# COSTA RICA

# Línea de Crédito Condicional para Proyectos de inversión (CCLIP)

(CR-O0005)

# Programa vial de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (PIVMU)

# (CR-L1139)

## Introducción

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

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

A continuación, se describirá un contexto general de la población con discapacidad en Costa Rica, y posteriormente se realizarán algunas recomendaciones para incluir este tema en la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de inversión (CCLIP) Programa vial de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (PIVMU).

## Contexto general de la situación de las personas con discapacidad en Costa Rica

### **Contexto Normativo**

En Costa Rica rige la **Ley 7600 de 1996, “Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad**”. Esta ley declara de interés público el desarrollo integral de la población con discapacidad, en **iguales condiciones de calidad, oportunidad, derechos y deberes que el resto de los habitantes**. Esta ley garantiza el **acceso a educación, al trabajo, a servicios de salud, al espacio público, a la información y la comunicación**. Se presentarán sanciones con una multa de la mitad del salario mínimo a las personas que discriminen o excluyan a otra persona por discapacidad en cuanto a accesibilidad al trabajo, educación, salud, transporte y otros campos. **Serán sancionados los concesionarios de transporte público (con una multa entre 10 mil y 30 mil colones) que incumplan la ley, tendrán 13 meses para realizar las adaptaciones necesarias.** Así mismo el sector de la construcción está obligado a realizar las obras de accesibilidad necesarias para edificaciones. (Presidencia de la República de Costa Rica , 1996)

Mediante la **Ley 8556**, se hace una adición del artículo 46 BIS y el transitorio VIII a la Ley 7600, Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. En el artículo 1, se determina que no circularán buses de ruta mayores a 15 años desde su fabricación, **así mismo no podrán circular los buses que no se encuentren debidamente acondicionados para ser accesibles**. El Consejo de Transporte Público y el MOPT incorporarán, a partir del 1º de julio del año 2006, y revisará los vehículos para que incluya en los manuales de revisión técnica correspondientes las normas de accesibilidad contenidas en la ley y sus reglamentos.

Según artículo 2, todas las unidades que se autoricen para que operen por primera vez en el servicio de transporte público, por concesión o permiso, modalidad autobuses, deberán estar acondicionadas de conformidad con los requisitos de accesibilidad, incluida la rampa o plataforma y las medidas de las puertas de acceso. Por último **se aplican unos plazos para adaptar la accesibilidad de los vehículos de transporte desde el 2007 al 2014**. (Ministerio de Salud, 2006)

Otras leyes asociadas a la accesibilidad universal en Costa Rica son:

* Ley 7948 “Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de discriminación contra las Personas con Discapacidad.” (2000).
* Ley 8661”Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad” y su protocolo Facultativo. (2008).
* Normas Técnicas INTECO: INTE 03 Accesibilidad de las personas al medio físico; exceptuando las normas referidas a transporte público colectivo. (2002-2009).
* Manual de Accesibilidad Arquitectónica para Personas con Discapacidad JICA –CNREE. (2007).
* Compendio de Requisitos Técnicos de Accesibilidad Universal, Equipo de Apoyo, CNREE. (2007-2009).
* Guía Integrada para la verificación de la accesibilidad al entorno físico.

### **Contexto general de las personas con discapacidad en Costa Rica**

De acuerdo al Censo de población realizado en 2011, el total de personas con discapacidad es de 603.212, equivalentes al 10.5% de la población total del país. La distribución de la población con discapacidad por tipo es la siguiente:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tipo de discapacidad** | **Porcentaje dentro de la discapacidad** | **Porcentaje a nivel nacional** |
| Limitación para ver | 41.7 % | 5.8 % |
| Limitación para caminar o subir gradas | 23.3 % | 1.6 % |
| Limitación para oír | 11.7 % | 0.7 % |
| Limitación para utilizar los brazos y manos | 8.1 % | 3.3 % |
| Limitación de tipo intelectual | 5.9 % | 1.1 % |
| Limitación para hablar | 4.9 % | 0.8 % |
| Imitación de tipo mental | 4.5 % | 0.6 % |
| Total | 100 % | 10.5 % |

Fuente: Resultado relevantes de discapacidad Censo 2011

La tabla anterior no está clasificada de acuerdo a las tipologías de discapacidad determinadas por la CIF (Discapacidad física motora, discapacidad sensorial visual, discapacidad sensorial auditiva, y discapacidad cognitiva), sin embargo al agruparlas en estas categorías se observa que el porcentaje más alto de discapacidad es la visual con 41,7%, seguida de la discapacidad física motora con un 31,4%, en tercer lugar la discapacidad auditiva con un 16,6 % y por último la discapacidad cognitiva con un 10,4%.

Entre un 41% y un 75% de personas con discapacidad en edad laboral (18 a 65 años) son asegurados por un familiar o tienen un seguro o pensión para su manutención. Este porcentaje es más alto en referencia a la discapacidad de tipo mental (67.1%) y a la intelectual (74.2%). (Perez Noguera, 2011)

En total hay 285.580 personas con discapacidad (PcD), de estas 120.800 trabajan. (Perez Noguera, 2011)

### Contexto de la accesibilidad en el Sector Transporte en Costa Rica

De acuerdo a las Ley 7600 de 1996, de Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad, y la ley 8556 de 2006, correspondiente a la accesibilidad de los vehículos de transporte público, el plazo para la **adaptación de los vehículos venció en enero de 2015**. (Accesibilidad Universal, periodico digital, 2014). De acuerdo a las leyes anteriores los buses deben contar con:

* Símbolo internacional de acceso, al frente y en las puertas del bus.
* Puertas con un ancho mínimo de 80 cm.
* Gradas con un ancho mínimo de 80 cm y el primer escalón a una altura máxima de 40 cm.
* Barras de conteo de pasajeros que no obstaculicen el ingreso.
* Piso antiderrapante y libre de obstáculos, que permita el uso de las ayudas técnicas.
* Pasamanos y agarraderas en buen estado.
* Mínimo 2 asientos preferenciales, cercanos a la puerta de ingreso.
* Alumbrado interior que permanezca encendido durante la noche o cuando sea necesario.
* Rótulo interno con el símbolo internacional de acceso en el asiento preferencial y en el espacio para silla de ruedas.
* Timbres de parada en buen estado y ubicados al alcance de las personas sentadas.
* Rampa o elevador en buen estado.
* Espacio para silla de Ruedas, con sistema de sujeción y cinturón de seguridad para el usuario.

En caso que algún bus no cuente con la información descrita debe ser informado a Conapdis (Consejo Nacional de Personas con Discapacidad). (Conapdis, 2019)

En abril de 2019 la Defensoría de Habitantes, realizó una verificación sobre la accesibilidad de los buses, en total se inspeccionaron 103 buses en las diferentes regiones de Costa Rica (Central, Brunca, Huetar Norte, Chorotega, Atlántica y Ciudad Neilly), de las cuales 101 contaban con rampas, lo que equivale a un 98% y 2 no tenían rampas, o sea un 2%. Pero, de los autobuses que contaban con rampas, el 23 % no funcionaban. La región de Huetar Norte cumplió con el 100% de autobuses accesibles, mientras que Pacífica Central solo cumplió con el 23%.

A pesar de las leyes, de acuerdo al estudio de la Defensoría de Habitantes, los conductores de los buses se niegan a llevar a las personas con discapacidad, así mismo también informan el mal estado de las aceras y la falta de accesibilidad a los edificios públicos y privados, la falta de señalización de espacios reservados para vehículos que transportan personas con discapacidad, y la negativa del Ministerio de Transporte de emitir un distintivo oficial que porten los vehículos en los que se transportan personas con discapacidad. (Periodico El Mundo, 2015)

## Recomendaciones de accesibilidad universal

A continuación, se presentan algunas recomendaciones o lineamientos para e incluir en la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de inversión (CCLIP) y el Programa vial de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (PIVMU).

Para las obras de espacio público, vías, aceras, y edificaciones, utilizar los lineamientos y especificaciones técnicas de la Guía Integrada para la verificación de la accesibilidad al entorno físico, en los casos que no haya información con respecto a sistema vial o espacio público, revisar algunas de las siguientes recomendaciones.

### Recomendaciones de accesibilidad universal e inclusión en proyectos viales (en área urbana y rural)

#### Recomendaciones físico-espaciales para el desarrollo de una vía a nivel urbano:

Estándares de diseño universal para vías en área urbana:

* Identificar la tipología de vía a diseñar, repavimentar, o mantener. De acuerdo al ancho y tipología de la vía las características y el uso pueden variar. Las tipologías a nivel general se dan según **su jerarquía[[1]](#footnote-1) en la malla vial**, estas pueden ser, vía de malla arterial (vía de mayor jerarquía, permite la movilidad a nivel urbano, regional y departamental), vía de malla arterial complementaria (vía que articula operacionalmente los subsistemas de la malla arterial principal, sirve para la movilidad de escala urbana) vía de malla intermedia (permite la movilidad a escala zonal) y vía de malla local (permite accesibilidad a nivel de barrio). (Secretaria de Planeación Distrital Bogotá, 2019).
* En las vías de todo tipo de clasificación los andenes (aceras) **deben ser continuos y a nivel, el material del andén debe ser duro y antideslizante, especialmente evitar estancamientos con la lluvia.**
* En la franja de circulación peatonal del andén se debe disponer una guía de diferente textura del material de la **superficie (baldosa táctil)** que oriente el desplazamiento de las personas con limitaciones visuales.
* En vados vehiculares para entrada y salida de vehículos la franja de circulación no debe ser afectada **por una pendiente superior a 12%,** la franja de circulación debe mantenerse libre de obstáculos mínimo en 0.9 mt de ancho por 2.10 mt de altura. En caso de que el acceso vehicular sea de **alto tráfico se debe señalar el inicio del riesgo con pavimento táctil de alerta demarcando la acera para señalizar la preferencia peatonal sobre la vehicular**.
* **Rampas: ancho mínimo 1.20 mt, ancho mínimo de descanso: 1.50 mt, pendiente entre 6% y 10%, dependiendo del largo del tramo.** La pendiente transversal debe ser máximo del 2%.
* Utilizar vados o rampas, puentes o túneles que garanticen la continuidad de los andenes. Los puentes peatonales deben contar con un sistema de acceso por rampa.
* **En los cruces peatonales los vados deben conectar con la cebra para el paso peatonal**. La rampa o vado en un cruce debe ser antecedida por una franja táctil de advertencia y de un color llamativo con el fin de advertir sobre el cruce.
* Intersecciones: las intersecciones son un punto focal de actividad y decisión**. El diseño de una intersección debe ser claro, visible y previsible para todos los modos**. Se deben utilizar semáforos audibles que indican el paso en verde para peatones con limitación visual.
* En lo**s cruces peatonales de cebra se puede nivelar el paso de los separadores al nivel de la calzada.**
* Al integrar el andén con la calzada incluir una franja de diferente textura así como elementos de protección para peatones, para delimitar la circulación peatonal de la vehicular.
* Se deben **eliminar obstáculos** y barreras que impidan la continuidad en la franja de circulación peatonal.
* **Contraste de color en el espacio público (entre las zonas de cruce, entre las rampas y el andén etc.)**
* **Señalización visual con contraste de color,** letra grande. (incluir señalización horizontal y vertical, en la vía y las intersecciones)
* Iluminación a lo largo del corredor vial y las aceras, los cruces también deben ser iluminados.
* **El follaje de los arboles deberá estar por encima de 2.10 mt.**

*Recomendaciones para las áreas de abordaje a transporte público (Paraderos)*

* Al igual que el diseño de las aceras, la tipología de la parada de bus está asociada a la tipología de vía en que se ubique. [[2]](#footnote-2) En las vias primarias y con amplios andenes es posible ubicar una parada de bus con refugio y en las vias locales que no tengas suficiente espacio de circulación efectiva incluir paradas de banderilla con señalización auditiva y braille.
* **Es necesario asegurar que la parada de bus sea accesible y segura.** Esta debe tener iluminación, la señalización de parada de bus, refugio de protección de pasajeros con asiento, información de llegada de buses así como mapas de recorrido, área de espera adecuada, rampas de acceso y acera libre de obstáculos conectada a la parada del bus.
* Se debe **señalizar el área de parada del autobús.**
* El **bordillo (borde de la acera) debe ser de mínimo de 100 mm**: para que un autobús despliegue su rampa de forma segura, el rango ideal en términos de altura de la acera es 125-140 milímetros, sin embargo, 100 milímetros es el mínimo para que sea compatible.
* El **acceso libre de impedimentos:** una comprobación visual de área alrededor de la parada de autobús, incluidos los alrededores se emprenderá el pavimento, para garantizar que el autobús poder desplegar su rampa para que los usuarios de sillas de ruedas y las personas con coches de bebe pueden acceder a la rampa. Esto es importante para evitar que las personas con discapacidad visual encuentren obstáculos al subir y bajar del autobús
* Infraestructura para el **área de espera, paradero accesible**. Este puede ser mediante un área de abordaje adaptada a la altura del acceso a los buses, para que cualquier persona con discapacidad pueda acceder fácilmente. (Transport for London, 2017)

#### Recomendaciones para ubicación de los paraderos

* El conductor y los pasajeros que esperan están claramente visibles el uno al otro.
* Ubicado cerca de las instalaciones locales clave.
* Ubicado cerca de los cruces principales sin que afecte la seguridad vial o la operación de cruce.
* Ubicado para minimizar la distancia a pie entre paradas de intercambio.
* Donde haya espacio para una parada de autobús.
* Paraderos frente a frente en lados opuestos de la vía.
* Cerca de cruces peatonales (verificando seguridad vial).
* Lejos de sitios que puedan estar obstruidos.
* Ancho adecuado de la acera.
* Verifical que las señales de parada de autobus sean visible entre 70 y 40 m de distanciaantes del paradero (Transport for London, 2017).

#### Recomendaciones por corredores con ciclo vías

* La **ciclo vía debe no debe ir sobre la acera**, se puede ubicar sobre la calzada en un carril independiente, demarcado con protección física o una línea dibujada en piso con resaltos, a una distancia de los vehículos de mínimo 60cm.

#### Estándares Vías Nacionales-Autopistas

* Si la **vía pasa por cascos urbanos es necesario que tengan andenes (aceras) a lo largo del casco urbano**.
* Las aceras deben ser mínimo de 2 mt de ancho, lo óptimo es que sea mayor de 3mt, para dejar una franja de separación/ arborización mínimo de 1 mt de ancho entre la calzada y el peatón.
* Las aceras deben tener las mismas especificaciones mencionadas anteriormente con respecto a rampas, señalización, circulación efectiva y cruces etc. rural) en las recomendaciones físico-espaciales para el desarrollo de una vía a nivel urbano.
* Se recomienda que en las **Autopistas y Vías Nacionales que pasan por zonas rurales, el hombro de la vía sea pavimentado (mínimo 1,21mt)** para dar la opción a ciclistas o peatones de transitar de forma segura por la vía. El hombro de la vía pavimentado tiene beneficios como reducción de choques, provee espacio para emergencias o reparación de vehículos y facilita el drenaje de la vía. (U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, 2019)

Para dar accesibilidad universal a los proyectos viales a nivel regional (en zonas rurales), es necesario tener en cuenta:

* **Señalización**: Señalización vial clara en colores que resalten y con letras grandes visibles. Incluir señalética (horizontal y vertical) que cuente con información para personas con discapacidad sobre emergencias y posibles puntos de parada, parqueo, baños y acceso a servicios a lo largo de la vía.
* **Estacionamientos:** los estacionamientos para discapacitados deben ubicarse lo más cerca a los baños, o la entra de los paradores de servicio en la carretera.
* **Estaciones de Gasolina**: En caso de que haya estaciones de Gasolina en el corredor estas deben ser accesibles por una persona en silla de ruedas o contar con algún operario que facilite la labor de tanqueado. (Transport focus UK, 2018)

### Recomendaciones de TOD (Transit Oriented Communities)

* Se recomienda hacer **amigables los recorridos peatonales**, es decir generar buenas aceras, con rampas, cruces señalizados, baldosas táctiles, que el recorrido sea seguro para todos. Ideal que los primeros pisos de los corredores peatonales haya usos del suelo y frentes activos para evitar que las personas caminen frente muros largos o rejas.
* **Dar mayor densidad mediante normativa urbana de edificabilidad en los radios cerca** (500 mt -1km) de las **paradas de autobús principales**.
* **Mezcla de usos** en las áreas de los corredores de transporte, esto permite diversidad y dinámica en los barrios, a diferencia de zonas monofuncionales residenciales que dependen en mayor medida del transporte privado.
* Dejar plazas de parqueo para personas con discapacidad cerca de instituciones públicas y privadas debido a que es importante que haya oferta de parqueo. A pesar de esto se recomienda introducir la **gestión de demanda** (en vehículos particulares) mediante el cobro del parqueo, para evitar la utilización de vehículos privados cuando no sea necesario e **incentivar la utilización de los sistemas de transporte público**. (Translink, 2011)

### Implementación de nuevas tecnologías

* Se han realizado varias investigaciones para desarrollar técnicas de comunicación para el modelado y calibración de redes, para asistencia de autopistas y pruebas para la cooperación entre el control de velocidad y el control de la señal de tráfico en el manejo de intersecciones. Con las comunicaciones de viajero a vehículo y de viajero a infraestructura, los peatones con discapacidad podrían usar teléfonos inteligentes para iniciar secuencias de intercambios en las intersecciones. (Federal Highway Administration, 2012).
* Así mismo los ITS mejoran la seguridad de peatones y conductores, “al instalar tecnología infrarroja en los dispositivos de control de tránsito, como postes y señalética, es posible transmitir señales auditivas que avisen a las personas con visión reducida cuándo pueden cruzar. También existen detectores de personas que aumentan el tiempo de verde peatonal en beneficio de personas mayores y con alguna discapacidad. De igual forma se han desarrollado luces tintineantes que alertan a los conductores cuando alguien cruza”. (BID, 2018).
* Es muy importante contar con la información sobre la carretera, dar a conocer mediante una página web o una aplicación cuales son los servicios que hay en la carretera; paradores con baños accesibles, comercio accesible, zonas de llamada de emergencia, atención médica etc. Para una persona con discapacidad es necesario prever lugares de toma de medicamentos, descanso, comida, entre otros.

### Recomendaciones a nivel social

* **Capacitación conductores de buses y transporte público sobre el servicio y necesidades que deben dar a una persona con discapacidad**, esto debido a que a pesar de que hay una amplia flota de buses accesibles aún hay conductores que no permiten el ingreso de personas con discapacidad.
* **Campañas de sensibilización a toda la sociedad** sobre los derechos de las personas con discapacidad mediante campañas educativas y publicidad.

### Recomendaciones de inclusión de PcD

* Para apoyar la inclusión de PcD en el sector laboral es necesario fomentar la educación en los niveles primaria y secundaria en zonas rurales y urbanas, principalmente para la población con discapacidad de menores recursos.
* A nivel de planificación y diseño se propone que dentro de la contratación del personal para el desarrollo del al menos se incluya **el 5% de los trabajadores** con diferentes tipos de discapacidad en la etapa de diseño arquitectónico, dibujo de planos, tareas administrativas y demás empleos que puedan realizarse en armonía con las capacidades particulares y competencias solicitadas.
* **A nivel de diseño y construcción incorporar los lineamientos** descritos en las recomendaciones físico-espaciales y las normas propias de accesibilidad universal en Costa Rica. En aquellos vacíos de información o mejores prácticas de la normativa, se recurrirá a normas internacionales reconocidas, citando fuente y anexando el manual o guía correspondiente.
* A **nivel de supervisión y construcción de los trabajos, se incentivará la contratación de personas con discapacidad** de acuerdo a las competencias requeridas para los cargos en igualdad de condiciones y oportunidades. Se fomentará en este aspecto los aspectos de género con enfoque similar.
* A **nivel social y cultural apoyar con comunicación visual, auditiva y campañas para informar sobre los estándares de accesibilidad** que tendrán las vías, así como el derecho de inclusión de personas con discapacidad. La interacción con los colectivos locales representando a la sociedad civil es clave.

#### Implementación de nuevas tecnologías

Se han realizado varias investigaciones para **desarrollar técnicas de comunicación para el modelado y calibración de redes, para asistencia de autopistas y pruebas para la cooperación entre el control de velocidad y el control de la señal de tráfico en el manejo de intersecciones.** Con las comunicaciones de viajero a vehículo y de viajero a infraestructura, los peatones con discapacidad podrían usar teléfonos inteligentes para iniciar secuencias de intercambios en las intersecciones. (Federal Highway Administration, 2012).

Así mismo los ITS mejoran la seguridad de peatones y conductores, “**al instalar tecnología infrarroja en los dispositivos de control de tránsito, como postes y señalética, es posible transmitir señales auditivas que avisen a las personas con visión reducida cuándo pueden cruzar.** **También existen detectores de personas que aumentan el tiempo de verde peatonal en beneficio de personas mayores y con alguna discapacidad**. De igual forma se han desarrollado luces tintineantes que alertan a los conductores cuando alguien cruza”. (BID, 2018).

Es muy importante contar con la **información sobre la carretera, dar a conocer mediante una página web o una aplicación cuales son los servicios que hay en la carretera; paradores con baños accesibles, comercio accesible, zonas de llamada de emergencia, atención médica etc**. Para una persona con discapacidad es necesario prever lugares de toma de medicamentos, descanso, comida, entre otros.

### Proyectos similares desarrollado por el BID

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Referencias

Accesibilidad Universal, periodico digital. (20 de 11 de 2014). *http://periodico.laciudadaccesible.com*. Obtenido de http://periodico.laciudadaccesible.com/internacional/item/5637-costa-rica-vela-por-el-transporte-accesible

BID. (2018). Sistemas inteligentes de transporte para la movilidad universal. 7.

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

Conapdis. (19 de 08 de 2019). *http://www.cnree.go.cr/el\_conapdis/index.aspx*. Obtenido de http://www.cnree.go.cr/el\_conapdis/index.aspx

Federal Highway Administration. (2012). *https://www.fhwa.dot.gov*. Obtenido de https://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/12septoct/02.cfm

Ministerio de Salud. (2006). *Ley 8554.* San Juan de Costa Rica.

Perez Noguera, A. (2011). *Resultados relevantes de discapacidad Censo 2011.*

Periodico El Mundo. (29 de 05 de 2015). *https://www.elmundo.cr*. Obtenido de https://www.elmundo.cr/costa-rica/no-todos-los-buses-del-pais-cumplen-con-la-ley-7600-pese-a-vencimiento-de-plazo-otorgado-por-ley/

Presidencia de la República de Costa Rica . (1996). *http://www.documentos.una.ac.cr/bitstream/handle/unadocs/4316/Ley\_7600\_Igualdad\_Oportunidades\_Personas\_con\_Discapacidad.pdf*. Obtenido de http://www.documentos.una.ac.cr/bitstream/handle/unadocs/4316/Ley\_7600\_Igualdad\_Oportunidades\_Personas\_con\_Discapacidad.pdf?sequence=1

Secretaria de Planeación Distrital Bogotá. (04 de 07 de 2019). *http://www.sdp.gov.co*. Obtenido de http://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/vias-transporte-y-servicios-publicos/vias

Transport focus UK. (29 de 11 de 2018). *https://www.transportfocus.org.uk*. Obtenido de https://www.transportfocus.org.uk/news-events-media/blog/making-major-roads-accessible-disabled-road-users/

Transport for London. (2017). *Accessible Bus Stop Design Guidance.* Londres.

U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration. (4 de 07 de 2019). *https://safety.fhwa.dot.gov*. Obtenido de https://safety.fhwa.dot.gov/ped\_bike/tools\_solve/walkways\_trifold/

1. La clasificación vial puede cambiar según cada país o ciudad, sin embargo es importante tener en cuenta la jerarquía vial debido a que esto permitirá identificar estándares de accesibilidad según la escala de servicio y el uso. [↑](#footnote-ref-1)
2. Esta puede ser una vía de malla arterial (vía de mayor jerarquía, permite la movilidad a nivel urbano, regional y departamental), vía de malla arterial complementaria (vía que articula operacionalmente los subsistemas de la malla arterial principal, sirve para la movilidad de escala urbana) vía de malla intermedia (permite la movilidad a escala zonal) y vía de malla local (permite accesibilidad a nivel de barrio). (Secretaria de Planeación Distrital Bogotá, 2019). [↑](#footnote-ref-2)