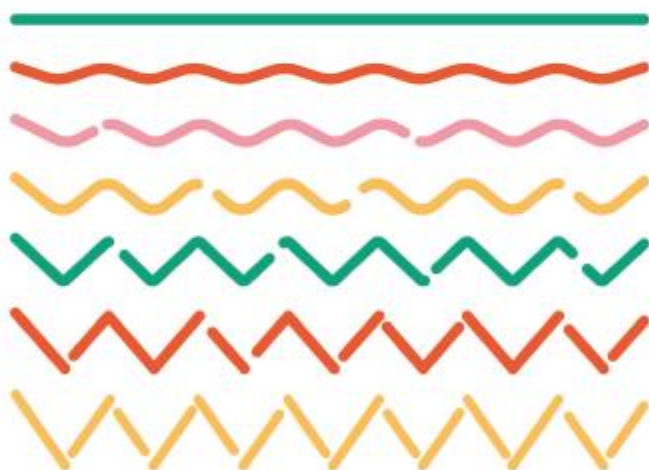


Plan Estratégico de Accesibilidad Universal de Zaragoza



Acta

Aportaciones
online



Zaragoza
AYUNTAMIENTO

ÍNDICE	2
INTRODUCCIÓN	3
PARTICIPANTES	4
RESULTADOS.....	5
Resultados recabados a través de la PLATAFORMA IDEA	5
Resultados recabados a través de DOCUMENTOS	15

INTRODUCCIÓN

El Ayuntamiento de Zaragoza se encuentra en fase de elaboración del el Plan Estratégico de Accesibilidad Universal de Zaragoza (PEAUZ) 2025-2030 como marco de planificación de las políticas y actuaciones municipales a desarrollar en los próximos años para lograr la accesibilidad universal en los entornos, procesos, productos, bienes y servicios.

La elaboración del Plan forma parte de las medidas contempladas en la Ordenanza de Accesibilidad de Zaragoza y se concretará posteriormente a través de planes de accesibilidad por ámbitos.

En el segundo semestre de 2024 se procedió a la elaboración de un diagnóstico destinado a conocer la situación de la accesibilidad en la ciudad y cuyos principales resultados fueron presentados a la Mesa de Accesibilidad el 16 de diciembre . El diagnóstico establece el punto de partida para el diseño y elaboración del borrador del Plan que actualmente se somete a participación ciudadana.

Esta fase de elaboración del borrador ha supuesto un análisis de la normativa, instrumentos de planificación y experiencias innovadoras en planificación de la accesibilidad universal, una definición de la estructura y de los ejes estratégicos y la redacción y contraste de los objetivos y líneas de actuación del Plan.

En abril de 2025 se abre el proceso participativo y este documento supone el acta de las aportaciones recabadas a través de la Plataforma IDEA y de documentos enviados por correo electrónico al ayuntamiento.

PARTICIPANTES

Un total de 13 entidades y 4 personas a título individual participan a través de la plataforma IDEA o aportando documentos al proceso.

Nº	Entidad
1	ASEM Aragón
2	Asociación de Implantados Cocleares de España en Aragón
3	Ayuntamiento de Zaragoza
4	Colegio profesional de Terapeutas Ocupacionales
5	DFA
6	DG Infraestructuras
7	Fundación Secretariado Gitano
8	Lares Aragón, Asociación de Residencias y Servicios -Sector Solidario-
9	Oficina Municipal de Información al Consumidor
10	Red Aragonesa de Entidades Sociales para la Inclusión
11	Servicio Movilidad
12	Sociedad Municipal Zaragoza Cultural
13	Stop Ruido

RESULTADOS

Resultados recabados a través de la PLATAFORMA IDEA

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.3		Expreso al aeropuerto. No hay buena accesibilidad al aeropuerto, en general se va en taxi. El expreso podría ser como el que hay en Bolonia, un tren monorraíl que conectara la estación Delicias con el aeropuerto.
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.7		Establecimiento de una nueva Línea de Actuación para todas las Área Municipales: "Aplicación de tarifas reducidas por la prestación de servicios a personas con discapacidad (en nuestra ordenanza de precios públicos a partir del 33% de grado de discapacidad) y a personas mayores (en nuestra ordenanza está establecido para la "Tercera Edad", a partir de los 65 años de edad)". En el Servicio de Instalaciones Deportivas, tradicionalmente se ha considerado que una reducción en los precios públicos fomenta la participación y facilita el acceso a este servicio público, en la consideración de que las personas con discapacidad y de la tercera edad suelen afrontar mayores gastos en salud, asistencia técnica y movilidad, aliviando así parte de su carga financiera.
Ejes y objetivos	Eje 3	Obj.3.4		¿ Consideramos esencial promover programas de sensibilización y formación en accesibilidad universal dirigidos a profesionales municipales, proveedores de servicios y la ciudadanía en general, con la participación de terapeutas ocupacionales. ¿ Incorporar formaciones específicas lideradas por terapeutas ocupacionales sobre accesibilidad cognitiva, desempeño funcional y diseño centrado en la persona. ¿ Realizar jornadas de formación vivencial al personal municipal dónde se simulen las diferentes actividades de la vida diaria en personas con diversidad funcional
Ejes y objetivos	Eje 4			EJE 4. IMPLANTACIÓN ¿ Reforzar la accesibilidad cognitiva y sensorial Sugerimos desarrollar líneas de acción específicas para la mejora de la accesibilidad cognitiva (señalética comprensible, entornos predecibles, uso de pictogramas) y sensorial (contrastes visuales, reducción de ruidos, sistemas alternativos de comunicación).

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				¿ Evaluación participativa de entornos y servicios Recomendamos incorporar metodologías participativas de evaluación de la accesibilidad, con la intervención de usuarios reales y profesionales como terapeutas ocupacionales, para garantizar que las medidas adoptadas respondan a necesidades reales y cotidianas.
Ejes y objetivos	Eje 5	Obj.5.1		¿ Incluir a terapeutas ocupacionales en proyectos piloto y de investigación sobre tecnología de apoyo, accesibilidad digital y adaptación de servicios formando parte de los equipos especializados. ¿ Evaluar desde la experiencia usuaria la eficacia de nuevas soluciones tecnológicas aplicadas a la accesibilidad.
Introducción	Glosario			SECCIÓN 1.4. GLOSARIO: ¿ La accesibilidad debe ser entendida no solo en términos de eliminación de barreras físicas, sino también desde una mirada funcional, que contemple la diversidad de capacidades y contextos. ¿ Echamos en falta un abordaje específico de la accesibilidad cognitiva y sensorial, que resulta fundamental para garantizar la comprensión y navegación de los entornos y servicios por parte de todas las personas. ¿ La participación activa de las personas usuarias y de profesionales del ámbito social y sanitario debería contemplarse no solo en la fase diagnóstica, sino de forma estructural en la planificación, diseño, ejecución y evaluación de las actuaciones. ¿ La inclusión del término diversidad funcional es un término que describe la variedad de capacidades y funciones que existen entre las personas, enfatizando la diversidad y no las limitaciones. Se considera una alternativa más inclusiva y positiva a términos como "discapacidad". Este enfoque resalta las fortalezas y potencialidades de cada individuo, en lugar de centrarse en sus diferencias. ¿ La modificación del término ayudas técnicas por productos de apoyo se trata del término más reciente, impulsado por organismos internacionales como la OMS y recogido en normativas como la Clasificación Internacional de Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud (CIF). Los productos de apoyo, también conocidos como ayudas técnicas, son dispositivos, instrumentos o sistemas que ayudan a una persona con discapacidad a realizar actividades que de otra manera serían difíciles o imposibles. Su objetivo es prevenir, compensar, disminuir o neutralizar la deficiencia, discapacidad o minusvalía. Estos productos pueden ser desde sillas de ruedas hasta audífonos o software especializado.
Ejes y objetivos	Eje 4			No veo claramente el punto exacto en el que debería estar esta petición, por ello la escribo aquí. Como persona usuaria de silla de ruedas y madre de un niño sin discapacidad, quiero expresar una profunda preocupación: la falta de accesibilidad en colegios e institutos de nuestro entorno. Mi hijo comienza este año

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				su etapa escolar, y me ha resultado especialmente doloroso comprobar que ningún centro del barrio Delicias cumple con las medidas de accesibilidad recogidas en el Documento Básico de Seguridad de Utilización y Accesibilidad ni en la Orden TMA. ¿Se imaginan lo que esto supone para las familias con hijos con discapacidad? ¿O para madres y padres con discapacidad, como yo, que se ven limitados o directamente excluidos de participar en la vida escolar de sus hijos ¿reuniones, actividades, exposiciones en clase¿ simplemente porque no pueden acceder al edificio? No he encontrado actuaciones específicas en el Plan Estratégico de Accesibilidad que aborden esta problemática en el ámbito educativo. A esta situación se suma la falta de accesibilidad en muchos parques del barrio, como el Parque Delicias o del Castillo Palomar, donde el suelo de arena en la zona de juegos infantiles me impide acercarme y jugar con mi hijo. La ausencia de pavimentos accesibles y mobiliario adaptado excluye a muchas familias de algo tan esencial como disfrutar del juego en igualdad de condiciones. Por último, quisiera señalar que el campus universitario San Francisco, así como la mayoría de los edificios universitarios, tampoco son accesibles: aceras estrechas, tramos cortados, baldosas en mal estado, obstáculos como farolas o árboles, pasos de cebra sin rampas, ascensores con botoneras inaccesibles, mostradores altos, mala señalización¿ Son solo algunos ejemplos que dificultan enormemente el acceso y la movilidad. Nuevamente, no he encontrado medidas específicas en el Plan Estratégico de Accesibilidad que den respuesta a esta realidad.
Misión, visión y valores	Valores			INCLUIR LA INTERSECCIONALIDAD COMO UNA CUESTIÓN ESTRATÉGICA. INTERSECCIONALIDAD COMO CUESTIÓN ESTRATÉGICA. ¿Por el contrario, la carencia de accesibilidad universal dificulta el libre ejercicio de sus derechos a muchas personas y se producen violaciones graves de la igualdad de trato, la libertad y seguridad, el derecho a la educación, la sanidad, la libre circulación, etc. Esas carencias tienen un especial impacto y agudizan la desigualdad en los casos en los que coinciden varios factores sociales de riesgo en la misma persona, surgiendo entonces situaciones de discriminación múltiple o nuevas discriminaciones por lo que se denomina interseccionalidad. Cuestiones como la discapacidad, la necesidad de grandes apoyos, la edad, el género o residir en una zona rural, combinadas, agudizan las desigualdades existentes y exponen a las personas a una situación de mayor vulnerabilidad. El presente Plan reconoce que estas cuestiones requieren una especial

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				atención y quiere incluir estas miradas de forma transversal en todos sus ejes, objetivos y medidas para lo que, a continuación, y evitando su reiteración en posteriores apartados, desarrolla cómo abordarlas de manera general: II PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL. ESPAÑA PAÍS ACCESIBLE DEL MINISTERIO DE DERECHOS SOCIALES, CONSUMO Y AGENDA 2030 (2023. P-19)
Ejes y objetivos	Eje 6	Obj.6.2		Incluir en esta colaboración entidades que, desarrollamos trabajo específico con población vulnerable, como ejemplo comunidad gitana, para colaborar de manera coordinada en el abordaje de acciones en materia de accesibilidad y discapacidad. Entendiendo que la interseccionalidad, provoca ciertas barreras, discriminaciones y condicionantes específicos a las variables (ejemplo. Mujer, Gitana, con Discapacidad...)
Ejes y objetivos	eje 4	Obj.4.3	4.3.1	Propuesta de incorporación en 4.3 Garantizar la accesibilidad en la movilidad. 4.3.1. incluir en abarcando aspectos. Deberían plantearse la limitación de los carteles publicitarios en los tranvías, limitan y dificultan la accesibilidad (visibilidad al interior y exterior) de las personas con y sin discapacidad. Modificación en 4.3.2. Estabilización del sistema de taxi accesible y mejora de la accesibilidad en los sistemas de solicitud del servicio. Propuesta: No creemos que se trate de estabilizar, si no me modificar, incrementar , fomentar , revisar el sistema de taxi accesible. Explicación. Faltan taxis adaptados (valorar si el taxi es accesible a todas las sillas -no lo son-) , equilibrar oferta-demanda. Debería realizarse una comisión específica , grupos de trabajo de las partes implicadas, propuestas de mejora. Por último no se indica en el texto referencia sobre el cambio a peor en normativa respecto en carga y descarga antes podían aparcar hasta 3 horas y ahora no. También hasta 30 min en reservas oficiales y ahora no. Entendemos que estará dentro de algún eje a nivel general, pero lo indicamos para que quede constancia de las "quejas" de usuarios de la entidad. Sería una propuesta de modificación en la normativa.
Misión, visión y valores				Mejorar la accesibilidad de aceras y calles, reduciendo la presencia de tráfico rodado o limitándola en aquellas calles que ya tienen la limitación de velocidad a 30km/h, priorizando a los peatones y eliminando las aceras excesivamente estrechas. Vincular así mismo esta acción a la presencia de colegios, escuelas infantiles o equipamientos. Eliminar las zonas de aparcamiento (o reducirlas en aquellas calles en que existan a ambos lados), limitar el paso de vehículos a aquellos que accedan a fincas, crear plataforma única.

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
Ejes y objetivos	Eje 1	Obj.1.2		Remarcar todos los usuarios que se ven beneficiados: familias con carritos, personas en bicicleta, personas mayores, discapacitados. Y la mejora en la salud de los ciudadanos que implica la reducción de la presencia de tráfico en calles pequeñas. Creación de "espacios amables".
Ejes y objetivos	Eje 2	Obj.2.2		Abrir un canal de sugerencias de zonas con carencias graves en materia de accesibilidad (aceras de menos de 1.2m, escalones), para que los propios ciudadanos puedan ayudar a identificar las zonas objeto de intervención.
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.1		Aquellas calles con aceras de menos de 1.5m y presencia de tráfico rodado, incluso de aparcamientos, se revisarán para permitir la libre circulación no discriminatoria de los ciudadanos. Ejemplo: Calle La Paz, Calle Héroes del Silencio, Calle Bolonia, Calle Doctor Casas, Calle Madre Vedruna, Calle María Lostal.
Ejes y objetivos	Eje 5	Obj.5.1		Implantar pivotes mecanizados que sólo permitan el paso a los vehículos autorizados.
Ejes y objetivos	Eje 6	Obj.6.2		Proponer a colegios, equipamientos, escuelas infantiles y otros servicios públicos la elaboración de una propuesta de mejora de su ámbito, mediante la reducción de la presencia de tráfico rodado, la creación de plataformas únicas y otras medidas que puedan considerar de interés para sus usuarios.
Ejes y objetivos	Eje 1	Obj.1.1	3.1.2	3.1.2. identificación y designación de responsables de accesibilidad en los edificios municipales que sirvan de nexo con los servicios gestores ubicados en esos edificios (personal de entrada)
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.5	4.5.2	4.5.2.implementación de señalética de espacios municipales a modo de semáforo según grado de accesibilidad (rampas, puertas,...) el verde sería para accesibilidad plena y rotulación en los pavimentos del itinerario de acceso a los servicios por colores como soporte a los carteles verticales
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.5	4.5.6	4.5.6.Implementación de medio de aviso en las zonas de acceso a los edificios municipales para avisar al responsable de accesibilidad además de un teléfono de aviso para poder contactar con responsables de accesibilidad antes de acceder al edificio.
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.5	4.5.6	4.5.6. incluir en los formularios municipales para solicitar cita de atención al público un campo para adaptaciones de accesibilidad

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
Implementación	Ámbitos			4.2 Ámbitos de los planes de accesibilidad.. Correspondencia: artículo 97. Oficina Municipal de Información al Consumidor y Puntos de Información al Consumidor.
Objetivos generales				La biblioteca pública como servicio público que garantiza los derechos constitucionales a la cultura y la información debe estar presente en este plan estratégico. Las bibliotecas públicas realizan una importante función social y no pueden ser olvidadas en una estrategia que aspire a la accesibilidad universal a la cultura y la información.
Ejes y objetivos	Eje 1			Fomentando la participación de personas con discapacidad en el activo de un servicio municipal como es el de la biblioteca pública, se puede promover su uso como herramienta de inclusión social y garantizar que las personas con discapacidad tengan el mismo acceso a recursos educativos, culturales y de entretenimiento que el resto de la población. Por la propia naturaleza de la biblioteca pública como servicio destinado a toda la ciudadanía se favorecería el acceso a la información de amplios perfiles de población y específicamente se favorecería el acceso a: ¿ Las personas con discapacidad intelectual o del desarrollo. ¿ Las personas con parálisis cerebral ¿ Las personas con enfermedades mentales. ¿ Niñas y niños. ¿ Personas mayores, con o sin deterioro cognitivo ¿ Personas migrantes, desconocedoras del idioma o con diferencias culturales. ¿ Personas que no saben leer o con un bajo nivel de alfabetización
Ejes y objetivos	Eje 2	Obj.2.1		El derecho a la información y a la cultura están recogidos tanto en convenciones internacionales como en nuestra Constitución y Estatuto de Autonomía.
Ejes y objetivos	Eje 3	Obj.3.4		Formación en lectura fácil y en atención al público con algún tipo de discapacidad para el personal que atiende el servicio público de biblioteca.
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.2		Incorporación de pictogramas. Los pictogramas tienen un enorme potencial para mejorar y hacer más inclusivos diversos espacios públicos. Pueden ser muy útiles como indicadores de lugares, marcadores de actividades, anticipadores de situaciones y reguladores de conductas. El Portal Aragonés de Comunicación

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				Aumentativa y Alternativa (ARASAAC) ofrece un amplio repertorio de pictogramas que pueden descargarse gratuitamente y ser utilizados en las bibliotecas para señalar actividades y espacios. Además de existir ya un convenio con el Ayuntamiento de Zaragoza.
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.5		Libro de Comunicación para personas con dificultades de comprensión. A través de pictogramas se pueden expresar y comprender los procedimientos y trámites más frecuentes Adaptación de documentos a lectura fácil. Adaptaciones orientadas a mejorar la accesibilidad de los entornos: uso de señales externas como flechas indicativas, carteles, mapas y pictogramas. También los llamados encaminamientos (señalización en el suelo) como recurso de gran ayuda para la orientación espacial y los desplazamientos. También, creación de mapas y planos para facilitar la comprensión del espacio y proporcionar una visión global de las diferentes áreas
Ejes y objetivos	Eje 6	Obj.6.2		Las bibliotecas públicas pueden convertirse en aliados estratégicos del tercer sector, actuando como plataformas para implementar proyectos sociales que beneficien a colectivos vulnerables.
Aportaciones generales				A tener en cuenta: Se debe cubrir toda la cadena de la accesibilidad. Es decir, pensar todos los pasos que se dan para utilizar el servicio y hacer accesibles todos los pasos. Se debe incorporar el enfoque de género. Por ejemplo: ¿ Al medir la accesibilidad cognitiva, formar equipos en los que haya tantas mujeres como hombres. ¿ Poner ejemplos con mujeres y mencionar a las mujeres cuando hacemos documentos en lectura fácil. ¿ Usar pictogramas que reflejen la diversidad. Hay numerosa bibliografía disponible gracias a entidades como plena inclusión. Una buena práctica destinada específicamente a bibliotecas y desarrollada recientemente por el Ayuntamiento de León sería el proyecto ¿Mi biblio¿: https://buenaspracticas.plenainclusion.org/sites/default/files/2025-04/Formulario_BBPP_MiBiblio.pdf
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.7		Desde la SM Zaragoza Cultural se está trabajando en la implantación de adaptaciones sensoriales y señalética accesible en actividades propias.
Misión, visión y valores				Sin perjuicio de que en ocasiones se confundan o se puedan utilizar de manera indistinta el término ¿dependencia¿ y ¿discapacidad¿, se trata de conceptos diferentes que determinan condiciones concretas y diferenciadas, y que de hecho, en el ámbito normativo se regulan de manera distinta. Mientras que la

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				discapacidad se regula con carácter básico mediante el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, la norma básica que regula la Dependencia es la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia. En este sentido, la discapacidad se define como ¿una situación que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias previsiblemente permanentes y cualquier tipo de barreras que limiten o impidan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás¿, y la ¿dependencia¿ como ¿el estado de carácter permanente en que se encuentran las personas que, por razones derivadas de la edad, la enfermedad o la discapacidad, y ligadas a la falta o a la pérdida de autonomía física, mental, intelectual o sensorial, precisan de la atención de otra u otras personas o ayudas importantes para realizar actividades básicas de la vida diaria o, en el caso de las personas con discapacidad intelectual o enfermedad mental, de otros apoyos para su autonomía personal¿. Solicitamos que se incluya en el texto del Plan de manera expresa junto al término ¿discapacidad¿, el término ¿dependencia¿, figurando en su ¿marco normativo¿, ¿glosario¿ y en todos los apartados en los que resulte procedente.
Ejes y objetivos	Eje 3	Obj.3.2	3.2.3	3.2.3 Inclusión en los planes presupuestarios de todas las áreas de gobierno partidas presupuestarias estables para desarrollar medidas en materia de reforma y adaptación que permita una mejor accesibilidad en las viviendas en función de las necesidades y disponibilidades presupuestarias existentes¿.
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.7	4.7.5	4.7.5 Establecimiento de un servicio de reparto de bienes de carácter básico para aquellas personas que por problemas de movilidad no pueden desplazarse.
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.8	4.8.1	4.8.1 Medidas de fomento y ayudas (subvenciones, incentivos, exenciones, bonificaciones etc.) conducentes a facilitar a las personas físicas o jurídicas obligadas al cumplimiento de los deberes de accesibilidad universal. Especialmente en ámbito de la vivienda y centros residenciales : -Construcción de vivienda accesible - Rehabilitación y mejora de vivienda, priorizando rentas bajas - Rehabilitación de centros residenciales que atienden a personas con problemas de accesibilidad

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				-Exenciones/ Bonificaciones en el Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras . -Rehabilitación y mejora de edificios, locales y espacios de concurrencia pública, prioritariamente de cercanía y/o pequeña o mediana dimensión. Y de la movilidad: en el transporte colectivo que no suponga un servicio público de titularidad municipal y que requiera autorización municipal.
Objetivos generales				Accesibilidad a la Comunicación por medio de las ayudas técnicas necesarias
Ejes y objetivos	eje 1			visualizar qué tipo de Ayudas Técnicas son implementadas en cada caso
Ejes y objetivos	Eje 2	Obj.2.1		Redactar un reglamento que contemple sanciones si no se cumple
Ejes y objetivos	Eje 3	Obj.3.4		Realizar cursos/talleres por las Asociaciones para informar del uso de las ayudas técnicas en este caso de accesibilidad a la comunicación
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.1		Todos equipamientos públicos deben estar dotados de las suficientes ayudas técnicas para facilitar la comunicación con las personas con problemas auditivos.
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.5		- Subtitulado de todos los audiovisuales creados y/o financiados por el Ayuntamiento. - Instalación de bucles magnéticos en ventanillas de atención al público. - Instalación de bucles magnéticos en espacios municipales tales como salones de actos, teatros municipales, museos, etc. - Disponibilidad de intérpretes de Lengua de signos
Ejes y objetivos	Eje 5	Obj.5.2		Cursos / Talleres sobre accesibilidad a la comunicación
Ejes y objetivos	Eje 6	Obj.6.1		Crear mesas de trabajo permanentes

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
Ejes y objetivos	Eje 6	Obj.6.4		- Editar los reglamentos en Lectura fácil - Pictogramas en los espacios públicos - Si es en ámbitos presenciales, bucles magnéticos e interpretes de Lengua de signos. - Si es por medio audiovisual, implementar el subtitulado/transcripción en directo.
Ejes y objetivos	Eje 3	Obj.3.3		Tener más en cuenta a las familias numerosas en ayudas o subvenciones
Ejes y objetivos	Eje 6	Obj.6.3		Poner plazos de respuesta a las quejas y sugerencias. Solucionarlas antes
Misión, visión y valores	Misión			Accesibilidad aceras y calzadas de Zaragoza
Ejes y objetivos	Eje 2	Obj.2.1		Hacer que se cumplan las Ordenanzas de Terrazas y Veladores y Ordenanza de Accesibilidad
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.1		Lograr que se sancione y se retiren los obstáculos en las aceras bares Terrazas restaurantes

Resultados recabados a través de DOCUMENTOS

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
Ejes y objetivos	Eje 4			Añadir una línea de actuación en el eje 4 Implantación, incluyendo a barrios vulnerables como parte de la planificación territorial, puesto que, las barreras de accesibilidad no afectan solo a personas con discapacidad, sino también a personas con dificultades sociales, culturales, económicas o idiomáticas, etc.
Aportaciones generales				Incorporar la perspectiva interseccional en los indicadores y la evaluación de impacto de los planes de accesibilidad sectoriales. Para tener en cuenta cómo las situaciones de exclusión se entrecruzan (discapacidad, pobreza, migración, género, edad, etc.), aumentando la vulnerabilidad/exclusión
Aportaciones generales				Para personas con dificultades de comprensión lectora, bajo nivel educativo, barreras idiomáticas, etc. Proponemos añadir una línea de actuación que incluya la adaptación de la comunicación institucional a lenguaje comprensible y lectura fácil, revisada por entidades que trabajen con estos colectivos.
Ejes y objetivos	Eje 3	Obj.3.4		Ampliar las acciones formativas (Eje 3.4) para incluir contenidos sobre discriminación, pobreza, desigualdad estructural y atención inclusiva.
Evaluación y seguimiento				Incluir indicadores de impacto social (p. ej., accesibilidad en recursos sociales, barrios vulnerables).
Evaluación y seguimiento				Fomentar la evaluación participativa, incorporando metodologías comunitarias con colectivos en situación de exclusión.
Ejes y objetivos	Eje 1	Obj.1.1	1.1.3	creación de un banco de buenas prácticas disponible en el Portal de Accesibilidad previsto (línea 1.1.3) para visibilizar buenas prácticas del Tercer Sector.
Aportaciones generales				Viario de uso público El PEAUZ establece que hay que garantizar la accesibilidad universal en el espacio público de la ciudad. Se advierte que, en lo que se refiere al viario, todas las medidas incluidas en el PEAUZ deberían aplicarse no sólo en el espacio público de la ciudad sino en el espacio de uso público de la ciudad, dado que el mismo puede ser de titularidad privada.
Aportaciones generales				Qué es Movilidad Urbana: El PEAUZ y la Ordenanza de Accesibilidad parecen indicar que desde Movilidad Urbana únicamente se gestiona lo relativo al transporte público y taxis, en cambio la Oficina de Planificación y Diseño de la Movilidad Urbana (Movilidad Urbana), lidera a tres servicios, de los cuales uno de ellos sí es Transporte Público, pero desde los otros dos se planifica y diseña la movilidad en general, tanto la relativa a personas con discapacidad como la

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				peatonal, bicicletas, VMP, automóviles, movilidad compartida, reparto de mercancías (DUM), aparcamientos incluidos los PMRS, etc. También se gestiona lo relativo al cumplimiento de la normativa de accesibilidad, acciones de urbanismo táctico, zonas de bajas emisiones (ZBE), e incluso a señalética, semaforización o permisos de obras en viario público, entre otros. Por dicho motivo, en la cláusula 4.1 del PEAUZ se deben incluir también los Servicios de la Oficina de Movilidad Urbana entre los responsables de todo lo que depende de la planificación, diseño y ejecución en viario público, tanto en viales, como zonas estanciales, etc, en fase de planificación, en fase de revisión de los proyectos constructivos y en fase de ejecución de las obras.
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.3		En la cláusula 4.3. Garantizar la accesibilidad en la movilidad: Se debería sustituir por: Garantizar la accesibilidad en el transporte
				Accesibilidad: apuesta necesaria por la movilidad sostenible: En el PEAUZ no se mencionada la sostenibilidad, sin embargo, la ciudad accesible y sostenible son dos caras de la misma moneda. Para lograr una ciudad verdaderamente accesible, es imprescindible apostar por un modelo urbano sostenible. Accesibilidad en el viario no significa solamente que las personas con movilidad reducida puedan desplazarse, sino que cualquier persona, independientemente de su edad, condición física o económica, pueda disfrutar de la calle y moverse con libertad, seguridad y dignidad por el espacio público. Esto solo es posible si se transforma profundamente el modelo de ciudad actual en la que el peatón tenga el protagonismo que se merece y la bicicleta y el transporte público sean una alternativa real al automóvil privado para la mayor parte de ciudadanos y visitantes. El coche particular, por su diseño y uso masivo, ocupa un espacio desproporcionado en la ciudad. Calles congestionadas, aceras estrechas, contaminación atmosférica y acústica, accidentes de tráfico, barreras arquitectónicas y una peligrosa fragmentación del espacio urbano son algunas de las consecuencias directas de este modelo. Mientras tanto, los modos de transporte más sostenibles, caminar, usar la bicicleta o el transporte público cuentan a menudo cuentan con infraestructuras insuficientes o poco útiles. Por eso, para hacer una ciudad accesible hay que hacerla, necesariamente, más sostenible. Esto implica recuperar el espacio público para las personas, reducir drásticamente el número de vehículos motorizados en circulación, y priorizar formas de movilidad activa y colectiva. Peatones, ciclistas, usuarios de sillas de ruedas, personas mayores o niños deben poder moverse con facilidad y sin miedo. Una ciudad sostenible también mejora la calidad del aire, reduce el ruido y promueve una vida urbana más saludable y equitativa. Esto genera entornos urbanos más amables, donde no solo se puede transitar, sino también convivir, socializar y disfrutar del espacio común. Así, no puede haber accesibilidad sin sostenibilidad, y no puede haber sostenibilidad sin una importante reducción del uso del coche. Es necesario aplicar políticas urbanísticas y de movilidad que pongan en el centro a las personas y no a los automóviles. Solo así es posible que nuestra ciudad sea verdaderamente inclusiva, segura, habitable y justa para todos. Dentro del PEAUZ se debe dar más relevancia al fomento de la movilidad sostenible, destacando no sólo el transporte público sino el papel de la bicicleta como alternativa al automóvil para muchas personas, así como medio para repartir mercancías en última milla. En

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				este sentido, el hecho de que la Ordenanza de Accesibilidad plantee la pérdida de prioridad de los ciclistas en vías ciclistas, contrariamente a lo que establece la normativa general, puede provocar más perjuicios que beneficios.
Implementación				Se propone que, en la cláusula 4, Implantación, se ordene, según la prioridad e importancia de los distintos modos en la pirámide ideal de la movilidad. Así, el primer puesto correspondería a los peatones, seguido de bicicletas, transporte público y otros. Con ello, se propone que los puntos 4.1, 4.2, 4.3 estén vinculados con la movilidad en el viario de uso público, y luego se traten otros tipos de accesibilidad. 4.1.- Garantizar la movilidad y accesibilidad peatonal en el espacio de uso público de la ciudad. 4.2.- Garantizar la movilidad y accesibilidad en bicicleta en el espacio de uso público de la ciudad. 4.3.- Garantizar la movilidad y accesibilidad en el transporte público y compartido. Además, en esta cláusula se debería incluir la necesidad de apostar por la <u>intermodalidad y la necesaria posibilidad de transbordo accesible</u> entre los distintos modos de transporte.
				La bicicleta no es un VMP: En relación a la necesaria apuesta por la bicicleta como alternativa al automóvil, se advierte que legalmente la bicicleta no es un VMP. Según el Reglamento General de Vehículos: Bicicleta se define como un vehículo de dos ruedas propulsado por pedales o con asistencia eléctrica (bicicletas eléctricas). Los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) se definen como vehículos de una o más ruedas, con un solo asiento, propulsados exclusivamente por motores eléctricos y con una velocidad máxima por diseño entre 6 y 25 km/h. Por ello, la ordenanza y el PEAUZ no deberían catalogar a las bicicletas como VMP. Eso sí, en ámbito urbano, en las condiciones de uso y circulación de los VMP, se asimila, aunque con excepciones, VMP a bicicleta. (No a la inversa).
				Necesidad de contar con los niños en el proceso de redacción e implantación del PEAUZ: Se propone que el PEAUZ, y su posterior desarrollo, tenga en cuenta a los niños. Los niños son representantes de todos los tipos de discapacidad, dado que por su tamaño y edad quedan fuera de los estándares de urbanización y movilidad. Es necesario pensar en ellos y contar con ellos a la hora de diseñar la ciudad accesible y sostenible. Gracias a su perspectiva, la ciudad es inclusiva y accesible para todos. Además, los niños son los adultos del futuro, por lo cual su sensibilidad y visión hacia las necesidades generales y particulares no sólo pueden influir en el presente sino que van a marcar sus decisiones futuras. Copio texto de Francesco Tonucci (creador de la ciudad de los niños): Ciudades a escala humana: La ciudad de los niños: Un modo nuevo de pensar la ciudad La ciudad, en los últimos años, ha renunciado a sus características originales de ser lugar compartido de encuentro e intercambio, para convertirse en lugar de separación y especialización. Ha elegido al ciudadano varón, adulto y trabajador como parámetro, y ha olvidado a los niños, a las mujeres, los ancianos, los discapacitados, los pobres y los extranjeros. Estas categorías rechazadas han desaparecido de la ciudad, escondidas en casa o en lugares especializados, creados a propósito para ellos. Al perder complejidad, el ambiente urbano ha perdido belleza, salud, seguridad y sostenibilidad. Las ciudades se han adaptado más a las exigencias de los coches que a las de las personas; por eso, se han convertido en lugares peligrosos e inhóspitos. Los niños, al perder las ciudades, han perdido la posibilidad de vivir experiencias necesarias para ellos, para su

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				correcto desarrollo, como el juego, la exploración, la aventura. Las ciudades, al perder a los niños, han perdido seguridad, solidaridad, control social. Los niños necesitan a la ciudad; la ciudad necesita a los niños. Los niños pueden ayudarnos a salvar las ciudades. El proyecto «La ciudad de los niños» propone a la Administración una nueva filosofía de gobierno de las ciudades, adoptando como parámetro el niño. De este modo, el niño no representa uno de los componentes sociales, sino que representa al «otro», a todos los otros, todos aquellos que piensan y razonan de manera diferente a un adulto. El proyecto se mueve en dos direcciones: a) la participación de los niños en el gobierno de la ciudad, dando al alcalde el punto de visto del «otro»; b) la recuperación de la autonomía de movimiento por parte de los niños. Se mencionarán algunos ejemplos de propuestas nacidas de algunos Consejos de niños, que muestran cómo los niños son capaces de reclamar intervenciones de calidad ambiental muy cercanas a las opiniones de los científicos del sector, y muy exigentes en relación con las actuales tendencias políticas y administrativas. Los niños y los adultos hacen un diagnóstico muy similar de la realidad. Tanto los unos como los otros reconocen que la ciudad es peligrosa, que los coches son demasiados, que no respetan a los peatones, que las aceras están sucias, mal conservadas y llenas de obstáculos, que los pasos de cebra no son seguros y que hay personas malas. Pero las consecuencias para unos y para otros son completamente diferentes. Los adultos dicen: «Como éstas son las condiciones de la ciudad, tú te quedas en casa y, si tienes que salir, te acompaño y te espero». Los niños dicen: «Como éstas son las condiciones de la ciudad, es necesario cambiarlas».
				Contrato de Camino Escolar: En relación a la accesibilidad se plantea tratar de forma específica los entornos de los centros educativos. Para ello se propone relanzar el contrato de Camino Escolar, que tan buenos resultados dio, dado que actualmente no cuenta con partida presupuestaria. Las actuaciones relacionadas con la Mejora de la Accesibilidad a los Centros Educativos van encaminadas a que los escolares puedan realizar sus desplazamientos de forma segura y responsable en los medios de transporte menos contaminantes, destacando los modos a pie y en bicicleta, en este orden. Así, el objeto de las actuaciones a realizar en los distintos centros educativos es corregir problemas de accesibilidad en las rutas asociadas al Camino Escolar con la finalidad de mejorar e incentivar la utilización de dichas rutas en condiciones de seguridad.
				Necesidad de facilitar la movilidad a personas que cuenten con discapacidades temporales: Se propone tener en cuenta a los discapacitados temporales, que bien por un accidente, operación quirúrgica u otra causa cuentan con una discapacidad temporal. Dichas personas temporalmente pasan a tener una discapacidad que no está reconocida, pudiendo necesitar hacer uso de plazas PMRS u otro tipo de derechos o servicios. Se propone que se les pueda reconocer su discapacidad temporal, agilizando los trámites necesarios para ello.
				Proceso de participación en fase de implantación de medidas del PEAUZ: Tanto en fase de redacción como de implantación del PEAUZ se propone mantener la Mesa de Accesibilidad como un instrumento de participación social y órgano consultivo, dado que sus miembros son representantes de los distintos agentes sociales relacionados con la accesibilidad de nuestra

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				ciudad. Se plantea que los distintos servicios municipales asuman la obligación de informar a la Oficina de Accesibilidad de las actuaciones importantes a realizar en esta materia y que, a través de la Oficina, se informe a la Mesa de Accesibilidad. Para facilitar y agilizar las consultas se propone que la Mesa de Accesibilidad se pueda dividir en grupos más especializados, en función de la temática, pudiendo invitar a estos grupos también a otros agentes implicados que no tienen por qué pertenecer a la Mesa. Los acuerdos pueden tener el carácter de informe o petición, sin ser vinculantes para el ayuntamiento.
				Redacción de un PLAN DIRECTOR DE LA MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBLE: Para contar con una herramienta estratégica, técnica y participativa que marque el rumbo hacia una ciudad caminable, inclusiva y segura, se propone la redacción de un Plan Director de Movilidad Peatonal y Accesible. Esta herramienta puede contar con los siguientes capítulos: <u>Diagnóstico y análisis de la situación actual</u>
				Contrato de corrección y mejora de la red peatonal accesible: Se propone que el Ayuntamiento disponga de una herramienta con la cual poder realizar actuaciones de pequeño calado que complementen a las intervenciones importantes, para así poder corregir y mejorar la actual red de itinerarios peatonales, para adaptarlos a la normativa de accesibilidad y a las directrices municipales. Aunque se han ido llevando a cabo algunas actuaciones de este estilo gracias al contrato de Conservación de Infraestructuras, al de Camino Escolar e incluso al de Corrección y Mejora de la Red Ciclista, se debería contar con un contrato específico que priorice, como no puede ser de otra manera, las actuaciones vinculadas a garantizar la accesibilidad en la red peatonal. Los trabajos objeto de este contrato de corrección y mejora de la red peatonal accesible, incluyen tanto actuaciones concretas como pequeñas actuaciones dispersas. Por otro lado, sea cual sea el trabajo principal, también se realizará la reposición de servicios afectados, como la reposición de la señalización horizontal y vertical, las canalizaciones e instalaciones de las redes soterradas que hayan sido afectadas, etc.
				Las actuaciones concretas llevadas a cabo en la red peatonal consisten en la ejecución de labores de corrección y mejora de la red, en aquellas zonas en las que existan problemas de continuidad, conectividad o funcionalidad. En dichas actuaciones se incluyen modificaciones o reparaciones de pavimentos, elementos de segregación o señalización, de coloreado, de drenaje, etc., que por su entidad, además de la orden de trabajo, requieren de permiso individualizado en las condiciones establecidas. Por norma general las actuaciones recogidas en este contrato son programables y se pueden dividir en los siguientes tipos:
				Accesibilidad: Eliminación, sustitución o corrección y mejora de elementos existentes que puedan generar problemas de falta de accesibilidad. Corrección de anchuras en itinerarios peatonales eliminación de aparcamientos, reducción de longitud de cruces de calzada, etc.
				Continuidad y conectividad de la red peatonal. Creación de itinerarios directos y con prioridad. Corrección y mejora de discontinuidades existentes que pueden generar problemas de accesibilidad en la vía pública. Corrección o habilitación de

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				los entronques de tramos o accesos peatonales con calzadas. Dotación de zonas de espera para peatones en tramos peatonales largos. Inclusión de controles de acceso o “puertas” para vehículos en los accesos de éstos a determinadas zonas peatonales o de acceso restringido
				Funcionalidad: Actuaciones de urbanismo táctico. Corrección y mejora de zonas de bajas emisiones, supermanzanas u otras mejoras urbanísticas generales, para poder implementar todo tipo de actuaciones de pequeño calado para la mejora de la accesibilidad peatonal. Corrección o mejora de la caracterización y/o del balizamiento de itinerarios de uso peatonal en zonas compartidas. Mejora en el pavimento de tramos de uso peatonal, para conseguir que sea cómodo y seguro. Eliminación de todo tipo de elementos de mobiliario urbano y/o barreras arquitectónicas en el interior, o junto a los itinerarios peatonales, que puedan afectar a la seguridad de los peatones. Mejora de la señalética, en lo que se refiere tanto a semaforización, como a señalización vertical y horizontal, de forma que ésta sea clara, precisa, uniforme y sencilla para todos. Mejora de la iluminación en aquellos tramos peatonales que no cuenten con una iluminación adecuada. Implantación de rampas o canaletas en aquellas escaleras que deben ser utilizadas por peatones y sillas. Implantación de todo tipo de elementos que mejoren la utilización de los tramos peatonales.
				Las pequeñas actuaciones dispersas incluyen la ejecución de acciones de corrección y mejora de muy escasa entidad difícilmente programables y que, aunque deben ir precedidas por la correspondiente orden de trabajo, no requieren de un permiso individualizado
				Plataforma única: En la actualidad se han detectado problemas en este tipo de plataformas, en las que se separan los espacios de circulación vehicular y tránsito peatonal con pavimentos diferenciados y separadores físicos. Hoy en día, en muchas de las plataformas compartidas los vehículos no interpretan que la prioridad sea peatonal sino que se comportan como si la vía contara con zona de calzada y acera. Se plantea que, en las plataformas únicas, dado que la normativa indica que son zonas de prioridad peatonal, los vehículos interpreten que están invadiendo una zona que no es suya, sino que pertenece a los peatones. Para ello, los conductores deben tener claro que no están circulando por una zona propia, para lo cual necesariamente el pavimento debe parecer que es de acera. Se plantean tres posibles soluciones: 1-Incluir dos bandas estrechas que permitan la circulación de las ruedas de los automóviles sin deteriorar el pavimento circundante. 2-Incluir una zona intermedia de pavimento para los automovilistas que sea visiblemente más estrecha de lo estrictamente necesario para ellos 3-Incluir una zona intermedia de pavimento igual o muy levemente diferenciado al de acera cuya anchura sea válida para la circulación de vehículos. En todos los casos no se debe permitir el aparcamiento y no se deben colocar elementos de separación, dado que éstos invitan a pensar a los automovilistas que cuentan con su espacio.

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				Accesos a fincas (badenes): Actualmente los nuevos accesos a fincas se están realizando con un rebaje de 4 cm de altura entre acera y calzada. Teniendo en cuenta que las plazas de PMRS se colocan en muchas ocasiones junto a accesos a fincas, esta diferencia de cota imposibilita su utilización por personas en sillas de ruedas que deben acceder a la acera desde sus vehículos. Además, la elevada diferencia de cota puede provocar caídas a los usuarios de vehículos de dos ruedas que deban atravesarlo
				Plazas de aparcamiento PMRS: La normativa contempla la ejecución de una plaza PMRS cada 40 plazas o cada 20, en función de la zona. Se debe velar por el cumplimiento de esta obligación en todas las nuevas actuaciones y remodelaciones de calles
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.1	4.1.1	En Responsables debe indicar: Oficina de Planificación y Diseño de la Movilidad Urbana Oficina Técnica del Viario Público
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.1	4.1.2	En Responsables debe indicar: Oficina Técnica del Viario Público (por zonas de estancia en viales) Oficina de Infraestructura Verde, Limpieza Pública y Economía Circular (por zonas de estancia en zonas verdes)
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.1	4.1.3	En Responsables debe indicar: Oficina Técnica del Viario Público (por pavimentos en viales) Oficina de Infraestructura Verde, Limpieza Pública y Economía Circular (por alcorques, bancos, fuentes, contenedores) Oficina de Planificación y Diseño de la Movilidad Urbana (por puntos de recarga de vehículos eléctricos) Ecociudad Zaragoza (por rejillas de sumideros)
Ejes y objetivos	Eje 4	Obj.4.1	4.1.4	En Responsables debe indicar: Oficina Técnica del Viario Público (obras en general) Oficina de Infraestructura Verde, Limpieza Pública y Economía Circular (obras en zonas verdes) Oficina de Planificación y Diseño de la Movilidad Urbana (obras de movilidad) Oficina de Gestión del Espacio Público (obras por concesiones) Departamento Jurídico de Ordenación y Gestión Urbanística (por andamios)
Implementación	Ámbitos	Espacio público		Se propone que el Ambito de “Espacio público” se divida por competencias de diferentes Áreas en “Espacio público: viales” y “Espacio público: zonas verdes”. Se trata de dos ámbitos fácilmente reconocibles y con especificidades propias y que se estima adecuado que tengan su propio Plan de accesibilidad.
Implementación	Ámbitos	Espacio público		El Ámbito denominado “Espacio público: viales” lo impulsaría el Area URB – Urbanismo, Infraestructuras, Energía y Vivienda
Implementación	Ámbitos	Espacio público		El Ámbito denominado “Espacio público: zonas verdes” lo impulsaría el Area MAM – Medio Ambiente y Movilidad

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				Infraestructuras: Informar sobre los recursos de accesibilidad disponibles en todas las propuestas culturales, sin importar el medio de difusión
				Infraestructuras: Garantizar el mantenimiento y la actualización de las medidas de accesibilidad en las oficinas de atención al público.
				Infraestructuras: Estimular la investigación destinada a la mejora de los productos y los servicios de apoyo a las infraestructuras.
				Espacios públicos; Realizar un análisis para identificar las barreras físicas, ya sean cognitivas, sensoriales, económicas, de información, culturales o de cualquier otro tipo, al acceso, uso o apropiación de espacios y servicios públicos para eliminarlas y evitar la ruptura de la cadena de la accesibilidad, considerando siempre los itinerarios vitales de las personas.
				Espacios públicos; Apostar por procesos participativos entre profesionales, vecindad y administraciones que incorporen a la ciudadanía en la toma de decisiones y el diseño para todas las personas, primero, como indicador de calidad de los entornos construidos y, segundo, para la elaboración de programas de actuación de espacios públicos.
				Transporte: Fomentar la integración y interconexión entre los diversos modos de transporte para pasajeros, asegurando que la cadena de accesibilidad se mantenga sin interrupciones, incluyendo servicios coordinados para la atención de necesidades específicas de personas con discapacidad.
				Transporte: Favorecer la accesibilidad en los sistemas de transporte privados y compartidos, como patinetes, bicicletas o coches de alquiler por horas o días.
				Transporte: Crear un programa de incentivos para que las autoescuelas integren medidas de accesibilidad que favorezcan la enseñanza adaptada.
				Patrimonio: Promover la innovación en la accesibilidad al patrimonio histórico para velar por su usabilidad y adaptabilidad a las diferentes necesidades que marca la accesibilidad.
				Patrimonio: Impulsar nuevas tecnologías accesibles a todas las personas como producto de apoyo al conocimiento del patrimonio material e inmaterial.
				Inclusión social: Promover la difusión y aplicación de estándares de accesibilidad vigentes en el sector bancario.

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				Inclusión social: Impulsar la adopción de estándares de accesibilidad en máquinas expendedoras y sistemas de pago.
				Inclusión social: Garantizar y optimizar el acceso a los espacios, bienes y servicios culturales para todas las personas.
				Inclusión social: Informar sobre los recursos de accesibilidad disponibles en todas las propuestas culturales, sin importar el medio de difusión.
				Vivienda: Promover estudios actualizados en accesibilidad universal del parque de viviendas y sus efectos en la salud individual y colectiva para garantizar una toma de decisiones ajustada a la realidad.
				Vivienda: Asegurar un porcentaje de viviendas accesibles en los planes de expansión urbanísticas de los municipios
				Vivienda: Aumentar la implicación de los administradores de fincas y de las comunidades de propietarios en las diferentes estrategias en materia de accesibilidad
				Vivienda: Visibilizar ejemplos de éxito en rehabilitación accesible y difundir los beneficios que reportaría su implantación en las comunidades de propietarios.
				Vivienda: Implantar un registro de vivienda accesible protegida y de personas demandantes
				Vivienda: Fomentar el diseño de viviendas para todo el ciclo de vida de sus ocupantes que les permitan seguir en ellas en caso de que sus capacidades físicas se vean modificadas.
				Vivienda: Agilizar y simplificar el acceso a ayudas e incentivos para que las comunidades de propietarios puedan mejorar las condiciones de accesibilidad en sus edificios.
				Vivienda: Impulsar planes de regeneración urbana integrales en los que participen profesionales interdisciplinarios, con especialista en urbanismo, género, sociología y educación, entre otros, para incidir especialmente en aquellos barrios o sectores más vulnerables o con mayor impacto social. Es necesario evitar los procesos de gentrificación y la expulsión de la vecindad, especialmente en casos con necesidades de accesibilidad.
				Vivienda: Impulsar beneficios fiscales y bonificaciones sobre los impuestos municipales que ayuden a incentivar las actuaciones de accesibilidad universal en viviendas.
				Gobernanza: Incluir en la planificación y evaluación de las actividades del sector público la consulta a centros especializados en accesibilidad, tanto públicos como privados.

CAPÍTULO	APARTADO	SUBAPARTADO	LÍNEA	APORTACIONES
				Gobernanza: Incorporar la accesibilidad universal a los formularios de satisfacción, hojas de reclamaciones y sistemas de sugerencias empleados por el sector público y hacerlo con formatos accesibles.
				Gobernanza: Recolectar opiniones de personas con discapacidad, adultos mayores y otros colectivos sobre accesibilidad universal en los sectores de prestación de servicios y de recursos públicos.