenimiento de las plataformas, aseguramiento y retención de personas usuarias de sillas de ruedas, cómo manejar a niños con discapacidad, por ejemplo, a cargarlos sin lastimarse.
- Optimización de recursos: En general hacen falta recursos tecnológicos, de especificaciones técnicas, y humanos (auxiliares entrenados).

VIII CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES



En esta última sección se registran las conclusiones y recomendaciones de manera general.



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 presente 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.



Este 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 presente 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 presente 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.



**IX
ABREVIACIONES**

Aa...

AMAI Asociación Mexicana de Agencias de Investigación de Mercado

AMIMP Asociación Mexicana de Institutos Municipales de Planeación

APAC Asociación Pro Personas Con Parálisis Cerebral

ART Artículo

BRT Autobús de Tránsito Rápido, por sus siglas en inglés para Bus Rapid Transit

CAM Centros de Atención Múltiple

CDPD Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas

CEBUAZ Coordinadora de Estudiantes Becarios de la Universidad Autónoma de Zacatecas, A.C.

CENAPRED Centro Nacional de Prevención de Desastres

CFE Comisión Federal de Electricidad

CITE Centro de Inteligencia Territorial

COEPLA Coordinación Estatal de Planeación

CONADE Comisión Nacional del Deporte

CONAPRED Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación

CREE Centro de Rehabilitación y Educación Especial

CRIJJ Centro de Rehabilitación Infantil y Juvenil de Jerez

CSS Centro de Seguridad Social

CTO Costo Total de Operación

DCP Diseño Centrado en las Personas

DIF Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia

DOF Diario Oficial de la Federación

DRO Director Responsable de Obra

E Entrevista

EC Comisión Europea, por siglas en inglés para European Commission

ENADIS Encuesta Nacional sobre Discriminación en México

ENAPROC Escuela Nacional de Protección Civil

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018
IX. Abreviaciones

ENDD-INEGI Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica del 2014

FEI Factores de Éxito Interdependientes

FONADIN Fondo Nacional de Infraestructura

FOTRADIS Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad

GOCDMX Gaceta Oficial de la Ciudad de México

GPS Sistema de Posicionamiento Global, por sus siglas en inglés para Global Positioning System

I Inmuebles

IMPLAN Instituto Municipal de Planeación

IMSS Instituto Mexicano del Seguro Social

INAH Instituto Nacional de Antropología e Historia

INEGI Instituto Nacional de Estadística y Geografía

INJUVE Instituto de la Juventud del Estado de Zacatecas

Instituto Instituto para la Atención e Inclusión de las Personas con Discapacidad

INZACE Instituto Zacatecano para la Construcción de Escuelas

ISO Organización Internacional de Normalización, por sus siglas en inglés para International Organization for Standardization

JIAPAZ Junta Intermunicipal de Agua Potable y Alcantarillado de Zacatecas

Junta de Monumentos Junta de Protección y Conservación de Monumentos y Zonas Típicas del Estado de Zacatecas

L Lista

LGAHOTDU Ley General de Asentamiento Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

LSM Lengua de Señas Mexicana

NAU Nueva Agenda Urbana de Naciones Unidas

NFC Comunicación de Campo Cercano, por sus siglas en inglés para Near Field Communication

NMX Norma Mexicana

NOM Norma Oficial Mexicana

NSE Nivel Socio-Económico

ODS Objetivos de Desarrollo Sostenible

PcD Persona con Discapacidad

PcDAud Persona con Discapacidad Auditiva

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018
IX. Abreviaciones

PcDVis Persona con Discapacidad Visual

PDU Programas de Desarrollo Urbano

PED Plan Estatal de Desarrollo 2017-2021

PIB Producto Interno Bruto

PIMUS Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana Zacatecas-Guadalupe

PIPC Programa Interno de Protección Civil

PNUD Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

POGZ Periódico Oficial del Gobierno de Zacatecas

PROBEER Programa de Becas para Niñas y Niños con Discapacidad Integrados a la Educación Regular, Especial y de Rehabilitación

PROTRAM Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo

PSdR Persona en Silla de Ruedas

SAMA Secretaría de Agua y Medio Ambiente

SCJN Suprema Corte de Justicia de la Nación

SECTUR Secretaría de Turismo

SEDATU Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

SEDESOL Secretaría de Desarrollo Social

SEDIF Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia

SEDUVOT Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Ordenamiento Territorial

SEGOB Secretaría de Gobierno

SEMARNAT Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

SFP Secretaría de la Función Pública

SIA Símbolo Internacional de Accesibilidad

SINFRA Secretaría de Infraestructura

SIT Sistemas Integrales de Transporte

SNE Servicio Nacional de Empleo

T Transporte

UAZ Universidad Autónoma de Zacatecas

UBR Unidades Básicas de Rehabilitación

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018
IX. Abreviaciones

UNAM Universidad Nacional Autónoma de México

UNESCO Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, por sus siglas en inglés para United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

UPIIZ-IPN Instituto Politécnico Nacional del Campus Zacatecas

URL Localizador uniforme de recursos, por sus siglas en inglés para Uniform Resource Locator

USAER Unidad de Servicios de Apoyo a la Educación Regular

VP Vía Pública

ZMZG Zona Metropolitana de Zacatecas-Guadalupe

X
DEFINICIONES



Accesibilidad: Combinación de elementos constructivos y operativos que permiten a cualquier persona con discapacidad entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con un uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios construidos, el mobiliario y equipo¹.

Antiderrapante: Superficie del piso recubierta con materiales cuya finalidad es impedir que derrapen los vehículos o que resbalen los peatones².

Apoyo isquiático: Elemento de apoyo para la parte posterior de la persona, a la altura de la cadera, para descansar en posición de pie y/o sujetarse del apoyo con las manos³.

Ajuste razonable: modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales⁴.

Área de aproximación: Espacio de maniobra inmediato a un elemento o equipamiento con la posibilidad de acercarse al cuerpo para hacer uso de él^{5,6}.

Área de espera (en cruce peatonal): Superficie horizontal donde una persona puede aguardar de manera segura antes de atravesar una intersección.

Área de transferencia: Espacio necesario para realizar una transferencia de un lugar a otro⁷.

Arroyo vehicular (vial): Franja destinada a la circulación de los vehículos, delimitada por los acotamientos o las banquetas⁸.

Ayudas técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad⁹.

1 Norma Mexicana NMX-R-050-SCFI-2006, *Accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público-Especificaciones de seguridad*. Secretaría de Economía, publicada en el DOF el 19 de diciembre del 2006. México.

2 Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas del Estado de Querétaro (2014). *Construyendo una Ciudad para Todos, Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad*, Glosario. Querétaro, México.

3 Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*, Glosario. Gobierno de la Ciudad de México, México.

4 Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

5 Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*, Glosario. Gobierno de la Ciudad de México, México.

6 Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas del Estado de Querétaro (2014). *Construyendo una Ciudad para Todos, Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad*, Glosario. Querétaro, México.

7 Basado en la definición de transferir de <<http://dle.rae.es/?id=aJH8a9T>>

8 NOM-034-SCT2-2011, *Señalamiento Horizontal y Vertical de Carreteras y Vialidades Urbanas*, publicada en el DOF el 16 de noviembre del 2011.

9 Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, reforma publicada en el DOF el 22 de junio del 2018.

Bolardo: Dispositivo para el control del tránsito para protección de áreas de circulación peatonal, que impide que los conductores de vehículos se estacionen, detengan o ingresen a zonas destinadas al tránsito peatonal y ciclista¹⁰, por ejemplo, un poste pequeño que impida el tránsito vehicular.

Bordes de protección: Protección lateral a una circulación con lados abiertos, de por lo menos 0.10 m de altura¹¹.

Calle compartida: Sección de la calle que puede ser utilizada por peatones, ciclistas y vehículos con baja velocidad. La distinción entre espacio peatonal y vehicular se hace por medio de bolardos o de mobiliario urbano¹².

Calle local: Calle cuya función es acceder a los predios, conectándolos con las avenidas primarias o secundarias¹³.

Calle peatonal: Calle exclusiva para la circulación de peatones.

Calle secundaria (vía secundaria o colector): Calle cuya función es conectar las calles locales con las primarias. Las calles secundarias son las calles principales dentro de los barrios y colonias¹⁴.

Calles: Todo espacio público destinado al tránsito de peatones y vehículos, a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano¹⁵. Dos predios divididos por una vialidad, con los componentes de banqueta y arroyo vehicular.

Circulación (peatonal): Efecto de ir y venir, andar o moverse¹⁶.

Circulación vertical: Circulación con cota vertical o altura¹⁷. Por ejemplo, el elemento que une a dos o más niveles de un edificio.

Co-diseño: El Co-diseño es un enfoque bien establecido para la práctica creativa, particularmente dentro del sector público. Tiene sus raíces en las técnicas de diseño participativo desarrolladas en Escandinavia en la década de 1970. El co-diseño a menudo se usa como un término general para procesos participativos, de co-creación y de diseño abierto¹⁸.

Dársena: Superficie habilitada para el estacionamiento temporal de vehículos de transporte (autobuses) con fines de carga y descarga de pasajeros¹⁹.

Desnivel: Diferencia de altura entre dos puntos inmediatos²⁰.

10 Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*, Glosario. Gobierno de la Ciudad de México, México.

11 Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*, ER 07. Gobierno de la Ciudad de México, México.

12 Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2018). *Manual de Calles, Diseño Vial para Ciudades Mexicanas*, C3.2. México.

13 Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2018). *Manual de Calles, Diseño Vial para Ciudades Mexicanas*, Glosario. México.

14 Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2018). *Manual de Calles, Diseño Vial para Ciudades Mexicanas*, C3.1. México.

15 Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2018). *Manual de Calles, Diseño Vial para Ciudades Mexicanas*, Glosario. México.

16 Basado en la definición de circular <<http://dle.rae.es/?id=9JaWQWh|9JbEPdR>>

17 Basado en Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*, RA 02. Gobierno de la Ciudad de México, México.

18 <<http://www.designforeurope.eu/what-co-design>>

19 Basado en <<http://dle.rae.es/?id=Bs8JtYa>>

20 Basado en <<http://dle.rae.es/?id=DDivvm4>>

Diseño universal: Diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El “diseño universal” no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten²¹.

Dispositivo de transferencia (en transporte): Dispositivo mecánico o manual que permite la transferencia de personas en silla de ruedas o con movilidad limitada, desde el área de aproximación fuera del vehículo al piso del mismo.

ECA: European Concept for Accessibility, concepto europeo para la accesibilidad. ECA representa un marco de referencia bien conocido en planificación urbana y para mejorar el acceso del entorno construido para personas con discapacidades²².

Edificio: Construcción estable, hecha con materiales resistentes, para ser habitada o para otros usos²³.

Elementos de protección al peatón: Elementos protectores que evitan accidentes en peatones o que delimitan la circulación peatonal con la vehicular, tales como bolardos, postes, semáforos, vallas, pasamanos o barandales²⁴.

Estacionamiento público: Predio o edificio destinado al aparcamiento de vehículos por un tiempo determinado.

Formato accesible: Se entenderá la reproducción de una obra, de una manera o forma alternativa que dé a los beneficiarios acceso a ella, siendo dicho acceso tan viable y cómodo como el de las personas sin discapacidad visual o sin otras dificultades para acceder al texto impreso. El ejemplar en formato accesible será utilizado exclusivamente por los beneficiarios y debe respetar la integridad de la obra original, tomando en debida consideración los cambios necesarios para hacer que la obra sea accesible en el formato alternativo y las necesidades de accesibilidad de los beneficiarios. Por ejemplo, en formato electrónico, alternativo (audio o Braille), o aumentativo (comunicación de lectura fácil)²⁵.

Formato alternativo: Información brindada mediante un conjunto de características técnicas y de presentación, para su percepción por más de un sentido, por ejemplo: la vista, el oído, y el tacto²⁶.

Franja de advertencia podo-táctil: Es la línea que indica el límite entre la zona segura sobre la banqueta y el arroyo vehicular para el cruce peatonal. Esta línea puede estar compuesta por pavimento táctil o cambio de textura, y debe ser perceptible al tacto, ya sea con los pies o con un bastón blanco²⁷.

Franja de circulación peatonal: Es el área destinada al desplazamiento peatonal²⁸.

21 Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

22 EuCAN. (2008). *ECA for Administrators 2008. Luxemburg: European Concept for Accessibility Network*. Obtenido de <www.eca.lu>

23 <<http://dle.rae.es/?id=ENa0IL9>>

24 Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas del Estado de Querétaro (2014). *Construyendo una Ciudad para Todos, Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad*, Glosario. Querétaro, México.

25 Secretaría de Turismo (2017). *Guía de Recomendaciones de Diseño Universal para el Sector Turismo*, Glosario. Ciudad de México, México.

26 Basado en <<http://dle.rae.es/?id=IFLbNyw>>

27 Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*, E 08. Gobierno de la Ciudad de México, México.

28 Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*, E 01. Gobierno de la Ciudad de México, México.

Franjas de banquetas: Franjas paralelas a la vialidad sobre la banqueta, tales como: franja de circulación peatonal, franja de mobiliario urbano y vegetación, franja de guarnición, franja de fachada. La cantidad de franjas de una banqueta estará en función del uso y volumen peatonal del entorno urbano²⁹.

Giro (de edificio): Uso para el cual está destinado un edificio³⁰ de acuerdo a su actividad, destino o tipo de ocupación.

Guarnición: Elemento longitudinal que delimita las áreas de circulación, entre peatones y vehículos o límite para contener andaderos o caminos³¹.

Homologado: Que se tiene una relación de igualdad entre dos o más cosas³².

Huella: Plano del escalón o peldaño en que se apoya el pie³³.

Inmueble: Terreno y construcción(es)³⁴ que se encuentran dentro de un predio, por ejemplo, un conjunto de edificios.

Intersección (cruce peatonal): Nodo donde convergen dos o más vialidades, en el que se realizan los movimientos direccionales del tránsito peatonal y vehicular de forma directa o canalizada por faja separadora, tales como, islas o camellones³⁵.

Mapa de orientación: Representación gráfica de un lugar, para dirigir o encaminar a alguien hacia un punto determinado o para ubicarlo en algún sitio de manera referencial³⁶.

Mimetizado: Que tiene la apariencia de los seres u objetos de su entorno³⁷.

Movilidad sustentable: Movilidad donde los usuarios de los sistemas de transporte pagan sus costos sociales y ambientales completamente, incluyendo lo que podría ser pagado por las futuras generaciones³⁸.

Movilidad (urbana): Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la ciudad³⁹. La vía pública forma parte del sistema.

29 Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*, E 01. Gobierno de la Ciudad de México, México. Y en base a la definición de franja de <<http://dle.rae.es/?id=IP4mhSV>>

30 Basado en Secretaría de Turismo (2017). *Guía de Recomendaciones de Diseño Universal para el Sector Turismo*. Ciudad de México, México.

31 Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*, Glosario. Gobierno de la Ciudad de México, México.

32 Basado en <<http://dle.rae.es/?id=Kbn7oZ7>>

33 Basado en <<http://dle.rae.es/?id=Kl85y9t>>

34 Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal, reforma publicada en la GOCDMX el 15 de diciembre de 2017.

35 Secretaría de Turismo (2017). *Guía de Recomendaciones de Diseño Universal para el Sector Turismo*, Glosario. Ciudad de México, México.

36 Basado en <<http://dle.rae.es/?id=RCfT1N8>> y <<http://dle.rae.es/?id=OJpDHMj>>

37 <<http://dle.rae.es/?id=PHMab4V>>

38 Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2018). *Manual de Calles, Diseño Vial para Ciudades Mexicanas*, Glosario. México.

39 Ley de Movilidad del Distrito Federal, publicada en la GOCDMX el 7 de diciembre del 2017.

NFC: Near Field Communication (NFC) o comunicación de campo cercano es una tecnología de comunicación inalámbrica, de corto alcance, con bajo consumo de energía y alta frecuencia que permite el intercambio de datos entre dispositivos⁴⁰.

Núcleo histórico: Zona urbana delimitada con alto valor histórico y cultural⁴¹.

Núcleo moderno: Zona urbana con inmuebles y vía pública contemporánea.

Objeto volado: Objeto que sobresale del paramento por más de 0.10 m y que puede representar un obstáculo para personas con discapacidad visual⁴² en una circulación peatonal.

Parada habitual: Una parada de transporte que no está señalizada o marcada, pero que por usos y costumbres, allí se realiza el ascenso y descenso de pasajeros al transporte público.

Paramento: Elemento arquitectónico que consiste en una superficie de cualquier material en posición vertical, para delimitar un espacio o área, tales como muros o bardas⁴³. En este contexto, se utiliza la fachada de un edificio como el elemento vertical.

Paso peatonal: Área de circulación para el tránsito peatonal sobre el arroyo vehicular en un cruce peatonal⁴⁴.

Pendiente: Superficie del piso con inclinación⁴⁵.

Peralte: Plano vertical de un escalón o peldaño, perpendicular a la huella.

Peraltes abiertos: Cuando el plano vertical de un escalón o peldaño presenta vacío.

Personas con movilidad limitada: Personas que de forma temporal o permanentemente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes⁴⁶.

Pictograma: Figura con que se representan ideas, conceptos, circunstancias, objetos, lugares, cosas, símbolos, etc.⁴⁷

Podo-táctil: Superficie en el piso con textura perceptible por los pies o por un bastón blanco para personas con discapacidad visual.

40 <<http://nearfieldcommunication.org/>>

41 Basado en Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2018). *Manual de Calles, Diseño Vial para Ciudades Mexicanas*, B4.4. México.

42 Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*. Gobierno de la Ciudad de México, RA 03. México.

43 Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*. Gobierno de la Ciudad de México, Glosario. México.

44 Basado en la definición de cruce peatonal de Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*, Glosario. Gobierno de la Ciudad de México, México.

45 Basado en <<http://dle.rae.es/?id=SRjVYzy>>

46 Ley de Movilidad del Distrito Federal, publicada en la GOCDFM el 7 de diciembre del 2017.

47 Basado en Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*. Gobierno de la Ciudad de México, México.

Ruta natural de paso (circulación intuitiva): Ruta habitual de desplazamiento de todas las personas⁴⁸.

Señal horizontal: Marcas en la superficie del piso que indican el uso asignado a un área determinada. Por ejemplo, marcas en un cruce peatonal, en cajones de estacionamiento o en paradas de transporte.

Taxi: Vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros⁴⁹.

Transferencia: Efecto de pasar de un lugar a otro⁵⁰.

Transporte especializado: Transporte que brinda un servicio al público mediante alguna persona física o moral, o institución pública o privada. Por ejemplo, el transporte escolar, de personal, turístico o del DIF.

Transporte escolar o de personal: Actividad realizada por el permisionario para el traslado de estudiantes o de personal, desde sus domicilios o puntos de concentración acordados hacia el centro educativo, laboral, recreativo y el respectivo retorno⁵¹.

Transporte público: Es el servicio a través de la cual, la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros, por sí, a través de Entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios⁵².

Transporte turístico: Es todo aquel prestador de servicio turístico legalmente constituido que brinda a los turistas nacionales e internacionales, desplazamiento dentro o fuera del país, traslados, excursiones, circuitos turísticos o alquiler de vehículos con o sin conductor; por empresas de transporte turístico inscritas en el Registro Nacional Turístico, con unidades de transporte debidamente autorizadas, y en la cual le brinden comodidad, agilidad de movimiento, precio, rapidez y seguridad a los usuarios⁵³.

Umbral: Parte inferior del vano de la puerta⁵⁴.

Vialidad (urbana): Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos⁵⁵.

Vía principal (vía primaria): Vía de alta capacidad que permite el flujo del tránsito vehicular continuo o controlado, entre las distintas áreas de la ciudad⁵⁶.

48 Basado en Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*, RA 02. Gobierno de la Ciudad de México, México.

49 Ley de Movilidad del Distrito Federal, reforma publicada en la GOCDMX el 7 de diciembre del 2017.

50 <<http://dle.rae.es/?id=aJ8fjGo>>

51 Reglamento para la Prestación del Servicio de Transporte Escolar y de Personal para el Distrito Federal, publicado en la GOCDMX el 26 de junio de 2009.

52 Ley de Movilidad del Distrito Federal, reforma publicada en la GOCDMX el 7 de diciembre del 2017.

53 <<http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Glosario.aspx>>

54 Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas del Estado de Querétaro (2014). *Construyendo una Ciudad para Todos, Catálogo de Recomendaciones de Accesibilidad para Personas con Discapacidad*, Glosario. Querétaro, México.

55 NOM-034-SCT2-2011, *Señalamiento Horizontal y Vertical de Carreteras y Vialidades Urbanas*, publicada en el DOF el 16 de noviembre del 2011.

56 Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2018). *Manual de Calles, Diseño Vial para Ciudades Mexicanas*, C3.1. México.

Vía pública: Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano⁵⁷. Conjunto de banquetas, cruces peatonales, paradas de transporte, plazas públicas y arroyo vehicular.

Vía rápida: Carretera sin semaforización ni cruces peatonales.



**XI
EQUIPO DE
TRABAJO Y
AGRADECIMIENTOS**

Coordinación y Elaboración:

Janett Jiménez Santos

Colaboradores:

Alvarado, Víctor (Cuestionario transporte)
Briseño Arriaga, Daniela (Investigación)
Equipo Xioma (Diseño estratégico)
Méndez López, Adalberto (Marco legal - armonización CDPD)
Melgar Alvarez, Mauricio (Corrección de estilo)

Agradecimientos:



De izquierda a derecha:

P-54:
Roberto Zorrilla
Janett Jimenez

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018
XI. Equipo de Trabajo y Agradecimientos



De izquierda a derecha:

Enrique Berumen
Usuario con discapacidad visual
Alfredo Márquez
Janett Jimenez
Usuario con discapacidad auditiva
Roberto Zorrilla
Christian Hernández
Jorge Echavarri



De izquierda a derecha:

Abelardo Llamas
José Rodríguez
Inocencio Martínez
Roberto Zorrilla
Janett Jimenez
Enrique Berumen

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE ZACATECAS 2018
XI. Equipo de Trabajo y Agradecimientos



De izquierda a derecha:

Enrique Berumen
Agustin Ortiz
Daniela Briseño
Silvia García
Janett Jimenez
Roberto Zorrilla
Ricardo García
Francisco Torres



De izquierda a derecha:

Miriam Rodríguez
Mayte Gamboa
Omar Mariño
Lourdes Rodarte
Janett Jimenez
Felipe Rivera

