



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

LEY N° 4850

Aprobada en 1ª Vuelta: 26/04/2013 - B.Inf. 13/2013

Sancionada: 17/05/2013

Promulgada: 04/06/2013 - Decreto: 779/2013

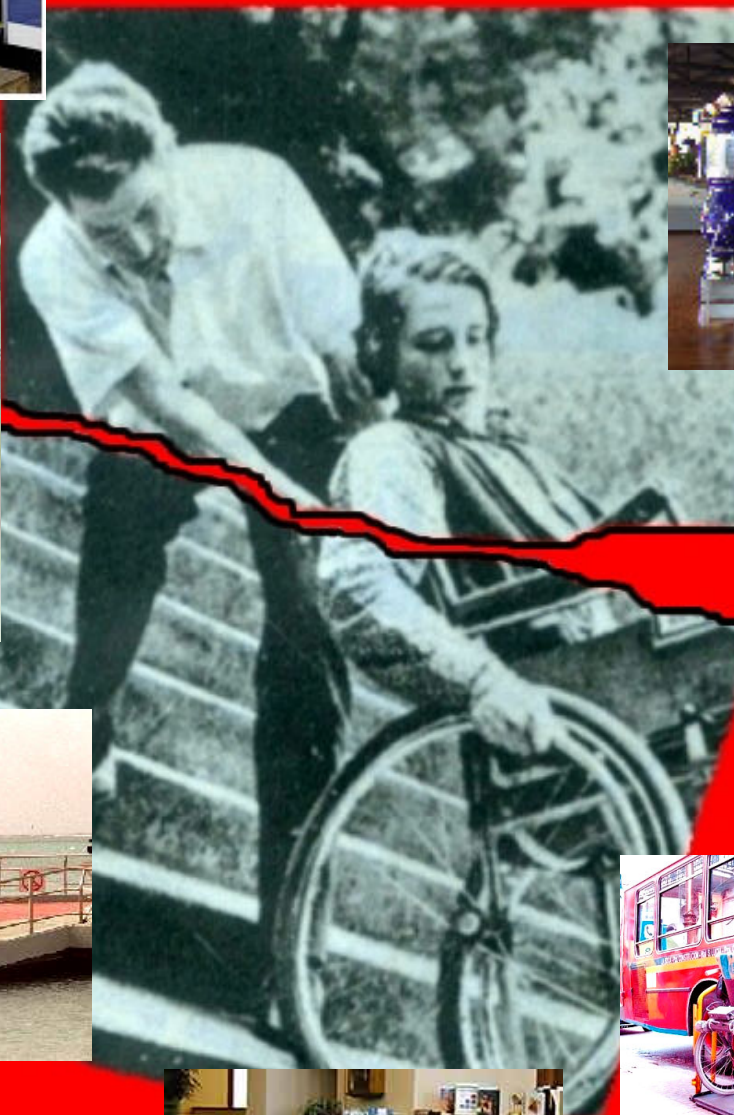
Boletín Oficial: 13/06/2013 - Nú: 5152

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO  
SANCIONA CON FUERZA DE  
L E Y**

**Artículo 1°.-** Adhiérese al "Plan Nacional de Accesibilidad" aprobado por Resolución n° 94/07 de la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas (C.N.A.I.P.D.).

**Artículo 2°.-** Comuníquese al Poder Ejecutivo y archívese.

# PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD



COMISIÓN NACIONAL ASESORA PARA LA INTEGRACIÓN DE PERSONAS DISCAPACITADAS

CONSEJO NACIONAL DE COORDINACIÓN DE POLÍTICAS SOCIALES  
PRESIDENCIA DE LA NACIÓN

## INDICE

Tema

Plan Nacional de Accesibilidad. Introducción, Explicación

Plan Nacional de Accesibilidad. Módulos de Capacitación

Índice temático de la Capacitación.

Módulos I al IV “CONCEPTUALIZACIÓN SOBRE ACCESIBILIDAD”

Módulos V al IX “GUÍA PARA LA EJECUCIÓN DE UN PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD”

Anexos

Ejemplo de dossier de un edificio

Tablas de evaluación de la Accesibilidad

Modelo de Convenio del Plan Nacional de Accesibilidad

Comité de Fondos Ley 25.730. Ley de Cheques. Programa de apoyo para accesibilidad a provincias y municipios.

Modelo de Instructivo formal de proyectos

BUENOS AIRES,

VISTO, la Ley Nacional N° 22.431 de Protección Integral a Personas Discapacitadas y su modificatoria la Ley Nacional N° 24.314 Accesibilidad para personas con Movilidad Reducida, su Decreto Reglamentario N° 914/97 y N° 467/98, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley N° 24.314 en su artículo 1° estableció la prioridad de la supresión de barreras físicas en los ámbitos urbanos, arquitectónicos y del transporte que se realicen o en los existentes que remodelen o sustituyan en forma total o parcial sus elementos constitutivos, con el fin de lograr la accesibilidad para las personas con movilidad reducida.

Que en su artículo 3° estableció asimismo invitar a las provincias a adherirse y/o incorporar en sus respectivas normativas los contenidos de los artículos 20, 21 y 22 de la misma.

Que la norma mencionada pretendió, así, alcanzar nuevos niveles de bienestar general, estableciendo disposiciones destinadas a facilitar la accesibilidad y la utilización para todos los ciudadanos, de las nuevas realizaciones a concretarse en los espacios libres de edificación y en los edificios y locales de uso o concurrencia de público, ya sean estos de titularidad o dominio público o privado, así como respecto de las unidades de transporte de pasajeros que constituyan servicio público.

Que es un objetivo acorde con el cumplimiento del mandato constitucional que consagra el principio de igualdad para todos los habitantes, el cuál ya ha comenzado a desarrollarse con la promulgación de la Ley 22.431 y las normativas provinciales en la materia.

Que el tiempo transcurrido desde su promulgación ha demostrado que no todas las provincias han adherido a sus postulados ni su cumplimiento ha sido efectivo a la fecha.

Que a partir de la mencionada experiencia en la temática el Comité Coordinador de Programas para Personas con Discapacidad resolvió aprobar en su momento el programa de Ayuda para la Accesibilidad a Provincias y Municipios.

Que para la aplicación de dicho programa es necesario e indispensable contar con un ordenamiento que implique obtener soluciones técnicas y de planificación de manera normalizada en todo el territorio nacional.

Que la mencionada normalización es primordial a fin de que las personas con movilidad y/o comunicación reducida puedan desplazarse, acceder, hacer uso de las instalaciones y poder desarrollar las actividades de la vida diaria en cualquier ámbito.

Que conforme a ello y a lo dispuesto en el Decreto N° 984/92 y modificatorios la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas elaboró el proyecto para el Plan Nacional de Accesibilidad tomando como ejemplo planes similares de otros países en los cuales su efectivización está dando como resultado la optimización de los recursos asignados y por ende la aplicación de las normativas locales en la temática.

Que en consecuencia, la aplicación del programa Ayuda parQue la presente medida se dicta en uso de las atribuciones conferidas por el Art. 7º inciso d) del Decreto N° 984/92 y los artículos 10 y 11 inciso c) del Decreto N° 1277 de fecha 23 de mayo de 2003 (T.O.).

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN NACIONAL ASESORA PARA LA  
INTEGRACIÓN DE PERSONAS DISCAPACITADAS

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º: Apruébese el Plan denominado: “Plan Nacional de Accesibilidad” que integra la presente como ANEXO I.

ARTÍCULO 2º: Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.

## **ANEXO I**

### PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD

Es un Plan promovido por la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas a través del Consejo Federal de Discapacidad según Resolución N° 1/03 de dicho Consejo, para trabajar en conjunto con las provincias y municipios de todo el territorio nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA.); convocando a Organizaciones Gubernamentales (OGs), Organizaciones no Gubernamentales (ONGs) de y para personas con discapacidad, profesionales, como así también usuarios y el conjunto de la comunidad.

El Plan se centra en un proceso de cambio con base comunitaria.

### **¿QUÉ ES EL PLAN?**

Es un marco estratégico para promover y dar coherencia a las acciones que las Gestiones de Gobierno conjuntamente con otras administraciones y entidades públicas o privadas han de realizar con el objetivo común de suprimir barreras e implantar el denominado Diseño Universal. Se entiende por Diseño Universal a la actividad por la que cualquier bien o servicio es concebido o proyectado desde su origen para ser utilizado por todas las personas, o el mayor número de ellas posible.

Es también un instrumento posible de ejecutar para poder ampliar el ámbito de la Ley Nacional N° 24.314 de Accesibilidad de Personas con Movilidad Reducida, para que desde el Gobierno de la Nación se propicie su aplicación; es decir, para favorecer la equiparación de oportunidades de las personas con movilidad y/o comunicación reducida promoviendo a la vez una mayor calidad de vida en toda la población.

El Plan ha sido desarrollado por la CONADIS, como entidad responsable de promover la equiparación de oportunidades y la mejora de calidad de vida de los colectivos más afectados por las barreras: personas con movilidad y/o comunicación reducida.

La CONADIS velará por su desarrollo, pero no será el único responsable de llevarlo a cabo. Lograr la generalización de la accesibilidad en edificios, calles, servicios comunicaciones o productos depende de muchos agentes, públicos y privados, y el plan apela a la concertación de acciones entre todos ellos para provocar los cambios de fondo que son necesarios para su verdadero éxito. La dispersión de competencias entre las distintas administraciones no debe de ser un impedimento para la aplicación.



El seguimiento y evaluación del Plan Nacional de Accesibilidad es un conjunto de procesos que deben permitir verificar la efectiva realización de las acciones previstas en el mismo. Este conjunto de procesos debe permitir constatar, medir y valorar las acciones realizadas y sus efectos, posibilitando la realización de un balance para su redirección y la realización de los ajustes necesarios para la consecución de los objetivos planteados.

### **POBLACION OBJETIVO:**

Identificación de beneficiarios directos:

Población en general y Personas con Movilidad y/o Comunicación reducida (PM y/o CR), en particular.

Identificación de beneficiarios indirectos:

Recursos Humanos de las Administraciones Públicas.

Ciudadanía en general

Indicación de otros actores:

Participantes no beneficiarios.

La población con discapacidad es sólo la punta del iceberg del beneficio generado por la accesibilidad. La población en su conjunto demanda mejoras de accesibilidad que, a menudo

se convierten en conquistas irrenunciables o en oportunidades de negocio.

El envejecimiento de la población conduce a una mayor necesidad de entornos adaptados o “adaptables”; entornos, en todo caso, pensados para todas las personas, con independencia de sus capacidades.

La mejora de accesibilidad no es un gasto, sino una inversión en capital humano, en tecnología, en infraestructuras,...etc.

Consecuentemente, las obras de accesibilidad conllevan una mejora y revalorización del stock de capital social.

El beneficio social de las obras de mejora de accesibilidad es mayor que su costo, si se contabilizan los llamados beneficios intangibles generadas por dichas obras.

Por otra parte, los costos de la mejora de accesibilidad se pueden recuperar -en gran medida- por diversas vías, como las siguientes:

En la edificación: menor asistencia a domicilio, menor tiempo de hospitalización, más posibilidades de “envejecimiento en casa”...

En el transporte: mayor eficiencia de los medios de transporte (menor tiempo de parada, menor costo de mantenimiento...), aumento del número de pasajeros en el transporte público...

En el urbanismo: aumento de la sostenibilidad de los centros urbanos, reducción de ocupación del espacio público por vehículos, revitalización del tejido urbano...

Además, siendo Argentina hoy en día, una potencia turística internacional y al haberse presentado la identidad visual de la “Marca Argentina” cuyo objetivo es posicionar al país de manera más competitiva en el mundo, aumentar y diversificar las exportaciones, fomentar el turismo, incrementar la captación de inversiones y difundir más eficientemente la cultura, el deporte y la ciencia, se debe tener también muy presente la importancia de la accesibilidad puesto que:

La población mundial que más viaja, aquella con mayor nivel económico, es la que está en proceso de envejecimiento y el número de turistas con discapacidades aumenta.

### **OBJETIVO GENERAL:**

Analizar, comparar y reelaborar las legislaciones provinciales y municipales llegando a la modificación y/o creación de los Códigos de Edificación, Planeamiento y Zonificación, a través de un trabajo mancomunado, a fin de realizar una normalización de acuerdo a la legislación nacional en la temática de accesibilidad al medio físico para que lo nuevo que se incorpore en infraestructura y tecnología sea totalmente accesible.

Paralelamente, redactar y presentar ante las Legislaturas Provinciales y los Concejos Deliberantes para su aprobación, Planes Provinciales y Municipales de Accesibilidad a fin de ejecutar acciones en todo el territorio nacional sobre lo ya existente en los ámbitos urbanos, edificios, del transporte y las comunicaciones, teniendo en cuenta las particularidades de cada localidad y comunidad, con el fin de equiparar las oportunidades para las personas con movilidad y/o comunicación reducida y lograr su plena inserción social.

### **OBJETIVOS A NIVEL PROVINCIAL:**

Adhesión a la Ley Nacional N° 24.314 y sus Reglamentaciones. Modificación de las normativas sobre transporte público de jurisdicción provincial y de señalización y comunicación.



Proyecto de modificación de las Normativas de los Planes Provinciales de Viviendas Sociales en base a la Ley Nacional N° 24.314 y Reglamentaciones y la Disposición N° 34/05 de la SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA dependiente de la SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.

Relevamiento y Diagnóstico de situación en la jurisdicción provincial en materia de accesibilidad al medio físico: a cargo del equipo de trabajo conformado a tal fin: Análisis y actualización de legislaciones en la materia, relevamiento y ejecución de obras de adaptación en edificios públicos provinciales.

En base al diagnóstico, elaboración del Plan Provincial de Accesibilidad incluidos los presupuestos por etapas anuales, a ser presentado en la Legislatura Provincial.

### **OBJETIVOS A NIVEL MUNICIPAL:**

Modificación de los Códigos de Edificación y Planeamiento municipales para ser presentados en los Consejos Deliberantes, tomando como base el nuevo Código de la Edificación de la Ciudad de Buenos Aires, Ley N° 962.

Modificación de los instrumentos normativos relacionados a transporte público en todas sus modalidades y a señalización y comunicación.

Relevamiento y Diagnóstico de situación en el municipio: a cargo del equipo de trabajo conformado a tal fin.

En base al diagnóstico, elaboración del Plan Municipal de Accesibilidad incluidos los presupuestos por etapas anuales, a ser presentado en los Consejos Deliberantes.

NOTA: En todos los casos los equipos de trabajo conformados recibirán la asistencia técnica y de gestión por parte de las autoridades provinciales y nacionales en la materia.

### **ACCIONES:**

El Plan Nacional de Accesibilidad propuesto es un plan de ejecución, cuyo objetivo es hacer accesible gradualmente el entorno existente, con el fin de que todas las personas lo puedan utilizar de manera libre, segura y lo mas autónoma posible.

Se buscará normalizar y estandarizar en todo el territorio nacional las soluciones que a nivel normativo se encuentran establecidas en las distintas jurisdicciones para que las mismas posean una coherencia ante el uso de las personas.

Además, mediante el Plan se evaluará el nivel de BARRERAS FÍSICAS: EN EL URBANISMO, EN LA EDIFICACION, EN EL TRANSPORTE LOCAL E INTERURBANO Y EN LA COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN, que existen en espacios e itinerarios determinados y por lo cual se definirán las acciones necesarias para adaptarlo, priorizando, valorizando y proponiendo planes y etapas de ejecución.

El proceso deberá tomar en cuenta la adaptación progresiva de cada municipio en su totalidad.

El Plan se centrará en los planes de accesibilidad que redacten los municipios a partir del trabajo conjunto entre las instituciones y la comunidad.

Se incluyen entre ellas a los Consejos y/o Comisiones Provinciales de Discapacidad, los Consejos y/o Comisiones de Discapacidad de los municipios, las ONGs, el Poder legislativo y la ciudadanía en general.

Habrá que evaluar y proponer acciones para la eliminación de barreras existentes en:

**Los espacios de uso público:** calles, plazas, parques, etc.

**Los edificios con acceso de público:** sea su propiedad pública o privada.

**Los elementos de una cadena de transportes:** desde las paradas y estaciones hasta el material móvil.

**Los sistemas de comunicación y/o información comunitaria:** señalética pública y privada, etc.

No se trata de que todo el espacio urbano sea accesible en lo inmediato (sí en lo mediano), pero sí de que vayan existiendo itinerarios accesibles, de acuerdo con la normativa existente o a actualizar en cada municipio, que permitan a la población desplazarse de manera lo mas autónoma posible, con dignidad y con seguridad pudiendo utilizar, así mismo, todos los espacios, edificios y servicios públicos, que también serán adaptados.

De tal suerte se propone un marco de acción municipal (a través del Consejo Federal de Discapacidad y la asistencia técnica de la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas), que sistematice los problemas existentes y formule un plan de acción para resolverlos, ofreciendo soluciones genéricas que, en muchos casos, necesitarán posteriormente del proyecto constructivo concreto.

Así, los Planes Municipales de Accesibilidad deberán ser realizados por equipos multidisciplinarios en los cuales se incluyan funcionarios políticos, de carrera, economistas, sociólogos, arquitectos, urbanistas, participación de la ciudadanía en general, etc.

De esta manera y con la participación de las OGs y ONGs se deberá incluir en los presupuestos anuales de los municipios las partidas necesarias que corresponderán a cada una de las etapas en las que fue dividido el Plan.

Concordantemente con el trabajo que se estén realizando sobre los objetivos generales se podrán presentar proyectos de ejecución de obras al Comité Coordinador de Programas para Personas con Discapacidad respecto del Programa Aprobado de Apoyo para Accesibilidad a Provincias y Municipios. Los alcances y requisitos para su desarrollo se encuentran establecidos en la página de Internet de la CONADIS: <http://www.cndisc.gov.ar> en el link Ley de Cheques.

## **ETAPAS:**

### **1º ETAPA DEL PLAN**

Reunión de trabajo: **1º JORNADA DE DIFUSIÓN, CONCEPTUALIZACIÓN Y PUESTA EN COMÚN**

Su finalidad es dejar sentadas las bases para la ejecución del Plan provincial y/o municipal.

Para la misma se requiere la presencia de los titulares del legislativo y el ejecutivo provincial o municipal, o en su defecto representantes con poder de decisión .

Los representantes de CONADIS expondrán los lineamientos generales de la guía para desarrollar el Plan Nacional de Accesibilidad, procediendo luego a intercambiar opiniones respecto de su ejecución.

Con el fin de optimizar el producto de la reunión de trabajo, es conveniente el previo conocimiento por parte de los participantes locales del documento que sobre el Plan Nacional de Accesibilidad distribuye la CONADIS y lo mismo por parte de los representantes de ésta sobre la normativa vigente local.

La misión posterior de los representantes del legislativo y el ejecutivo local, será la de coordinar un equipo de trabajo con recursos humanos propios y asesoramiento de los niveles de mayor complejidad, en procura de iniciar el desarrollo del Plan Nacional de Accesibilidad.

Seguidamente se establecerán las fechas para brindar la capacitación de los recursos humanos que tendrán la finalidad de redactar y ejecutar el Plan.

Se destaca que en instancias de pleno trabajo la Comisión Nacional Asesora establecerá contacto permanente con los grupos afectados brindando toda la información y gestión de recursos técnicos a fin de cumplimentar los objetivos planteados.

Según el Convenio a suscribir, se inicia a partir de un compromiso por parte del Consejo y/o Comisión Provincial de Discapacidad y la co-organización de los municipios, a fin de gestionar la realización de una 1º JORNADA DE DIFUSIÓN, CONCEPTUALIZACIÓN Y PUESTA EN COMÚN en la cual se deberá regionalizar la provincia a fin de que puedan asistir los municipios de cada región por dos días consecutivos.

Participarán de ese día, de manera obligatoria, todos los sectores de funcionarios públicos políticos (Nivel de Secretarios de todas las áreas o sus reemplazantes pero con poder de decisión), los afectados a las áreas de planeamiento, obras, catastro, transporte, tránsito, urbanismo, etc (con rango no menor a Director), de los municipios afectados, y se invitará a los Poderes Legislativos, a las ONGs. y a la Ciudadanía en general.

La Jornada contará con la participación de funcionarios de la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas y el objetivo será la capacitación para poder realizar la gestión, el intercambio de información, propuestas desde la provincia y municipios y trabajo conjunto donde se tratarán dos temas fundamentales a saber: 1º) Concientización y Sensibilización sobre la Accesibilidad al Medio Físico y el Diseño Universal y 2º) Pautas para redactar el Plan Municipal de Accesibilidad. Esta actividad es el compromiso previo obligatorio para la 2º Etapa.

## **2º ETAPA DEL PLAN:**

La segunda Etapa será la de presentar la redacción de los Planes de Accesibilidad realizados por los grupos de trabajo seleccionados a tal fin, la puesta en común del mismo

y su posterior presentación para la aprobación por el Poder Legislativo local y el Proyecto de modificación o redacción de las nuevas Normativas.

Vale aclarar que para llegar a esta instancia se deberán proponer metas temporales parciales y totales a fin de lograr la máxima eficacia en relación con los objetivos del Plan.

Continuamente debe existir un intercambio entre Nación, Provincia y Municipios a fin de que exista un seguimiento de gestión tanto técnica como administrativa.

Se destaca que el Plan redactado puede tener variación de ejecución en el tiempo según características y circunstancias locales.

## **CONCLUSION:**

El Plan a realizar debe ser sustentable y progresivo en el tiempo superando gestiones políticas, brindando una herramienta a las personas para que puedan hacer la defensa de sus derechos y generando realmente una política pública al respecto.

Todos los argumentos planteados justifican la racionalidad económica de las inversiones para la mejora de la accesibilidad en nuestra actual sociedad. En el momento de puesta en marcha de este Plan, que implica a tantos agentes durante un periodo elevado, no se dispone de información suficiente para abordar la cuantificación de su rentabilidad social. Se trata, además, de un ejercicio académico complejo dada la variedad de acciones incluidas en él y el elevado peso de los beneficios intangibles.

No obstante, se confía en que, como la población lo demanda, se produzcan -a lo largo de su aplicación- avances en la cuantificación del impacto económico de las políticas de mejora de la accesibilidad.

Se infiere de este modo que el fin propuesto del Plan es cumplimentar con Normas Internacionales a las cuales el Estado Argentino ha suscrito como así también a la Constitución de la Nación Argentina, las Leyes Nacionales, las Provinciales y las municipales.

Asimismo se trata de cumplimentar con los deberes de funcionarios públicos y en el caso de los profesionales del diseño aplicar las consignas aprehendidas con el fin de que realmente las mismas sean un servicio a prestar en beneficio de la comunidad en general. Por ello la apertura de información respecto al tema de accesibilidad es esencial ya que se trata de romper un paradigma, en el cual históricamente el tema estaba bajo la supervisión de unos pocos, a ser una temática puramente social y que sea manejable por toda la población.

Los intereses individuales o sectoriales que se sientan afectados por este proyecto, de ninguna manera deben prevalecer sobre los derechos de todas las personas. Esos intereses desconocen que el proyecto no sólo hará posible la construcción de una ciudad no menos estética y sí más ética; como así también que se verificará una mejor rentabilidad en los servicios ya que no sólo se ampliará la oferta sino que indefectiblemente también se incrementará la demanda.

Es así que hay que considerar que los fines del Plan en cuestión no son los de crear una ciudad para personas con movilidad y/o comunicación reducida, sino que los mismos persiguen algo más importante como es la de crear una ciudad para todas las personas que habitan en ella, que evolucionan en ella y con ella.

# PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD

## CAPACITACIÓN

### “CONCEPTUALIZACIÓN SOBRE ACCESIBILIDAD”

Comisión Nacional Asesora para la  
Integración de Personas Discapacitadas <sup>1</sup>

- **MÓDULOS I AL IV**

---

<sup>1</sup> Investigación y Compilación: Arq. Claudio Alejandro Benardelli



## PRESENTACION:

La "accesibilidad al medio físico" es un derecho a ejercer por todas las personas en igualdad de condiciones y equiparación de oportunidades. Cuando hablamos de planificar para que una ciudad sea accesible, generalmente se habla de diseñar o adecuar un medio cultural para que "todos" tengan acceso al mismo.

Para ello deberemos **abandonar la concepción de las** personas con discapacidad como sujetos de caridad... y **tomar conciencia de** las personas con discapacidad como sujetos titulares de derechos.<sup>2</sup>

De tal suerte y tomando en cuenta que según la ENDI (Encuesta Nacional de Discapacidad – Argentina), existen en nuestro país un 7,1% de personas con discapacidad permanente (motrices, sensoriales, mentales y viscerales); y que a ese porcentaje habría que sumársele el de personas que por una u otra causa ven limitadas sus posibilidades de desplazamiento, orientación y/o uso de instalaciones de manera temporal (mujeres embarazadas, familias con niños entre 3 meses y 2 años, niños entre 6 y 10 años, personas obesas, personas que cargan bultos, accidentados con discapacidad en rehabilitación sin secuela posterior, etc.); agregándose además la franja de la 3º edad; y el núcleo familiar, contenedor o acompañante circunstancial correspondiente a dichas personas; se llega a una cifra, que realmente sorprende, de casi un 40% de la población que padece algún impedimento de uso del medio físico que no está debidamente preparado en lo que se refiere a las actividades de la vida diaria.

Esto no solo aumenta la cifra original del 7,1% de la población total, sino que plantea que la resolución debe estar orientada en términos de derechos humanos y mejora de la calidad de vida.

Es por ello que para poder empezar a hablar de la Accesibilidad al Medio Físico deberemos conceptualizar debidamente lo que significa y abarca la palabra ACCESIBILIDAD y veremos que contiene una vertiente social y otra técnica, las cuales deberán ser consideradas a la hora de prestar un servicio como es la actividad del Diseño en todas sus variantes para el gran número de personas con movilidad y/o comunicación reducidas inscriptas en el alto porcentaje detallado en el párrafo anterior. Entendiendo que no se trataría de crear una ciudad o lugar para dicho segmento en particular, sino un espacio para todas las personas que habitan en él, que evolucionan en él y con él.

### ARQ. CLAUDIO BENARDELLI

Por lo expuesto, se ha planteado la idea de transmitir e intercambiar conceptos sobre ambientes accesibles, sus soluciones, etc., para poder realizar proyectos accesibles, los cuales son la resultante de aplicar las legislaciones vigentes como así también ejercer, dentro de cada profesión, la ética por la cual debemos trabajar para procurar brindar un servicio eficiente dentro de los cánones de la honestidad y legalidad.

---

<sup>2</sup> Declaración de Madrid. Marzo de 2002.

## INDICE TEMATICO

### **MODULO I**

#### **1 UN ASUNTO DE INCLUSION**

- 1.1 Más allá de la media.
- 1.2 Ampliación del ámbito.
- 1.3 Integración natural de las necesidades.

#### **2 LA DESVENTAJA**

- 2.1 Derechos y Deberes.
- 2.2 Equiparación de oportunidades.

#### **3 CLASIFICACION INTERNACIONAL**

- 3.1 Deficiencia
- 3.2 Discapacidad
- 3.3 Minusvalía

---

### **MODULO II**

---

#### **4 BARRERAS SOCIALES COMO BASE DE LAS BARRERAS FISICAS**

- 4.1 Barreras Sociales y Mentales
- 4.2 Barreras Físicas
- 4.3 Barreras presupuestarias.

#### **5 ANALISIS DE LAS BARRERAS FISICAS**

- 5.1 Grupos de Personas con Movilidad y/o Comunicación Reducida
  - 5.1.1 Ambulantes
  - 5.1.2 Usuarios de silla de ruedas
  - 5.1.3 Sensoriales
- 5.2 Dificultades que encuentran las Personas con Movilidad y/o Comunicación Reducida.
  - 5.2.1 Dificultad de Maniobra
  - 5.2.2 Dificultades para salvar desniveles.
  - 5.2.3 Dificultades de alcance.
  - 5.2.4 Dificultades de control
- 5.3 Conjunto de requerimientos para superar las dificultades.
- 5.4 Metodología de análisis de las barreras

#### **6 EL DISEÑO UNIVERSAL.**

- 6.1 Definición y Objetivos
- 6.2 Criterios
  - 6.2.1 Que representan los criterios
  - 6.2.2 Nivel Mínimo
  - 6.2.3 Ausencia de rigidez
- 6.3 Cualquier persona
- 6.4 Independencia
- 6.5 Normalidad

#### **7 ACCESIBILIDAD.**

- 7.1 Definición
- 7.2 Alcances
- 7.3 Grados
  - 7.3.1 Visitabilidad
  - 7.3.2 Adaptabilidad
  - 7.3.3 Practicabilidad
- 7.4 Seguridad

---

### **MODULO III**

---

#### **8 NORMATIVA NACIONAL, PROVINCIAL Y MUNICIPAL.**

- 9.1 Responsables de su cumplimiento.
- 9.2 Causas y efectos de la falta de accesibilidad para personas con movilidad y/o comunicación reducida.

## **9 COMO PROYECTAR APLICANDO LA ACCESIBILIDAD AL MEDIO FISICO.**

9.1 Responsabilidades profesionales.

9.2 Principios éticos.

---

### **MODULO IV**

---

#### **10 ANALISIS Y SOLUCIONES TECNICAS POSIBLES SOBRE LAS PRESCRIPCIONES VERTIDAS EN ELDECRETO N° 914/97 Y 467/98**

10.1 Elementos de urbanización.

10.2 Mobiliario urbano

10.3 Edificios con acceso de publico de propiedad publica o privada.

10.4 Edificios de vivienda colectiva

10.5 Transporte

---

### **MODULO V**

---

#### **11 METODOLOGIA PARA LA ELABORACION DE UN PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD**

11.1 Programación de un Plan de Accesibilidad

11.2 Relevamiento de información

11.3 Evaluación de la accesibilidad

11.4 Acciones

11.5 Presupuestos

11.6 Plan de etapas presupuestado

11.7 Criterios de priorización

---

### **MODULO VI**

---

#### **12 PLAN DE ACCESIBILIDAD EN LA EDIFICACION**

#### **13 PLAN DE ACCESIBILIDAD EN EL URBANISMO**

#### **14 PLAN DE ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE**

---

### **MODULO VII**

---

#### **15 RECOMENDACIONES TÉCNICAS Y DE GESTIÓN**

#### **16 PARTICIPACIÓN**

#### **17 SEGUIMIENQ DE LA EJECUCIÓN DEL PLAN**

---

### **MODULO VIII**

---

#### **18 EJEMPLOS**

18.1 Ejemplo de dossier de un edificio

18.2 Ejemplo plan de accesibilidad en el urbanismo

18.3 Ejemplo en el transporte

#### **19 INFORMACIÓN A RECOGER EN UNA ENCUESTA DE MOVILIDAD**

---

### **MODULO IX**

---

#### **20 FASE PRACTICA**

##### **Proyecto de Plan de Accesibilidad Total.**

20.1 Proyecto de Plan de Accesibilidad Municipal al Medio Urbano

20.2 Proyecto de Plan de Accesibilidad Municipal al Medio Edificado

20.3 Proyecto de Plan de Accesibilidad Municipal al Transporte

20.4 Proyecto de Plan de Accesibilidad Municipal a la Comunicación e Información.

---

### **MODULO X**

---

#### **21 BIBLIOGRAFIA**

**Nota:** Los proyectos serán el resultado de la aplicación de los conceptos técnicos vertidos en el curso.

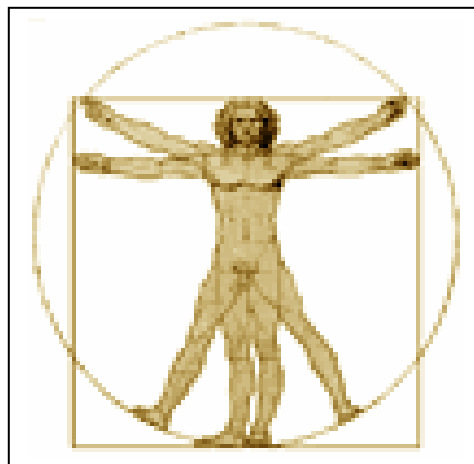
# ACCESIBILIDAD AL MEDIO FISICO

*Aunque no se puede diseñar todo para todas las personas, si es alcanzable que todo sea lo mas flexible e integrador posible, con un diseño de calidad, sostenible y universal, en el que todos aportemos y avancemos en una sociedad decente, respetuosa con las personas y con el medio y mejor preparada para las futuras generaciones.<sup>3</sup>*

## MODULO I

### 1 UN ASUNTO DE INCLUSION

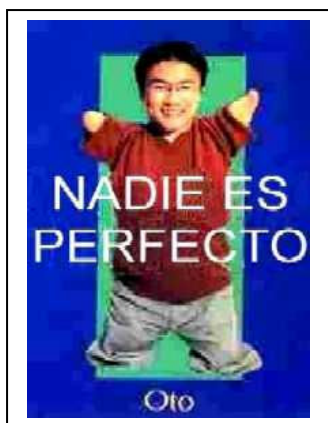
Tradicionalmente, los profesionales del diseño en todas sus ramas se muestran inclinados a realizar sus proyectos teniendo en cuenta "el hombre medio" o, inconscientemente, ***sus propias facultades físicas***, lo cual no deja de ser comprensible: las orientaciones de diseño existentes se basan, por lo general, en hombres o mujeres de talla y capacidades medias. Por ejemplo, una referencia internacional ampliamente usada es el libro titulado "Datos para los arquitectos", de Ernst Neufert.



#### Más allá de la media.

La talla y capacidades físicas del "hombre medio" han sido recogidas en distintos tipos de personas normalizadas, pero:

*No hay ser humano que se adecue a las proporciones y facultades medias, es decir; no existe una persona normalizada. Cada persona se desvía de la media en mayor o menor grado.*



Las personas presentan diferencias de talla, de capacidades motrices y de facultades auditivas o visuales. Una persona puede diferir de otra en la fuerza de los brazos, el vigor físico o las facultades mentales.

Además, hay personas cuya movilidad está limitada debido a la edad avanzada, a una enfermedad, a alergias o a una lesión temporal. Algunas no pueden caminar y dependen de una silla de ruedas. Otros se ven limitados en el uso de los brazos. Hay personas con problemas de visión o ciegas, con problemas de audición o sordas, y otras que tienen dificultades para aprender u orientarse. Asimismo, existen personas con deficiencias en la función cardiaca o pulmonar, con problemas en el sistema

<sup>3</sup> RODRIGUEZ-PORRERO, Cristina. Diseño para Todos. Características, origen y retos", *Minusval*, Nº 133, marzo-abril, 2002, pags. 17-20.

respiratorio. Por ello, adolecen también de un menor vigor físico. Hay personas que presentan una combinación de las limitaciones mencionadas.

Finalmente, hay quienes tienen que hacer frente a restricciones temporales y se ven obligados a trasladar maletas pesadas, a trabajar en una mudanza o llevar un cochecito de bebé, una silla de ruedas o un carrito de compras.

### **Ampliación del ámbito.**

Las múltiples desviaciones respecto a la media evidencian que los seres humanos sólo tienen una cosa en común: que cada persona es un ser específico en cuanto a sus capacidades físicas y a sus limitaciones. Los audífonos, los anteojos, las muletas o las sillas de ruedas prescritas individualmente pueden compensar la discapacidad en cierto grado. Estos recursos capacitan para actuar en sociedad. Ahora bien, si se quiere que la persona con discapacidad se desenvuelva realmente cómoda y con seguridad, es esencial que los diseñadores del entorno construido o no consideren todas las posibles limitaciones.

Desde un punto de vista básico, hay que ampliar mucho más el alcance en cuanto al número de personas incluidas en los criterios que se aplican a los proyectos.

### **Integración natural de las necesidades.**

Aun partiendo del principio de que todas las personas son únicas en cuanto a sus capacidades y limitaciones, no tienen por qué presentar requisitos de accesibilidad recíprocamente conflictivos.

En realidad, todo el mundo puede beneficiarse de la ampliación del alcance en cuanto al número de personas consideradas en los estudios de accesibilidad.

Por ejemplo, el acceso a cualquier edificio es más fácil para todas las personas – sean bajas, altas, obesas, delgadas, fuertes o débiles – si las puertas se abren con suavidad y la distancia útil de paso es alta, ancha y no tiene escalones. No hay duda de que un interruptor de luz a un metro del nivel del piso puede ser utilizado tanto por un adulto alto como por una persona baja, y de que la instalación de un ascensor beneficia a todos y más si ese ascensor tiene las medidas lógicas para que, con comodidad, pueda instalarse desde una persona usuaria de silla de ruedas hasta tener la posibilidad de efectuar una mudanza.

No es necesario crear soluciones independientes o específicas para cada categoría de limitaciones personales; en otras palabras, no se impone realizar una “ciudad para personas con discapacidad, sino una ciudad para todos los que habitan en ella, con ella y para ella”.

*Puede conseguirse el propósito deseado integrando las distintas necesidades de las personas en una solución útil para todos.*

## **2 LA DESVENTAJA**

“... No debe olvidarse que todo hombre –con discapacidades o sin ellas- es una persona social, que forma parte de una sociedad y participa de una cultura sobre la que influye y

por la que es influido. Por naturaleza es gregario y necesita relacionarse con otros hombres para lograr un desarrollo pleno y armónico”.<sup>4</sup>

“... El menoscabo que se establece por comparación entre dos personas o situaciones y los inconvenientes o impedimentos que ocasiona, determina una desventaja. Esta desventaja puede ser planteada desde la movilidad y la comunicación, que no dependen solamente de una locomoción satisfactoria sino de otros factores independientes del aparato locomotor y de los modos de relación, que han sido reconocidos como derechos humanos pero también como indicadores de salud y de calidad de vida...”<sup>5</sup>

De tal suerte podemos apreciar que la desventaja es un proceso que se desenvuelve en el tiempo y es una variable que depende de situaciones de la vida diaria, que constituyen el entorno particular de cada persona y es una combinación de:

Situaciones de macro,

(Educación, vivienda, actividad profesional, deportes, vida familiar, etc.), compuestas por:

Situaciones de micro,

(conducir un automóvil, entrar y salir de la vivienda, abrir puertas, ventanas, latas de conserva, etc.).

La desventaja surge del encuentro entre la discapacidad y las circunstancias discapacitantes con las situaciones del entorno, es decir con el conjunto de realidades en cuyo seno la persona ha de ejecutar actos de su existencia. El proceso de la desventaja incluye muchos aspectos que ofrece el ámbito mediato e inmediato, analizado en términos de situaciones. Es un sistema abierto de intercambio permanente y regular con los componentes culturales y biofísicos del entorno.

“... La capacidad de concebir y de realizar de manera cómoda y segura en el momento elegido, los desplazamientos considerados necesarios, cualquiera sea la forma o la distancia, constituye el mejor ejemplo de este esquema global...”<sup>6</sup>

### **3 CLASIFICACION INTERNACIONAL**

En el lenguaje cotidiano se utilizan las palabras deficiencia, discapacidad y minusvalía, e incluso otras que tienen una connotación despectiva, y conviene, antes de seguir adelante, que se exponga con claridad cuál es su significado para evitar un empleo inadecuado de las mismas. Un correcto manejo de estos conceptos en particular, permitirá una mayor comprensión del tema que nos ocupa y además contribuirá a mejorar la atención a todos los destinatarios de nuestros diseños, factor clave en la prestación de servicios.

#### **3.1 Deficiencia:**

Toda pérdida o anomalía de una estructura o función psicológica, anatómica o fisiológica de la persona.

---

<sup>4</sup> “La discapacidad como problema social” Dra. Lilibian Pantano. Eudeba 1987.

<sup>5</sup> “La accesibilidad al medio físico. Evitación y eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y en las comunicaciones” Arq. Clotilde Amengual.

<sup>6</sup> Pierre Minaire (1992) finaliza su propuesta de análisis diciendo esto.

### 3.2 Discapacidad:

La restricción o ausencia, por causa de una deficiencia, de la capacidad para realizar una actividad en la forma o dentro del margen considerado normal para un ser humano. La discapacidad puede ser de carácter permanente o transitorio dependiendo de cuál sea su causa concreta.

### 3.3 Minusvalía:

Es una situación de desventaja en la que alguien se encuentra como consecuencia de una deficiencia o de una discapacidad, que limita o impide su desarrollo personal en condiciones de igualdad de oportunidades respecto del resto de personas de la comunidad en que vive.

Estas definiciones nos dan idea de tres dimensiones distintas a considerar en la persona. La deficiencia hace referencia a la **dimensión de la salud** física o psicológica de la persona. La discapacidad se refiere a la **actividad desarrollada** por una persona y a la dificultad que en ello encuentra. Y, por último, la minusvalía hace referencia a la **dimensión social** de la persona con deficiencia o discapacidad, a la situación de *desventaja* que se encuentra para participar activamente en la vida social.

Puede verse más claro a través del ejemplo descrito en el cuadro siguiente. De estas tres dimensiones, la discapacidad es la que interesa a la accesibilidad, según lo que hemos visto hasta el momento y como veremos cuando la definamos.

Un ejemplo de lo visto en las definiciones puede ser el siguiente:

Una persona con deficiencia física en sus piernas que le impide utilizarlas...	<b>Deficiencia</b>
No puede caminar, aunque compensa esta discapacidad utilizando una silla de ruedas para desplazarse...	<b>Discapacidad</b>
Pero encuentra muchas dificultades para desenvolverse cómoda y autónomamente por la ciudad, utilizar los transportes, para acceder a los edificios... por lo que tiene problemas para participar en igualdad de condiciones e integrarse socialmente.	<b>Minusvalía</b>



## **MODULO II**

### **4 BARRERAS SOCIALES COMO BASE DE LAS BARRERAS FISICAS**

La llamada “persona con discapacidad”, en realidad es un individuo que ve limitado su desarrollo y desenvolvimiento por el impacto de una deficiencia o daño y que forma parte de un segmento social más amplio, tal el conjunto de personas con “movilidad y/o comunicación reducidas”. Todas ellas, como el conjunto de quienes componen una sociedad, son personas eminentemente sociales, únicas e irrepetibles.

Pero en realidad, esa limitación se produce también por la falta de alternativas para aquellos que se alejan del prototipo social vigente. Es entonces, el impedimento que el mismo contexto ofrece a los “diferentes” un elemento limitador o limitante.

En este sentido, es importante focalizar a la sociedad con un papel activo en el asunto o problemática de la discapacidad. Como bien lo expresa Demetrio Casado Pérez *“la sociedad, en efecto, no es sólo el escenario en el que acontece el problema sino que es un personaje importante del drama. La sociedad discapacita y rehabilita, segrega y agrega. La sociedad, por ello, ha de ser objeto de intervenciones que la hagan cada vez menos agresiva y más accesible, menos áspera y más hospitalaria, menos normativa y más tierna”* (1987).<sup>(7)</sup>

De esta manera aparece *la sociedad como actor*, como incidente, como agente provocador de resultados (positivos o negativos, justos o injustos) y *no sólo como lugar del acontecer*. Por supuesto, que la “sociedad actúa” a través e sus instituciones o asociaciones que le dan vida, a través de las personas, en su carácter social, y de todas sus entidades representativas.

De tal suerte tomaremos en esta ocasión dos aspectos de esa influencia contextual: la acción desde la cultura (tomada ésta en su sentido antropológico) y como productora de grandes líneas que orientan la acción en determinadas materias (formulación de grandes políticas sociales).

---

<sup>7</sup> Casado Pérez, Demetrio- Prólogo- “La discapacidad como problema social”, de Pantano, L. - EUDEBA, Bs. As., 1987.

## **MODULO III**

### **5 ANALISIS DE LAS BARRERAS FISICAS**

Las **barreras físicas o comunicacionales** son aquellas derivadas de la acción ya sea por negligencia, por desconocimiento o por omisión de la sociedad, que aún posee barreras sociales originadas en las mismas causas. Las barreras físicas o comunicacionales están representadas por todas aquellas trabas, obstáculos o impedimentos que obstruyen la libre movilidad, uso y comunicación de las personas y en particular en este caso de las personas con movilidad y/o comunicación reducida.

#### **5.1 Grupos de Personas con Movilidad y/o Comunicación Reducida**

La heterogeneidad de limitaciones físicas es una de las principales dificultades para poder determinar unos parámetros válidos en el campo de la supresión de barreras físicas.

Algunos parámetros, de los que un ejemplo puede ser la disposición de barras o apoyos como ayuda para la ejecución de determinados movimientos, dependen muy directamente de las condiciones particulares de cada individuo y resulta poco menos que imposible establecer criterios válidos para toda la población con limitaciones de movilidad y/o comunicación.

A pesar de ello, hay que tratar de establecer grupos con unas condiciones similares mínimas. En ellos se incluyen también aquellas personas que tradicionalmente no se consideran con discapacidad pero que tienen las mismas limitaciones (a veces sólo temporalmente) que estos.

En definitiva pueden establecerse tres grandes grupos de personas con movilidad y/o comunicación reducida:

##### **5.1.1 Ambulantes**

Aquellos que ejecutan determinados movimientos con dificultad, sea con la ayuda o no de aparatos ortopédicos, bastones, etc

Entre ellos encontramos a:

- Hemipléjicos, con parálisis total o parcial de una mitad de su cuerpo.
- Amputados, de una o ambas piernas a diversos niveles.
- Personas con insuficiencia cardíaca o respiratoria.
- Mujeres embarazadas (a partir del quinto mes).
- Aquellos que llevan cargas pesadas o voluminosas.
- Los que llevan niños pequeños en brazos o cochecito.
- Enyesados o con vendajes compresivos.
- Convalecientes de enfermedades o intervenciones quirúrgicas.
- Ancianos con degradación de su capacidad física.
- Afectados de poliomelitis, espina bífida, esclerosis, parálisis cerebral y otros tipos de enfermedades con secuelas o malformaciones, en los grados que permitan caminar.

##### **5.1.2 Usuarios de silla de ruedas**

Aquellos que precisan de una silla de ruedas para llevar a cabo sus actividades, bien de forma autónoma, o con ayuda de terceras personas.

Entre ellos encontramos a:

- Parapléjicos, con parálisis de la parte baja del cuerpo incluidas las extremidades inferiores.
- Tetrapléjicos, con parálisis tanto de la parte alta como baja del cuerpo, incluidas piernas y brazos.

- Hemipléjicos, amputados, ancianos, etc.
- Grandes afecciones con secuelas importantes que imposibilitan el andar como por ejemplo, polio, esclerosis o malformaciones como espina bífida, etc.

### 5.1.3 Sensoriales

Aquellos que tienen dificultades de percepción, debido a una limitación de sus capacidades sensitivas, principalmente las visuales o auditivas.

Entre ellos encontramos a:

- Ciegos, amblíopes y en general todo tipo de personas con dificultad de visión.
- Sordos, hipoacúsicos y en general todo tipo de personas con trastornos auditivos.

## 5.2 Dificultades que encuentran las Personas con Movilidad y/o Comunicación Reducida.

Se pretenden definir las dificultades que plantea a las personas con movilidad y/o comunicación reducida el entorno construido, tanto para conseguir una plena autonomía de movimientos como un uso adecuado de los elementos que en él se encuentran. Se podrá concluir que las medidas correctivas a aplicar a elementos diferentes serán análogas para necesidades similares.

Esta descripción servirá para poder reconocer las necesidades de los usuarios al momento de diseñar lo mas adaptado posible o para establecer, según los índices de demandas puntuales, políticas de acción a ejecutar en los lugares más solicitados por la población específica.

### ***Para la Discapacidad Motriz: Ambulatorios, Semi o no ambulatorios***

Barreras físicas, ya sean arquitectónicas, urbanísticas, del transporte, del equipamiento o de los sistemas de comunicación.

- Dificultad y/o imposibilidad de superar desniveles y escaleras tanto por problemas musculares como de equilibrio
- Dificultad y/o imposibilidad de superar pendientes importantes
- Dificultad de pasar por espacios estrechos
- Dificultad en ejecutar trayectos largos sin descansar
- Mayor peligro de caídas por tropiezos o resbalones de los pies o los bastones o volcamiento de silla
- Limitación de posibilidades de alcance manual y visual
- Dificultad en abrir o cerrar puertas, especialmente si tienen mecanismos de retorno
- Dificultad de accionar mecanismos que precisan de ambas manos a la vez

### ***Para la Discapacidad Sensorial: Ciegos o disminuidos visuales y Sordos o hipoacúsicos.***

Barreras en la información y/u orientación, de manera gráfica, auditiva o visual.

En lo que se refiere a ciegos o disminuidos visuales se agregan también las barreras físicas descriptas, en distintos grados.

- Identificación de espacios y objetos
- Detección de obstáculos (desniveles, elementos salientes, agujeros, etc.)
- Determinación de direcciones y seguimiento de itinerarios
- Obtención de información escrita (texto, gráficos, etc.)
- Identificación de señales acústicas (alarmas, timbres, etc.)
- Sensación de aislamiento respecto al entorno

- Obtención de información sonora (voz, música, etc.), en particular en edificios de uso público (estaciones, aeropuertos, etc.) y transportes colectivos (aviones, barcos, trenes, transporte público colectivo de pasajeros)

***Para la Discapacidad Mental:***

Barreras culturales y/o sociales, ya sean por desconocimiento, omisión o discriminación.

***Para la Discapacidad Asociada: Motriz y sensorial, motriz y mental, motriz y visceral, etc.***

Posibilidad de duplicación de las barreras descriptas.

***Para la Discapacidad Temporal: Cualquiera de las detalladas con o sin secuela posterior.***

Según sea ella, se oponen las barreras mencionadas.

### 5.2.1 Dificultad de Maniobra

Todo el cúmulo de dificultades que una persona puede encontrar para desarrollar sus actividades de forma autónoma se pueden reunir en cuatro tipos:

Es decir, aquellas que limitan la capacidad de acceder a los espacios y moverse dentro de ellos.

Afectan en especial a los usuarios de sillas de ruedas tanto por las dimensiones de la silla que obligan a prever espacios más amplios, como por las características de desplazamiento que tiene una silla de ruedas.

Son cinco las maniobras fundamentales de las sillas de ruedas:

- Desplazamiento en línea recta (maniobra de avance o retroceso)
- Rotación o maniobra de cambio de dirección sin desplazamiento (sin mover prácticamente de sitio el eje de rotación o centro de gravedad)
- Giro o maniobra de cambio de dirección en movimiento
- Franquear una puerta (acercarse, abrirla, traspasarla y cerrarla)
- Transferencia o movimiento para instalarse o abandonar la silla de ruedas

### 5.2.2 Dificultades para salvar desniveles.

Son las que se presentan en el momento en que se pretende cambiar de nivel (subiendo o bajando) o superar un obstáculo aislado dentro de un itinerario horizontal. Afectan tanto a usuarios de sillas de ruedas como a los ambulantes

Básicamente se distinguen tres clases de desniveles:

- Continuos o sin interrupción (En las vías públicas, espacios abiertos; y obedecen más a las condiciones topográficas que a una intención proyectual)
- Bruscos y aislados; responden generalmente a una clara intención proyectual: Evitar la entrada de agua (en los accesos desde el exterior a locales cubiertos), separar y proteger (en el caso de aceras) o conseguir una determinada opción compositiva (escalinata, escalones, etc.)
- Grandes desniveles que responden bien a condiciones topográficas o, con mayor asiduidad, a superposición de niveles (edificios de más de una planta).

### 5.2.3 Dificultades de alcance.

Son aquellas que aparecen como consecuencia de una limitación en las posibilidades de llegar a objetos y percibir sensaciones. Afectan principalmente a los usuarios de sillas de

ruedas (como consecuencia de su posición sedente) y de forma especial a las personas con discapacidad sensorial (visuales y auditivos)

Básicamente se distinguen tres clases de dificultades de alcance:

- Manual, que afecta de manera primordial a los usuarios de sillas de ruedas tanto por estar sentados como por el obstáculo que para la aproximación representan las propias piernas y la silla de ruedas.
- Visual, que incide en los usuarios de silla de ruedas disminuyendo altura y ángulo de visión y principalmente en personas con deficiencia en el sentido de la vista.
- Auditivo, que repercute de forma primordial en los individuos con disminución o pérdida de las capacidades auditivas.

#### 5.2.4 Dificultades de control

Son las que aparecen como consecuencia de la pérdida de capacidad para realizar acciones o movimientos precisos con los miembros afectados. Inciden tanto en los usuarios de silla de ruedas como en los ambulantes.

Se distinguen dos clases de dificultades de control:

- Del equilibrio, que se manifiesta tanto en la obtención como en el mantenimiento de una determinada postura e incide en los usuarios de sillas de ruedas y en los ambulantes como consecuencia de la afectación de los miembros inferiores.
- De la manipulación, que se asocia más a las afectaciones de los miembros superiores y, por tanto, no se manifiesta por la condición de sedente o ambulante de la persona sino por la limitación adicional en las extremidades superiores.

Las limitaciones no se asocian a cada uno de los diversos tipos de lugares, sino a los individuos que actúan y desarrollan su vida en ellos. En definitiva, no se puede adaptar el entorno basándose en las características de los elementos materiales sino en función del uso que se pretende de ellos.

Para el caso, la actividad de la vida diaria no la tendremos que entender por partes sino como un conjunto en el que intervienen: el sujeto-objeto de la actividad con sus características particulares, el producto de diseño con relación al medio físico, y los servicios sociales en calidad y especialización de atención según destino.

Para que la oferta sea universal y contemple las necesidades y características de todos los posibles actores recordemos, aunque no seamos profesionales del campo del diseño, que podemos ser transmisores de lo hasta aquí escrito difundiendo el siguiente principio: ***Todo elemento diseñado por el hombre deberá siempre ser pensado en función de ese hombre y no por la morfología o belleza del elemento en sí mismo, pues esa cualidad podrá ser definida una vez que el producto se sepa que pueda ser útil a todos por igual; recordando que la mejor accesibilidad es la que no se percibe, pero está al alcance de todos y que un espacio puede ser más ético y no por eso menos estético.***

### 5.3 Conjunto de requerimientos para superar las dificultades

Lo hasta aquí elaborado nos sirve de pauta para una reordenación de los parámetros habitualmente utilizados para poder suprimir las barreras físicas.

**No se trata de introducir requerimientos nuevos;** el tema de las barreras está suficientemente desarrollado a nivel teórico como para que de cualquier manual o de la Ley Nacional N° 24314 y sus Decretos Reglamentarios N° 914/97 y 467/98 puedan extraerse prácticamente la totalidad de los parámetros funcionales y dimensionales que hay que manejar.

Se trata de poder ver el problema desde un ángulo distinto: **desde la persona como sujeto activo dentro del medio físico.**

En conclusión deberemos tener en cuenta dos parámetros o requerimientos fundamentales que serán los que en principio deban regir cualquier objeto de diseño. Dichos parámetros son los de movilidad (asegurar los desplazamientos en forma autónoma y segura), y los de uso (lograr el pleno alcance y control de los elemento destinados a el uso asimilándolos además a los distintos tipos de comunicaciones).

#### **5.4 Metodología de análisis para el diseño sin barreras**

Veremos que simplemente formulándonos dos preguntas podremos obtener la respuesta para poder diseñar cualquier cosa y que la misma pueda estar al servicio de cualquier persona independientemente de las limitaciones que ella posea. Las preguntas que nos haremos son las siguientes:

***¿Cómo podrán todas las personas llegar al lugar donde quieren ir y una vez en él poder llegar a todos los rincones del mismo de manera cómoda y segura?.***

***¿Cómo podrán una vez en el lugar elegido, desarrollar en cada espacio y/o con cada elemento las actividades que le son propias de manera cómoda y segura?***

Estas dos preguntas podrán ser respondidas de una manera simple, y su solución en el campo del diseño requerirá a lo mejor de un esfuerzo mayor de imaginación, pero nunca será una limitación para el desarrollo del mismo.

Para la primera pregunta se deberá resolver el tema de las maniobras y los posibles cambios de nivel y para la segunda todas las cuestiones relacionadas con el alcance y control.

Este sencillo esquema<sup>8</sup> permitirá analizar cualquier situación que se presente. Lo que habrá que tener en cuenta serán los parámetros técnicos para las soluciones a adoptar. De esa manera los resultados esperados serán óptimos al momento de corroborar nuestro producto.

---

<sup>8</sup> Manual de turismo Accesible, Real Patronato sobre Discapacidad, España, 1999.

## PLANTEAMIENTO

## ALTERNATIVA



## 6 EL DISEÑO UNIVERSAL.

### 6.1 Definición y Objetivos

El término “Diseño Universal” fue utilizado por primera vez en EE.UU. por Ronald L. Mace en 1985, arquitecto de reconocido prestigio, diseñador, profesor, y usuario de silla de ruedas. Su trabajo fue pionero en el diseño accesible, participó en la Ley de Americanos con Discapacidad (ADA), fundó el Centro de Diseño Universal en 1989 y celebró la 1ª Conferencia Internacional en Diseño para Todos, con el lema “Diseñando para el Siglo XXI”.

Entendemos por caso al Diseño Universal como, **“aquella actividad humana que concibe, proyecta y construye el entorno físico, de manera tal, que ninguna persona, sea cual sea su condición, quede excluida de su uso y disfrute”**

Es decir que las soluciones que aportaría el Diseño Universal beneficiarían a toda la comunidad y no sólo a las personas con movilidad y/o comunicación reducida.

De tal manera podemos deducir que cuando el entorno urbano, el arquitectónico, el transporte, las comunicaciones y la información cumplen con estos requisitos y además de autonomía se ofrece seguridad y comodidad, para la totalidad del colectivo involucrado, se dice que se ha realizado un “Diseño Universal”.

Es menester destacar que la globalización de los mercados, el envejecimiento demográfico de la población, gracias a una mayor expectativa de vida, y un mayor respeto por la diversidad de características y necesidades de los consumidores han contribuido de manera decisiva a la rápida puesta en práctica del llamado “Diseño Universal”.



Este concepto no habrá que limitarlo nada mas que a lo constructivo sino que se debe tomar en cuenta en la intervención de todos los productos de uso masivo y servicios, con la finalidad de que todos, incluidas las generaciones futuras, e independientemente de la edad, el sexo, las capacidades o el bagaje cultural, puedan disfrutar participando en la

Como se ha visto no hay dos personas iguales. El término “cualquier persona” designa un número ilimitado de personas, cada una con sus propias características individuales. Por supuesto es prácticamente imposible saber si cualquier persona puede hacer uso de las instalaciones, por ejemplo, de un edificio. Por ello se aplican ciertos criterios, que se presentan a continuación, considerando previamente los principios por los cuales derivan dichos criterios.

***Diseñar sin excluir, reforzando las capacidades del ser humano, sin discriminar, con diseños y proyectos encaminados a favorecer la vida independiente y la autonomía personal de las personas siendo éste el pilar sobre el que se asienta la Accesibilidad Universal o diseño para todos***

**Principio Uno: Uso equitativo**

El Diseño es útil y puede ser vendido a personas con habilidades distintas.

**Principio Dos: Flexibilidad en el uso**

El diseño acomoda una amplia gama de preferencias y habilidades individuales.

**Principio tres: Uso simple e intuitivo**

El uso del diseño es fácil de entender, independientemente de la experiencia del usuario o su conocimiento, habilidad lingüística, o nivel actual de concentración.

**Principio cuatro: Información perceptible**

Independientemente de las condiciones del ambiente o de las habilidades sensoriales del usuario, el diseño comunica la información necesaria eficazmente.

**Principio cinco: Tolerancia de errores**

El diseño minimiza el peligro y las consecuencias adversas de acciones accidentales o no intencionales.

**Principio seis: Poco esfuerzo físico**

El diseño puede ser utilizado eficiente y confortablemente, con fatiga mínima.

**Principio siete: Tamaño y espacio para aproximación y uso**

Se ofrecen tamaño y espacio apropiados para aproximación, alcance, manipulación y uso, independientemente del tamaño del usuario, su postura o movilidad.

***Favor de notar que estos principios de diseño universal se aplican solamente a dicho diseño utilizable, mientras la práctica de diseño va mucho más allá de la utilización. En sus procesos de diseño, los diseñadores tienen que incorporar otras consideraciones, como los aspectos económicos, de ingeniería, culturales, de género y del medio ambiente. Estos principios ofrecen orientación a los diseñadores para integrar mejor los atributos que atiendan a las necesidades de tantos usuarios como sea posible.***

## 6.2 Criterios

### 6.2.1 Que representan los criterios

Los criterios indican por ejemplo, el mínimo espacio para moverse, hasta donde pueden llegar las personas y qué se necesita para la comunicación vertical.

Estos criterios constituyen la base de las necesidades que pueden formularse en relación con el transporte y las vías de acceso hasta un edificio, el entorno del mismo y su interior. Los criterios referidos a la movilidad son importantes, por ejemplo, para determinar el ancho de las circulaciones horizontales y de las puertas.

Para ello uno de los criterios que se persiguen no es tan solo que las personas puedan hacer uso de un espacio en términos absolutos, sino que puedan hacerlo independientemente. Es decir que cualquier persona pueda abrir una puerta sin ayuda de un tercero, utilizar un ascensor por sí misma, y acceder al transporte público en forma autónoma.

### 6.2.2 Nivel Mínimo

Los criterios establecen un nivel mínimo basado en diferentes estudios, en información empírica, en la legislación vigente. Estos deben representar las necesidades espaciales y técnicas de las personas para garantizar el uso de las instalaciones de un lugar. Como ocurre con el principio del diseño universal, las condiciones extremas de constitución física y posibilidades humanas representan implícitamente las necesidades de distintas personas incluidas dentro de esos límites.

### 6.2.3 Ausencia de rigidez

Los criterios no deben tener carácter rígido. Se actualizan en función de los cambios en la investigación, sociales o tecnológicos

## 7 ACCESIBILIDAD

### 7.1 Definición

Una vez entendido el concepto de Diseño Universal, sí podemos definir a continuación lo que encierra la palabra ACCESIBILIDAD en el ámbito técnico y social:

***“Es la posibilidad de las personas de gozar de las adecuadas situaciones de autonomía como condición primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria, sin restricciones derivadas de la inadecuación del medio físico para su integración social y equiparación de oportunidades”<sup>9</sup>***

Podemos entender también por accesibilidad el conjunto de esfuerzos que se realizan en los diferentes ámbitos de la actividad humana para **facilitar el acceso** a medios y recursos sociales, culturales, laborales, etc. en términos de la mayor **igualdad** posible a los colectivos con distintas **discapacidades**.

De tal manera podemos deducir que cuando el entorno urbano, el arquitectónico, el transporte, las comunicaciones y la información cumplen con estos requisitos y además de autonomía se ofrece seguridad y comodidad, para la totalidad del colectivo involucrado, se dice que se ha realizado un **“Diseño Universal”**.

---

<sup>9</sup> Artículo 20 de la Ley Nº 24.314. Accesibilidad de personas con movilidad reducida. Modificación de la Ley Nº 22.431. Sancionada: 15 de marzo de 1994. Promulgada: 8 de abril de 1994. Argentina

Para que esto pueda lograrse y rescatando palabras de la Dra. Liliana Pantano “*es indispensable contar una comunidad receptiva, abierta y técnicamente preparada para las diferencias*”.

Para lo cual consideraremos las tres variables o pautas que determinarán la plena **ACCESIBILIDAD** de un destino:

- Conocer las características generales del segmento de personas con movilidad y/o comunicación reducida,
- disponer de las condiciones de accesibilidad al medio físico y
- lograr la mejor calidad en la prestación de servicios.

## 7.2 Alcances

Los alcances que persigue la plena **ACCESIBILIDAD AL MEDIO FISICO** se pueden definir en base a las siguientes tres premisas:

### **INTEGRACION FISICA**

Acercarse, acceder, circular, informarse, comunicarse y hacer uso de las instalaciones.

### **INTEGRACION FUNCIONAL**

Equipar el entorno para el pleno desarrollo de actividades, que supone disponer de facilidades en las cuales intervengan indiscriminadamente todos los actores al mismo tiempo.

### **INTEGRACION SOCIAL**

Personas de condición heterogénea, donde la integración social sea una realidad, respetando la diversidad.

## 7.3 Grados

La accesibilidad esta compuesta por distintos grados de resolución, dependiendo ello del objeto, espacio, transporte, etc. al deba tratarse, como también se debe tener en cuenta que cualquier destino puede llegar a ser visitable por personas con movilidad y/o comunicación reducida.

El concepto universal separa dos requisitos esenciales, la visitabilidad y la adaptabilidad.

En aquellos destinos existentes en los cuales no se pueden aplicar acabadamente los dos conceptos anteriores, se debe aplicar un tercero llamado practicabilidad.

### 7.3.1 Visitabilidad

Entiéndase por visitabilidad, ***“la accesibilidad estrictamente limitada al ingreso y uso de los espacios comunes y un local sanitario, que permita la vida de relación de las personas con movilidad reducida.”***

### 7.3.2 Adaptabilidad

Entiéndase por adaptabilidad, ***“la posibilidad de modificar en el tiempo el medio físico, con el fin de hacerlo completa y fácilmente accesible a las personas con movilidad reducida.”***

### 7.3.3 Practicabilidad

El presente concepto está dirigido a los lugares donde, aunque se hallan realizado algunas adaptaciones igualmente no se encuentran plenamente accesibles pero pueden ser utilizados por personas con movilidad reducida en un grado de esfuerzo con o sin ayuda. El mismo es el llamado espacio ***“PRACTICABLE”***.

**“Un espacio, instalación o servicio se considera practicable cuando, sin ajustarse a todos los requerimientos que lo califiquen como adaptado o accesible, no impide su utilización a las personas con movilidad y/o comunicación reducida con la ayuda de otra persona, o sea que es la adaptación limitada a condiciones mínimas de los ámbitos físicos para ser utilizados por las personas con movilidad reducida.”**

## **7.4 Seguridad**

Aunque el concepto de “seguridad de los edificios” abarca todo tipo de cuestiones, en esta parte se aplica únicamente a lo referente a la seguridad del usuario y en caso de emergencia.

La seguridad en caso de emergencia está asociada con la posibilidad de evacuación por incendio u otro tipo de percance. Deben considerarse posibilidades equitativas de salvamento para todas las personas en situaciones de emergencia, distinguiendo entre:

- La evacuación total o parcial.
- La evacuación por fases
- El uso de zonas de seguridad o refugios y
- Las estrategias de no evacuación.

Cualesquiera que sean las características, estrategias y procedimientos de seguridad en situaciones específicas, el objetivo debe ser siempre el mismo:

*Garantizar permanentemente la seguridad de todos, con independencia de la edad y de que tengan o no discapacidad.*

## **8 COMO PROYECTAR APLICANDO LA ACCESIBILIDAD AL MEDIO FISICO.**

Sabiendo ya, quienes abarcan la posible gama de usuarios de cualquier diseño que encaremos y conociendo cuales son sus necesidades en materia de accesibilidad, puede plantearse como incorporar la misma y que eso supondrá aportar un criterio de calidad que sin duda mejorará la oferta de los productos y servicios que ofrezcamos en el futuro. Como se verá con detalle en los siguientes puntos, cualquier solución de accesibilidad que se emprenda debe apoyarse en estos cinco criterios básicos:

- **Diversidad:** las situaciones y necesidades personales de los usuarios son múltiples.
- **Autonomía:** Ha de favorecerse la máxima autonomía posible de los usuarios en el uso de cualquier instalación, servicio o transporte; especialmente la de aquellos que tengan alguna limitación en su movilidad o comunicación, evitando que dependan de otras personas.
- **Dignidad:** En ningún caso debe atentarse contra la dignidad de la persona y su derecho a la privacidad, las soluciones de accesibilidad deben garantizar el respeto a la persona con algún tipo de discapacidad.
- **Seguridad:** El uso de las áreas urbanas, instalaciones, servicios y transporte en general ha de ser seguro para todos los usuarios, por tanto cualquier ayuda técnica o solución de accesibilidad ha de velar por la integridad de quienes las utilizan y de quienes no las necesitan.
- **Compatibilidad:** La accesibilidad deberá ser una cualidad en todas las áreas, que garantice la posibilidad de uso de todo tipo de usuarios, sin perder la esencia propia o naturaleza de las mismas.

## 8.1 Responsabilidades profesionales.

Aplicar los conceptos vertidos en cualquier obra de diseño que tengamos que realizar, no sólo será digno de reconocimiento por parte de los usuarios que así lo necesiten sino que estaremos, además, cumpliendo con nuestra responsabilidad de hacedores del hábitat en todas sus formas, ya que tanto los diseñadores industriales como los gráficos, arquitectos, ingenieros, constructores, y todo aquel que utilice su capacidad e ingenio para modificar el hábitat o los elementos que a él le pertenecen, es responsable de que el mismo sea accesible para todo el mundo sin restricción.

## 8.2 Principios éticos.

Al ser responsables de aplicar los conceptos mencionados, también estamos bajo la lupa de la honestidad y la decencia. Nuestra responsabilidad abarcará también la ética. La ética desde lo profesional, humano y legal.

## 9 NORMATIVA NACIONAL, PROVINCIAL Y MUNICIPAL.

- Antecedentes de legislación argentina sobre accesibilidad
  - En nuestro país existe desde el año 1981 la Ley Nacional 22.431 de “Protección Integral a las Personas con Discapacidad” que es reglamentada en el año 1983 mediante el Decreto 498/83. En los artículos 20, 21 y 22 del citado Decreto se establecía la eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas y en el transporte fijando un plazo para su ejecución de 10 años.

Transcurrido el lapso casi nada se había realizado ya que en la década del '80 recién se empezaba en nuestro país a hablar de “discapacidad vs barreras” y faltarían algunos años para instalar la temática y fijar políticas de concientización en el ámbito político, estatal, empresario y de organizaciones no gubernamentales.

En el año 1993 los legisladores presentaron un proyecto de modificación de los artículos citados. Se contemplaba por primera vez en nuestro país a un segmento mucho mayor de población. Era el segmento denominado “personas con movilidad reducida” (que ya hemos analizado).

Dicha modificación es promulgada como Ley en el año 1994 llevando el número 24.314 y se reglamenta en el año 1997 mediante el Decreto N° 914/97.

Cada artículo se refiere respectivamente a Arquitectura, Urbanismo y Transporte.

La normativa (hoy vigente), invita a provincias y al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a adherirse a la misma.

- Ley N° 962 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. “Modificase el Código de la Edificación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.” “Accesibilidad Física para Todos”. Surge de un proyecto de normativa para la ciudad impulsada por la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas quién delegó el estudio y análisis de la propuesta al CIBAUT (Centro de Investigación en Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y en el Transporte de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA) con la colaboración del Arq. Guillermo Vidal.

### 9.1 Responsables de su cumplimiento.

Para poder aclarar quienes son los responsables del cumplimiento de la legislación basta con reproducir los artículos 2° y 3° del Decreto Reglamentario N° 914/97.

*“... ARTICULO 2º. - El cumplimiento de las previsiones contenidas en el citado Anexo, será requisito exigible para la aprobación correspondiente de los instrumentos de*

*proyecto, planificación y la consiguiente ejecución de las obras, así como para la concreción de habilitaciones de cualquier naturaleza relativas a la materia de que se trata. ARTICULO 3º. - Resultarán responsables del cumplimiento de la presente normativa - dentro de la órbita de sus respectivas competencias- los profesionales que suscriban proyectos, los organismos que intervengan en la aprobación y supervisión técnica, los fabricantes de los materiales que se utilicen en las obras en cuestión, los constructores que lleven a cabo las mismas, los técnicos que las dirijan, las personas y/o entidades encargadas del control e inspección técnico-administrativo, así como toda persona física o jurídica que intervenga en cualquiera de las actuaciones y/o etapas contempladas en la ley de la materia y su Reglamentación y en los Códigos de Edificación; de Planeamiento Urbano y de Verificaciones y Habilitaciones y demás normas vigentes...”*

De esta manera podemos distinguir que la responsabilidad no sólo es ética sino también legal, por lo cual al no cumplir con los principios y fundamentos establecidos por las normativas vigentes, estaremos ante la posibilidad de enfrentarnos ante la justicia.

## **9.2 Causas y efectos de la falta de accesibilidad para personas con movilidad y/o comunicación reducida.<sup>10</sup>**

Se recogen en el siguiente cuadro algunas de las principales causas y efectos que se asocian al hecho de que aún no esté plenamente conseguida la accesibilidad del entorno para personas con movilidad y/o comunicación reducida. Esto nos dará una idea global de la situación actual ante la que es necesario reflexionar para poder poner en marcha soluciones que permitan superarla.

Está claro que la tarea de conseguir una sociedad y un entorno accesible requiere de estrategias y acciones combinadas y de la intervención de diversas instituciones y sectores sociales.

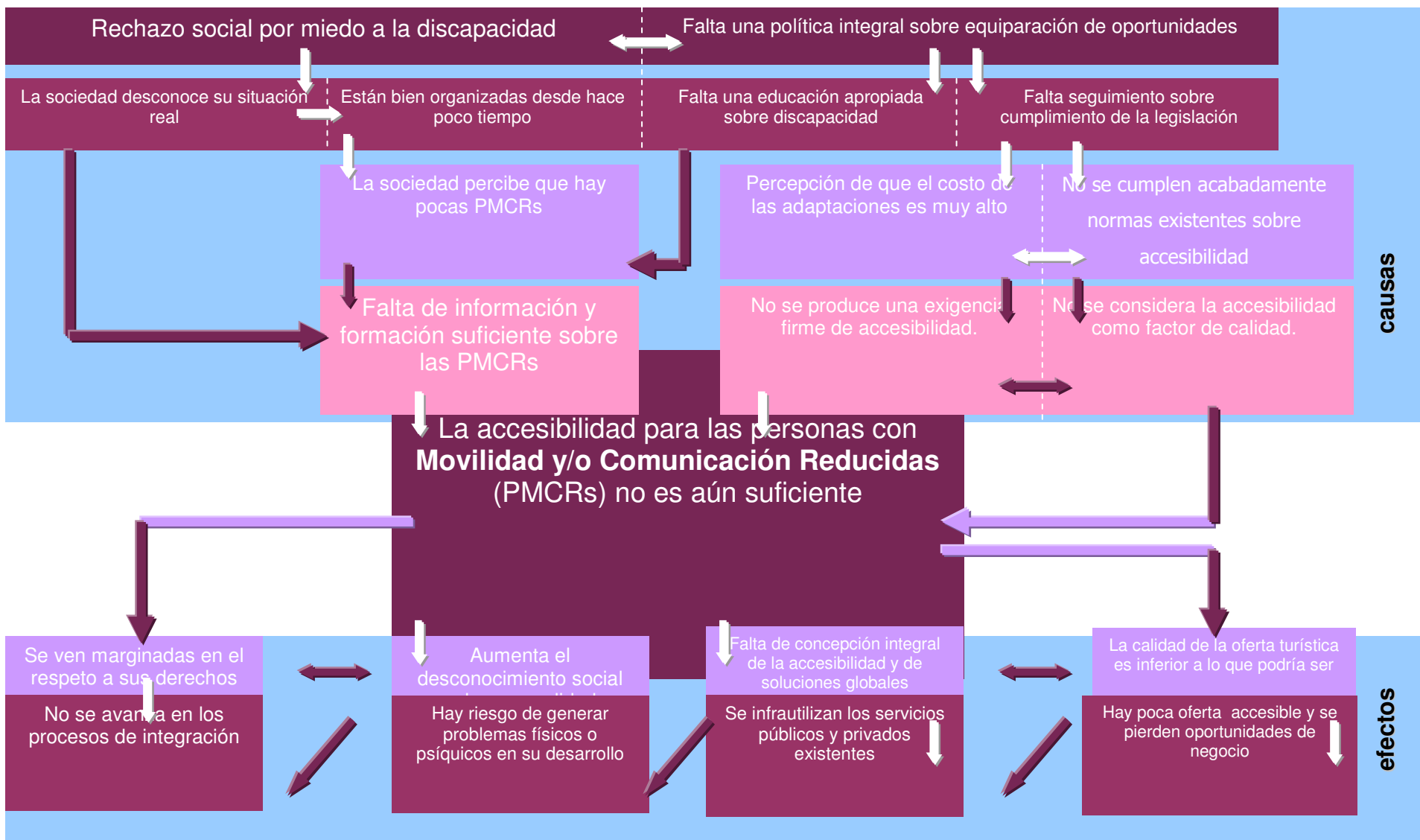
Podremos apreciar que si invertimos nuestro accionar a brindar soluciones de accesibilidad, no sólo mejoraremos la calidad de vida del colectivo involucrado sino que también mejoraremos la calidad en nuestra actividad profesional.

---

<sup>10</sup> Curso de Turismo Accesible, Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 1997.

# CAUSAS Y EFECTOS DE LA FALTA DE ACCESIBILIDAD

(Curso de Turismo Accesible, Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía)





## **MODULO IV**

### **10 ANALISIS Y SOLUCIONES POSIBLES SOBRE LAS PRESCRIPCIONES VERTIDAS EN EL DECRETO N° 914/97 Y 468/98**

Para lograr un entorno agradable, cómodo, seguro y accesible; habrá que tener en cuenta algunos principios normativos básicos como los siguientes:

- Debe ser posible llegar a todos los lugares y edificios públicos y privados.
- Debe ser posible entrar en todos los edificios públicos y privados.
- Debe ser posible utilizar todas las instalaciones públicas y privadas del entorno, y el entorno mismo.

Para ello deberá tenerse en cuenta lo siguiente:

- Accesibilidad
- Circulación
- Utilización
- Orientación
- Seguridad
- Funcionalidad

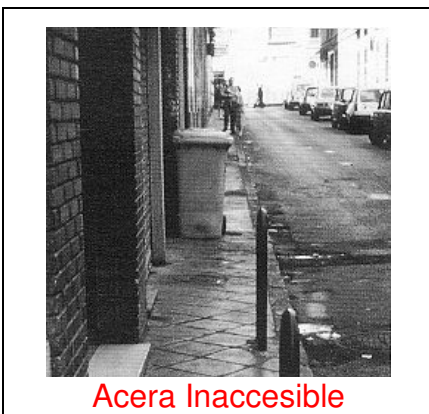
La aplicación de estos principios permitirá la libre movilidad, accesibilidad, pleno uso y disfrute del entorno donde se desenvuelven las personas.

Si estas medidas se toman en cuenta al momento del proyectar y planificar, contemplando el cumplimiento de las leyes vigentes, no se deberá pensar en la eliminación de barreras físicas en el futuro.

Se verán a continuación situaciones urbanas extractadas de la legislación vigente, con ejemplos visuales que podrán clarificar los conceptos vertidos.

#### **10.1 ELEMENTOS DE URBANIZACION.**

##### **10.1.1 Senderos y veredas.**



**Acera Inaccesible**

Los senderos y veredas para que sean accesibles deben contemplar un ancho mínimo en todo su recorrido de 1,50 m que permita el paso de dos personas, una de ellas en silla de ruedas. Los solados deben ser antideslizantes, sin resaltos. La pendiente transversal de los senderos y veredas deben tener un valor máximo de 2 % y un mínimo de 1 %. La pendiente longitudinal debe ser inferior al 4 %, superando este valor se debe tratar como rampa.

Los árboles que se sitúen en estos itinerarios no interrumpirán la circulación y tendrán cubiertos los alcorques con rejas o elementos perforados, enrasados con el pavimento circundante.

En senderos parqueados se instalarán pasamanos que sirvan de apoyo para las personas con movilidad reducida.



## 10.1.2 Desniveles.

### 10.1.2.1 Vados y rebajes de cordón

Los vados se forman con la unión de tres superficies planas con pendiente que identifican en forma continua la diferencia de nivel entre el rebaje de cordón realizado en el bordillo de la acera. La superficie que enfrenta el rebaje del cordón, perpendicularmente al eje longitudinal de la acera, llevará una pendiente que se extenderá de *acuerdo con la altura del cordón de la acera y con la pendiente transversal de la misma*. Las pendientes se fijan según la siguiente tabla:

Altura del cordón h en cm	pendiente h/l	pendiente %
----- < 20	1 : 10	10,00 %
≥ 20 -----	1 : 12	8,33 %



Las superficies laterales de acordamiento con la pendiente longitudinal, tendrán una pendiente de identificación, según la que se establezca en la superficie central, tratando que la transición sea suave y nunca con una pendiente mayor que la del tramo central, salvo condiciones existentes, que así lo determinen pudiendo alcanzar el valor máximo de 1:8 (12,50 %).

Los vados llevarán en la zona central una superficie texturada en relieve de espina de pez de 0,60 m de ancho, inmediatamente después del rebaje de cordón. Toda la superficie del vado, incluida la zona texturada para prevención de los ciegos, se pintará o realizará con materiales coloreados en amarillo que ofrezca suficiente contraste con el del solado de la acera para los disminuidos visuales.

Los vados y rebajes de cordón en las aceras se ubicarán en coincidencia con las sendas peatonales, tendrán el ancho de cruce de la senda peatonal y nunca se colocarán en las esquinas. El solado deberá ser antideslizante. No podrán tener barandas.

Los vados y rebajes de cordón deberán construirse en hormigón armado colado in-situ con malla de acero de diámetro 0.042 m, cada 0,15 m o con la utilización de elementos de hormigón premoldeado.

El desnivel entre el rebaje de cordón y la calzada no superará los 0,02 m. En la zona de cruce peatonal a partir del cordón-cuneta de la calzada, la pendiente de la capa del material de repavimentación no podrá tener una pendiente mayor de 1:12 (ú 8,33%), debiendo en caso de no cumplirse esta condición, tomar los recaudos constructivos correspondientes para evitar el volcamiento de la silla de ruedas o el atascamiento de los apoya pies.



Cordones con rebaje

**Distintos casos:**

Cuando la acera es estrecha, de forma que no se disponga de espacio en sentido transversal para desarrollar el vado, la solución más correcta es bajar la acera en todo el ancho del vado a la misma cota que la calzada o como máximo a + 2cm respecto de esta, mediante planos inclinados en el sentido longitudinal de la acera. Esta solución es posible siempre y cuando en la línea de fachada no exista algún acceso, que obligaría a modificar la posición del paso de peatones (Fig. 2).

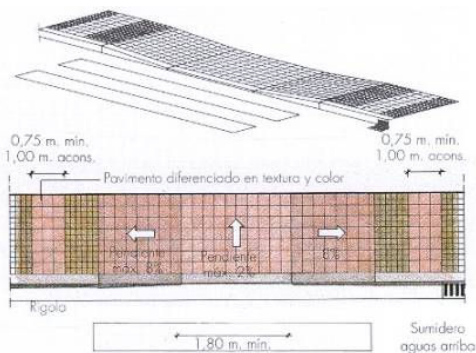


Fig. 2

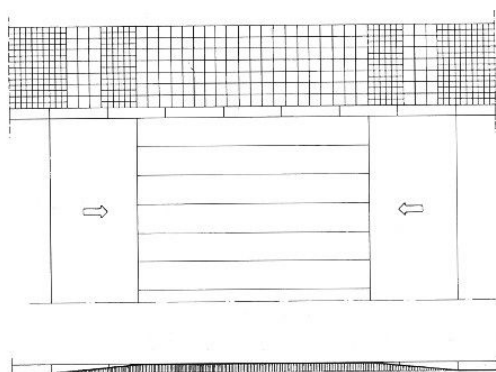
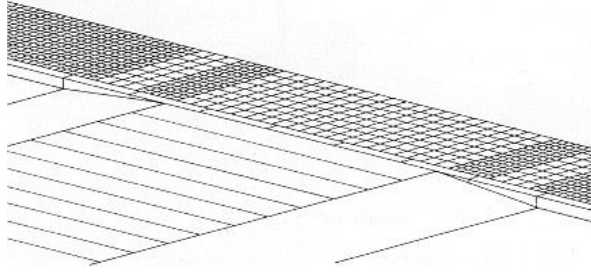


Fig. 3

En calles donde la acera sea estrecha, o bien se desee, además que la velocidad de circulación de los vehículos sea baja, se puede recurrir a elevar la cota de la calzada hasta la cota de la acera, en todo el ancho de la senda peatonal (Fig. 3).

Tendrá que resolverse tanto la evacuación del agua de la calzada, como la pendiente de los planos inclinados para obligar a los vehículos a salvarla a poca velocidad. En este caso, al no existir pendiente alguna en el recorrido peatonal, es fundamental la diferencia de textura y color del pavimento para que las personas ciegas o disminuidas visuales detecten donde empieza la calzada.



## 10.2 MOBILIARIO URBANO

### 10.2.1 Señales verticales y mobiliario urbano

Si las aceras no tienen el ancho adecuado, limitan la circulación de personas en silla de ruedas. Si a ello se suma una mala distribución del mobiliario urbano, directamente se les obstruiría completamente el paso.

Las señales de tránsito, semáforos, postes de iluminación y cualquier otro elemento vertical de señalización o de mobiliario urbano (buzones, papeleros, teléfonos públicos, etc.) se deben disponer, en senderos y/o veredas, en forma que no constituyan obstáculos para los ciegos y para las personas que se desplacen en sillas de ruedas.



Para que se cumpla ese requisito habrá que tomar en cuenta un "volumen libre de riesgo" de 1,20 m de ancho, por 2,00 m de alto, el cual no debe ser invadido por ningún tipo de elemento perturbador de la circulación.

### 10.2.2 Obras en la vía pública

Son las llamadas también barreras temporales y son las provocadas por obras en la vía pública o las derivadas del mal e irresponsable uso del entorno urbano por falta de cultura de civilidad.

Respecto a las mencionadas en primer término, cuando las mismas reduzcan el volumen libre de riesgo de la acera se deberá construir un itinerario peatonal alternativo de 0,90 m de ancho, considerando que cualquier desnivel será salvado mediante una rampa.

Con relación a las nombradas en segundo orden

deben reconocerse los siguientes obstáculos: Materiales de obras, Bolsas de basura, Motos y coches en las aceras, coches en esquinas o vados, cajones de verduras, toldos a baja altura, etc.



## 10.3 EDIFICIOS CON ACCESO DE PUBLICO DE PROPIEDAD PUBLICA O PRIVADA.

### 10.3.1 Prescripciones generales



*“... Los edificios a construir cumplirán las prescripciones que se enuncian ofreciendo a las personas con movilidad y comunicación reducida: franqueabilidad, accesibilidad y uso. Los edificios existentes deberán adecuarse a lo prescrito por la Ley N° 22431 y modificatorias, dentro de los plazos fijados por esta reglamentación...” (Decreto N° 914/97).*

En base a lo descrito es evidente que el análisis exhaustivo del diseño sin barreras o aplicando el concepto de diseño universal solo precisa el hacerse dos cuestionamientos a saber:

**¿Cómo llego a todos los rincones de un edificio?**

**¿Cómo puedo desarrollar en cada uno de los espacios del mismo las actividades que le son propias?**

**¿Cómo me comunico con las personas o detecto algún peligro inminente?**

Cuyas respuestas serán las siguientes:

**Resolviendo los problemas de maniobra y cambios de nivel.**

**Solucionando las cuestiones relacionadas con el alcance y el control.**

**Remediando las barreras comunicacionales.**

### **10.3.2 Accesibilidad al predio o al edificio**

*“... En edificios a construir, el o los accesos principales, los espacios cubiertos, semicubiertos o descubiertos y las instalaciones cumplirán las prescripciones que se enuncian, ofreciendo franqueabilidad, accesibilidad y uso de las instalaciones a las personas con movilidad y comunicación reducida.*

*En edificios existentes, que deberán adecuarse a lo prescrito por la Ley N° 22431 y modificatorias, dentro de los plazos fijados por esta reglamentación, si el acceso principal no se puede hacer franqueable se admitirán accesos alternativos que cumplan con lo prescrito.*

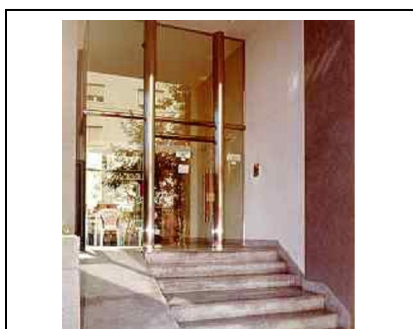
*El acceso principal o el alternativo siempre deberán vincular los locales y espacios del edificio a través de circulaciones accesibles...” (Decreto N° 914/97).*

Veamos pues ejemplos de lo que si debemos realizar y ejemplos de lo que no es recomendable.

Respecto de lo que no es recomendable, podemos aclarar que existiendo una legislación tanto nacional (este caso), como municipal (ciudad de Buenos Aires), que contemplan la construcción o el diseño sin barreras y además precisan detalladamente las condiciones técnicas a tener en cuenta para realizarlo; es realmente una negligencia y una posible mala praxis cumplimentarla a medias.

Dicha posible mala praxis en estos tiempos se ve reflejada en la mayoría de los edificios de propiedad horizontal construidos en los últimos 7 ú 8 años en la Ciudad de Buenos Aires.

Existen muy pocos ejemplos que respeten la normativa y por ende a las personas con discapacidad en lo que respecta a la Ciudad de Buenos Aires. Esto demuestra la formación magra de nuestros profesionales en cuanto a la concepción que hemos descrito sobre nuestra responsabilidad de hacer ciudad.

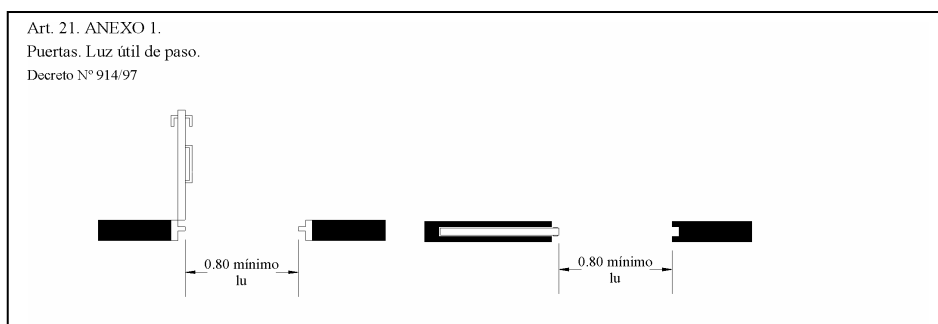


### 10.3.3 Solados

Los solados deberán ser antideslizantes en seco y en mojado e indeformable. Estará firmemente fijado y sin juntas con resalte entre las distintas piezas.

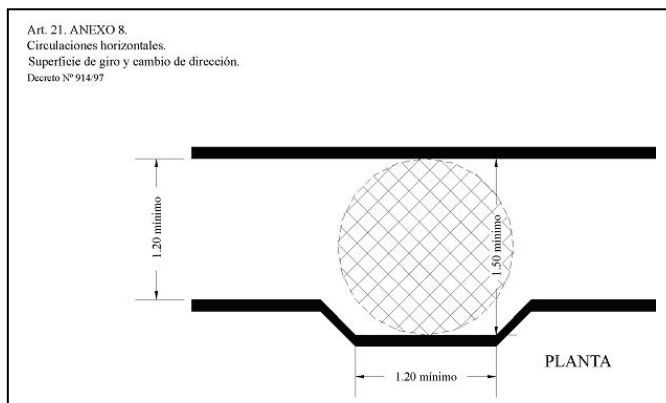
### 10.3.4 Puertas

Remitirse a los Anexos 1 a 7 del Artículo 21 del Decreto Presidencial N° 914/97



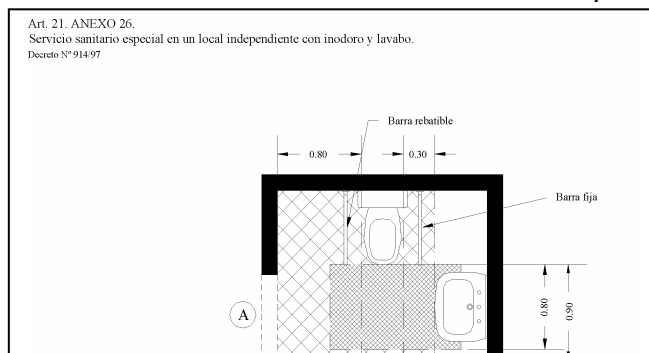
### 10.3.5 Circulaciones

Remitirse al Anexo 8 del Artículo 21 del Decreto Presidencial N° 914/97

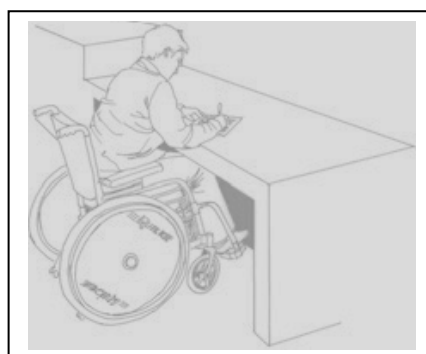


### 10.3.6 Locales sanitarios para personas con movilidad reducida

Remitirse a los Anexos 26 a 31 del Artículo 21 del Decreto Presidencial N° 914/97



### 10.3.7 Zona de atención al público



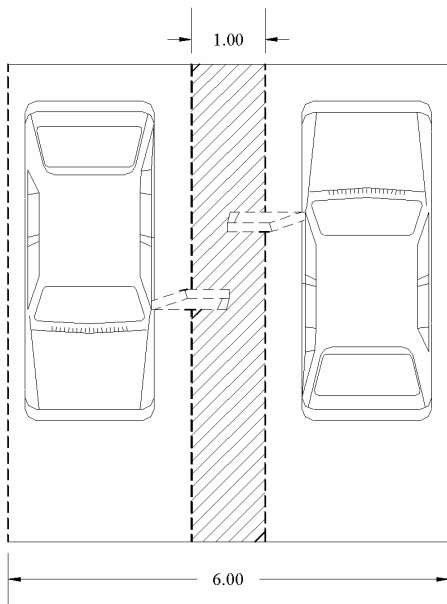
Alturas promedios para facilidad de todas las personas





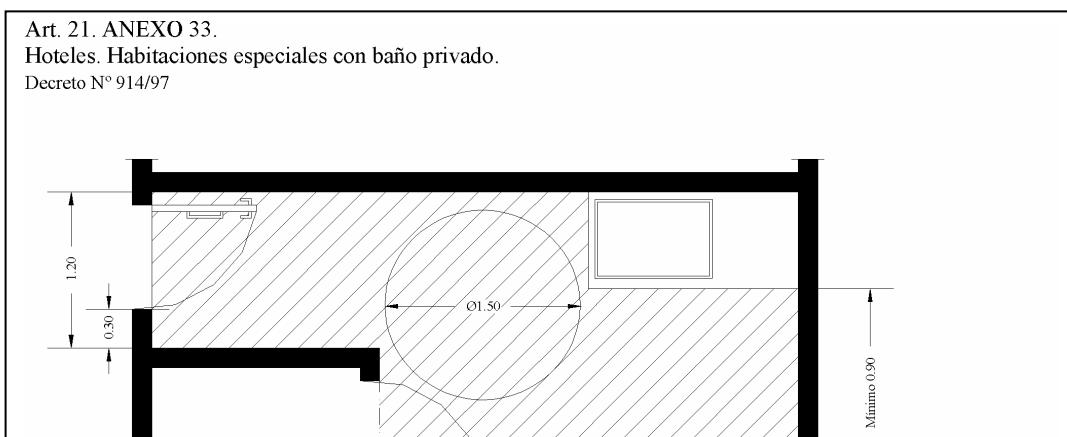
### 10.3.8 Estacionamiento de vehículos

Remitirse al Anexo 32 del Artículo 21 del Decreto Presidencial N° 914/97



### 10.3.9 Prescripciones para algunos destinos

Remitirse al Anexo 33 del Artículo 21 del Decreto Presidencial N° 914/97

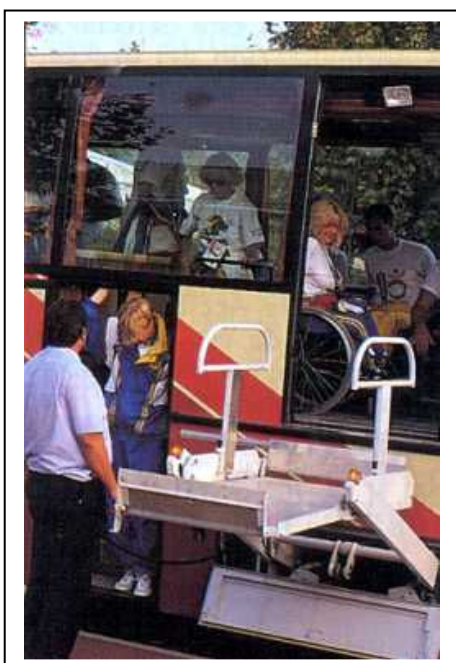


### 10.3.10 Transporte

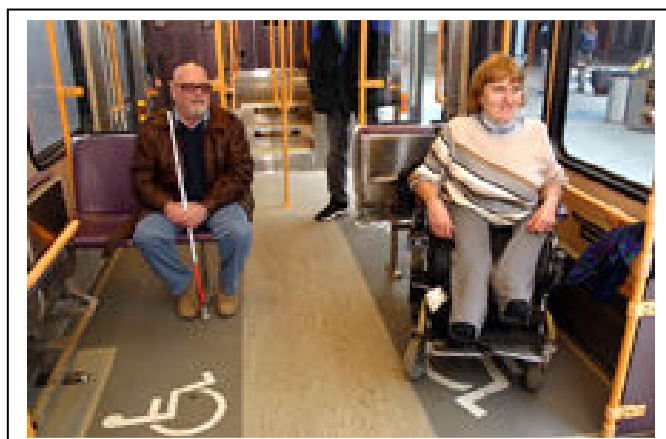
#### 10.3.10.1. Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros



### 10.3.10.2. Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros de Larga Distancia

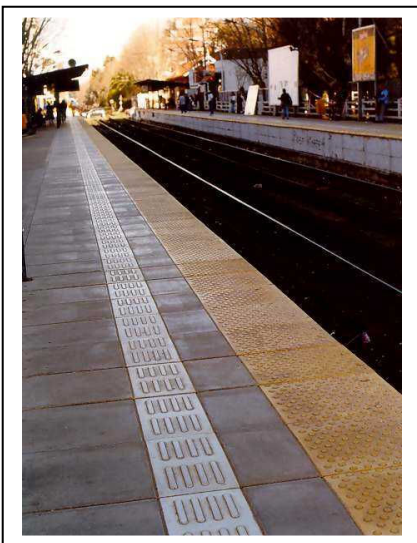


### 10.3.10.3. Transporte por Ferrocarril

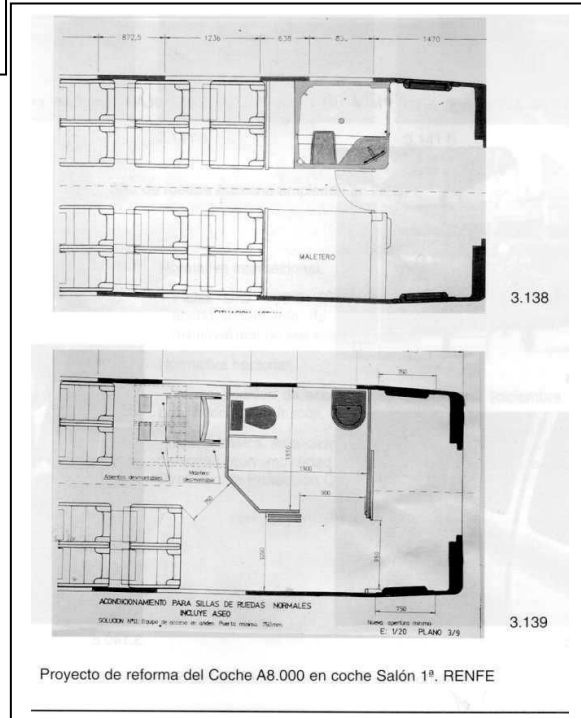




- Ferrocarril eléctrico y Ferrocarril Traccionado



- Solado de orientación en andenes



- Proyecto de sanitario adaptado en ferrocarril

### 10.3.10.4. Transporte Subterráneo



- Interior vagón



- Ascensor Estación Juramento Línea “D”  
Ciudad de Buenos Aires

### **10.3.10.5. Transporte puerta a puerta**



## **10.4 Señalización**

### **10.4.1. Objetivo y Tipos de Señalización**

La señalización tiene como objetivo informar a los diferentes tipos de usuarios sobre las demandas que plantea su entorno para una correcta gestión del mismo. En ocasiones esta información podrá tener la categoría de obligación.

Este objetivo de informar u obligar a los usuarios acerca de una determinada situación no deberá considerarse una medida sustituto de las acciones técnicas y organizativas que resulten precisas y se llevará a término:

- alertando sobre la situación
- llamando la atención sobre determinados aspectos de la misma
- facilitando la localización e identificación de determinados medios y/o instalaciones
- orientando



La señalización podrá aparecer bajo diferentes formatos, así tendrá forma de panel, un color, un símbolo o pictograma, una señal luminosa o acústica, una comunicación verbal o una señal gestual; a continuación se explica brevemente las características de cada uno de estos tipos de señalización con el fin de entender mejor su marco conceptual:

1. La señalización en forma de panel vendrá constituida por la combinación de una forma geométrica, de una serie de colores y de un símbolo o pictograma, proporcionando una información cuya visibilidad esté asegurada por una iluminación de suficiente intensidad.
2. Un color constituye un tipo de señalización cuando se le atribuye una significación determinada en relación a un ámbito o circunstancia concreta.
3. Un símbolo o pictograma es una imagen que describe una situación u obliga a un comportamiento concreto; se utiliza sobre un panel o una superficie luminosa.
4. Una señal luminosa es la emitida por medio de un dispositivo formado por materiales transparentes o traslúcidos, iluminados desde la parte posterior o desde el interior, de forma que aparezca por sí misma como una superficie luminosa.
5. Una señal acústica es una señal sonora codificada, emitida y difundida por un dispositivo apropiado y sin intervención de voz humana.
6. Una comunicación verbal es un mensaje en el que se utiliza la voz humana o sintética.
7. Una señal gestual es un movimiento o disposición de las manos o de los brazos (en determinadas circunstancias también de la cara) en forma codificada.

La elección del tipo y número de señalizaciones se hará en cada caso de manera que resulte lo más eficaz posible teniendo en cuenta lo siguiente:

- las circunstancias, elementos o riesgos que deban señalizarse
- la extensión de la zona a cubrir
- el flujo de personas afectado
- las características de la señalización

Los receptores serán, en este caso, las personas con movilidad y/o comunicación reducida y mayores, por lo que habrá que considerar la señalización desde una perspectiva diferente y, en ocasiones, mucho más estricta para aspectos como el visual, sonoro o de ubicación, con el fin de que resulte interpretada lo más correctamente posible por las personas. Los colectivos de personas con discapacidad disponen de un Símbolo Internacional de Accesibilidad propio y específico, que es utilizado para informar de la accesibilidad y de las facilidades existentes en un lugar determinado y destinadas a las propias personas con discapacidad. El Símbolo fue seleccionado por la Comisión Internacional de Tecnología y Accesibilidad, ICTA, y adoptado por Rehabilitación Internacional en su XI Congreso Mundial celebrado en Dublín en el año 1969. El diseño que simboliza una persona sentada en una silla de ruedas, está recogido en la Norma ISO 7000 y en Argentina por la Norma IRAM N° 3.722 que reúne una serie de requisitos como son:

- es claro y expresivo
- es sencillo pero estético
- es fácilmente identificable desde distancias cortas y largas
- no se confunde con ningún otro símbolo
- es fácilmente recordable
- es fácilmente reproducible en todos los tamaños, materiales y colores.

Además de ésta Norma en Argentina existe también la Norma IRAM N° 3.723, Símbolo de Acceso para Personas Sordas e Hipoacúsicas; la Norma IRAM N° 3.724, Símbolo de Acceso para Personas Ciegas y Disminuidas Visuales.

Además hay que considerarse que fueron aprobadas dos Normas IRAM sobre Señalización. Ellas son:

- Norma IRAM N° 111102-1 Accesibilidad de las Personas al Medio Físico. Espacios Urbanos. Edificios con Acceso de Público. Señalización.
- Norma IRAM N° 111102-2 Accesibilidad de las Personas al Medio Físico. Señalización para Personas con Discapacidad Visual en Espacios Urbanos y en Edificios con Acceso de Público. Señalización en Solados y Planos Hápticos.

**ICONOGRAFÍA QUE REPRESENTAN LA ACCESIBILIDAD:**



Norma IRAM N° 3.722



Norma IRAM N° 3.723



Norma IRAM N° 3.724





# PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD

## **“GUÍA PARA LA EJECUCIÓN DE UN PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD”**

Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas <sup>11</sup>

- **MÓDULOS V AL X**

### **PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD** **Guía para la ejecución de un Plan Municipal de Accesibilidad**

#### ***MÓDULO V***

##### **11.**

El Plan Nacional de Accesibilidad propuesto es un plan de acción, cuyo objetivo es hacer accesible gradualmente el entorno existente, con el objetivo de que todas las personas lo puedan utilizar de manera libre, segura y autónoma.

Mediante el Plan se evaluará el nivel de BARRERAS FÍSICAS, EN EL TRANSPORTE LOCAL E INTERURBANO Y EN LA COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN, que existen en espacios e itinerarios determinados y se definirán las acciones necesarias para adaptarlo, y se valorarán, priorizarán y propondrán planes y etapas de ejecución.

El proceso deberá tomar en cuenta la adaptación progresiva de cada municipio en

---

<sup>11</sup> Investigación y Compilación: Arq. Claudio Alejandro Benardelli

su totalidad.

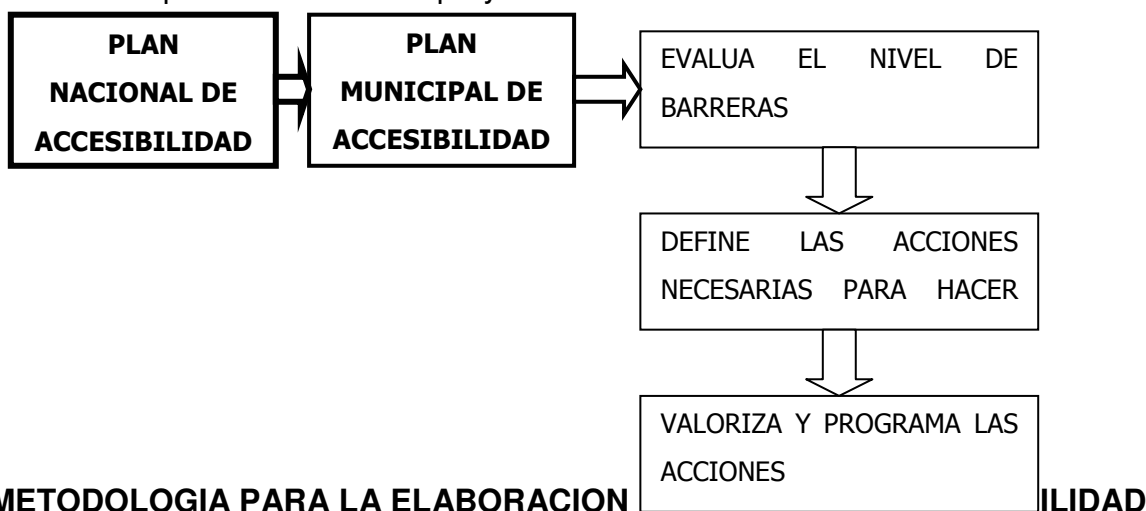
El Plan se centrará en los planes de accesibilidad de ámbito municipal.

Habrá que evaluar y proponer acciones para la eliminación de barreras existentes en:

- **Los espacios de uso público:** calles, plazas, parques, etc.
- **Los edificios con acceso de público:** sea su propiedad pública o privada.
- **Los elementos de una cadena de transportes:** desde las paradas y estaciones hasta el material móvil.
- **Los sistemas de comunicación y/o información comunitaria:** señalética pública y privada, etc.

No se trata de que todo el espacio urbano sea accesible, pero sí de que existan itinerarios accesibles, de acuerdo con la normativa existente o a actualizar en cada municipio, que permitan a la población desplazarse de manera autónoma y con seguridad pudiendo utilizar, así mismo, todos los espacios, edificios y servicios públicos, que también serán adaptados.

De esta manera se propone un marco de acción municipal (a través del Consejo Federal de Discapacidad y el asesoramiento de la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas), que sistematice los problemas existentes y formular un plan de actuación para resolverlos, ofreciendo soluciones genéricas que, en muchos casos, necesitarán posteriormente del proyecto constructivo concreto.

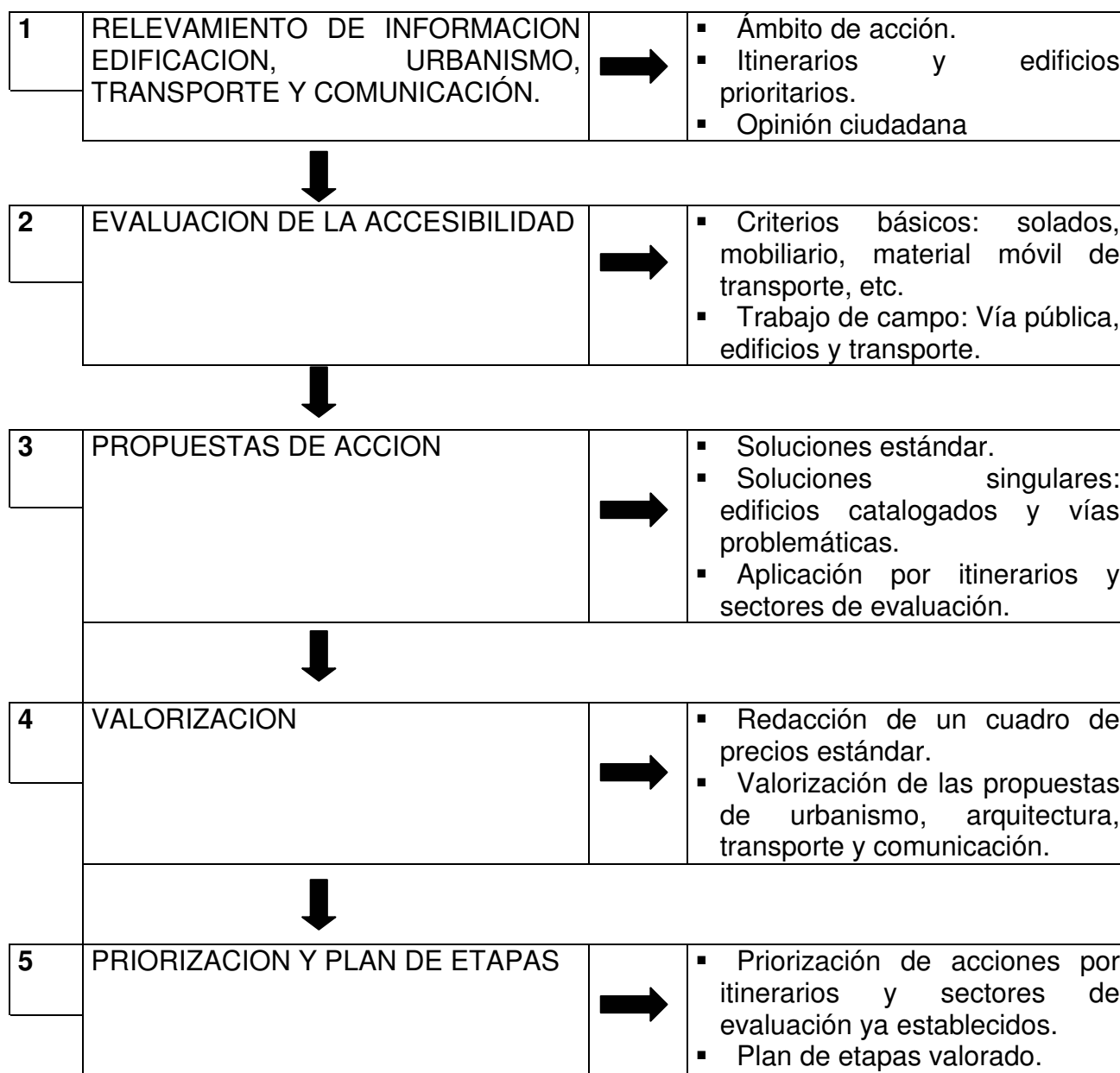


Esquema básico de programación.

La redacción del Plan de Accesibilidad consiste en realizar en los campos de urbanismo, edificación, transporte y comunicación los diferentes trabajos que se definen en el diagrama de programación detallado a continuación.

En función del tamaño del municipio, la normativa provincial y/o municipal específica que le corresponda e incluso el nivel de exigencia que se imponga el propio municipio, ciertos pasos del Plan se podrán ejecutar conjuntamente e incluso algunos no será necesario realizarlos.

## PROGRAMACION DE UN PLAN DE ACCESIBILIDAD



## RELEVAMIENTO DE INFORMACION

Se trata de ubicar los elementos sobre los cuales se debe accionar en cada campo de intervención: qué edificios, qué espacios públicos y qué aspectos del transporte y las comunicaciones. Además se obtendrá la información que permitirá ir determinando niveles de prioridad, para la ejecución posterior de las acciones que determine el Plan.

### **Inventario físico y movilidad de la población:**

El primer elemento a tener en cuenta en un Plan de Accesibilidad es su entorno físico y la movilidad de su población.

#### ▪ **Entorno Físico:**

Se trata de obtener la configuración y características básicas del entorno construido, topografía del terreno, planos de los edificios, líneas de transporte y sistemas de información y/o comunicación, para confeccionar un listado de espacios, edificios, comunicación y medios de transporte público, sobre el que se evaluará la accesibilidad.

▪ **Movilidad de la población:**

Este listado debe ir acompañado de la información relativa a la movilidad de la población. Así, por ejemplo, en la vía pública se detallarán los flujos peatonales de las calles; en la edificación, el nivel de visitas a los equipamientos, en la información / comunicación, el nivel de uso de la misma; y en el transporte, el grado de utilización de las mismas.

También conviene conocer la residencia y los itinerarios mas frecuentados por personas con movilidad y/o comunicación reducida, así como sus centros de interés, lo cual nos permitirá saber el grado de beneficio sobre esta población de una acción concreta de mejora en la accesibilidad.

**Obras municipales programadas:**

Es necesario preparar un dossier con las obras que el municipio tiene programadas y verificar en él la accesibilidad propuesta.

**Principales problemas relacionados con la accesibilidad percibidos por la población:**

Se recomienda realizar reuniones en las zonas o barrios, para conocer cual es la opinión de los vecinos, entidades, comerciantes y otras empresas al respecto.

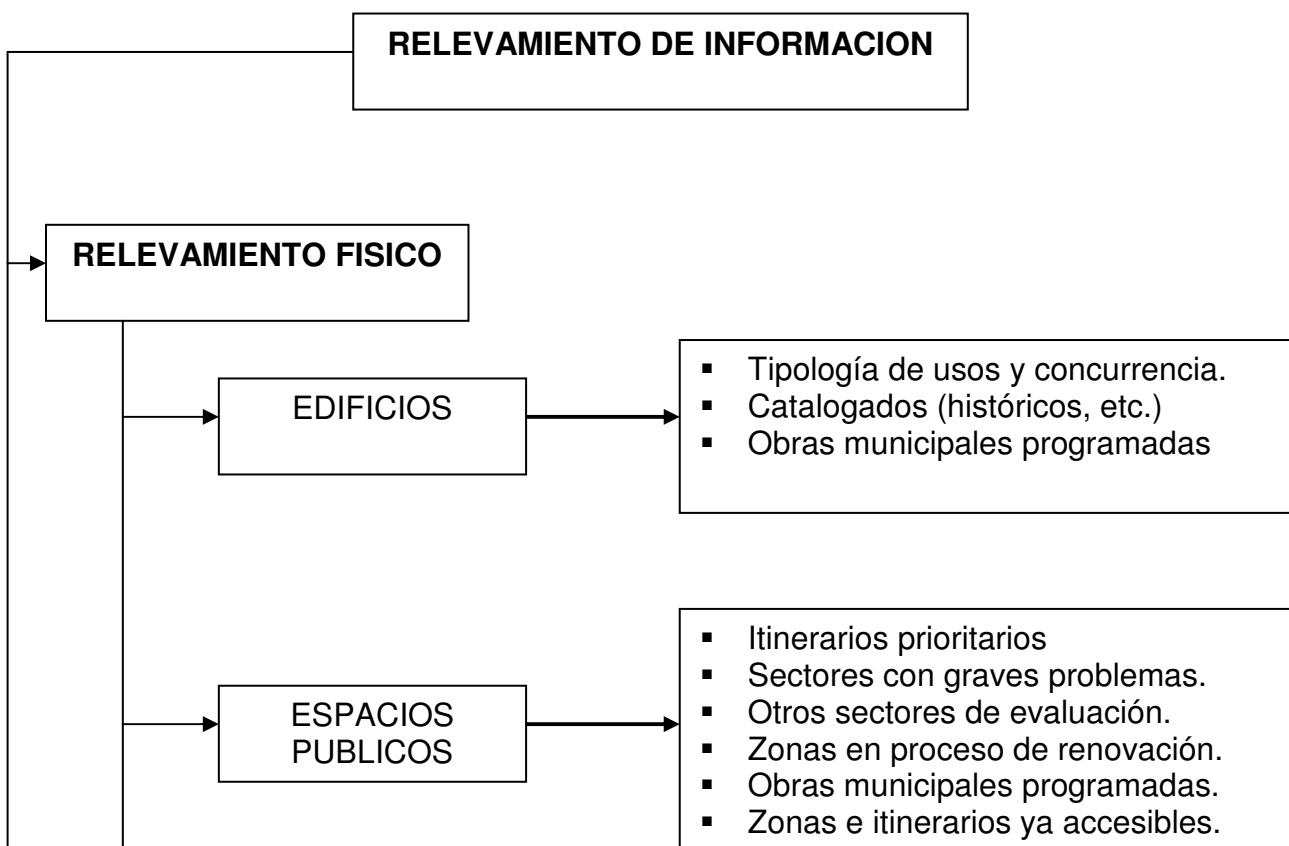
Sería interesante hacer una encuesta que ayude a conocer la movilidad en ese barrio y las prioridades de acuerdo con la percepción de los vecinos.

**Documentación técnica, jurídica y administrativa:**

Recoger todas las disposiciones municipales, como ser los planes de ordenamiento, planes parciales y especiales, así como ordenanzas en la edificación, códigos de planeamiento, habilitación y edificación, para poder realizar propuestas de modificación, en aquellos casos donde se ignoren o sean contrarias a la incorporación de condiciones de accesibilidad.

**Tratamiento de la información:**

Toda la información obtenida hasta el momento debe ser volcada en los planos del municipio y será un elemento básico para preparar el trabajo de campo y establecer una primera agrupación del territorio por niveles de prioridad, que nos ayudará a programar las etapas del Plan.

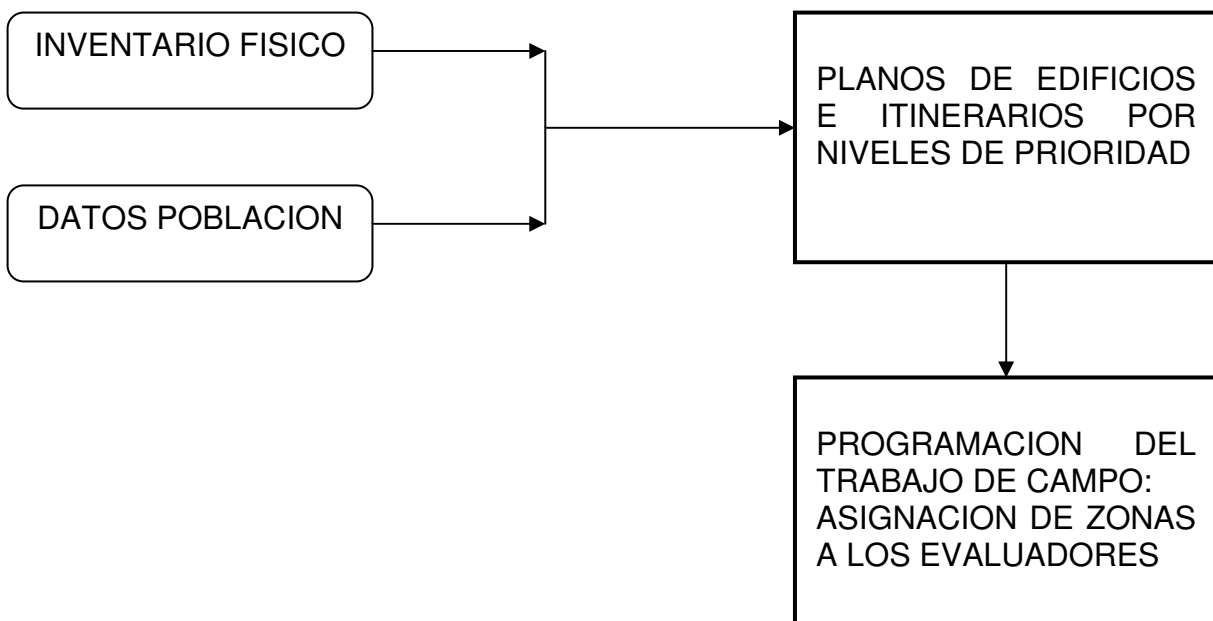


- Urbano
- Interurbano
- Especiales

- Demografía.
- Censo, distribución geográfica y movilidad de personas con movilidad y/o comunicación reducida.
- Centros de generación y atracción de viajes.
- Participación ciudadana.

- Planes de ordenamiento urbano.
- Ordenanzas sobre edificación.
- Ordenanzas sobre transporte.
- Ordenanzas sobre comunicación e información

Una buena organización del trabajo de campo supone una delimitación clara de las zonas y edificios a analizar, fijando criterios homogéneos, y concretando los aspectos a evaluar.



## **EVALUACION DE LA ACCESIBILIDAD**

### **Proceso de evaluación de la accesibilidad**

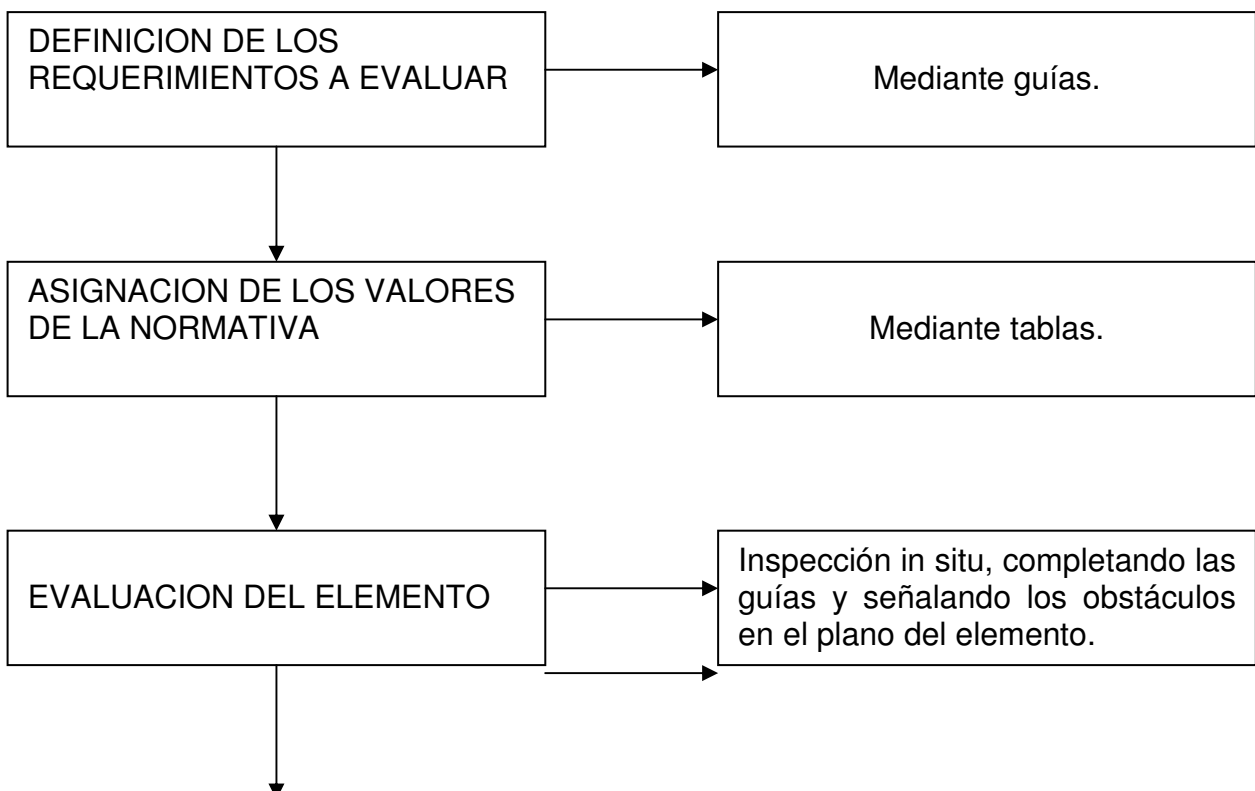
Para proceder a evaluar la accesibilidad se debe seguir el siguiente proceso:

1. Determinación de los requerimientos que se deben controlar de los elementos a evaluar, para lo que se recomienda utilizar unas guías, donde se vuelquen todas las condiciones que contenga la normativa de accesibilidad.
2. Añadir en las guías los valores que la normativa exige para cada requerimiento.
3. Inspección de los elementos y evaluación con la guía y un plano de cada uno de ellos, donde se volcarán todos los incumplimientos que se detecten.
4. Análisis de los obstáculos y formulación de una diagnosis.

### **Guías de evaluación de la accesibilidad. Tablas comparativas entre Municipios y Nación.**

Se debe disponer de una guía de evaluación de la accesibilidad de los principales elementos contemplados por las diferentes normativas (sean municipales, provinciales y/o nacionales). Además se sugiere disponer también de tablas que contengan los valores de los requerimientos para cada elemento en particular.

Para una mejor evaluación, las guías deberán acompañarse por los planos o croquis del elemento a evaluar y fotos que se puedan tomar.



ANÁLISIS DE LOS OBSTÁCULOS

Diagnóstico del elemento.

### **ACCIONES:**

Una vez acabado el trabajo de campo propondremos las acciones que se deben llevar a cabo para hacer accesibles todos los puntos detectados.

Dada la diversidad de edificación, espacios de vía pública, de la comunicación y del transporte, es necesario agrupar al máximo las soluciones por “tipos”. Tan solo quedarán fuera de estos tipos aquellas soluciones especiales que, siendo necesario su planteamiento, no puedan ser gestionadas solamente desde el ámbito municipal.

Así distinguiremos dos niveles de acción: Tipológico y Especial.

#### **1. Nivel de tipológico:**

Se refiere al que trata soluciones tipo, y que puede dar origen a dos clases de acciones, estándares y singulares:

Acción estándar (acción repetitiva):

Son las acciones repetitivas que se pueden aplicar en la mayoría de los obstáculos que se detecten, ya sean puntuales o de conjunto:

- **Puntuales** (1 problema  $\Rightarrow$  1 acción)

Cada uno de los requerimientos exigidos para que un espacio o elemento sea accesible, implicará una solución correctora cuando se incumpla. Así, un ejemplo sería la colocación de una barra de soporte para un inodoro, cuando esta falte.

- **De conjunto** (1 o + problemas  $\Rightarrow$  varias acciones)

Es cuando se debe hacer una remodelación total del elemento analizado o por que se incumplen varios requerimientos. Por ejemplo, si en una calle la vereda tiene un ancho inferior al que exige la normativa y tiene, además, mobiliario que no se puede colocar sin ocupar parte del Volumen Libre de Riesgos, se propondrá, si es posible, ensanchar la vereda hasta la suma del ancho del Volumen mas una franja donde se pueda ubicar el mobiliario.

#### **Acción Singular** (circunstancias especiales $\Rightarrow$ tratamiento excepcional)

Existen casi siempre en algún municipio calles con una pendiente muy pronunciada o circunstancias que hacen excepcional el tratamiento de la accesibilidad. Estos casos deberán ser analizados con detalle y, probablemente, se deberán buscar soluciones específicas, que a menudo no cumplirán estrictamente con la normativa.

#### **2. Nivel especial** (casos en los que no se tiene capacidad legal para accionar)

Este tipo de acción corresponde a algunos casos en los que no se pueda aplicarla legislación de accesibilidad, sin antes resolver la capacidad legal de actuación del municipio

Modificaciones de documentos técnicos, jurídicos y administrativos.

Ejemplos de esto son los casos donde el edificio del municipio ocupa espacios en régimen de alquiler o si en su territorio existe algún parque nacional protegido por leyes nacionales o directamente porque el municipio no posea la legislación sobre accesibilidad.

Una vez determinados los tipos de acciones del Plan, podremos asignar a cada problema concreto su solución, que señalaremos en unos planos de propuestas y que posteriormente, volcaremos en las guías de valorización.

Para la identificación de las acciones en los planos, es conveniente que en el caso de las acciones puntuales se mantengan los mismos códigos que en las guías de evaluación, lo que facilitará reconocer la deficiencia a corregir.

Como resultado de esto obtendremos los Planos de propuestas y un listado de las mismas por tramos e itinerarios, edificios, sistemas de información y/o comunicación y líneas de transporte, acompañado siempre del nivel de prioridad que le otorguemos.

La escala de los planos que elijamos deberá ser lo suficientemente amplia para poder interpretar las propuestas aconsejándose usar la misma que se haya utilizado en el trabajo de evaluación. No obstante determinados detalles constructivos demandarán escalas superiores.

#### **Modificaciones de documentos técnicos, jurídicos y administrativos:**

Deberá analizarse minuciosamente el contenido de las disposiciones municipales para determinar cuáles son contrarias a la normativa de accesibilidad y analizar la repercusión de su modificación en las materias que regulen.

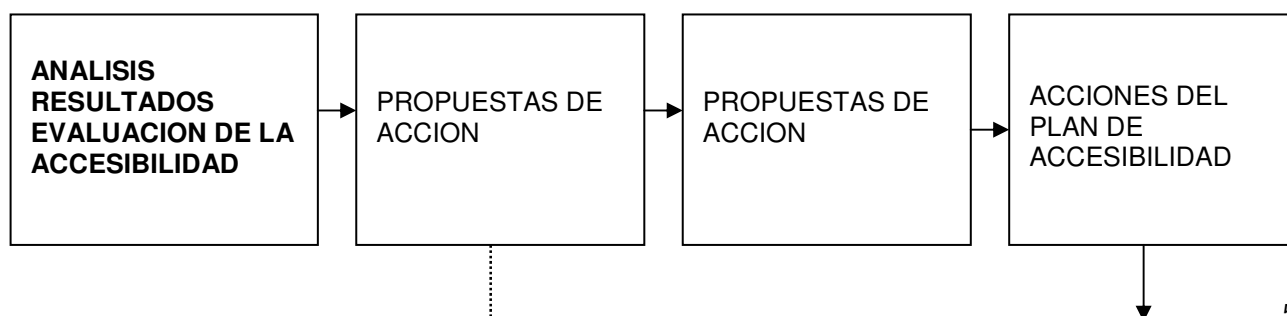
Las propuestas que se hagan deberán ser anexadas al Plan, pues su tramitación deberá atenerse a la del documento que modifiquen.

Se deberán incorporar los conceptos de accesibilidad en el planeamiento municipal, tanto en la normativa urbanística como en los códigos de edificación, de manera que se garantice a los ciudadanos que los nuevos espacios serán diseñados según criterios de Diseño Universal.

En el caso del transporte urbano, se deberán revisar las ordenanzas que lo regulan, incluyendo todos los aspectos que facilitan la libertad, la autonomía con seguridad y dignidad al acceso al mismo de todos los ciudadanos.

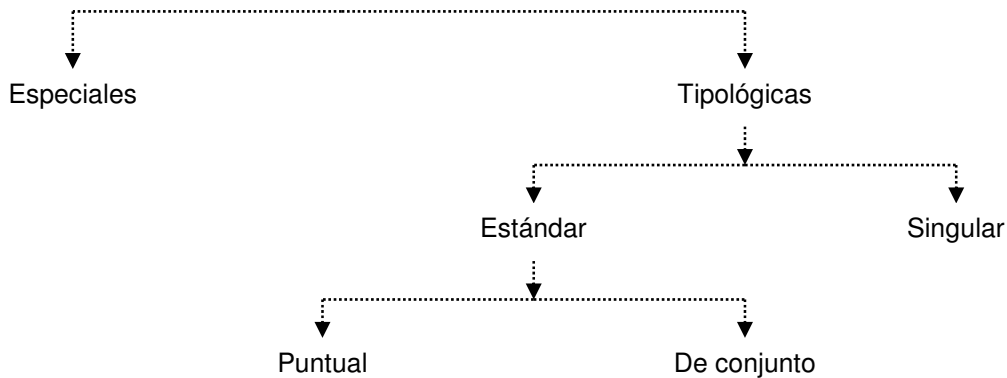
#### **Determinación de las acciones a realizar que no son competencia municipal:**

De todo el trabajo pueden surgir acciones que no son de competencia municipal, pero sí imprescindibles para hacer accesible un determinado itinerario; se puede tratar de casos de rutas nacionales que crucen el municipio, aeropuertos con regulación nacional, edificios de otras jurisdicciones, etc. Esta información se cruzará con el plan de etapas, para conocer en que momento la otra jurisdicción deberá tener accesible su edificio, espacio público o medio de transporte y poder coordinarse con ella.





PLANOS Y LISTADOS DE PROPUESTAS POR ITINERARIOS, EDIFICIOS Y LÍNEAS DE TRANSPORTE



## **PRESUPUESTOS**

En este caso se deberán realizar las siguientes tareas:

- Redacción de un cuadro de precios unitarios por elementos de intervención
- Precios unitarios de las propuestas de soluciones
- Presupuesto total del Plan de Accesibilidad

## **PLAN DE ETAPAS PRESUPUESTADO:**

Priorización de las acciones

La suma de pasos realizados nos permite obtener una propuesta de priorización bastante avanzada. No obstante ello, deberemos cruzar la información obtenida en el trabajo de campo con las relativas a los itinerarios y edificios más frecuentados y con las propuestas surgidas de la participación ciudadana.

Tendremos dos niveles de prioridad:

1. Lugares con grado de interés
2. Lugares con mayor necesidad y urgencia dentro de los del primer grupo.

### 1. Primer nivel: Definición del grado de interés

Lo hemos realizado en el trabajo de campo y nos ha servido para clasificar el territorio, los edificios, los sistemas de información y comunicación y los medios de transporte, en función de las variables más evidentes como son, uso, concurrencia, etc., obteniéndose por ejemplo tres grados de interés: alto, medio, bajo.

### 2. Segundo nivel: Definición del grado de necesidad y urgencia.

Se recomienda que este segundo nivel tenga 5 niveles de prioridad, que podrán coincidir con las posibles etapas del Plan (etapas trienales). En general tendrán el nivel

de máxima prioridad las acciones de las zonas de interés alto y prioridad alta, pero algunas podrán ser realizadas en una etapa posterior, si se determina que tienen una prioridad inferior y no impiden la accesibilidad global del itinerario.

***El Plan en Etapas se configurará inicialmente, combinando estas dos informaciones: primero clasificar por itinerarios o edificios o líneas de trabajo, proponiendo ejecutar los primeros años los de mayor interés y después programando cada uno de estos itinerarios o edificios o líneas de trabajo, en función de los niveles de prioridad de los diferentes tramos a ejecutar.***

### **Criterios de priorización**

#### ▪ **Urgencia:**

- Usuarios concretos con problemas de movilidad
- Riesgo (aceras o solados deslizantes, desniveles sin barandas, etc.).
- Situaciones de peligro que puedan representar un grave riesgo para toda la población y en especial, para personas con movilidad y/o comunicación reducida.

#### • **Rentabilidad social:**

- Aquellas ejecuciones que beneficien a un número mas alto de personas serán las primeras en realizarse.

#### • **Reparto de los beneficios del Plan por todo el municipio:**

- **Los efectos del Plan se deben notar en todos los barrios del municipio, a ello nos obliga el propio proceso de participación ciudadana. Por ello aunque las ejecuciones más urgentes suelen concentrarse en los barrios centrales o históricos, deberá existir una distribución geográfica equitativa de las mismas. Ello es preciso para que no se produzca un cierto desencanto delante de este tipo de planes, que nos afectan de alguna manera a todos.**

#### • **Previsión en programas de acción municipal o de otras entidades**

- Las acciones programadas que correspondan a obras de renovación municipales o de otras entidades se colocarán en el plan de etapas de acuerdo con la previsión municipal y si se considera que son prioritarias, se debe plantear a los responsables de las mismas la conveniencia de su adelanto. De esta manera se puede conseguir un considerable ahorro en las acciones propuestas por el Plan.

#### • **Demanda de asociaciones y del proceso de participación ciudadana**

- El conocimiento que aportan las asociaciones de vecinos y las entidades de una población, debe tenerse muy en cuenta, pues refleja la percepción de los ciudadanos delante de los problemas de accesibilidad. Es posible que, a veces, demanden criterios más exigentes que los de la propia legislación, respecto a determinados espacios.

#### • **Económico**

- La capacidad presupuestaria del municipio condicionará las decisiones referentes a los tipos de acción y también en que momento se tendrá la capacidad necesaria para afrontar determinados gastos. Esto es de gran importancia pues se trata de un Plan a unos 10 a 15 años y en general, los municipios hacen sus presupuestos por anualidades y sólo estudios puntuales de inversiones a más largo plazo.
- También debe hacerse un análisis económico con el objetivo de poder coordinar las inversiones, con posibles subvenciones e inversiones en accesibilidad de otras administraciones o entidades en el municipio.

- Lo importante es tener en cuenta que el Plan tiene que ser sustentable en el tiempo y trascienda los cambios e intereses políticos creando un real interés por el bienestar social.

**NOTA: Es importante tener en cuenta la posibilidad de presentar proyectos de accesibilidad dentro del marco de la Ley de Cheque.**

- **Mayores efectos sinérgicos en otros beneficios sociales**

- Determinadas acciones en la accesibilidad tienen efectos sobre otros campos de la actividad municipal como son revitalización del municipio, el medio ambiente.
- En las decisiones que competen al transporte determinadas medidas que favorecen la accesibilidad para todos fomentan su uso y, como consecuencia, se disminuye la utilización del automóvil, lo cual significa menor contaminación y, paralelamente, disminución de la congestión.

- **Disponibilidad y facilidad técnica de ejecución**

- La complejidad de gestión o de redacción del proyecto de algunas de las acciones las retrasarán en el calendario, mientras que aquellas acciones que prácticamente no demanden proyecto se podrán iniciar más rápidamente.

- **Oportunidad según el uso que se haga de las dependencias del edificio**

- Debe conocerse siempre la previsión de uso de las dependencias que se evalúen, pues en la edificación, los elementos a evaluar dependen del uso del edificio.

## **Plan de etapas valorizado**

Se deberá redactar el Plan de etapas valorizado definitivo como consecuencia de la aplicación de los criterios de prioridad y de la adaptación del Plan a las posibilidades económicas de la población. Es conveniente mantener la información agrupada según los diferentes campos tratados y en cada uno de ellos por itinerarios o sectores, edificios y líneas de transporte, según se trate de urbanismo, arquitectura, información, comunicación y transporte.

Respecto a las acciones municipales programadas de remodelación de calles, edificios, sistemas de información o transporte, se debe incluir, en el presupuesto del Plan, solamente el valor de las acciones que se dediquen a accesibilidad, y detallar el resto del costo de la obra aparte.

En general, el Plan se dividirá en etapas anuales o bianuales, y con un horizonte temporal, que como máximo debe ser el que se contemple en la legislación del municipio (reformulada o no), de que se trate, entre 10 y 15 años en la mayoría de los casos.

## ***MÓDULO VI***

### **PLAN DE ACCESIBILIDAD EN LA EDIFICACION**

#### **RELEVAMIENTO DE LA INFORMACION**

##### **Inventario de edificios municipales:**

El inventario de los edificios municipales de uso público sea su propiedad pública o privada se elaborará a partir de la información proporcionada por los recursos humanos técnicos

del municipio. De cada edificio o local se debería tener como mínimo la siguiente información volcada en una guía o ficha:

- Referencia del edificio
- Organismo que lo ocupa
- Dirección
- Uso o destino general
- Superficie o capacidad de personas
- Concurrencia habitual de personas: número de visitas, etc.
- Régimen de dominio: propiedad, alquiler, etc.
- Si se trata de un edificio protegido, es decir, si está declarado de interés o monumento histórico nacional o municipal o asimismo si está catalogado dentro de un valor artístico.
- Proyectos y obras, tanto si se han hecho en el ámbito de la normativa de accesibilidad, como si están en previsión, indicando la fecha y su envergadura.

Es importante hacer una tabla resumen de todos los edificios y locales municipales y anotar una primera evaluación de la prioridad de intervención que haga el municipio. El inventario escrito se deberá completar con material gráfico (planos, etc.), fotografías.

<b>Inventario general de los edificios o locales de titularidad municipal</b>					
Municipio:					
<b>Usos de la Edificación</b>	Ref.	Nombre	Dirección	Organismo ocupante	Prioridad
<b>Administrativo</b>					
<b>Sanitario y Asistencial</b>					
<b>Ocio</b>					
<b>Deportivo</b>					
<b>Cultural</b>					
<b>Mercados</b>					
<b>Docente</b>					
<i>Estacionamiento</i>					
<b>Otros</b>					

Cuando se realice el Plan de Accesibilidad también se resumirá en el mismo listado general la valorización económica y la planificación de las acciones lo que permitirá a los responsables municipales tener una visión global de las intervenciones.

Inventario de otros edificios públicos de dominio público o privado:

*Inventario general de los edificios o locales de uso público*

Dominio:	<b>Público (no municipal) o privado de uso público</b>
Municipio:	

<b>Usos de la edificación</b>	Ref.	Nombre	Dirección	Organismo ocupante	Superficie / capacidad	Concurrencia público
<b>Residencial</b>						
<b>Comercial</b>						
<b>Sanitario y Asistencial</b>						
<b>Ocio</b>						
<b>Deportivo</b>						
<b>Cultural</b>						
<b>Administrativo</b>						
<b>Docente</b>						
<b>Religioso</b>						
<b>Estacionamiento</b>						
<b>Medios de Transporte</b>						

## **EVALUACION DE LA ACCESIBILIDAD**

Se plantean dos niveles para el estudio de la accesibilidad en los edificios o locales:

- Definición previa del nivel de accesibilidad que le es exigible en función de la normativa: Se determinará qué elementos de edificación deberán ser accesibles y en qué condiciones. Hay que tener en cuenta que la realidad construida es muy compleja, por lo que sería lógico que hubiera niveles de exigencia diferentes según lo citado.

<b>Nivel de accesibilidad exigible para edificios o locales de uso público</b>	
Edificio:	

Usos de la Edificación	Superficie/ Capacidad	Itinerario		Elemento adaptado, si hay					
		Adaptado	Practicable	Estacionamiento	Escalera	Sanitario	Dormitorio	Vestuario	Mobiliario
Residencial									
Comercial									
Sanitario y Asistencial									
Ocio									
Deportivo									
Cultural									
Administrativo									
Docente									
Religioso									
Estacionamiento									
Medios de Transporte									

- Evaluación de la accesibilidad según su grado de adecuación a los requerimientos normativos:

Se constatará el nivel actual de accesibilidad de cada edificio y de cada elemento de la edificación:

Midiendo y croquizando, si fuera necesario cada una de las deficiencias.

Fotografiando los puntos más relevantes y complejos.

Además con la información complementaria que pueda facilitar el recurso humano técnico del municipio.

Los datos se volcarán en los siguientes soportes:

Planos

Fichas

Fotografías

Donde se fijarán:

Accesos, itinerarios, uso de instalaciones, elementos de la edificación, como por ejemplo: Rampa, ascensor, estacionamiento, escalera, sanitario, diseño y ordenamiento del mobiliario, etc.

### ACCIONES:

Serán de nivel tipológico, con su solución estándar o singular o de nivel especial.

## **VALUACIÓN Y PLAN DE ETAPAS:**

Se seguirá la metodología utilizada comúnmente por el municipio.

## **PLAN DE ACCESIBILIDAD EN EL URBANISMO**

### **RELEVAMIENTO DE LA INFORMACION**

#### **Inventario de los espacios públicos:**

Sobre un plano general del municipio los pasos que habrá que ejecutar son los siguientes:

Inventario de los espacios públicos.

Censo, distribución geográfica e itinerarios más usuales de la población con problemas de movilidad.

Centros de gran generación y atracción de viajes.

Plano de itinerarios y sectores.

Es conveniente dividir el suelo urbano de la población en los grupos que se indican a continuación:

Sectores de evaluación

Itinerarios de mayor interés

Sectores con problemas graves de accesibilidad.

Resto de sectores e itinerarios en que se evaluará la accesibilidad.

Zonas en proceso de renovación urbana.

Obras municipales programadas.

Zonas e itinerarios ya accesibles.

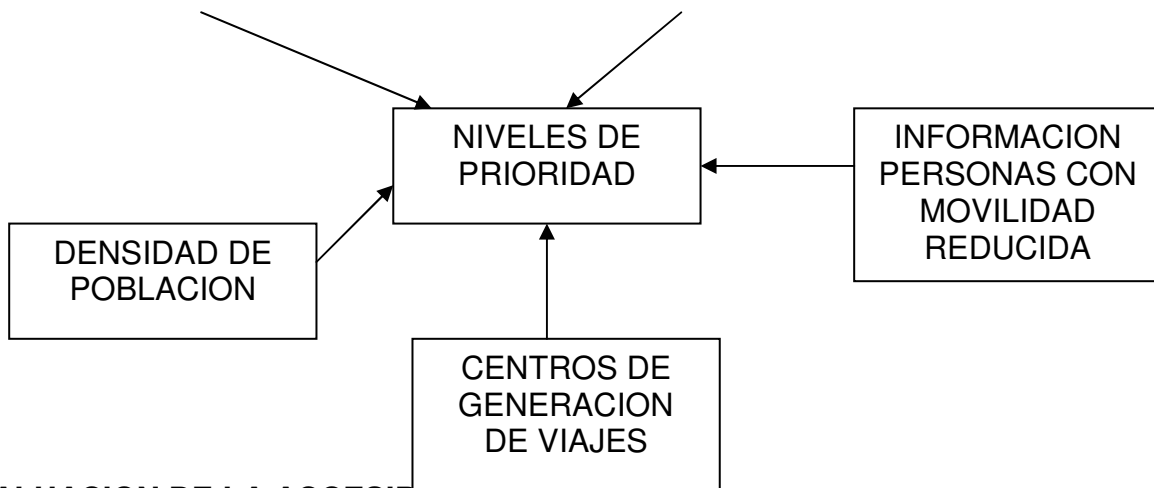
Tratamiento de la información:

Con toda la información de lo anterior y la recogida en las reuniones con las asociaciones ciudadanas, podremos ejecutar el plano de itinerarios y sectores, que será la base para la evaluación de la accesibilidad en la vía pública.

Tendremos además una información esencial que nos permitirá establecer un primer nivel de priorización en la vía pública, que se puede representar en los planos y que nos facilitará la creación del plan de etapas.

USO  
DOMINANTE

FLUJO  
PEATONAL



### **EVALUACION DE LA ACCESIBILIDAD:**

Decididos los itinerarios o sectores de trabajo y estos divididos por tramos, cada tramo deberá ser analizado detalladamente, “in situ”, con un plano del mismo y fichas correspondientes, que recogen los requisitos que se deben cumplir. Como información gráfica de apoyo, conviene tomar fotos de los elementos más relevantes.

### **Evaluación de los solados y mobiliario urbano mas usuales**

#### **Evaluación de la vía pública:**

##### Itinerario peatonal o mixto:

Itinerario peatonal

Itinerario mixto, peatonal y vehículos.

##### Pasos peatonales:

Paso peatonal.

Isleta.

##### Elementos para superar desniveles.

Paso elevado o subterráneo.

Escalera.

Rampa.

Ascensor.

##### Servicios sanitarios públicos (si los hubiere).

##### Mobiliario urbano.

Ordenación del mobiliario.

Diseño del mobiliario.

##### Reserva de estacionamiento.

### **Resultado de la evaluación**

El resultado final de la evaluación reflejará la siguiente información:



- Planos de los itinerarios, que deben ser accesibles, localizando los puntos que presentan obstáculos y acotándolos y valorándolos cualitativamente.
- Planos de los elementos puntuales, que presentan obstáculos, también acotados y valorados cuantitativamente.
- Fichas de evaluación, con los datos que nos permitan conocer el grado de incumplimiento del itinerario o elemento y las observaciones que se considere puedan ayudar a interpretar correctamente el estado del mismo.
- Otros documentos gráficos, especialmente fotografías, que permitan definir mejor el estado del elemento evaluado.

### ACCIONES:

Serán de nivel tipológico, con su solución estándar o singular o de nivel especial.

Se presenta a nivel ejemplo algunos de los problemas que pueden surgir en la ciudad construida y las acciones que podríamos intentar adoptar:

Problemas	Acciones singulares
Pendiente longitudinal excesiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Darle tratamiento de rampa, creando puntos de descanso e instalando barandas.</li> <li>- Señalización de rampas.</li> <li>- Señalización de recorridos alternativos.</li> <li>- Reserva de estacionamiento, lo mas cerca posible del acceso al edificio.</li> </ul>
Desnivel salvable solo con escalera	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Posibilidad de instalación de ayudas técnicas.</li> <li>- Señalización de recorridos alternativos.</li> </ul>
Barrera física, orográfica o de infraestructuras.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Señalización de recorridos alternativos.</li> </ul>
Presencia de marquesinas, voladizos o salientes con altura del vuelo inferior a la exigida.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intentar que el itinerario no vaya tocando a las fachadas.</li> <li>- Ejecutar una guía de orientación.</li> <li>- Señalizar el peligro.</li> <li>- Revertir la situación bajo la normativa.</li> </ul>

Adoptada la solución que se considere idónea, deberá dársele un código y marcarla en el plano de propuestas de acciones.

## **VALUACIÓN Y PLAN DE ETAPAS:**

Se seguirá la metodología utilizada comúnmente por el municipio.

## **PLAN DE ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE**

**Los beneficios que aporta el transporte urbano accesible son entre otros:**

- Mayor libertad y autonomía para casi un 40% de la población.
- Mejora del confort para todos los ciudadanos.
- Mejora de la velocidad de carga y descarga de los usuarios.
- Menor necesidad de desplazamientos con vehículos especiales.
- Traspaso de usuarios del automóvil particular al transporte público con el consiguiente incremento del uso del mismo.
- Mejora de la calidad de vida de toda la población.

**Para conseguir un transporte urbano accesible debe serlo toda la cadena del transporte consistente en:**

- Itinerario peatonal desde el origen del viaje hasta la parada.
- La parada en origen.
- El vehículo.
- La parada de destino.
- El itinerario desde la parada hasta el destino del viaje.
- El propio destino.

Es evidente la necesaria coordinación del Plan de Accesibilidad en el transporte con los otros ya descritos en la edificación y el urbanismo.

## **RELEVAMIENTO DE LA INFORMACION**

Inventario de la red actual

Se empezará por relevar y analizar la red de transportes actual, urbana e interurbana, recogiendo la siguiente información:

Líneas de colectivos urbanos e interurbanos

Flota de colectivos urbanos.

Paradas de colectivos.

Estaciones de ferrocarril.

Puntos y recorridos de intercambio entre los diferentes medios de transporte público.

Estacionamientos públicos.  
Otras informaciones relativas a otros medios de transporte público.  
Aeropuertos.  
Sistemas de transporte especiales.

Seguidamente, volcaremos esta información en los planos de la población y así podremos cruzarla con la obtenida en urbanismo, sobre los itinerarios más concurridos.

En cuanto a las líneas de colectivos y sus paradas, indicaremos las líneas con más pasajeros y las paradas donde asciendan o desciendan más. Obtendremos así nueva información para la priorización de los itinerarios en el urbanismo, pues pueden existir paradas de colectivos muy utilizadas en barrios residenciales con pocos edificios públicos y que están en sectores urbanísticos de interés bajo.

**De la información obtenida, la que se refiera a servicios que no sean de competencia municipal, servirá para solicitar al organismo competente la adaptación del servicio.**

Se deberá además realizar un estudio de la movilidad frecuente de la población con movilidad y/o comunicación reducida.

## **EVALUACION DE LA ACCESIBILIDAD**

Algunos aspectos del transporte se evaluarán como en la arquitectura y el urbanismo. Así todos los elementos situados en la vía pública se analizarán cuando y como está, mientras que las estaciones se analizarán siguiendo la metodología de los edificios, pero con los requisitos de la legislación existente.

La evaluación del servicio que se presta y su óptima adecuación a la movilidad de las personas con movilidad reducida, será realizada por el técnico responsable del Plan.

Metodológicamente es conveniente analizar el transporte urbano e interurbano por separado.

### **Transporte interurbano**

El mismo no es competencia municipal y, por tanto, la labor de los municipios debe dirigirse a exigir a las administraciones competentes que hagan su propio plan de accesibilidad y que adapten sus líneas, de acuerdo a la legislación vigente en cada lugar.

No obstante, los municipios deberán garantizar que existan itinerarios accesibles hasta las estaciones y paradas de transporte interurbano y que la vía pública cumpla las disposiciones de accesibilidad sobre reservas de plazas de estacionamiento.

Sin perjuicio de ello es recomendable que los municipios, una vez realizado el Plan de Accesibilidad y su puesta en funcionamiento, dediquen esfuerzos a solicitar a las autoridades competentes en instar a adaptar el transporte interurbano o de jurisdicción nacional.

### **Transporte urbano**

Se debe analizar:

- Acceso a la parada

- La parada
- El colectivo.
- Las líneas de colectivo.
- Reservas de estacionamiento.
- Sistema de transporte especial o institucional.
- Sistemas de comunicación.

## **RESULTADO DE LA EVALUACION**

El resultado de la evaluación del transporte reflejará la siguiente información:

- Planos de las líneas de colectivo, con indicación de las paradas que se deban hacer accesibles e información por línea, que indique el número de viajeros promedio y si existen vehículos de piso bajo.
- Planos de los elementos puntuales que presenten obstáculos, tanto en la vía pública, como en los vehículos.
- Planos de los estacionamientos reservados actuales (si los hubiere), con indicación de los edificios públicos de la población.
- Fichas de evaluación, con los datos que nos permitan conocer el grado de incumplimiento del itinerario o elemento y las observaciones que se considere puedan ayudar a interpretar correctamente el estado del mismo.
- Planos de los servicios especiales (si los hubiere), horarios y grado de utilización.
- Planos de líneas de colectivo del transporte interurbano, estaciones de ferrocarril, aeropuertos, etc.
- Otros documentos gráficos, especialmente fotografías, que permitan definir mejor el estado del elemento evaluado.

## **ACCIONES**

Serán de nivel tipológico, con su solución estándar o singular o de nivel especial.

Debe tenerse en cuenta que muchos municipios de tamaño medio y pequeño, que no tienen servicio de transporte urbano propio, utilizan el interurbano para el traslado y solo un acuerdo con la empresa concesionaria y la administración estatal podrá solucionar las deficiencias en accesibilidad.

## **VALUACIÓN Y PLAN DE ETAPAS:**

Se seguirá la metodología utilizada comúnmente por el municipio.

## **PLAN PRIORIZADO DE ACCIONES**

### **Accesibilidad al medio urbano**

- Elaboración de un Plan de Acción de Accesibilidad
- Armonización de Legislación dispersa existente
- Elaboración de las normas tecnológicas de accesibilidad en el entorno atendiendo a criterios establecidos en una norma de mínimos

### **Accesibilidad a la edificación**

- Elaboración de un Plan de Acción de Accesibilidad.
- Armonización de Legislación dispersa existente
- Acabar Norma Tecnológica de Accesibilidad ya iniciada.
- Compromiso interministerial de presentar pliegos y control de los mismos.

### **Accesibilidad al transporte**

- Elaboración de un Plan de Acción de Accesibilidad.
- Elaboración de legislación de transporte urbano y trabajo sobre el interurbano
- Elaboración de legislación de terminales de transporte aéreo
- Adaptación de las estaciones de tren
- Adaptación de los puertos marítimos

### **Accesibilidad a la comunicación y a la información**

- Elaboración de un Plan de Acción de Accesibilidad.
- Desarrollo y armonización de la legislación dispersa existente
- Desarrollo de la norma general de telecomunicaciones en sus aspectos técnicos relacionados con las personas con discapacidad.
- Promoción de la accesibilidad a las tecnologías de la información y la comunicación.

## **MÓDULO VII**

# **RECOMENDACIONES TÉCNICAS Y DE GESTIÓN** **SÍNTESIS**

## **1. - CONTENIDO DOCUMENTAL**

De acuerdo con el esquema conceptual de otros documentos municipales de ordenación y ejecución, deberá contener:

- **Memoria general**
  - Datos generales del municipio.
    - Configuración y características básicas.
    - Datos demográficos más relevantes.
    - Datos básicos socioeconómicos. Aspectos de la topografía más relevantes.
  - Objetivos del Plan.
    - Remarcar aspectos para garantizar la libertad de movimiento a todos los ciudadanos, mejorar la calidad de vida, participación en el espacio público, relación entre ciudadanos, etc.
    - Mejora ambiental de determinadas acciones, etc.
    - Cumplimiento de la normativa.
  - Datos relativos a colectivos de personas con movilidad y/o comunicación reducida.
    - Generalmente, los servicios sociales del municipio tienen información sobre las asociaciones e individuos, que nos será muy útil para establecer recorridos, líneas de transporte, plazas de estacionamiento reservadas, etc.
    - Información sobre centros geriátricos, clínicas especializadas en rehabilitación, etc.
  - Marco legislativo.  
Leyes Provinciales, Decretos, ordenanzas, etc.  
Leyes Nacionales. Este apartado será útil para enfocar las negociaciones con administraciones de ámbito superior y empresas Estatales.
- Ámbitos sobre los que se accionará.  
Se distinguirán: los Planes de accesibilidad en la Edificación, el Urbanismo, el Transporte y las Comunicaciones.
- Antecedentes que existan en el municipio.  
Si en el municipio se han realizado ya acciones de corrección de supresión de barreras, se deben incorporar aquí incluyendo, si se tiene, su valorización.
- Metodología utilizada para la redacción del Plan.

Se trata de explicar cómo se ha ejecutado el Plan.  
Conviene explicar los trabajos realizados que no queden recogidos en el documento.

- Bases del presupuesto.

Se detallará cómo se han confeccionado los precios. Este apartado tiene importancia pues se trata de presupuestos aproximados y conviene conocer los márgenes de incertidumbre de los mismos.

Se explicará cómo se estructura el presupuesto y los coeficientes que se hayan introducido de gastos generales y beneficio industrial.

- Criterios básicos de priorización.

Se trata de explicar los motivos que han llevado a un determinado plan de prioridades y los mayores beneficios que aporta respecto a otras alternativas.

- Bases para establecer el plan de etapas.

Criterios económicos municipales.

Los efectos sinérgicos de las acciones municipales, que pueden aconsejar modificar prioridades para optimizar recursos o minimizar molestias de obras, especialmente en la vía pública.

- Plan de etapas valorizado.

En la memoria, conviene incorporar el plan de etapas valorizado resumido por campos y anualidades.

- Anexos.

Cuadro de precios y su justificación por elementos de intervención. Propuestas de modificación de los instrumentos jurídicos y administrativos municipales,

- **Plan de Accesibilidad de la edificación**

- Inventario de los edificios a evaluar.

Titularidad municipal.

Titularidad de otras administraciones, para requerir que se adhieran al Plan.

Se detallarán los que estén catalogados en una lista independiente.

- Metodología de trabajo.

Dossier de cada edificio detallando los niveles de accesibilidad en itinerarios y dependencias.

- Evaluación de la accesibilidad.

Se explicará como se ha realizado el trabajo de evaluación.

Diferenciar por tipología de edificios.

Estudio de los problemas más frecuentes y detalle de los edificios catalogados.

- Propuesta de acciones valorizadas.

Se explicará para cada tipología de obstáculos la solución técnica que se le da y se aplicará para los diferentes edificios.

Se valorizará con los precios unitarios cada solución.

- Plan de etapas valorizado.

Aplicando los criterios de prioridad, se ordenaran por anualidades las acciones y se sumarán sus valores.

Presupuestos por etapas y general.

- Documentación gráfica.

Plano de situación de los edificios.

Planos de todos los edificios, planta y cortes con indicación de los itinerarios y los elementos a evaluar, así como los obstáculos observados.

Fotografías de los elementos que no queden convenientemente explicados en los planos.

Planos por edificios con las acciones a realizar.

Detalles de soluciones estándar y singulares.

Opcionalmente: planos de prioridades si existen en un mismo edificio, o en una planta general los edificios identificados según la prioridad que se les determine.

- Anexos.

Acciones especiales que afecten a otras administraciones o instituciones públicas.

- **Plan de Accesibilidad en el urbanismo**

- Inventario de la vía pública.

Zonas de evaluación, itinerarios principales, etc.

Inventario de solados y mobiliario.

- Evaluación de la accesibilidad.

Se explicará cómo se ha realizado el trabajo de evaluación.

Evaluación de solados y mobiliario.

Estudio de los problemas más frecuentes.

- Propuesta de acciones valorizadas.

Se explicará para cada tipología de deficiencia la solución técnica adoptada.

Es conveniente proponer criterios de diseño en función de los espacios de que se trate, zonas peatonales, ensanche, paseos, cascos históricos, etc.

Se presupuestará con los precios unitarios cada solución.

- Plan de etapas valorizado.

Aplicando los criterios de prioridad, se ordenarán por anualidades las acciones y se sumarán sus valores. Conviene diferenciar por zonas e itinerarios.

Presupuestos por etapas y general.

- Documentación gráfica.

Planos con las deficiencias observadas.

Planos con las acciones a realizar.

Detalles de soluciones estándar y singulares.

Planos de prioridades, opcionalmente.

- Anexos.

Acciones especiales que afecten a otras administraciones o instituciones públicas.

- **Plan de Accesibilidad del transporte**



- Inventario de la situación actual.

Movilidad PMy/oCR: Datos obtenidos de encuestas de movilidad sobre las PMy/oCR. Trayectos, frecuencias, zonas con menos servicio.

Líneas de transporte urbano: Datos sobre las líneas, viajeros por trayecto, vehículos accesibles, tipos de parada.

Transporte interurbano: Datos respecto a paradas y estaciones.

Datos de otros tipos de transporte público existente en el municipio.

- Evaluación de la accesibilidad.

Se concretarán las necesidades de los usuarios.

Se explicará cómo se ha realizado el trabajo de evaluación. Se detallará el trabajo por paradas, vehículos, estacionamientos, etc.

- Propuesta de acciones valorizadas.

Se explicará para cada tipología de deficiencia, la solución técnica adoptada.

Se presupuestará con los precios unitarios cada solución.

- Plan de etapas valorizado.

Aplicando los criterios de prioridad, se ordenarán por anualidades las acciones y se sumarán sus valores. Conviene diferenciar por paradas, vehículos, líneas de colectivos y estacionamiento reservado.

Presupuestos por etapas y general.

- Documentación gráfica.

Planos con las deficiencias observadas.

Planos con las acciones a realizar.

Detalles de soluciones estándar y singulares.

Planos de prioridades, opcionalmente.

- Anexos.

Acciones especiales que afecten a otras administraciones o instituciones públicas.

## **2. - PARTICIPACIÓN.**

Un Plan de Accesibilidad es un instrumento que debe ser redactado teniendo en cuenta la opinión de todas las partes implicadas. Debe contener un proceso de consulta pública, debate, toma de decisiones y acciones concertadas. De esta manera, conseguiremos que también los agentes privados se inclinen a participar en hacer un municipio más accesible para todos.

### **Participación de los ciudadanos**

Para conocer la opinión de los ciudadanos, qué problemas perciben con respecto a la accesibilidad, y para conseguir su participación se propone el siguiente esquema:

- Presentación sobre qué es un Plan de Accesibilidad en los barrios, asociaciones ciudadanas, etc. Explicación de cómo se va a redactar y calendario.
- Creación de un grupo de trabajo de accesibilidad municipal con la participación de representantes de los vecinos, entidades e instituciones ciudadanas, colectivos más directamente afectados y representantes municipales.

- Las funciones del grupo de trabajo pueden ser realizar el seguimiento de la redacción del Plan, ser un foro de debate constante sobre las propuestas que se hagan y dar su aprobación antes de la tramitación municipal.
- Generar reuniones en el barrio, entre los vecinos, para conocer los aspectos que ellos consideran más urgentes de solventar. Se hará un plano con las deficiencias percibidas por los vecinos.
- Presentación de las acciones a realizar en el barrio y plan de etapas que se concertará con las asociaciones vecinales.

### **Participación de otras instituciones públicas**

Algunos de los edificios públicos que existen en el municipio pertenecen a la jurisdicción provincial o Nacional, u otras instituciones públicas. Es imprescindible establecer un diálogo con ellas, para que hagan accesibles sus instalaciones y edificios.

Es conveniente que los Estados Provinciales que han desarrollado ya una ley puedan participar en el desarrollo del Plan, pues aportarán conocimientos y, quizás en el futuro, financiación de algunas acciones una vez redactado.

### **Participación de las empresas privadas**

- Existen muchos edificios e instalaciones privadas que deberán hacer accesibles sus accesos y dependencias. Para ello se les debe informar de la redacción del Plan y darles soporte técnico. Puede ser que, al comprobar que el espacio público construido es accesible, se animen a hacer lo propio con su espacio de atención al público.
- Las empresas de servicios que actúan sobre la vía pública deben tener un papel muy importante en la mejora de la accesibilidad de la población. Por una parte, adaptando los elementos que reconstruyen y por otra, tomando medidas de señalización de las obras y desvío de la circulación de peatones, que respeten la normativa de accesibilidad

### **Participación de todas las áreas municipales**

Debe evitarse el protagonismo de un área en la redacción de Plan y debe ser participado por todas. Solamente si todas las áreas conocen la normativa y se responsabilizan de la adaptación de sus dependencias, se podrá garantizar que no volverán a existir problemas de accesibilidad.

Puede ser conveniente crear una comisión municipal de seguimiento y apoyo a la redacción del Plan que facilitará mucho el trabajo a sus redactores, pues podrán conocer las obras programadas en todas las áreas y permitirá que los responsables municipales puedan conocer sus déficit, qué acciones se deben realizar y cuál puede ser su programación.

## **3- SEGUIMIENTO DE LA EJECUCIÓN DEL PLAN**

El plan de etapas ha de irse revisando con las acciones que se lleven a cabo y también cuando se propongan nuevos planes de acción municipal, para comprobar cómo le afectan y actualizarlo.

Es conveniente tener una actualización gráfica del Plan; para ello son muy útiles las nuevas aplicaciones informáticas y los sistemas de información geográfica, que permiten tener localizado y actualizado, el censo de elementos urbanos y locales accesibles, proporcionando una información fundamental para la movilidad de las PMy/oCR. Así mismo, puede ser la herramienta complementaria para verificar el grado de cumplimiento del programa de acción aprobado.

Puede ser conveniente crear un consejo de accesibilidad o comisión que se encargue de comprobar la ejecución del mismo y que pueda decidir sobre los cambios que se vayan proponiendo.

Las acciones mínimas de seguimiento a llevar a cabo durante la vigencia del Plan serán:

- Control del grado de cumplimiento de las acciones propuestas.
- Control de las desviaciones económicas sobre las previsiones del Plan.
- Redacción de los proyectos necesarios para ejecutar las acciones.
- Gestión de todas las acciones administrativas que origine el Plan.
- Exigencia a otras administraciones para que realicen las acciones necesarias para que sus edificios o instalaciones sean accesibles.
- Revisión del plan de asignación de colectivos accesibles por líneas.
- Adaptación del Plan a los cambios normativos que se produzcan.
- Modificación de los instrumentos de planeamiento y códigos de edificación existentes para adaptarse a la normativa de accesibilidad.
- Creación de un código de edificación que integre la accesibilidad, si no existe en el municipio.

## **EJEMPLOS**

A continuación se recogen dos ejemplos de planes de accesibilidad aplicados a la edificación y el urbanismo, respectivamente. Se pretende que su contenido y organización puedan servir de ayuda práctica a los futuros redactores de planes de accesibilidad adaptándolos a las particularidades de cada caso.

## ***MÓDULO VIII***

### **Vías de gestión**

#### **Aspectos a tener en cuenta para el Plan Nacional de Accesibilidad sobre el entorno existente**

### **1. EJEMPLO DE PLAN DE ACCESIBILIDAD EN EDIFICACIÓN**

#### **1.1. CONTENIDO**

El Plan de Accesibilidad de los edificios de propiedad o uso municipal estará compuesto básicamente de:

- Documento general:  
Con las consideraciones generales, conclusiones, resumen de acciones y del presupuesto y Plan de Etapas de todo el Plan.
- Dossier por cada edificio:  
Que incluye el estudio concreto del mismo, actualizando sus deficiencias y acciones particulares.

A continuación se hace un listado de los conceptos que deberían incluirse en cada uno de los documentos.

### **1.1.1. Documento general**

Se deberá incluir, como mínimo, la siguiente información:

Datos Generales

- Municipio
- Listado de edificios de titularidad municipal según usos

Legislación

- Normativa de accesibilidad de la Provincia.
- Ordenanzas Municipales.

Metodología utilizada

Conclusiones generales

Resumen del Presupuesto

- Se recogen los presupuestos de los edificios y se ordenan en función de su prioridad para hacer el plan de etapas valorizado.

### **1.1.2. Dossier de cada edificio**

Ficha de los datos de interés de cada edificio

- Organismo que lo ocupa, dirección, uso, superficie, régimen de ocupación, previsión de obras, número de visitas, etc.

Definición de la accesibilidad exigible para cada edificio

- Itinerarios y espacios o elementos que deben ser accesibles según los usos del edificio.

Evaluación de la accesibilidad

- Fichas de campo con la valoración de su grado de adecuación a la normativa.

Acciones necesarias

- Ficha resumen en la que se indican los déficit observados, las acciones propuestas y su costo. También se incluyen las conclusiones sobre el estado general de accesibilidad del edificio.

Documentación gráfica

- Planos de los edificios, como mínimo plantas y cortes. Se recomienda que la escala sea de 1:100. Se indican los itinerarios y elementos que deben ser accesibles señalando las incidencias que serán objeto de acción.
- Fotografías de las partes o elementos del edificio que se consideren necesarias para complementar la información. En los planos de planta se indicará con un número el punto de vista desde donde se tomó la foto.

## **1.2. EJEMPLO DE DOSSIER DE UN EDIFICIO**

### **1.2.1. Ficha del edificio**

Es recomendable confeccionar una ficha del edificio donde se recojan sus datos generales: Organismo que lo ocupa, dirección, uso, superficie, régimen de ocupación, previsión de obras, número de visitas, etc., así como una planta del edificio y la fecha del estudio.

### **1.2.2. Definición del nivel de accesibilidad exigible**

Antes de empezar cualquier análisis del edificio, se debe definir el nivel de accesibilidad que se le exigirá. Éste viene determinado por la normativa Nacional, provincial o Municipal si ya se ha dictado aunque a veces sólo aparece de manera general y otras se concreta en tablas según el uso y la superficie del mismo.

Además resulta muy útil para luego desarrollar el trabajo de campo avanzar los siguientes aspectos:

- Los itinerarios que deben ser accesibles.
- Los espacios que deben ser adaptados como servicios sanitarios, plazas de estacionamiento, etc.
- Los elementos de mobiliario que deben ser adaptados: mostrador, asientos, teléfonos, etc.
- Las consideraciones especiales en el caso de que se trate de un edificio catalogado o protegido las consideraciones sobre si se trata de un edificio en el que se deben hacer obras de reforma y/o ampliación (en las que se debería aplicar ya las condiciones de accesibilidad) o no (se aplicarán cuando se ejecute el plan de accesibilidad).

### **1.2.3. Evaluación de la accesibilidad**

#### **1.2.3.1 Trabajo de campo**

Se preparará un dossier para cada edificio compuesto de las fichas de campo de edificación y de los planos del edificio que deberían tener un formato DIN A-3, como máximo, para facilitar la recogida de datos en la visita al edificio.

El contenido de las fichas nos recuerda los conceptos que hemos de inspeccionar en la visita. Se anotarán en las casillas de "Situación actual" los aspectos relevantes cuando se incumpla el requerimiento también es un espacio donde se pueden mencionar aspectos positivos de los elementos que cumplan los valores de la norma.

Los planos nos permiten seguir los itinerarios de acceso e identificar los elementos que deben ser accesibles. En los planos se anotarán las cotas, esquemas, etc. que se consideren necesarios.

También es conveniente hacer fotografías de los elementos de accesibilidad, ya que cuando se haga la evaluación de la accesibilidad en el despacho, puede que falte algún dato y éste se podrá complementar con la imagen fotográfica.

#### **1.2.3.2 Dossier de evaluación de la accesibilidad**

A partir de los datos tomados en la visita al edificio (fichas, planos, fotos), se evaluará el grado de adecuación del edificio a las condiciones de accesibilidad que fija la normativa.

Se recomienda que, utilizando las mismas fichas de evaluación de accesibilidad en la edificación, se "pase a limpio" la información tomada en la visita y se identifiquen – por ejemplo con colores diferentes- los requerimientos que se cumplen y los que no se cumplen.

En los planos se graficarán los itinerarios que deban ser accesibles identificando los tramos que incumplan la normativa, Se propone utilizar un código de colores, como el de las fichas

– por ejemplo, azul cumple, rojo no cumple- y se anotarán los requerimientos que se incumplen utilizando los códigos de las fichas.

El mismo sistema se empleará para evaluar los elementos de accesibilidad que deben ser accesibles como servicios sanitarios, escaleras o estacionamientos.

#### **1.2.4. Acciones necesarias**

En una ficha resumen se definirán las acciones necesarias para adecuarse a la normativa de accesibilidad indicando su origen a partir de los déficit observados en el edificio y valorizando su costo y el nivel de prioridad.

Sumando el costo de las diferentes acciones se obtiene el costo total de intervención en el edificio.

Finalmente es interesante hacer un comentario final, a modo de conclusión, sobre el estado general de la accesibilidad del edificio y las medidas necesarias para adecuarlo a la normativa vigente, haciendo las consideraciones oportunas.

## **EJEMPLO DE DOSSIER DE UN EDIFICIO**

<b>1</b>	Ficha del edificio:
	CENTRO CULTURAL
Organismo ocupante	Secretaría de Cultura
Dirección	
Uso general	Oficinas de Información y Turismo.

	Exposiciones. Venta de publicaciones.
Superficie	Construida, 530 m <sup>2</sup>
Plantas ocupadas	S1, PB
Régimen de dominio	Propiedad
Proyectos y obras	
Previsión de ocupación	
Número de Entidad e Inmueble	0341.501

Observaciones e información gráfica

**NIVEL DE ACCESIBILIDAD EXIGIBLE PARA USOS PÚBLICOS**  
**EDIFICIO: CENTRO CULTURAL (1)**

ELEMENTO DE EDIFICACIÓN	EN QUÉ CONDICIONES
ITINERARIO ADAPTADO	Para comunicar como mínimo: A/ Una entrada desde la vía pública al interior. B/ Los diferentes espacios o elementos de uso público.
ESCALERA ADAPTADA (2)	Las que sean de uso público.
SERVICIO SANITARIO ADAPTADO	Un servicio sanitario adaptado como mínimo.
MOBILIARIO ADAPTADO	Un elemento de mobiliario de uso público adaptado para cada uso diferenciado con un itinerario de acercamiento adaptado.

**OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES:**

(1) Se trata de un local situado en un edificio no protegido (monumento histórico, etc.), en el que actualmente no hay previstas obras de reforma, ni cambio de uso. La ejecución de las obras queda supeditada a la programación del Plan de Accesibilidad.

(2) No se tiene en cuenta la adaptación de la escalera de uso público ya que hay un elemento de comunicación vertical alternativo de uso universal, es decir, un ascensor adaptado

**Evaluación de la accesibilidad:** Faltarían las fichas de los demás locales y mobiliario.

Edificio: CENTRO CULTURAL		Itinerario: PLANTA BAJA		<b>E.1</b>	<b>ITINERARIO</b>
<b>Municip</b>	XXXXXXXXXXXXXXXXXX				
COD	<b>Requerimiento normativo</b>		<b>Valor norma</b>		<b>Situación actual</b>
	Nivel de accesibilidad		Adaptado	Practicable	

### Características generales

eit1	Ancho libre >=	0,90 m	0,90 m	OK
eit2	Altura libre >=	2,10 m	2,10 m	OK
eit3	Espacio libre en cambios de dirección >=	D 1,20 m	D 1,20 m	OK
eit4	Espacio libre de giro en cada planta >=	D 1,50 m	D 1,20 m	D1,50 m
eit5	solado no deslizante	Sí	No R	Marchapie granito con bandas

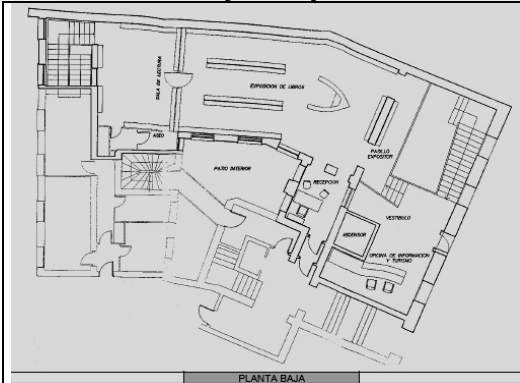
### Puertas

eit6	Luz libre de paso >=	0,80 m	0,80 m	OK
eit7	Altura >=	2,00 m	2,00 m	OK
eit8	De dos hojas, ancho de una hoja >=	0,80 m	No R	No Hay
eit9	Espacio libre a ambos lados sin ser barrido >=	D 1,50 m	D 1,20 m	OK
eit10	Tiradores a presión o palanca	SI	SI	OK
eit11	De vidrio: vidrio de seguridad o zócalo inferior	0,30 m	No R	Vidrio
eit12	De vidrio: franja de señalización, ancho	5 cm	No R	Entrada y sala de lectura
eit13	De vidrio: franja de señalización, altura	1,50 m	No R	Entrada y sala de lectura

### Escalones

eit14	No hay escaleras ni escalones aislados	No	Sin escaleras	OK
eit15	Desnivel máximo sin rampa a la entrada al edificio	2 cm	12 cm	OK, redondeado
eit16	Espacio libre a ambos lados de un escalón >=	No R	1,20 m	
eit17	Altura máx. escalón edificios sin ascensor obligatorio	No R	14 cm	

### Observaciones y croquis:



### Comentario:





Déficit observado	Código	Acción				U M	Medición	Precio Unitario	Costo Total
Desgaste de las bandas antideslizantes del umbral de granito de la entrada	eit-5	Tratamiento superficial del umbral				M <sup>2</sup>	1,00	\$150.-/m <sup>2</sup>	\$150.-
Alta de la franja horizontal señalizadora en las dos puertas de vidrio situadas en los itinerarios que deben ser adaptados.	eit-12	Colocación de franja adhesiva				ml.	2,00	\$20.-/ml.	\$40.-
Falta el número arábigo en altorrelieve y en Braille que identifique la planta al lado de la puerta del ascensor.	easc-8 easc-9	Colocación de un número arábigo en altorrelieve y en Braille que identifique la planta, de dimensiones 5x5cm.				UM	3	\$40.- c/u	\$120.-
Dimensiones reducidas del itinerario de acceso a los servicios sanitarios situados en la planta 1º piso. Inadecuación interior de los servicios sanitarios.	ess	Acondicionar el local de limpieza como servicio sanitario adaptado.				UM	1	\$2.500.- (ver detalle tipo)	\$2.500.-
<b>Nivel de prioridad</b>	1	2	3	4	5	<b>Presupuesto Total</b>		<b>\$2.810.-</b>	
<p><b>CONCLUSIONES:</b></p> <p>Es un establecimiento situado en un local con acceso propio desde la vía pública que tiene un buen nivel de accesibilidad, teniendo en cuenta las importantes dificultades que planteaba su adaptación (otras actividades arriba, tres niveles interiores diferentes, etc.).</p> <p>Aunque el proyecto arquitectónico tenía voluntad de incorporar servicios sanitarios accesibles, el pasillo de acceso no tiene el ancho suficiente y la colocación de los artefactos sanitarios no es la más idónea para garantizar un uso cómodo.</p> <p>El resto de los problemas detectados son pequeños detalles que tienen corrección sencilla.</p> <p>Las acciones necesarias según la normativa no tienen una prioridad alta, ya que el uso del equipamiento queda actualmente garantizado con un buen nivel de seguridad y comodidad.</p> <p>Dentro de los problemas, la habilitación de un servicio sanitario (por razones de uso, ya que no es un lugar donde se prevén estancias largas) y el tratamiento antideslizante del umbral de la entrada (por razones de seguridad), tienen prioridad respecto a las otras intervenciones.</p>									

## 2. - EJEMPLO PLAN DE ACCESIBILIDAD EN EL URBANISMO.

### MEMORIA

Se deberá incluir, como mínimo, la siguiente información:

#### Datos Generales:

- Provincia
- Otra división subprovincial, municipio, comarca, área metropolitana, etc.
- Nº de habitantes o Distribución de la población por edades, % de personas mayores de 65 años, etc.
- PMy/oCR: Distinguir por tipologías de limitaciones.
- Descripción del ámbito del plan, suelo urbano, núcleos apartados, etc. Se debe explicar las zonas sobre las que no se trabajará y los motivos. Por ejemplo zonas que se van a renovar muy pronto o zonas que ya se han construido cumpliendo la legislación de accesibilidad.

#### Legislación:

- Ley Nacional o Provincial, Decreto.
- Ordenanzas Municipales.

#### Documentación gráfica general:

- **P-1** Plano del municipio donde se limite el ámbito de acción.
- **P-2** Planta general del municipio, con la máxima información sobre densidad de población, zonas con topografía accidentada y situando los edificios y centros de atracción más concurridos.
- **P-3** Plano con la distribución de las PMy/oCR y sus itinerarios y centros de atracción más habituales.

#### **4. - INFORMACIÓN A RECOGER EN UNA ENCUESTA DE MOVILIDAD.**

Se deberán plantear preguntas que nos proporcionen la siguiente información: Origen – destino de los viajes. Motivo de los viajes. Prioridades de los usuarios. Frecuencia con que se realizan los diferentes viajes.

- Modos de transporte utilizados en la actualidad para los diferentes viajes.
- Viajes que no se están realizando, pero se querría poder realizar.
- Motivo por el que no se realizan.
- Preferencias de tipo de transporte.
- Motivos para decidirse por uno u otro tipo de transporte.
- Una vez se tienen las encuestas realizadas, se procederá al análisis y evaluación de las respuestas y a la elaboración de un mapa de resultados.
- Podremos, ahora, hacer propuestas sobre líneas existentes que solucionen determinados problemas, propuestas de servicios a la demanda o programas de servicios con otro tipo de servicios accesibles, así como de prioridades en las acciones del Plan.

#### **MÓDULO X**

#### **BIBLIOGRAFÍA:**

- La discapacidad como problema social. Liliana Pantano. Eudeba. 1987.
- Ley Nacional Nº 24.314 y sus reglamentaciones, Decretos Nº 914/97 y 467/98.

- Ley Nº 962 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. “Modificase el Código de la Edificación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.” “Accesibilidad Física para Todos”. 2003.
- Libro Verde: La Accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras. Instituto Universitario de Estudios Europeos. Universidad Autónoma de Barcelona. IMSERSO. 1º Edición, Año 2002. España.
- Guía Técnica de Accesibilidad en la Edificación 2001. Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo e Instituto de Migraciones y Servicios Sociales de España. 2002. España.
- ¡Pregúntame sobre Accesibilidad y Ayudas Técnicas!. Instituto de Biomecánica de Valencia. ALIDES (Alianza para el Desarrollo Económico y Social). IMSERSO. CEAPAT. CERMI. 2005. España.
- 1º Plan Nacional de Accesibilidad 2004 – 2012. Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos, hacia la plena igualdad de oportunidades. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. IMSERSO. 2003. España.
- II Plan de Acción para las Personas con Discapacidad 2003 – 2007. Secretaría General de Asuntos Sociales. Ministerio de Asuntos Sociales – IMSERSO.
- Análisis Comparado de las Normas Autonómicas y Estatales de Accesibilidad. Documento. IMSERSO. 2001.
- Aspectos técnicos para la Supresión de Barreras Físicas. Arq. Claudio Benardelli. 1993 (Documento sin editar).
- Manual de Accesibilidad. Ministerio de Asuntos Sociales. Instituto Nacional de Servicios Sociales. CEAPAT. España. 1995.
- Situación y perspectivas del transporte público de las personas con movilidad reducida en España. Francisco García Aznárez – Guillermo López Morante. Escuela Libre Editorial. 1997.
- Curso básico de accesibilidad (con seguridad) del medio físico. Selección de materiales. Documentos 15/99. Real Patronato de Prevención y Atención a Personas con Minusvalía. España. 1999.
- CONVIVE. Subcomisión de Accesibilidad, Telecomunicaciones y Transportes. Criterios normativos para el diseño, construcción y operación de espacios físicos para su acceso y uso por las personas con discapacidad. México. 2000.
- Discapacidad y aspectos sociales: la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la accesibilidad universal como ejes de una nueva política a favor de las personas con discapacidad y sus familias. Algunas consideraciones en materia de protección social. Miguel Ángel Cabra de Luna. Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales Nº 50. España.
- Curso básico sobre accesibilidad al medio físico. Evitación y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y del transporte. Instituto Uruguayo de Normas Técnicas. 1995. Uruguay.
- Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad. Traducción al español. España. 1992.
- Normas Uniformes de la ONU sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad.
- Declaración de Cartagena de Indias del 30 de octubre de 1992.
- Normas IRAM. Subcomité de Accesibilidad al Medio Físico. República Argentina.
- “La accesibilidad al medio físico. Evitación y eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y en las comunicaciones”. Arq. Clotilde Amengual. 1987.
- Curso de Turismo Accesible, Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 1997.



# **ANEXOS**

## PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD

### **“FICHAS DE EVALUACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD”**

Comisión Nacional Asesora para la  
Integración de Personas Discapacitadas<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Investigación y Compilación: Arq. Claudio Alejandro Benardelli

# 1.- FICHAS DE EVALUACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD

## INDICE

<b>FICHAS URBANISMO</b>	
<b>U-1</b>	Itinerario peatonal
<b>U-2</b>	Itinerario mixto
<b>U-3</b>	Paso de peatones. Vados
<b>U-4</b>	Isletas de paso peatonal
<b>U-5</b>	Paso peatonal a desnivel
<b>U-6</b>	Escaleras
<b>U-7</b>	Rampas
<b>U-8</b>	Ascensores
<b>U-9</b>	Servicios Sanitarios
<b>U-10</b>	Ordenación del mobiliario urbano
<b>U-11</b>	Diseño mobiliario urbano (1 de 3)
<b>U-12</b>	Diseño mobiliario urbano (2 de 3)
<b>U-13</b>	Diseño mobiliario urbano (3 de 3)

<b>FICHAS EDIFICACIÓN</b>	
<b>E-1</b>	Itinerario
<b>E-2</b>	Rampas
<b>E-3</b>	Ascensores
<b>E-4</b>	Estacionamiento
<b>E-5</b>	Escaleras
<b>E-6</b>	Servicios Sanitarios
<b>E-7</b>	Vestuarios
<b>E-8</b>	Dormitorio
<b>E-9</b>	Ordenación del mobiliario
<b>E-10</b>	Diseño mobiliario

<b>FICHAS TRANSPORTE</b>	
<b>T-1</b>	Parada de Colectivo
<b>T-2</b>	Colectivo urbano (1 de 3)
<b>T-3</b>	Colectivo urbano (2 de 3)
<b>T-4</b>	Colectivo urbano (3 de 3)
<b>T-5</b>	Estacionamiento en vía pública



**Fichas de evaluación  
de la Accesibilidad en el Urbanismo**

Itinerario/Sector	Tramo		
unicipio		<b>U.1</b>	<b>ITINERARIO PEATONAL</b>

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual <small>(indicar si todo el tramo cumple o sólo parcialmente)</small>
-----	-------------------------	-------------	--

### Características generales

<b>ipe1</b>	Ancho libre de obstáculos >=		
<b>ipe2</b>	Existe referencia de orientación de ancho		
<b>ipe3</b>	Altura libre de obstáculos >		
<b>ipe4</b>	Pendiente longitudinal <=		
<b>ipe5</b>	Pendiente transversal <=		
<b>ipe6</b>	Permite giro de acceso a elementos urbanos que lo requieran con circulo de diámetro >=		
<b>ipe7</b>	Prohibidos los desniveles aislados		
<b>ipe8</b>	Señalizar el itinerario accesible si hay alternativos no accesibles		

### Solados

<b>ipe9</b>	Antideslizante		
<b>ipe10</b>	Sin Resaltes		
<b>ipe11</b>	Compacto, duro		
<b>ipe12</b>	Firme fijación al soporte		

### Cordón

<b>ipe13</b>	Altura de cordón <=		
<b>ipe14</b>	Diferente textura y color con calzada		

### Observaciones, indicar obstáculos y croquis:

#### Leyenda:

PP = Paso de Peatones	SR = Silla de Ruedas	PC = pendiente calzada	IP = Itinerario peatonal
-----------------------	----------------------	------------------------	--------------------------

#### Comentario:



Itinerario/Sector	Tramo		
unicipio		<b>U.2</b>	<b>ITINERARIO MIXTO PEATONAL Y VEHÍCULOS</b>

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual (indicar si todo el tramo cumple o sólo parcialmente)
-----	-------------------------	-------------	---

**Características generales**

<b>imi1</b>	Ancho libre de obstáculos >=		
<b>ipe2</b>	Existe referencia de orientación		
<b>imi2</b>	Altura libre de obstáculos >		
<b>imi3</b>	Pendiente longitudinal <=		
<b>ipe5</b>	Pendiente transversal <=		
<b>imi4</b>	Permite giro de vehículo a motor con radio >=		
<b>ipe7</b>	No existen desniveles aislados		
<b>ipe8</b>	Señalizar el itinerario accesible si hay alternativos no accesibles		

**Solados**

<b>ipe9</b>	Antideslizante		
<b>ipe10</b>	Sin Resaltes		
<b>ipe11</b>	Compacto, duro		
<b>ipe12</b>	Firme fijación al soporte		

**Observaciones, indicar obstáculos y croquis:**

**Leyenda:**

PP = Paso de Peatones	SR = Silla de Ruedas	PC = pendiente calzada	IP = Itinerario peatonal
-----------------------	----------------------	------------------------	--------------------------

**Comentario:**

Itinerario/Sector	Tramo		
unicipio		<b>U.3</b>	PASO DE PEATONES - VADOS

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-------------	------------------

**Características generales**

vpe0	Existe vado en paso de peatones						
vpe1	Enfrentado con su pareja						
vpe2	Ancho del vado >=						
ipe1	Ancho entre obstáculos >=						
ipe3	Altura libre de obstáculos >						
vpe3	Pendiente longitudinal <=						
vpe4	Pendiente transversal <=						
ipe6	Permite cambio de dirección mediante círculo de diámetro						
vpe5	Resalte entre vado y calzada achaflanado menor a						
vpe6	Resalte entre vado y calzada sin achaflanar menor a						
vpe7	Aguas arriba hay cerca un imbornal						

**Solados**

vpe8	Itinerario diferenciado de localización con textura, de franja ancho										
vpe9	Itinerario diferenciado de localización con otro color										
<b>Rellenar vado y calzada</b>				vado	calz	vado	calz	vado	calz	vado	calz
ipe9	Antideslizante										
ipe10	Sin resaltes										
ipe11	Compacto, duro										
ipe12	Firme fijación al soporte										

**Observaciones**, indicar obstáculos, ancho de pase de peatones, si hay semáforo y croquis:

**Leyenda:**

PP = Paso de Peatones	SR = Silla de Ruedas	PC = pendiente calzada	IP = Itinerario peatonal
-----------------------	----------------------	------------------------	--------------------------

**Comentario:**



Itinerario/Sector	Tramo		
unicipio		<b>U.4</b>	ISLETA DE PASO PEATONAL

COD	Requerimiento normativo	isleta	Valor norma	Situación actual (indicar si está enfrentada con los vados)
-----	-------------------------	--------	-------------	--

**Características generales**

isl1	Ancho de isleta = a ancho de			
ipe1	Ancho entre obstáculos >=			
ipe3	Altura libre de obstáculos >			
ipe4	Pendiente longitudinal <=			
ipe5	Pendiente transversal <=			
isl2	Enrasada con calzada toda la isleta si su longitud es			
isl3	Si el paso es en dos tiempos la longitud de la isleta es >=			

**Solados**

ipe9	Antideslizante			
ipe10	Sin resaltes			
ipe11	Compacto, duro			
ipe12	Firme fijación al soporte			
isl4	Diferenciado al de la calzada.			

**Observaciones y croquis:**

**Leyenda:**

PP = Paso de Peatones	SR = Silla de Ruedas	PC = pendiente calzada	
-----------------------	----------------------	------------------------	--

**Comentario:**

Itinerario/Sector	Tramo		
unicipio		<b>U.5</b>	<b>PASO PEATONAL A DESNIVEL</b>

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual (Indicar los elementos de acceso, escalera, rampa, ascensor, otros).
-----	-------------------------	-------------	--

### Características generales

<b>pde1</b>	Ancho subterráneo >=			
<b>pde2</b>	Ancho elevado >=			
<b>ipe1</b>	Ancho entre obstáculos >=			
<b>ipe3</b>	Altura libre de obstáculos >			
<b>ipe4</b>	Pendiente longitudinal del itinerario <=			
<b>ipe5</b>	Pendiente transversal <=			
<b>pde3</b>	P. Subterráneo con luz uniforme			

### Solados

<b>ipe9</b>	Antideslizante			
<b>ipe10</b>	Resaltes de desnivel máximo			
<b>ipe11</b>	Compacto, duro			
<b>ipe12</b>	Firme fijación al soporte			
<b>vpe8</b>	Itinerario diferenciado de localización con textura, franja ancho			
<b>vpe9</b>	Itinerario diferenciado de localización con otro color			

### Observaciones, indicar obstáculos y croquis:

### Leyenda:

PP = Paso de Peatones	SR = Silla de Ruedas	PC = pendiente calzada	
-----------------------	----------------------	------------------------	--

### Comentario:



Itinerario/Sector	Tramo		
unicipio		<b>U.6</b>	<b>ESCALERAS</b>

		<b>Escalera</b>	
		<b>Tramo</b>	
<b>COD</b>	<b>Requerimiento normativo</b>	<b>Valor norma</b>	<b>Situación actual</b> (Indicar los elementos de acceso, escalera, rampa, ascensor, otros)

### Características generales

<b>esc1</b>	Ancho libre >=		
<b>esc2</b>	Longitud rellano intermedio		
<b>esc3</b>	Nº máximo de escalones seguidos		
<b>esc4</b>	Nº mínimo de escalones seguidos		
<b>esc5</b>	Directriz recta o ligeramente curva		
<b>esc6</b>	No se admite mesetas en ángulo, partidas ni escaleras compensadas		
<b>esc7</b>	Protección espacios bajo escalera		
<b>esc8</b>	Complementada con rampa u otro elemento mecánico alternativo		
<b>esc9</b>	Nivel de iluminación >=		

### Escalones

<b>esc10</b>	Huella >= medida a 40 cm del interior en curva		
<b>esc11</b>	Contrahuella <=		

### Solados

<b>esc12</b>	Antideslizante		
<b>esc13</b>	Sin resaltes sobre la contrahuella		
<b>esc14</b>	Diferenciado inicio y final de escalera		
<b>esc15</b>	Huella diferente de la contrahuella		
<b>esc16</b>	Huella con franja antideslizante		

### Pasamanos

<b>esc17</b>	A ambos lados		
<b>esc18</b>	Altura pasamanos inferior		
<b>esc19</b>	Altura pasamanos superior		
<b>esc20</b>	Prolongación de los extremos >=		
<b>esc21</b>	Sección igual o equivalente a		
<b>esc22</b>	Separación a paramento vertical >=		

### Observaciones y croquis:

--

Leyenda:

<b>A</b> = Itinerario Adaptado <b>P</b> = Itinerario Practicable <b>1</b> = Itinerario Nivel 1	<b>2</b> = Itinerario Nivel 2 <b>PP</b> = Paso de Peatones <b>SR</b> = Silla de Ruedas	<b>A</b> = Anchura <b>H</b> = Altura <b>t</b> = tabica de escalón	<b>h</b> = huella del escalón <b>D</b> = Diámetro
--	--	---	--

**Comentario:**

Itinerario/Sector	Tramo		
unicipio		<b>U.7</b>	<b>RAMPAS</b>

Rampa		
Tramo		

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-------------	------------------

### Características generales

ram1	Ancho libre >=			
ram2	Longitud del tramo <=			
ram3	Pendiente longitudinal <=			
ram4	Pendiente longitudinal <=			
ram5	Pendiente longitudinal <=			
ram6	Pendiente transversal <=			
ram7	Longitud de rellano intermedio >=			
ram8	Longitud inicio-final del tramo >=			
ram9	Directriz recta o ligeramente curva			
ram10	Nivel de iluminación >=			

### Solado

ram11	Antideslizante			
ram12	Resaltes de desnivel máximo			
ram13	Compacto, duro			
ram14	Firme fijación al soporte			
ram15	Diferenciado inicio y final de rampa			

### Pasamanos

ram16	A ambos lados			
ram17	Altura de pasamanos inferiores			
ram18	Altura de pasamanos superiores			
ram19	Prolongación de los extremos			
ram20	Sección igual o equivalente a			
ram21	Separación a paramento vertical >=			

### Protección lateral

ram22	Existe si altura de desnivel lateral >=			
ram23	Altura zócalo o elem. protección >=			

### Observaciones y croquis:

### Leyenda:

<b>A</b> = Itinerario Adaptado	<b>2</b> = Itinerario Nivel 2	<b>A</b> = Anchura	
<b>P</b> = Itinerario Practicable	<b>PP</b> = Paso de Peatones	<b>H</b> = Altura	
<b>1</b> = Itinerario Nivel 1	<b>SR</b> = Silla de Ruedas	<b>D</b> = Diámetro	

**Comentario:**

Itinerario/Sector		Tramo		<b>U.8</b>	ASCENSOR
unicipio					

COD	Requerimiento normativo	Ascensor Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	----------------------------	------------------

**Cabina**

<b>asc1</b>	Profundidad en sentido de acceso >=			
<b>asc2</b>	Ancho >=			

**Puertas**

<b>asc3</b>	Ancho >=			
<b>asc4</b>	Apertura puertas del recinto			
<b>asc5</b>	Apertura puertas de la cabina			
<b>asc6</b>	Espacio libre enfrente de la puerta >=			
<b>asc7</b>	Señalización en la planta junto a puerta y en altorrelieve. Altura:			
<b>asc8</b>	Señalización en la planta junto a puerta y en altorrelieve. Tamaño:			

**Botonera**

<b>asc9</b>	Altura en franja entre			
<b>asc10</b>	Botones en Braille y/o relieve			

**Pasamanos**

<b>asc11</b>	Altura exigida			
<b>asc12</b>	diámetro			
<b>asc13</b>	Separación a paramento vertical			

**Solado**

<b>asc14</b>	no deslizante			
--------------	---------------	--	--	--

**Información en cabina**

<b>asc15</b>	Visual			
<b>asc16</b>	Sonora			

**Observaciones y croquis:**

**Comentario:**



Itinerario/Sector	Tramo		
unicipio		<b>U.9</b>	<b>SERVICIOS SANITARIOS</b>

COD	Requerimiento normativo	Servicio sanitario Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-----------------------------------	------------------

### Reserva de servicios adaptados

sh1	Profundidad en sentido de acceso >=		
-----	-------------------------------------	--	--

### Características generales

sh2	Espacio libre de giro en una altura >=		
sh3	Espacio libre de giro >=		
sh4	Cabina inodoro de dimensiones >=		
sh5	Acceso lateral a inodoro >=		
sh6	Acceso frontal a lavabo >=		
sh7	Espacio libre en la parte inferior lavabo		
sh8	Pavimento no deslizante		

### Puertas

sh9	Ancho >=		
sh10	Abren hacia el exterior		
sh11	Indicador de lectura táctil sobre tirador		
sh12	Señalizado con símbolo internacional		

### Barras de soporte en inodoro

sh13	En lado de acercamiento		
sh14	En el otro lado		
sh15	Altura		
sh16	Longitud		
sh17	Diámetro		
sh18	Separación paramento		

### Aparatos y mecanismos

sh19	Franja de altura entre		
sh20	Grifería a presión o palanca o fácil uso		
sh21	Cisterna con mecanismos de accionamiento adecuado a PMR en miembros superiores.		
sh22	Altura asiento inodoro		
sh23	Altura inferior lavabo		
sh24	Altura superior lavabo		
sh25	Altura borde inferior espejo		

### Observaciones y croquis:

**Comentario:**



Itinerario/Sector	Tramo		
<b>unicipio</b>		<b>U.10</b>	<b>ORDENACIÓN DEL MOBILIARIO URBANO</b>

		<b>Elemento</b>	
		<b>Modelo</b>	
<b>COD</b>	<b>Requerimiento normativo</b>	<b>Valor norma</b>	<b>Situación actual</b>

**Características generales**

<b>mor1</b>	Banda de paso libre de obstáculos ancho x alto >=		
<b>mor2</b>	Junto a fachada si el ancho de acera <		
<b>mor3</b>	Junto a cordón si el ancho de acera >=		
<b>mor4</b>	Proyectado hasta el suelo si vuela sobre el itinerario >		
<b>mor5</b>	Alineación de mobiliario		

**Elementos accesibles desde el itinerario**

<b>mor6</b>	Itinerario de acceso lateral ancho x alto >=		
<b>mor7</b>	Itinerario de acceso con espacio de giro >=		

**Observaciones y croquis:**  
 Sólo se analizarán los elementos de mobiliario situados en el itinerario, que limiten con él, o que deban ser accesibles desde un itinerario

**Comentario:**

Itinerario/Sector	Tramo		
unicipio		<b>U.11</b>	(1 de 3) DISEÑO DE MOBILIARIO URBANO

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-------------	------------------

### Elementos de iluminación

mdi1	Sección de cantos redondeados		
mdi2a	Solado diferenciado		

### Elementos de señalización y de semáforos

mdi1	Sección de cantos redondeados		
mdi2b	Solado diferenciado		

### Semáforos con señal sonora

mdi3	Reserva mínima		
mdi4	Accionamiento		

### Elementos que impiden paso de vehículos

mdi5	separación >=		
mdi6	altura >=		
mdi2c	Solado diferenciado		

### Cestos

mdi7	Reserva mínima		
mdi8	Altura de la boca o mecanismos		
mdi2d	Solado diferenciado		

### Buzones

mdi7	Reserva mínima		
mdi8	Altura de la boca o mecanismos		
mdi2d	Solado diferenciado		

### Máquinas expendedoras

mdi7	Reserva mínima		
mdi8	Altura de la boca o mecanismos		
mdi2d	Solado diferenciado		

### Contenedores

mdi7	Reserva mínima		
mdi8	Altura de la boca o mecanismos		
mdi2d	Solado diferenciado		

### Bebederos

mdi7	Reserva mínima		
mdi9	Altura del grifo		
mdi10	de fácil uso		
mdi11	enrasada al pavimento		
mdi2d	Solado diferenciado		

### Observaciones y croquis:

--

Itinerario/Sector	Tramo		
<b>unicipio</b>		<b>U.12</b>	<b>DISEÑO DE MOBILIARIO URBANO</b> (2 de 3)

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-------------	------------------

<b>Bancos y asientos públicos</b>
-----------------------------------

<b>mdi7</b>	Reserva mínima			
<b>mdi12</b>	altura del asiento			
<b>mdi13</b>	altura del apoyabrazos			
<b>mdi14</b>	fondo del asiento			
<b>mdi15</b>	ancho del respaldo			
<b>mdi2e</b>	Solado diferenciado			

<b>Gradas y zona de espectadores</b>
--------------------------------------

<b>mdi7</b>	Reserva mínima			
<b>mdi16</b>	Plaza reservada ancho x largo > =			
<b>mdi2e</b>	Solado diferenciado			

<b>Cabinas o locutorios de teléfono</b>
---

<b>mdi7b</b>	Reserva mínima			
<b>mdi17</b>	Altura máxima del aparato <=			
<b>mdi18</b>	Altura libre bajo repisa >=			
<b>mdi19</b>	Ancho de cabina o locutorio > =			
<b>mdi20</b>	Fondo de cabina o locutorio > =			
<b>mdi2f</b>	Solado diferenciado			

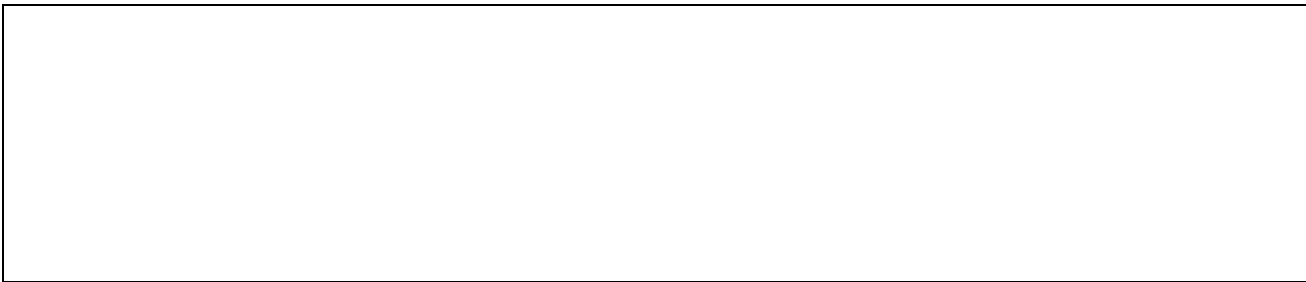
<b>Quioscos</b>
-----------------

<b>mdi7</b>	Reserva mínima			
<b>mdi2f</b>	Solado diferenciado			

<b>Terrazas, estancias con mesas y bancos</b>
---

<b>mdi7</b>	Reserva mínima			
<b>mdi21</b>	Altura superior de la mesa <=			
<b>mdi22</b>	Espacio libre inferior mesa ancho x alto >=			
<b>mdi23</b>	Altura libre bajo sombrilla o toldo > =			
<b>mdi2g</b>	Solado diferenciado			

<b>Observaciones y croquis:</b>
---------------------------------



Itinerario/Sector	Tramo		
<b>unicipio</b>		<b>U.13</b>	<b>DISEÑO DE MOBILIARIO URBANO</b> (3 de 3)

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-------------	------------------

<b>Mobiliario de atención al público</b>
--

<b>mdi7</b>	Reserva mínima			
<b>mdi24</b>	Altura de mostrador total o parcial <=			
<b>mdi25</b>	Acercamiento frontal: ancho >=			
<b>mdi26</b>	Acercamiento frontal: espacio libre inferior >=			

<b>Rejillas y registros en itinerario peatonal</b>
--

<b>mdi27</b>	Enrasados			
<b>mdi28</b>	Diámetro de la abertura <=			
<b>mdi29</b>	Barras en sentido transversal al de la marcha			
<b>mdi30</b>	Evitan que el agua invada el itinerario			

<b>Alcorques en itinerario peatonal</b>
---

<b>mdi31</b>	Enrasados			
<b>mdi32</b>	Cubiertos con rejillas o similar			
<b>mdi33</b>	Diámetro de la abertura <=			

<b>Arbolado</b>
-----------------

<b>mdi34</b>	Enrejar árbol con tronco inclinado			
<b>mdi35</b>	Podar ramas hasta una altura >=			

<b>Elementos de jardinería</b>
--------------------------------

<b>mdi36</b>	Separación con zócalo de altura >=			
<b>mdi37</b>	Separación con solado diferenciado			

<b>Observaciones y croquis:</b>
---------------------------------

**Comentario:**

**Fichas de evaluación  
de la Accesibilidad en la Edificación**

Edificio:	Itinerario:		
unicipio		<b>E.1</b>	ITINERARIO

COD	Requerimiento normativo	Valor norma		Situación actual
	Nivel de accesibilidad			

### Características generales

eit1	Ancho libre >=			
eit2	Altura libre >=			
eit3	Espacio libre en cambios de dirección >=			
eit4	Espacio libre de giro en cada planta >=			
eit5	solado no deslizante			

### Puertas

eit6	Luz libre de paso >=			
eit7	Altura >=			
eit8	De dos hojas, ancho de una hoja >=			
eit9	Espacio libre a ambos lados sin ser barrido >=			
eit10	Tiradores a presión o palanca			
eit11	De vidrio: vidrio de seguridad o zócalo inferior			
eit12	De vidrio: franja de señalización, ancho			
eit13	De vidrio: franja de señalización, altura			

### Escalones

eit14	No hay escaleras ni escalones aislados			
eit15	Desnivel máximo sin rampa a la entrada al edificio			
eit16	Espacio libre a ambos lados de un escalón >=			
eit17	Altura máx. escalón edificios sin ascensor obligatorio			

### Observaciones y croquis:

#### Leyenda:

**A** Itinerario o elemento adaptado  
**AC** Itinerario o elemento accesible  
**P** Itinerario o elemento practicable  
**1** Recorridos intensivos  
**2** Recorridos medios

**PSR:** Persona con Silla de Ruedas  
**D:** Diámetro  
**L:** Longitud  
**H:** Desnivel lateral

#### Comentario:





Edificio:	Itinerario o zona:		
<b>unicipio</b>		<b>E.2</b>	<b>ITINERARIO</b>

COD	Requerimiento normativo	Rampa		Situación actual
	Nivel de accesibilidad	Valor norma		

### Características generales

<b>eram1</b>	Ancho libre >=			
<b>eram2</b>	Longitud del tramo <=			
<b>eram3</b>	Pendiente longitudinal <=			
<b>eram4</b>	Pendiente longitudinal <=			
<b>eram5</b>	Pendiente longitudinal <=			
<b>eram6</b>	Pendiente transversal <=			
<b>eram7</b>	Longitud rellano intermedio >=			
<b>eram8</b>	Espacio inicio-final >=			
<b>eram9</b>	Directriz recta o ligeramente curva			
<b>eram10</b>	Protección espacio bajo rampa si altura <=			

### Solado

<b>eram11</b>	Antideslizante			
<b>eram12</b>	Sin resaltes o de desnivel <=			
<b>eram13</b>	Compacto, duro			
<b>eram14</b>	Firme fijación al soporte			
<b>eram15</b>	Diferenciado inicio y final			

### Pasamanos

<b>eram16</b>	A ambos lados			
<b>eram17</b>	Altura de los inferiores			
<b>eram18</b>	Altura de los superiores			
<b>eram19</b>	Prolongación de los extremos			
<b>eram20</b>	Sección igual o equivalente a			
<b>eram21</b>	Separación a paramento vertical >=			

### Protección lateral

<b>eram22</b>	Ubicación			
<b>eram23</b>	Altura zócalo o protección >=			

### Observaciones y croquis:

**Leyenda:**

**A** Itinerario o elemento adaptado  
**AC** Itinerario o elemento accesible  
**P** Itinerario o elemento practicable  
**1** Recorridos intensivos  
**2** Recorridos medios

**PSR:** Persona con Silla de Ruedas  
**D:** Diámetro  
**L:** Longitud  
**H:** Desnivel lateral

Edificio:	Itinerario o zona:		
<b>unicipio</b>		<b>E.3</b>	<b>ASCENSOR</b>

COD	Requerimiento normativo	Ascensor		Situación actual
	Nivel de accesibilidad	Valor norma		

**Características generales**

<b>easc1</b>	Profundidad en sentido de acceso >=			
<b>easc2</b>	Ancho >=			
<b>easc3</b>	Superficie >=			

**Puertas**

<b>easc4</b>	Ancho >=			
<b>easc5</b>	Apertura puertas del piso			
<b>easc6</b>	Apertura puertas de la cabina			
<b>easc7</b>	Espacio libre delante de la puerta >=			
<b>easc8</b>	Señalización en planta junto a puerta y en altorrelieve			
<b>easc9</b>	Altura de la señalización en planta			

**Pasamanos**

<b>easc10</b>	Altura			
<b>easc11</b>	Diámetro			
<b>easc12</b>	Separación a paramento vertical			

**Botonera**

<b>easc13</b>	Altura			
<b>easc14</b>	Botones en Braille o relieve			

**Botonera**

<b>easc15</b>	Visual			
<b>easc16</b>	Sonora			

**Observaciones y croquis:**

**Leyenda:**

**A** Itinerario o elemento adaptado  
**AC** Itinerario o elemento accesible  
**P** Itinerario o elemento practicable  
**1** Recorridos intensivos  
**2** Recorridos medios

**PSR:** Persona con Silla de Ruedas  
**D:** Diámetro  
**L:** Longitud  
**H:** Desnivel lateral

Edificio:	Itinerario o zona:		
unicipio		<b>E.4</b>	<b>ESTACIONAMIENTO</b>

COD	Requerimiento normativo	plaza	Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-------	-------------	------------------

**Reserva de plazas**

<b>eest1</b>	Reserva mínima			
--------------	----------------	--	--	--

**Situación**

<b>eest2</b>	Cerca de los accesos peatonales			
<b>eest3</b>	Comunicadas con un itinerario accesible.			

**Dimensiones mínimas en m**

<b>eest4</b>	Plazas en batería			
<b>eest5</b>	Plazas en hilera			

**Espacio de acercamiento**

<b>eest6</b>	Anchura >=			
<b>eest7</b>	Espacio libre delante de la puerta del conductor			

**Señalización**

<b>eest8</b>	Símbolo internacional en el suelo			
<b>eest9</b>	Señal vertical			

**Observaciones y croquis:** (Es importante marcar en el plano su posición)

**Leyenda:**

<b>D:</b> Diámetro	
<b>A:</b> Ancho	

**Comentario:**

Edificio:	Itinerario o zona:		
unicipio		<b>E.5</b>	<b>ESCALERAS</b>

COD	Requerimiento normativo	Escalera		Situación actual
	Nivel de accesibilidad	Valor norma		

### Características generales

<b>eesc1</b>	Ancho libre >=			
<b>eesc2</b>	Longitud rellano intermedio >=			
<b>eesc3</b>	Nº máximo de escalones seguidos			
<b>eesc4</b>	Nº mínimo de escalones seguidos			
<b>eesc5</b>	Directriz recta o ligeramente curva			
<b>eesc6</b>	No se admite mesetas en ángulo, partidas ni escaleras compensadas			
<b>eesc7</b>	Protección espacios bajo escalera			
<b>eesc8</b>	Complementada con rampa u otro elemento mecánico alternativo			

### Escalones

<b>eesc9</b>	Huella >= medida a 40 cm del interior en curva			
<b>eesc10</b>	Contrahuella <=			

### Solados

<b>eesc11</b>	Antideslizante			
<b>eesc12</b>	Sin resaltes sobre la contrahuella			
<b>eesc13</b>	Diferenciado inicio y final			
<b>eesc14</b>	Huella diferente de la contrahuella			
<b>eesc15</b>	Huella con franja antideslizante			

### Pasamanos

<b>eesc16</b>	A ambos lados			
<b>eesc17</b>	Altura pasamanos inferior			
<b>eesc18</b>	Altura pasamanos superior			
<b>eesc19</b>	Prolongación de los extremos >=			
<b>eesc20</b>	Sección igual o equivalente a			
<b>eesc21</b>	Separación a paramento vertical >=			

### Observaciones y croquis:

Leyenda:

**A** Itinerario o elemento adaptado  
**AC** Itinerario o elemento accesible  
**P** Itinerario o elemento practicable  
**1** Recorridos intensivos  
**2** Recorridos medios

**PSR:** Persona con Silla de Ruedas  
**D:** Diámetro  
**L:** Longitud  
**H:** Desnivel lateral  
**t:** tabica de escalón  
**h:** huella del escalón

Edificio:	Itinerario o zona:		
unicipio		<b>E.6</b>	<b>SERVICIOS SANITARIOS</b>

COD	Requerimiento normativo	Servicio higiénico Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-----------------------------------	------------------

### Reserva de servicios adaptados

ess1	Reserva mínima		
------	----------------	--	--

### Características generales

ess2	Espacio libre de giro >=		
ess3	Espacio libre de giro en una altura >=		
ess4	Espacio acceso lateral a inodoro >=		
ess5	Espacio acceso frontal a lavabo >=		
ess6	Pavimento antideslizante		

### Puertas

ess7	Ancho >=		
ess8	Abren hacia el exterior o son correderas		
ess9	Tirador a presión o palanca		
ess10	Indicador de lectura táctil sobre tirador		
ess11	Señalizado con símbolo internacional		

### Barras de soporte en inodoro

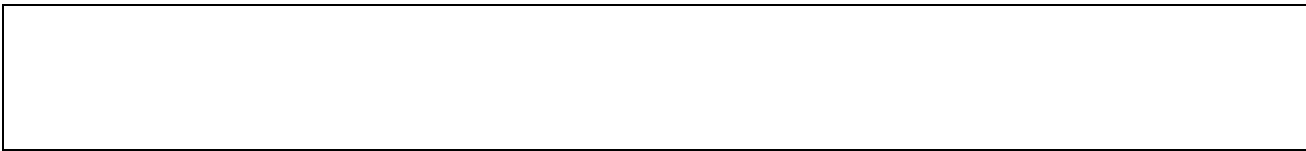
ess12	Abatible en lado de acercamiento		
ess13	En el otro lado		
ess14	Separación entre barras		
ess15	Altura		
ess16	Longitud		
ess17	Diámetro		
ess18	Separación paramento		

### Aparatos y mecanismos

ess19	Franja de altura entre		
ess20	Grifería a presión, palanca, fácil uso		
ess21	Cisterna con mecanismos de accionamiento adecuado a PMR en miembros superiores.		
ess22	Altura asiento inodoro		
ess23	Altura superior lavabo		
ess24	Altura libre inferior lavabo		
ess25	Fondo libre inferior lavabo		
ess26	Altura borde inferior espejo <=		

### Observaciones y croquis:





**Leyenda:**

D: Diámetro	
-------------	--

Edificio:	Zona:		
unicipio		<b>E.7</b>	<b>VESTUARIOS</b>

	Vestuario:		
COD	<b>Requerimiento normativo</b>	<b>Valor norma</b>	<b>Situación actual</b>

### Reserva de servicios adaptados

eve1	Reserva mínima			
------	----------------	--	--	--

### Características generales

eve2	Ancho de circulación >=			
eve3	Espacio libre de giro >=			
eve4	Espacio libre de giro en una altura >=			
eve5	Anchura de acceso lateral a ducha, taquilla, etc.>=			
eve6	Solado antideslizante			

### Puertas

eve7	Ancho >=			
eve8	Abren hacia afuera o son corredizas			
eve9	Tirador a presión o palanca			
eve10	Indicador de lectura táctil sobre tirador			
eve11	Señalizado con símbolo internacional			

### Aparatos y mecanismos

eve12	Altura de colocación			
eve13	Mecanismos a presión, palanca, fácil uso			

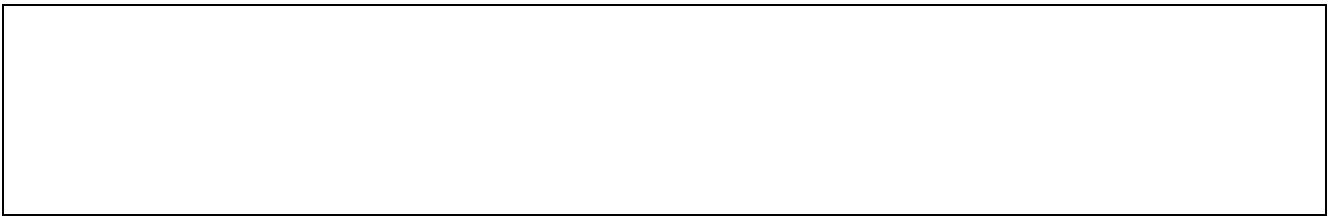
### Ducha individual adaptada

eve14	Dimensiones: ancho x largo			
eve15	Solado enrasado			
eve16	Asiento rebatible de dimensiones			
eve17	Altura de asiento			
eve18	Grifos en el lado más largo			
eve19	Altura de grifos			
eve20	Altura barra de soporte horizontal			
eve21	Altura barra de soporte vertical			

### Ducha individual adaptada

eve22	Espacio libre de maniobra			
eve23	Abertura de las puertas hacia afuera			
eve24	Asiento de dimensiones			
eve25	Altura de asiento			
eve26	Altura barras de soporte			

### Observaciones y croquis:



**Leyenda:**

D = Ducha	V = Cabina de vestuario
-----------	-------------------------

Edificio:		Zona:		<b>E.8</b>	DORMITORIO ADAPTADO
unicipio					

		Dormitorio:	
COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual

**Reserva de servicios adaptados**

edo1	Reserva mínima		
------	----------------	--	--

**Características generales**

edo2	Espacio libre de giro >=		
edo3	Espacio libre delante de puertas >=		
edo4	Anchura de acceso lateral a la cama >=		
edo5	A ambos lados en habitaciones dobles		

**Puertas**

edo6	Anchura >=		
edo7	Tiradores a presión o palanca		

**Aparatos y mecanismos**

edo8	Altura de colocación		
edo9	Mecanismos a presión, palanca, fácil uso		

**Observaciones y croquis:**

**Comentario:**

Edificio:	Zona:		
unicipio		<b>E.9</b>	ORDENACIÓN DEL MOBILIARIO

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-------------	------------------

**Elementos que limitan con el itinerario**

emor1	Banda de paso libre de obstáculos ancho x alto >=			
emor2	Proyectado hasta el suelo si vuela dentro del itinerario >			

**Elementos accesibles desde el itinerario**

emor1	Itinerario de acceso lateral ancho x alto >=			
emor3	Itinerario de acceso con espacio de giro >=			

**Observaciones y croquis:**

**Leyenda:**

<b>A</b> Itinerario o elemento adaptado <b>AC</b> Itinerario o elemento accesible <b>P</b> Itinerario o elemento practicable <b>1</b> Recorridos intensivos <b>2</b> Recorridos medios	<b>SR:</b> Persona con Silla de Ruedas <b>D:</b> Diámetro
--	--

**Comentario:**

Edificio:	Zona:		
<b>unicipio</b>		<b>E.10</b>	<b>DISEÑO DE MOBILIARIO</b>

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Elemento y situación actual
-----	-------------------------	-------------	-----------------------------

<b>Mobiliario de atención al público</b>
--

<b>emdi1a</b>	Reserva mínima			
<b>emdi2</b>	Altura de mostrador total o parcial <=			
<b>emdi3</b>	Acercamiento frontal: ancho >=			
<b>emdi4</b>	Acercamiento frontal: altura libre inferior >=			

<b>Mesas de uso público</b>
-----------------------------

<b>emdi1b</b>	Reserva mínima			
<b>emdi5</b>	Altura superior <=			
<b>emdi6</b>	Altura libre inferior >=			
<b>emdi7</b>	Ancho libre inferior >=			

<b>Cabinas o locutorios de teléfono</b>
---

<b>emdi1c</b>	Reserva mínima			
<b>emdi8</b>	Altura elementos manipulables <=			
<b>emdi9</b>	Ancho de cabina o locutorio > =			
<b>emdi10</b>	Fondo de cabina o locutorio > =			

<b>Plaza de espectador adaptada</b>
-------------------------------------

<b>emdi1d</b>	Reserva mínima			
<b>emdi11</b>	Ancho x largo > =			
<b>emdi12</b>	Adaptación visual y auditiva			
<b>emdi13</b>	Señalizadas			

<b>Aparatos y mecanismos</b>
------------------------------

<b>emdi14</b>	Altura elementos manipulables			
---------------	-------------------------------	--	--	--

<b>Papeleras</b>
------------------

<b>emdi1a</b>	Reserva mínima			
<b>emdi15</b>	Altura de la boca			

<b>Máquinas expendedoras</b>
------------------------------

<b>emdi1a</b>	Reserva mínima			
<b>emdi16</b>	Altura de mecanismos			

<b>Otros</b>
--------------


<b>Observaciones y croquis:</b>
---------------------------------

--

**Comentario:**

**Fichas de evaluación  
de la Accesibilidad en el Transporte**



Itinerario:	Tramo:		
<b>unicipio</b>		<b>T.1</b>	Parada de colectivo

COD	Requerimiento normativo	Parada Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	--------------------------	------------------

**Plataforma de la parada**

<b>pco1</b>	Acceso por itinerario accesible			
<b>pco2</b>	Altura de la acera sobre calzada >=			
<b>pco3</b>	Borde de la acera: el solado con textura diferenciada, con ancho =			
<b>pco4</b>	Borde de la acera: el pavimento con color diferenciado			
<b>lpe9</b>	Solado antideslizante			
<b>pco5</b>	Nivel de iluminación >=			

**Marquesina**

<b>lpe3</b>	Altura libre >=			
<b>pco6</b>	Espacio de reserva para sillas de ruedas			
<b>pco7</b>	Rodeada por franja libre de obstáculos >=			
<b>pco8</b>	Los paramentos de vidrio señalizados con elementos opacos			

**Señalización**

<b>pco9</b>	Límite inferior anuncios <=			
<b>pco10</b>	Nº de las líneas con números arábigos o en relieve o braille			
<b>pco11</b>	Símbolo de accesibilidad.			
<b>pco12</b>	Desde el itinerario: El solado con textura diferenciada, con ancho =			
<b>pco13</b>	Desde el itinerario: El solado con color diferenciado			

**Observaciones, indicar obstáculos y croquis:**

**Comentario:**

Itinerario/Sector:	Tramo:		
<b>unicipio</b>		<b>T.2</b>	(1 de 3) <b>COLECTIVO URBANO</b>

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-------------	------------------

**Vehículo**

col1	col2	col3	col4	col5
Con arrodillamiento				
Nivel del piso sobre calzada en posición normal <=				
Señalización exterior de accesibilidad				
Megafonía en exterior que informe de la línea				
El cambio de velocidades evitará variaciones bruscas				

**Marquesina**

col6	col7	col8	col9	col10
Queda enrasado a las paradas				
Rampa telescópica en un acceso				
La puerta con rampa esta señalizada				
Avisadores acústicos y luminosos si funciona la rampa				
Peldaños y estribos con contrahuella (altura) <=				

**Observaciones y croquis:**

**Comentario:**

Itinerario/Sector:	Tramo:	<b>T.3</b>	(2 de 3) <b>COLECTIVO URBANO</b>
Municipio:			

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-------------	------------------

<b>Circulación interior</b>
-----------------------------

col11	Existe un espacio libre para giros de D =>		
col12	Ancho de paso libre en zona de circulación >=		
col13	Ancho libre zona de pasajeros >=		
col14	Altura de los pasillos >=		
col15	Suelo antideslizante		
col16	Desniveles del suelo <=		
col17	Accesos y salidas bien iluminadas		

<b>Rampas interiores</b>
--------------------------

col18	Longitud <=		
col19	Pendiente <=		

<b>Barras verticales de sujeción</b>
--------------------------------------

col20	Diámetro entre		
col21	Antideslizantes		
col22	Con colores contrastados		

<b>Mecanismos y varios</b>
----------------------------

col23	Mecanismos de accionamiento altura entre		
col24	Señales de aviso de parada en lugares visibles		
col25	Equipo de megafonía para informar las paradas		

<b>Observaciones indicar obstáculos y croquis:</b>
--

**Comentario:**

Itinerario/Sector:	Tramo:	<b>T.4</b>	(3 de 3)
Municipio			<b>TRANSPORTE URBANO</b>

COD	Requerimiento normativo	Valor norma	Situación actual
-----	-------------------------	-------------	------------------

**Puertas**

<b>col26</b>	Ancho libre si son de un sentido >=		
<b>col27</b>	Ancho libre si son de doble sentido >=		
<b>col28</b>	Si dos puertas las hojas serán de ancho entre		
<b>col29</b>	Con barras de asidero de altura entre		
<b>col30</b>	Con apertura automática		
<b>col31</b>	Avisadores acústicos y luminosos en accesos		
<b>col32</b>	Dispositivo de seguridad si aprisionan algún objeto		

**Área de pasajeros**

**Asientos**

<b>col33</b>	Altura		
<b>col34</b>	Ancho >=		
<b>col35</b>	Separación entre respaldos >=		
<b>col36</b>	Número de plazas reservadas >=		
<b>col37</b>	Próximas a las puertas de entrada		

**Zona de almacenamiento sillas de ruedas y utensilios**

<b>col38</b>	Espacio >=		
<b>col39</b>	Situada cerca de las puertas de acceso accesibles		
<b>col40</b>	Con un cinturón o anclaje de seguridad por plaza		

**Mecanismos y varios**

<b>col41</b>	Con pulsador de petición de parada accesible		
<b>col42</b>	Señalizadas las plazas y zonas reservadas		
<b>col43</b>	Con barras y asideros en plazas y zonas reservadas		

**Observaciones indicar obstáculos y croquis:**

**Comentario:**



Itinerario/Sector:	Tramo:	<b>T.5</b>	<b>ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA</b>
Municipio			

COD	Requerimiento normativo	Plaza	Valor norma	Situación actual <small>(indicar si está enfrentada con los vados)</small>
-----	-------------------------	-------	-------------	---

**Reserva de plazas**

<b>est1</b>	En vía pública			
<b>est2</b>	Próximas a edificios de uso público			
<b>est3</b>	Situadas cerca de los accesos peatonales			

**Dimensiones mínimas en m**

<b>est4</b>	Plazas en batería			
<b>est5</b>	Plazas en hilera			

**Recorrido de acercamiento**

<b>est6</b>	mediante itinerario peatonal			
<b>est7</b>	existe vado junto a la plaza			

**Señalización**

<b>est8</b>	Símbolo internacional vertical			
<b>est9</b>	Prohibido estacionar			
<b>est10</b>	Símbolo internacional suelo			

**Observaciones y croquis:** (Es importante marcar en el plano su posición)

**Leyenda:**

<b>PP:</b> Paso de Peatones	<b>PC:</b> Pendiente calzada
<b>SR</b> Silla de Ruedas	<b>IP:</b> Itinerario peatonal

**Comentario:**

**EJEMPLOS DE VALORIZACIÓN, EVALUACIÓN DE ACCESIBILIDAD EN EDIFICIOS Y URBANISMO**

Itinerario/Sector:	Tramo/Edificio	<b>VALORIZACIÓN DE LAS ACCIONES</b>

<b>Obstáculo observado</b>	<b>Código</b>	<b>Acción</b>	<b>Ud.</b>	<b>Medición</b>	<b>Precio unitario</b>	<b>Costo Total</b>
						.

--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--

<b>Nivel de Prioridad</b>	1	2	3	4	5	<b>Presupuesto E.M. Total:</b>	
---------------------------	---	---	---	---	---	--------------------------------	--

**CONCLUSIONES:**



<b>Inventario general de los edificios o locales de titularidad municipal</b>	
---	--

Municipio:	
------------	--

Usos de la Edificación	Ref.	Nombre	Dirección	Organismo ocupante	Prioridad
<b>Administrativo</b>					
<b>Sanitario y Asistencial</b>					
<b>Ocio</b>					
<b>Deportivo</b>					
<b>Cultural</b>					
<b>Mercados</b>					
<b>Docente</b>					
<b>Estacionamiento</b>					
<b>Otros</b>					

*Inventario general de los edificios o locales de uso público*

Titularidad:	<b>Pública (no municipal) o privada con asistencia de público</b>
Municipio:	

<b>Usos de la edificación</b>	Ref.	Nombre	Dirección	Organismo ocupante	Superficie / capacidad	Concurrencia público
<b>Residencial</b>						
<b>Comercial</b>						
<b>Sanitario y Asistencial</b>						
<b>Ocio</b>						
<b>Deportivo</b>						
<b>Cultural</b>						
<b>Administrativo</b>						
<b>Docente</b>						
<b>Religioso</b>						
<b>Estacionamiento</b>						
<b>Medios de Transporte</b>						

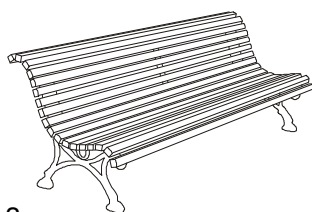
**Nivel de accesibilidad exigible para edificios o locales de uso público**

Edificio:	
-----------	--

Usos de la Edificación	Superficie/ Capacidad	Itinerario		Elemento adaptado, si hay					
		Adaptado	Practicable	Estacionamiento	Escalera	Sanitario	Dormitorio	Vestuario	Mobiliario
<b>Residencial</b>									
<b>Comercial</b>									
<b>Sanitario y Asistencial</b>									
<b>Ocio</b>									
<b>Deportivo</b>									
<b>Cultural</b>									
<b>Administrativo</b>									
<b>Docente</b>									
<b>Religioso</b>									
<b>Estacionamiento</b>									
<b>Medios de Transporte</b>									

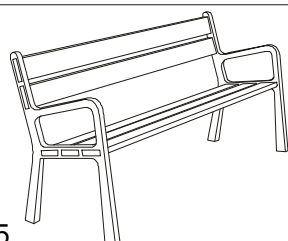
<b>Solado</b>	<b>Antideslizante</b>	<b>Rugosidad</b>	<b>Dureza</b>	<b>Accesible</b>	<b>Observaciones</b>
Baldosa T-1					
Baldosa T-2					
Baldosa T-3					
Asfalto					
Adoquinado T-1					
Hormigón					
Granito rugoso					
Granito pulido					
Otros.					

*Evaluación previa del mobiliario urbano más usual.*



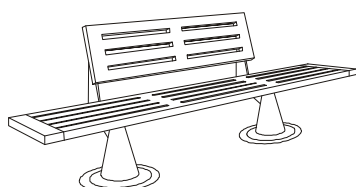
B-3

Cumple la Norma  No cumple la Norma  Según la posición   
Comentarios



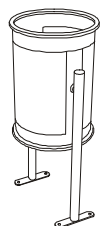
B-5

Cumple la Norma  No cumple la Norma  Según la posición   
Comentarios



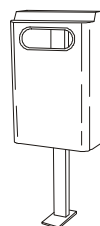
B-12

Cumple la Norma  No cumple la Norma  Según la posición   
Comentarios



P-2

Cumple la Norma  No cumple la Norma  Según la posición   
Comentarios



P-6

Cumple la Norma  No cumple la Norma  Según la posición   
Comentarios



J-4

Cumple la Norma  No cumple la Norma  Según la posición   
Comentarios

<b>1</b>	<b>Ficha del edificio:</b>

<b>Organismo ocupante</b>	
<b>Dirección</b>	
<b>Uso general</b>	
<b>Superficie</b>	
<b>Plantas ocupadas</b>	
<b>Régimen de dominio</b>	
<b>Proyectos y Obras</b>	
<b>Previsión de ocupación</b>	
<b>Número de Entidad e Inmueble</b>	

Observaciones e información gráfica:	

<b>NIVEL DE ACCESIBILIDAD EXIGIBLE PARA USOS PÚBLICOS</b>	
---	--

<b>EDIFICIO:</b>	
------------------	--

<b>ELEMENTO DE EDIFICACIÓN</b>	EN QUÉ CONDICIONES
--------------------------------	--------------------

<b>ITINERARIO ADAPTADO</b>	
----------------------------	--

<b>ESCALERA ADAPTADA</b>	
--------------------------	--

<b>SERVICIO SANITARIO ADAPTADO</b>	
------------------------------------	--

<b>MOBILIARIO ADAPTADO</b>	
----------------------------	--

<b>OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES:</b>
---

**EJEMPLO DOSSIER DE UN EDIFICIO**

Edificio: CENTRO CULTURAL	Itinerario: PLANTA BAJA		
unicipio	XXXXXXXXXXXXXXXXXX	<b>E.1</b>	ITINERARIO

COD	Requerimiento normativo	Valor norma		Situación actual
	Nivel de accesibilidad	Adaptado	Practicable	

**Características generales**

<b>eit1</b>	Ancho libre >=	0,90 m	0,90 m	OK
<b>eit2</b>	Altura libre >=	2,10 m	2,10 m	OK
<b>eit3</b>	Espacio libre en cambios de dirección >=	D 1,20 m	D 1,20 m	OK
<b>eit4</b>	Espacio libre de giro en cada planta >=	D 1,50 m	D 1,20 m	D1,50 m
<b>eit5</b>	solado no deslizante	Sí	No R	Marchapie granito con bandas

**Puertas**

<b>eit6</b>	Luz libre de paso >=	0,80 m	0,80 m	OK
<b>eit7</b>	Altura >=	2,00 m	2,00 m	OK
<b>eit8</b>	De dos hojas, ancho de una hoja >=	0,80 m	No R	No Hay
<b>eit9</b>	Espacio libre a ambos lados sin ser barrido >=	D 1,50 m	D 1,20 m	OK
<b>eit10</b>	Tiradores a presión o palanca	SI	SI	OK
<b>eit11</b>	De vidrio: vidrio de seguridad o zócalo inferior	0,30 m	No R	Vidrio
<b>eit12</b>	De vidrio: franja de señalización, ancho	5 cm	No R	Entrada y sala de lectura
<b>eit13</b>	De vidrio: franja de señalización, altura	1,50 m	No R	Entrada y sala de lectura

**Escalones**

<b>eit14</b>	No hay escaleras ni escalones aislados	No	Sin escaleras	OK
<b>eit15</b>	Desnivel máximo sin rampa a la entrada al edificio	2 cm	12 cm	OK, redondeado
<b>eit16</b>	Espacio libre a ambos lados de un escalón >=	No R	1,20 m	
<b>eit17</b>	Altura máx. escalón edificios sin ascensor obligatorio	No R	14 cm	

**Observaciones y croquis:**





**CONCLUSIONES:**

Es un establecimiento situado en un local con acceso propio desde la vía pública que tiene un buen nivel de accesibilidad, teniendo en cuenta las importantes dificultades que planteaba su adaptación (otras actividades arriba, tres niveles interiores diferentes, etc.).

Aunque el proyecto arquitectónico tenía voluntad de incorporar servicios sanitarios accesibles, el pasillo de acceso no tiene el ancho suficiente y la colocación de los artefactos sanitarios no es la más idónea para garantizar un uso cómodo.

El resto de los problemas detectados son pequeños detalles que tiene corrección sencilla.

Las acciones necesarias según la normativa no tienen una prioridad alta, ya que el uso del equipamiento queda actualmente garantizado con un buen nivel de seguridad y comodidad.

Dentro de los problemas, la habilitación de un servicio sanitario (por razones de uso, ya que no es un lugar donde se prevén estancias largas) y el tratamiento antideslizante del umbral de la entrada (por razones de seguridad), tienen prioridad respecto a las otras intervenciones.

# **PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD**

## **MÓDULOS DE CAPACITACIÓN**

### **ACCESIBILIDAD AL MEDIO FÍSICO**

Arq. Claudio Benardelli  
CONADIS

#### **DESCRIPCION DEL PROYECTO:**

Capacitación de Recursos Humanos de las Administraciones Públicas provinciales y municipales bajo el concepto de Accesibilidad al Medio Físico para Todos o Ambiente Accesible.

Intervención en prevención (Planificación), respuesta (Ejecución) y continuidad (Control de gestión).

#### **ORGANISMOS INTERVINIENTES:**

Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas, dependiente del Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales de la Presidencia de la Nación.

Consejo Federal de Discapacidad

Provincias y Municipios del País agrupados por su regionalización.

A través de la firma de un Convenio Marco suscrito entre los organismos.

#### **ORGANIZACION DEL CURSO:**

- **Modalidad: Taller educativo – interactivo. Teórico - Práctico.**
- **Carga total: 28 horas**
  - 20 horas teóricas**
  - 8 horas prácticas**
- **Modo de Cursado: 4 jornadas de 7 horas cada una, divididas de a dos por mes. En cada jornada se dictarán 2 módulos y la Fase Práctica.**

#### **NECESIDADES ORGANIZATIVAS:**

- **Papelería. Fotocopias. Folletería.**
- **Transparencias.**

#### **NECESIDADES OPERATIVAS EN DESTINO:**

- **Computadora para Powerpoint.**

## **INDICE TEMATICO DE LA CAPACITACION**

### **MODULO I**

#### **11 UN ASUNTO DE INCLUSION**

- 1.1 Más allá de la media.
- 1.2 Ampliación del ámbito.
- 1.3 Integración natural de las necesidades.

#### **12 LA DESVENTAJA**

#### **13 CLASIFICACION INTERNACIONAL**

- 3.1 Deficiencia
- 3.2 Discapacidad
- 3.3 Minusvalía

### **MODULO II**

#### **14 BARRERAS SOCIALES COMO BASE DE LAS BARRERAS FISICAS**

- 4.1 Barreras Sociales
- 4.2 Barreras Físicas

#### **15 ANALISIS DE LAS BARRERAS FISICAS**

- 5.1 Grupos de Personas con Movilidad y/o Comunicación Reducida
  - 5.1.1 Ambulantes
  - 5.1.2 Usuarios de silla de ruedas
  - 5.1.3 Sensoriales
- 5.2 Dificultades que encuentran las Personas con Movilidad y/o Comunicación Reducida.
  - 5.2.1 Dificultad de Maniobra
  - 5.2.2 Dificultades para salvar desniveles.
  - 5.2.3 Dificultades de alcance.
  - 5.2.4 Dificultades de control
- 5.3 Conjunto de requerimientos para superar las dificultades.
- 5.5 Metodología de análisis de las barreras

#### **16 EL DISEÑO UNIVERSAL.**

- 6.1 Definición y Objetivos
- 6.2 Criterios
  - 6.2.1 Que representan los criterios
  - 6.2.2 Nivel Mínimo
  - 6.2.3 Ausencia de rigidez
- 6.3 Cualquier persona
- 6.4 Independencia
- 6.5 Normalidad

## **17 ACCESIBILIDAD.**

- 7.1 Definición
- 7.2 Alcances
- 7.3 Grados
  - 7.3.1 Visitabilidad
  - 7.3.2 Adaptabilidad
  - 7.3.3 Practicabilidad
- 7.4 Seguridad

### **MODULO III**

## **18 COMO PROYECTAR APLICANDO LA ACCESIBILIDAD AL MEDIO FISICO.**

- 8.1 Responsabilidades profesionales.
- 8.2 Principios éticos.

## **19 NORMATIVA NACIONAL, PROVINCIAL Y MUNICIPAL.**

- 9.1 Responsables de su cumplimiento.
- 9.2 Causas y efectos de la falta de accesibilidad para personas con movilidad y/o comunicación reducida.

### **MODULO IV**

## **20 ANALISIS Y SOLUCIONES TECNICAS POSIBLES SOBRE LAS PRESCRIPCIONES VERTIDAS EN ELDECRETO N° 914/97 Y 467/98. Ley N° 962 C.A.B.A.**

- 10.1 Elementos de urbanización.
- 10.2 Mobiliario urbano
- 10.3 Edificios con acceso de publico de propiedad publica o privada.
- 10.4 Edificios de vivienda colectiva
- 10.5 Transporte
- 10.6 Código de la Edificación de la Ciudad de Buenos Aires. Ley N° 962 C.A.B.A.
- 10.7 Propuestas para la modificación de los Códigos. Su factibilidad

### **MODULO V**

## **11 METODOLOGIA PARA LA ELABORACION DE UN PLAN DE ACCESIBILIDAD**

- 11.1 Programación de un Plan de Accesibilidad
- 11.2 Relevamiento de información
- 11.3 Evaluación de la accesibilidad
- 11.4 Acciones
- 11.5 Presupuestos
- 11.6 Plan de etapas presupuestado
- 11.7 Criterios de priorización

### **MODULO VI**

## **12 PLAN DE ACCESIBILIDAD EN LA EDIFICACION**

## **13 PLAN DE ACCESIBILIDAD EN EL URBANISMO**

## **14 PLAN DE ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE**

## MODULO VII

### **15 RECOMENDACIONES TÉCNICAS Y DE GESTIÓN**

### **16 PARTICIPACIÓN**

### **17 SEGUIMIENTO DE LA EJECUCIÓN DEL PLAN**

## MODULO VIII

### **18 EJEMPLOS**

- 18.1 Ejemplo de dossier de un edificio
- 18.2 Ejemplo plan de accesibilidad en el urbanismo
- 18.3 Ejemplo en el transporte

### **19 INFORMACIÓN A RECOGER EN UNA ENCUESTA DE MOVILIDAD**

## MODULO IX

### *20 TRABAJOS PRACTICOS*

- 20.1 Proyecto de Practicabilidad
- 20.2 Proyecto de Visitabilidad
- 20.3 Proyecto de Adaptabilidad
- 20.4 Proyecto de Accesibilidad Total

## **PAUTAS PARA LOS TRABAJOS PRACTICOS**

### **OBJETIVOS:**

- Producir un aporte personal y grupal que suponga verter los conocimientos técnicos adquiridos.
- Evaluación de la captación de la información tomando en cuenta al sujeto como parte del todo.

### **CARACTER DEL TRABAJO:**

Cumplidos los objetivos, se tratará de la formulación de un proyecto aplicando los distintos conceptos que se vayan adquiriendo durante el cursado. Serán distribuidos cuatro temas distintos y el trabajo se realizará en equipo.

### **CONSTITUCION DE LOS EQUIPOS:**

Se considera apropiado que los equipos de trabajo estén constituidos por entre 3 y 5 cursantes.

### **CRONOGRAMA:**

- A la finalización de la 2º jornada se distribuirán los temas por equipos, marcando las pautas a tener en cuenta en cada uno.

- Se solicitará que los equipos traigan ejemplos gráficos para poder trabajar en ellos. Se aclara que los ejemplos deberán ser edificios o ambientes ya construidos o nuevos proyectos a construirse.
- Entre el primer ciclo de 2 jornadas y el segundo se podrán realizar consultas sobre la marcha de la tarea a través de comunicación telefónica o vía e-mail.
- Entrega de trabajos.
- Devolución.

### **CONCLUSIÓN:**

Con la finalización de esta fase de capacitación se inicia el armado del grupo de trabajo que tendrá como responsabilidad el análisis, estudio y generación de propuestas para la reformulación o creación de los Códigos de Edificación y/o de Planeamiento locales que introduzcan todos los conceptos de accesibilidad, como así también las regulaciones respecto del transporte público.

Asimismo el mismo grupo u otro conformado a tal fin será el responsable del relevamiento del municipio, el cual detectará todos los obstáculos que se oponen a la libre movilidad de las personas en relación a la parte urbana, edilicia, en el transporte y las comunicaciones; realizando un diagnóstico y un planificación estratégica por etapas para subsanar dichos obstáculos.

# **COMITÉ FONDOS LEY 25.730**

## **LEY DE CHEQUES**

**PROGRAMA DE APOYO PARA ACCESIBILIDAD A PROVINCIAS Y MUNICIPIOS**

**COMITÉ COORDINADOR DE PROGRAMAS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD PROGRAMAS**

### **INFORMACION GENERAL**

**Para la adjudicación de subsidios se organizaron las siguientes actividades:**

- La recepción de los Proyectos estará a cargo de la Unidad Ejecutora del Fondo Nacional para la Integración de Personas con Discapacidad
- La convocatoria se efectuará por publicaciones en medios de comunicación social de alcance Nacional.
- El Comité Coordinador de Programas para Personas con Discapacidad evaluará, seleccionará y priorizará los proyectos presentados por las Organizaciones
- Los proyectos deberán ser formulados en el marco de los Instructivos aprobados por el Comité Coordinador de Programas para Personas con Discapacidad.
- Podrán ser presentados por Organismos Gubernamentales y/o Organizaciones de la Comunidad.
- Los proyectos elevados deberán contar con el aval formal y compromiso efectivo del Área Gubernamental que corresponda a la temática, en procura de establecer estrategias conjuntas para la optimización de los recursos existentes y a implementar.

#### **Evaluación y monitoreo de los proyectos:**

Estará a cargo de la Unidad Ejecutora del Fondo Nacional para la Integración de Personas con Discapacidad conjuntamente con representantes de las Unidades Ministeriales.

**PROGRAMA DE APOYO PARA ACCESIBILIDAD A PROVINCIAS Y MUNICIPIOS**



El programa de apoyo a provincias y municipios tiene como objeto promover la integración de las personas con discapacidad mediante la ejecución de obras y/o incorporaciones tecnológicas que priorizadas previamente a partir del diagnóstico surgido de una evaluación completa de la accesibilidad local e incluidas en un plan de etapas presupuestado, aseguren a la población con movilidad y/o comunicación reducida la equiparación de oportunidades para el acceso a los espacios urbanos, edificios, del transporte y comunicacionales, en todo el territorio nacional.

La promoción de las citadas acciones posibilita la ejecución del PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD, aprobado por Resolución 1/2003 del CONSEJO FEDERAL DE DISCAPACIDAD, plan que se basa en el desarrollo de planes provinciales y municipales de accesibilidad contenidos en la normativa local - calidad ésta que garantiza la autofinanciación de su desarrollo ulterior - cuyo objetivo es hacer accesible gradualmente el entorno existente, de tal manera que todas las personas lo puedan utilizar de manera libre, autónoma y segura.

Mediante el Plan mencionado se evalúa el nivel de barreras existentes en jurisdicción provincial y municipal; se definen, se realiza el diagnóstico, se valorizan y priorizan las acciones necesarias para suprimirlas y se presenta al legislativo un proyecto de plan de etapas presupuestado para la ejecución de obras y/o incorporación tecnológica con el fin de aprobarlo por normas locales correspondientes.

Al mismo tiempo, se analiza el contenido de las disposiciones provinciales y municipales para determinar cuáles se contraponen a la normativa de accesibilidad y se incorporan los conceptos de ésta en el planeamiento de la jurisdicción correspondiente, tanto en la normativa urbanística, comunicacional y del transporte como en los códigos de edificación. De esta forma se garantiza que todo lo nuevo será diseñado e incorporado según criterios que faciliten el libre, autónomo y seguro acceso para todos los ciudadanos.

### **Objetivo Específico**

El subsidio estará destinado a la ejecución de obras de construcción, ampliación, refacción y/o a la incorporación de tecnologías que permitan resolver o mejorar en el corto o mediano plazo el acceso de las personas con movilidad y/o comunicación reducida al medio físico y comunicacional, de acuerdo a las necesidades locales, siguiendo criterios de prioridad.

### **Beneficiarios del Programa**

Personas con discapacidad y personas con movilidad y/o comunicación reducida. Los beneficios se extienden a toda la población considerada en su conjunto.

### **Organismos que pueden presentar proyectos**

- 1. Las provincias y municipalidades que previa firma del Convenio que establece como marco de acción el PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD, aprobado por Resolución 1/2003 del CONSEJO FEDERAL DE DISCAPACIDAD, hayan aprobado por las normas locales correspondientes el Plan por Etapas Presupuestado acorde a la finalización de la Primera Etapa del Plan Provincial o Municipal de Accesibilidad.
- 2. Las provincias y municipalidades que hayan adherido sin modificaciones a la normativa nacional vigente de accesibilidad y aprobado por normas locales la ejecución de obras y/o incorporaciones tecnológicas priorizadas previamente a partir de un diagnóstico surgido de una evaluación completa de la accesibilidad local e incluidas en un plan de etapas presupuestado aprobado por norma.

En ambos casos deben contar con la asistencia técnica de la CONADIS.

## **INSTRUCTIVO FORMAL DE PROYECTOS**

### 1. Acerca del proyecto:

- 1.1. El proyecto debe ser firmado por la máxima autoridad del Poder Ejecutivo provincial o municipal y por el director / coordinador técnico del área responsable.
- 1.2. La solicitud en el caso de provincias debe estar avalada por notas de las autoridades de jerarquía superior al solicitante hasta el nivel de ministro provincial.

1.3 La solicitud a nivel municipal deberá contar con el aval del consejo local de discapacidad si lo hubiere y del máximo referente en discapacidad jurisdiccional

1.4. En su diseño debe considerarse los siguientes ítem:

2. Datos de la portada:

2.1. Denominación

En este ítem se consignará la denominación con la que la provincia o la municipalidad titula el proyecto presentado.

2.1.1 Autoridad solicitante.

2.1.2 Nombre del Organismo.

2.1.3 Dirección.

2.1.4 Código Postal.

2.1.5 Teléfono / fax.

2.1.6 E-mail.

2.1.7 N° de CUIT.

2.1.8 Nombre del responsable técnico de la puesta en marcha del proyecto.

2.1.9. Antecedentes legislativos del Plan Provincial o Municipal de Accesibilidad.

Normas locales correspondientes mediante las cuales se haya aprobado el Plan Provincial o Municipal de Accesibilidad.

3.1 Descripción del Proyecto

3.1.1 Fundamentación: Razón de ser y origen del proyecto. Se deberá describir la situación anterior y presente que motiva el surgimiento del proyecto teniendo en cuenta los siguientes punto:

Determinación de la elección del objetivo dentro de la planificación global de .  
accesibilidad del entorno.

Población objetivo: especificar características geográficas, indicadores de discapacidad.  
fundamento de la elección de acuerdo de indicadores.

Objetivos y metas. .

3.1.2 Caracterización de la población

El objetivo de este apartado es poder caracterizar la población beneficiaria

#### 4.1 Objetivos y metas. Físicas y financieras.

Efectos que se pretenden alcanzara a su realización.

#### 4.2. Localización del Proyecto:

Determinar el emplazamiento o el área donde se realizarán las obras o la introducción de tecnología, indicar la zona de influencia - señalando la mayor cantidad de referencias geográficas y sociales de la misma - y especificar los fundamentos de su prioridad establecidos dentro del Plan Provincial o Municipal de Accesibilidad.

\*Ubicación geográfica puntualizada

\*Zona de influencia.

\*Fundamentación de la localización sobre la base del plan provincial o municipal de accesibilidad previamente realizado.

#### 4.3. Descripción de la situación de accesibilidad existente y/o a crear y/o modificar.

#### 5.1 Recursos solicitados:

##### 5.1.2 Para construcción y/o refacción:

Para los casos de construcción y/o refacción se deberá presentar la documentación técnica de la obra a realizar, según el siguiente detalle (ver ítem 10.1.11 y 10.1.12).

:

- Planos de Planta, Cortes y Fachada en escala 1:50
- Planos de estructura.
- Memoria descriptiva del Proyecto.
- Cómputo Métrico y Presupuesto detallado del total de la Obra.
- Cronograma de Obra.
- Firma del profesional responsable del Proyecto.
- Plano Municipal de Obra Civil (ya sea para obra nueva, refacción y/o ampliación).

##### 5.1.3 Equipamiento tecnológico:

La solicitud del mismo deberá ajustarse al establecido para el tipo y nivel de incorporación tecnológica proyectada.

Se hará un detalle pormenorizado del mismo con la descripción de los elementos, cantidad y destino, con sus respectivos costos unitarios y totales.

La solicitud se acompañará con tres (3) presupuesto por cada elemento a adquirir, que incluyan costo unitario y cantidad de los mismos, información que será empleada a fin de facilitar cualquier análisis detallado de costos.

##### 5.1.4 Recursos asignables al proyecto por la entidad solicitante:

5.1.4.1 Describir los recursos humanos, materiales, físicos y económicos que aporta la provincia o municipalidad solicitante para el desarrollo del proyecto.

Acreditar fehacientemente la contribución de un aporte no menor al 25% del proyecto a realizarse (Dto. 961/98 Art. 6 Ley 11672 complementaria del presupuesto t.o. en 1999 en su Art. 7).

5.1.4.2 Especificar en detalle el presupuesto calculado del proyecto solicitado.

5.1.4.3 Designación de quien o quienes dirigirán ,coordinaran y monitorearan la ejecución del proyecto.

5.1.4.4 Cronograma de ejecución ,detallando plazos parciales y totales.

5.1.4.5 Si el proyecto es mas amplio o refiere a obras que se completaran en el futuro para brindar la plena accesibilidad ,se deberá presentar el proyecto completo y las etapas que lo suceden con los tiempos de ejecución.

6.1. Actividades:

Descripción de las acciones a realizar para alcanzar el objetivo final propuesto, como así los objetivos o metas parciales que deberán certificarse como condición para el desarrollo de las siguientes.

7.1. Organización de la administración y ejecución.

7.1.1 Organización técnico administrativa: determinar quien dirigirá, coordinará y ejecutará las diferentes etapas del proyecto, tanto en los aspectos organizativos como técnicos y financieros.

7.1.2 Procedimientos para la adquisición de los insumos necesarios.

8.1. Sistemas contables presupuestarios y de auditoría interna que se emplearán y detalles de otros servicios administrativos.

9.1 Plazos de Ejecución:

9.1.1 Determinar el tiempo estimado para cada una de las etapas.

9.1.2 Presentación de un cronograma donde se especifique cada una de las actividades con el tiempo estimado para su realización.

10.1 Documentación respaldatoria.

## **1 DOCUMENTACIÓN REQUERIDA PARA LA PRESENTACIÓN DEL PROYECTO**

Nota de solicitud al Programa firmada por el Ministro/Intendente cuando solicite algún organismo provincial dirigida al Señor Presidente del Comité Coordinador de Programas para Personas con Discapacidad. (se adjunta modelo)
Fotocopia de la Resolución de la Dirección General Impositiva que otorga la Clave Única de Identificación Tributaria a ese Organismo.
Fotocopia de las dos primeras páginas del Documento Nacional de Identidad de la autoridad que solicita financiamiento conjuntamente con fotocopias de los DNI de los funcionarios que operan la Cuenta Bancaria.
Fotocopias certificadas de los Decretos y/o Acta de designación de la autoridad solicitante y certificación que demuestre la vigencia del mandato, conjuntamente con copias de las designaciones de los funcionarios que operan la Cuenta Bancaria.
Informe técnico del área del Gobierno que corresponda al desarrollo del proyecto.
Informe del Consejo o Comisión Provincial
Aval / compromiso técnico de la autoridad máxima del área del gobierno que corresponda.
Informe de la situación existente y situación después de la intervención ,presentación del proyecto de planificación global donde se fundamente la prioridad de ejecución del objeto del proyecto presentado..
Planos del área de influencia y planos del detalle del proyecto a concretar
Proyecto urbano: planos en escala 1:500 y planos en detalle.
Proyecto edilicio: planos en escala 1:100 y planos en detalle 1:50 y 1:20 según el objeto construir remodelar o ampliar.
Proyecto transporte publico: objetivos del mismo y área de influencia ,sea esta la infraestructura o de material móvil .planos de detalle técnicos.
Proyecto de comunicación: detalle de la tecnología a incluir ,su objetivo, su área de influencia y proyecto de ampliación de la misma.

## 2- DOCUMENTACION REQUERIDA PARA LA EFECTIVIZACION DEL PAGO

En caso de ser aprobado el proyecto para la efectivización del pago deberá presentar la siguiente documentación

Formulario de Alta de Beneficiarios de Pagos (se adjunta).

Formulario de Acreditación de Pagos de Tesoro Nacional en Cuenta Bancaria - Anexo III en Bancos : de la Nación Argentina, de la Provincia de Buenos Aires, Ciudad de Buenos Aires, de Galicia, Río de La Plata, del Suquía, Credicoop o Banca Nacional del Lavoro (el formulario debe estar completo, contando la certificación del Banco, el número de la cuenta corriente o caja de ahorro y debe constar el nombre y número de la sucursal del Banco)(se adjunta)

(tachar lo que no Corresponda)



## MODELO DE NOTA DE SOLICITUD

(Para ser transcripta con membrete de la entidad/organismo)

LUGAR Y FECHA

Sr. Presidente  
del Comité Coordinador de Programas para Personas con Discapacidad  
Dr. Jorge Mascheroni  
Diagonal Julio A. Roca 782 – 4º Piso CP1067  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Tengo el agrado de dirigirme a Ud., con el objeto de solicitar la inclusión del  
proyecto .....al Programa  
.....

El costo del Proyecto ascendería \$..... (completar con el monto  
solicitado/cifra que debe coincidir con el presupuesto adjunto).

Sin otro particular y quedando a la espera de una respuesta favorable a la  
solicitud, saludo a Ud. muy atentamente.

FIRMA Y SELLO DEL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD  
O DEL MINISTRO DEL AREA SOCIAL  
O DEL INTENDENTE MUNICIPAL.

**FORMULARIO DE ALTA DE BENEFICIARIO DE PAGO**

BENEFICIARIOS DE PAGOS - SOLICITUD	ALTA	MODIFICACION
		BENEFICIARIO N° (uso exclusivo S.A.F)

Fecha ...../...../.....

SEÑOR DIRECTOR DE ADMINISTRACION  
DEL SERVICIO ADMINISTRATIVO FINANCIERO

.....(3)

El (los) que Suscribe(n).....en mi(nuestro).....  
carácter de .....C.U.I.T. N° .....  
solicito(amos):

ALTA	( 2 )
MODIFICACION	

Como beneficiario de pago, a efectos de los cuales adjunto(amos) la siguiente documentación:

Formulario A.F.I.P. N°		Manifestación condición de no inscripto en A.F.I.P. (Nota)	
------------------------	--	--	--

D.N.I		C.I		Doc. Extranjero o Pasaporte		Poder	
p L. E							
		Cert. Pol. Domicilio		Constancia Residencia y Habilitación		Acta Designación Autoridades	
p L. C.							

Formulario Anexo III		Beneficiario Sin Cuenta Bancaria	
		Nota Manifestacion motivos	

Asimismo, informo(amos):

CODIGO DE CLASIFICACION SECTORIAL: ..... (4)

SITUACION ANTE A.F.I.P. (5)

IMPUESTO	Inscripto	No inscripto	Exento	No Responsable	Monotributo
GANANCIAS					
I.V.A.					

No será responsabilidad del Tesoro Nacional, cualquier demora en el deposito de los fondos por su parte, deriva de modificaciones a la informacion oportunamente suministrada

.....  
FIRMA DEL (DE LOS ) SOLICITANTE (S)

T.E.:.....

F.A.X.:.....

- (1) Tachar lo que no corresponda
- (2) Marcar con una "X" donde corresponda
- (3) Indicar la denominacion del SAF

(4) Completar conforme Anexo VI

PARA USO EXCLUSIVO DEL SERVICIO ADMINISTRATIVO FINANCIERO	FECHA Y SELLO DE RECEPCION ...../...../.....	
	FIRMA DEL RECEPTOR .....	
APROBÓ	TRANSMITIO INFORMO(1)	ARCHIVO

**FORMULARIO DE ACREDITACION DE DE PAGOS DEL TESORO NACIONAL EN CUENTA BANCARIA**

**AUTORIZACION DE ACREDITACION DE PAGOS DEL TESORO NACIONAL EN CUENTA BANCARIA**

LOCALIDAD. (1) (2)

SEÑOR  
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION  
DEL (3)

.....

El (los) que suscribe(n) .....(4)....., en mi (nuestro) carácter de .....(5)....., de .....(6)....., C.U.I.T N° .....(7)....., con domicilio legal/real/comercial (8) en la calle .....N°....., piso..... Tpto./Ofic./local N° .....de la localidad de .....Provincia de .....Codigo postal....., autoriza (amos) a que todo pago que deba realizar la TESORERIA GENERAL DE LA NACION, en cancelacion de deudas a mi (nuestro) favor por cualquier concepto de Organismos incluidos dentro del Sistema de Cuenta Unica del Tesoro, sea efectuado en la cuenta bancaria que a continuacion se detalla.

**DATOS DE LA CUENTA BANCARIA**

	USO S. H.
CAJA DE AHORRO / CUENTA CORRIENTE N°	
TITULARIDAD	
DENOMINACION	
BANCO	
SUCURSAL	
DOMICILIO	
C.U.I.T. N° (Entidad beneficiaria)	

La orden de transferencia de fondos a la cuenta indicada, efectuada por la Tesoreria General de la Nacion dentro de los terminos contractuales, exigira la obligacion del deudor por todo concepto, teniendo validez todos los depositos que alli se efectuen, hasta tanto, cualquier cambio que se opere en la misma, no sea modificado fehacientemente a ese Servicio Administrativo.

\_\_\_\_\_  
Certific. Bancaria del cuadro de datos de la cuenta y firma(s) del (de los ) titular (es)

(1) (2) Lugar y fecha de emision // (3) Denominacion del Organismo donde se presenta // (4) Apellido y Nombre del(de los ) que Autoriza (n) el deposito// (5) Carácter por el cual firman (presidente, Socio, Propietario, Etc) // (6) Razon Social/ Denominacion // (7) Numero de C.U.I.T. Impositivo // (8) Firma (s) y Aclaracion (es) del (de los) beneficiario (s)// (9) Firma (s) y Aclaracion del (de los) titular (es) de la cuenta.

## **MODELO**

### **CONVENIO DE COLABORACIÓN RECÍPROCA ENTRE LA COMISIÓN NACIONAL ASESORA PARA LA INTEGRACIÓN DE PERSONAS DISCAPACITADAS, Y LA PROVINCIA/MUNICIPIO DE.....**

En el marco del Plan Nacional de Accesibilidad, aprobado por la Resolución CNAIPD N° 94/07, la COMISIÓN NACIONAL ASESORA PARA LA INTEGRACIÓN DE PERSONAS DISCAPACITADAS dependiente del CONSEJO NACIONAL DE COORDINACIÓN DE POLÍTICAS SOCIALES de la PRESIDENCIA DE LA NACIÓN, en adelante la "COMISIÓN", con domicilio en Avenida Julio A. Roca N° 782 4° piso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, representada por su presidenta Lic. Raquel Beatriz TIRAMONTI, y la PROVINCIA/MUNICIPIO DE....., en adelante la "PROVINCIA/MUNICIPIO", con domicilio en la calle ....., representada en este acto por el señor....., celebran el presente convenio de colaboración recíproca, el que se regirá de acuerdo a las siguientes cláusulas:

PRIMERA: Objeto: El presente Convenio se suscribe a los efectos de implementar el Plan Provincial/Municipal de Accesibilidad en la Provincia/Municipio de....., con mutua colaboración de las partes.....

SEGUNDA: La "COMISIÓN", de acuerdo al requerimiento de la "MUNICIPALIDAD", tendrá a su cargo la prestación del asesoramiento para el desarrollo de las actividades a realizarse en la implementación del Plan de Accesibilidad en el ámbito municipal de la Provincia/Municipio de .....

TERCERA: La "PROVINCIA/MUNICIPALIDAD" se compromete a brindar la debida colaboración a fin de posibilitar en el territorio municipal la implementación del Plan de Accesibilidad. A tal fin se obliga a garantizar a través de los organismos competentes: la adecuada coordinación de estrategias para la provisión de recursos necesarios con las Áreas de Gobierno correspondientes como así también a coordinar con todas las autoridades municipales acciones positivas tendientes a la implementación, coordinación y monitoreo de dicho Plan.....

CUARTA: A fin de asegurar la adecuada implementación del Plan Provincial/Municipal de Accesibilidad la "PROVINCIA/MUNICIPALIDAD" se compromete además a: 1) Colaborar con la afectación del personal que sea requerido y necesario para la implementación del

plan de referencia. 2) Promover a través de los Consejo Locales del Discapacitado municipales, si los hubiere, la participación de toda la ciudadanía, en particular la de las Instituciones que funcionan a niveles locales relacionadas con la temática de Discapacidad y de Tercera Edad. 3) Coordinar con los municipios la realización un estudio pormenorizado de los Códigos de Edificación y de toda otra documentación técnica y legislativa local cuya finalidad es la de modificar y establecer una única normativa, tomando como base la Ley Nº 962 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 4) Adhesión a la Ley Nº 24.314 y sus Reglamentaciones 5) Analizar y modificar las normativas sobre transporte urbano, señalización y comunicación, tomando como base la Ley Nacional Nº 24.314 y su reglamentación-----

-----  
QUINTA: A los fines de la implementación del Plan Provincial/Municipal de Accesibilidad las partes convienen en coordinar lo siguiente: a) Conformación de equipos de profesionales dependientes de la "PROVINCIA"/"MUNICIPALIDAD" que, bajo el asesoramiento de la "COMISIÓN", tendrá como principal objetivo realizar un relevamiento de los espacios urbanos, comunicacionales, las estructuras edilicias y del transporte de la des, que servirá como base para redactar el Plan por Etapas presupuestadas b) relevamiento se deberá realizar en un plazo máximo de ciento veinte (120) días es contados a partir de la fecha de su conformación, c) Realizar el diagnóstico y ilar las acciones y d) salvo las acciones de asesoramiento, a cargo de la IISION", los recursos serán solventados la "PROVINCIA/MUNICIPALIDAD".-----

SEXTA: El presente convenio tendrá la duración de DOS (2) años a partir de la fecha de celebración y firma del mismo, siendo automáticamente renovable por el mismo período, salvo expresa renuncia de alguna de las partes, la que deberá ser comunicada fehacientemente con una anticipación de sesenta (60) días hábiles. -----

SÉPTIMA: A todos los efectos derivados del presente, las partes constituyen domicilio en el ya indicado en el encabezamiento. Estos se consideraran vigentes a ese efecto mientras su modificación no se comunique expresamente.-----

OCTAVA: A todos los efectos derivados del presente las partes se someten a la jurisdicción de los tribunales federales con competencia en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. -----

En prueba de conformidad se firman DOS (2) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en la Ciudad de ..... a los ..... días del mes de ..... del año dos mil .....