



Preguntas frecuentes sobre la incorporación de la accesibilidad en los proyectos de transporte

Estas preguntas frecuentes no constituyen una norma, especificación o reglamento y no crean ningún requisito distinto de los requisitos estipulados en la ley y el reglamento. El contenido de estas preguntas frecuentes no tiene poder ni efecto de ley y no pretende vincular al público de ninguna manera. Estas preguntas frecuentes solo tienen como objetivo ofrecer claridad al público con respecto a los requisitos existentes en virtud de la ley o las políticas de la agencia. Aunque estas preguntas frecuentes no contienen información técnica vinculante, usted debe cumplir con los estatutos y reglamentos aplicables.

La Ley de Infraestructura Bipartidista (BIL) está proporcionando fondos sin precedentes para actualizar la infraestructura en todo el país para invertir en seguridad y resiliencia climática, crear empleos y ofrecer un futuro más equitativo, incluso para las personas con discapacidades sensoriales, cognitivas y físicas.

Más de 55 millones de estadounidenses, el 18% de nuestra población, tienen discapacidades y, como todos los estadounidenses, participan en una variedad de programas, servicios y actividades proporcionados por sus gobiernos estatales y locales. Esto incluye a muchas personas que quedaron discapacitadas mientras servían en el ejército. Y para el año 2030, aproximadamente 71.5 millones de los “baby boomers” tendrán más de 65 años y necesitarán servicios y apoyos que satisfagan sus necesidades relacionadas con la edad (fuente: [ADA.gov](https://www.ada.gov/)).

Los beneficiarios de fondos federales deben estar familiarizados con los requisitos legales establecidos por la Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990 según enmendada (ADA) y la Sección 504 de la Ley de Rehabilitación de 1973 (Sección 504), así como las regulaciones del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) que implementan la ADA y la Sección 504.



Al preparar una solicitud de subvención y diseñar proyectos de transporte, considere cómo se pueden incorporar beneficios de accesibilidad y si la accesibilidad se considera en el proceso de revisión de la solicitud. Muchos programas de subvenciones del DOT, [como el programa de Tecnologías Avanzadas de Transporte y Despliegue de Movilidad Innovadora \(ATTIMD\)](#) y [el programa de Subvenciones Discrecionales para Proyectos Multimodales \(MPDG\)](#), incluyen consideraciones en sus criterios de selección que alientan a los solicitantes a proponer proyectos que incluyan mejoramientos de accesibilidad para personas con discapacidades. En términos más generales, los programas de subvenciones discrecionales del DOT que incluyen criterios de mérito centrados en la equidad también incorporan beneficios para las personas con discapacidades. Para

obtener más información sobre los requisitos de la ADA, consulte [Actualización de la ADA: Un manual para los gobiernos estatales y locales](#).

Estas preguntas frecuentes (FAQ) ayudarán a los solicitantes de subvenciones a presentar una solicitud de subvención discrecional sólida y asegurará que los proyectos sean utilizables por todos los miembros de la comunidad.

Preguntas Frecuentes

¿Cuáles son las prioridades de la política de accesibilidad del DOT?

El DOT ha identificado [un conjunto de prioridades de políticas de discapacidad](#) que reflejan el compromiso del Departamento para construir un sistema de transporte que funcione para todos. Estas prioridades, que se muestran en el recuadro de la derecha, destacan los temas e iniciativas en los que el DOT se compromete a invertir.

Prioridades de la política de discapacidad del DOT:

- [Viajes aéreos seguros y accesibles](#)
- [Accesibilidad multimodal a las instalaciones de transporte público, los vehículos y los derechos de paso](#)
- [Acceso a empleos bien remunerados y oportunidades de negocio](#)
- [Accesibilidad a los vehículos eléctricos y los vehículos automatizados](#)

¿Hay requisitos de accesibilidad para mi proyecto?

Sí. La ADA y la Sección 504 se aplican a todos los proyectos de transporte financiados por el gobierno federal. Además de saber qué requisitos reglamentarios de accesibilidad pueden aplicarse a su proyecto, es importante leer detenidamente el Aviso de Oportunidad de Financiamiento (NOFO) específico para el programa al que está solicitando para comprender cómo se puede considerar la accesibilidad en el proceso de revisión de la solicitud. Por ejemplo, en algunas NOFOs recientes, la accesibilidad se incluye en los criterios de mérito que abordan la equidad. Incluso si ha solicitado previamente subvenciones del DOT, asegúrese de consultar el NOFO para el año en curso para ver si ha habido algún cambio que desee implementar.

Además, puede haber requisitos de accesibilidad para la participación pública. De acuerdo con la ADA y la Sección 504, los programas y actividades asistidos por el gobierno federal (y todas las entidades públicas en el caso de la ADA) deben brindar oportunidades de participación a las personas con discapacidades en el desarrollo y el mejoramiento de los servicios públicos que sean comparables a las oportunidades de participación proporcionadas a las personas que no tienen una discapacidad. Los lugares donde se lleva a cabo la participación pública deben cumplir con la ADA y ser accesibles para las personas con discapacidades, incluyendo los baños. Vea 28 CFR §§ 35.130(b)(2), 35.150 y 35.151; 49 CFR §§ 27.7, 27.19(a) y 27.71(e). La ADA también requiere que la información adecuada sobre los servicios de transporte esté disponible para las personas con discapacidades visuales o auditivas.

Los requerimientos establecidos en la ADA representan el mínimo de lo que es legalmente aceptable. Las modificaciones, como disminuir la pendiente de una rampa o proporcionar un espacio para sillas de ruedas más grande de lo que se requiere, pueden proporcionar una mejor experiencia de usuario para todos los usuarios, no solo para aquellos con discapacidades. Si bien cada proyecto es diferente, puede haber oportunidades para aumentar la accesibilidad y la utilidad general yendo más allá de los requisitos establecidos en la ADA y abordando la infraestructura y los servicios inaccesibles heredados. La

infraestructura puede incluir el entorno construido, como aceras y bordillos, o instalaciones, como estaciones de autobuses y estaciones de tren. Por ejemplo, es posible que desee resaltar cómo su proyecto aborda una o más barreras de acceso identificadas en el [Plan de Transición de la ADA](#) de su estado.

¿Existen requisitos específicos de accesibilidad o hay orientación para mi proyecto?

Dependiendo del tipo de proyecto y de los usuarios a los que esté destinado, puede haber normas específicas existentes que se apliquen además de lo que actualmente cubre la ADA y la Sección 504. El U.S. Access Board, la agencia federal responsable de desarrollar las líneas directrices de accesibilidad ha adoptado recientemente las siguientes líneas directrices que pueden aplicar a su proyecto:

- [Recomendaciones de diseño accesible para estaciones de carga de vehículos eléctricos](#)
- [Líneas directrices de accesibilidad para el derecho de paso público](#)

Se recomienda a los solicitantes a seguir todos los estándares existentes, incluso si aún no han sido adoptados formalmente por el DOT. Los solicitantes también deben consultar el NOFO específico del programa para obtener instrucciones adicionales sobre los requisitos de accesibilidad aplicables al proyecto.

¿Qué son los Planes de Transición de la ADA y cómo podrían relacionarse con mi proyecto?

El reglamento de la ADA de 1991 requiere que todas las entidades públicas, independientemente de su tamaño, evalúen todos sus servicios, políticas y prácticas, y que modifiquen cualquiera que no cumpla con los requisitos de la ADA. Además, las entidades públicas con 50 o más empleados, incluyendo los Departamentos Estatales de Transporte (State DOT), las Organizaciones de Planificación Metropolitana (MPO), los Gobiernos Locales y las Agencias de Tránsito y los extensos sistemas de transporte que administran, deben desarrollar un Plan de Transición de la ADA (fuente: [ADA.gov](#)). Estos Planes de Transición son documentos vivos que deben identificar los obstáculos físicos que limitan la accesibilidad de las instalaciones para las personas con discapacidades, describir los métodos que se utilizarán para hacer que las instalaciones sean accesibles, proporcionar un cronograma para realizar las modificaciones de acceso e identificar a los funcionarios públicos responsables de la implementación del Plan. Los planes de transición deben mantenerse actualizados hasta que se aborden todas las barreras. Puede encontrar más información sobre los planes de transición aquí. Las entidades públicas también están obligadas a brindar una oportunidad para que las personas interesadas participen en los procesos de autoevaluación y planificación de la transición durante la presentación de comentarios.

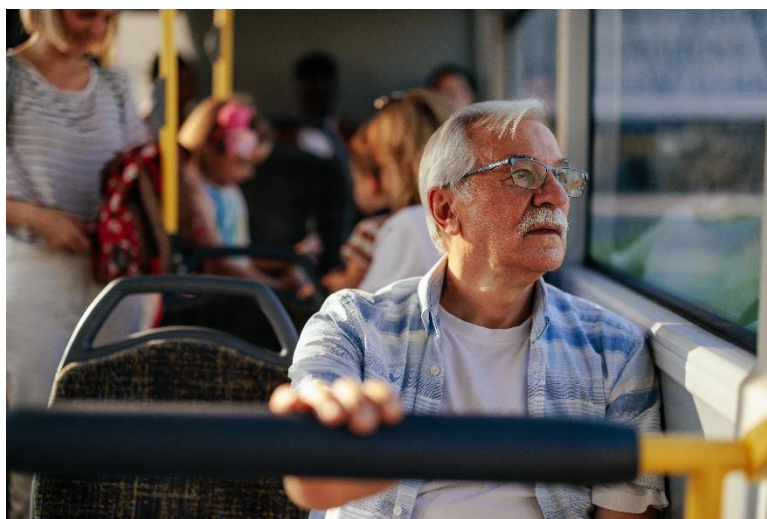
Se requieren planes de transición de la ADA de todos los Departamentos de Transporte del Estado para cubrir todas las instalaciones bajo su control. Esto incluye los derechos de paso públicos, además de los edificios que son propiedad de las agencias públicas, como las oficinas de distrito, los centros de bienvenida, las paradas de tránsito o de descanso, las terminales de los aeropuertos y otros tipos de edificios asociados con las actividades de transporte (fuente: FHWA). Los derechos de paso públicos suelen incluir aceras, senderos peatonales, rampas en las aceras, cruces de calles, cruces de calzadas, cruces peatonales, cruces medianos, paradas de transporte público y sistemas de señales activadas por peatones. La accesibilidad de las instalaciones peatonales en los derechos de paso públicos afecta a muchos ciudadanos en sus actividades diarias, pero es solo un aspecto de proporcionar un acceso igualitario a los programas, servicios y actividades del gobierno estatal.

Si bien la regulación de la ADA de 2010 no requiere específicamente que las entidades públicas realicen una nueva autoevaluación o desarrollen un nuevo plan de transición, se alienta a las entidades públicas a que lo hagan. El desarrollo o la actualización de un Plan de Transición es ahora una actividad continua o una meta en muchos departamentos y agencias de transporte.

¿Hay algún tema relacionado con las adquisiciones o la financiación que deba considerar?

Las pequeñas empresas propiedad de una persona con una discapacidad pueden calificar para participar en [el programa de Empresas Comerciales en Desventaja \(DBE\)](#) del DOT. Al tener un plan para trabajar con los DBE, su proyecto puede beneficiar a las personas con discapacidades más allá de proporcionar infraestructura física accesible. Al tener un plan para trabajar con los DBE, su proyecto puede beneficiar a las personas con discapacidades más allá de proporcionar infraestructura física accesible.

También puede considerar si hay otros fondos federales que se puedan aprovechar para ayudar a financiar el proyecto. En el caso de los proyectos que mejoran la accesibilidad, puede ser útil considerar la posibilidad de utilizar [el "trenzado" o "braiding" de fondos federales](#), es decir, la combinación de fondos, de otros miembros del [Consejo Federal de Coordinación sobre Acceso y Movilidad](#) para mejorar los servicios de transporte para las personas con discapacidades. [Las Oportunidades de Financiamiento para Peatones y Ciclistas](#) de la FHWA también se pueden utilizar para identificar fuentes de financiamiento y necesidades de la comunidad.



¿Dónde puedo encontrar más información sobre los requisitos de accesibilidad para la participación pública?

Varias leyes y regulaciones requieren que los beneficiarios de fondos del DOT desarrollen e implementen estrategias y planes de participación pública, incluso a través de la [planificación federal del transporte](#) y [los procesos de revisión de la Ley Nacional de Política Ambiental \(NEPA\)](#). La Sección 504 generalmente requiere que las reuniones públicas virtuales y en persona, los sitios web y los materiales virtuales e impresos sean accesibles, incluso para personas con discapacidades con manejo limitado del inglés. El DOT publicó recientemente una guía, [Prácticas prometedoras para la participación pública significativa en la toma de decisiones sobre el transporte](#), que analiza los requisitos, las técnicas y las consideraciones para garantizar que se escuche la voz de todos en el proceso de planificación del transporte, incluidas las personas con discapacidades sensoriales, cognitivas y físicas. Puede encontrar más información sobre los requisitos en el Apéndice A de esta guía.

¿Cuáles son algunas características de accesibilidad comunes o casos de uso que puedo implementar en mi proyecto?

Garantizar que un proyecto sea accesible va más allá de la instalación de rampas. Dado que la comunidad de personas con discapacidades es diversa, es importante comprender las necesidades generales de las personas con discapacidades sensoriales (p. ej., sordas/hipoacúsicas, ciegas/visuales), cognitivas (p. ej., autismo, lesión cerebral traumática, dislexia) y físicas. Grupo de personas que se comunican con discapacidades de lenguaje de señas para garantizar que su proyecto se adapte a las personas con una variedad de discapacidades. A menudo, las características que se diseñaron inicialmente para adaptarse a las personas con discapacidades mejoran la experiencia general de todos los usuarios. Esto es conocido como diseño universal.

Se anima a los solicitantes a trabajar directamente con grupos de defensa de las personas con discapacidades o personas con discapacidades para obtener comentarios directos sobre su proyecto. Un plan sólido de participación de las partes interesadas puede ayudar a garantizar que su proyecto se adapte a una amplia gama de necesidades. Incluir características como piezas operables de baja fuerza (manijas, botones, etc.) y asegurarse de que haya modos redundantes de comunicación (por ejemplo, a través de audio y visualmente) son buenos puntos de partida. También se recomienda a los solicitantes que revisen los planes de transición de la ADA los cuales su proyecto puede afectar, y traten de incluir soluciones si es que faltan.

[El Desafío de Diseño Inclusivo](#) del DOT identificó áreas de enfoque clave para mejorar la accesibilidad de los vehículos automatizados. [La declaración de desafío](#) y [los recursos](#) recopilados de la RFI relacionada pueden ser útiles para proyectos que aborden temas relacionados. Estos recursos pueden ser especialmente útiles para proyectos que abordan tecnologías o modos emergentes como la [micromovilidad](#).

Los programas centrados en la accesibilidad, como [el Programa Piloto Innovador de Acceso Coordinado y Movilidad \(ICAM\)](#) de la FTA, pueden resaltar necesidades importantes para las personas con discapacidades en los criterios de revisión. Este programa, en particular, hace referencia al Inventario de Programas del Consejo de Coordinación de Acceso y Movilidad, que se puede utilizar para identificar casos de uso prioritarios para los proyectos.

[La Guía de Selección de Marcas de Cruces Peatonales](#) de la FHWA proporciona orientación sobre las marcas de cruces peatonales, que pueden ser útiles para los peatones con baja visión.

Información y Recursos Adicionales

Más Información del DOT Sobre la ADA y Otros Temas De Derechos Civiles

Las administraciones operativas del DOT han publicado previamente una guía detallada sobre cómo se aplica la ADA a los diferentes tipos de proyectos de ferrocarriles, de tránsito, carreteras y otros proyectos que normalmente supervisan:

- [Guía de Derechos Civiles de la Administración Federal de Aviación \(FAA\)](#)
- [Guía de la Administración Federal de Carreteras \(FHWA\) Sobre la ADA](#)
- [Guía de la Administración Federal de Ferrocarriles \(FRA\) Sobre la ADA](#)
- [Guía de la Administración Federal de Tránsito \(FTA\) Sobre la ADA](#)

- [Guía de la ADA De La Administración Federal De Seguridad De Autotransportes \(FMCSA\)](#)

Si necesita información más específica o tiene otras preguntas sobre los derechos civiles, puede encontrar la información de contacto del DOT y de los derechos civiles modales [aquí](#).

Recursos Adicionales

- [La Junta de Acceso de EE. UU.](#) realiza seminarios web de asistencia técnica con regularidad. Consulte su página de web para conocer los próximos eventos.
- [Los Centros Regionales de la Red Nacional de la ADA](#) pueden dar información sobre la implementación de la ADA.
- [El Centro Nacional para la Gestión de la Movilidad \(NCMM\)](#) apoya al [Consejo de Coordinación de Acceso y Movilidad](#) de la FTA, así como a la asistencia técnica y la capacitación.
- [El Centro Nacional de Transporte para Adultos Mayores y Discapacitados \(NADTC\)](#) es un centro nacional de asistencia técnica financiado por la FTA con la orientación de la Administración para la Vida Comunitaria del Departamento de Salud y Servicios Humanos de los EE. UU.
- La División de Derechos Civiles del Departamento de Justicia de los EE. UU. ha desarrollado una serie de recursos para comprender e implementar mejor la ADA, incluido [el Kit de herramientas de las mejores prácticas de la ADA para gobiernos estatales y locales](#).
- [El Manual de Dispositivos Uniformes de Control de Tráfico \(MUTCD\)](#), recientemente revisado, incorpora una amplia participación del público e incluye actualizaciones para mejorar la seguridad de los peatones, ciclistas y todos los usuarios de la carretera.

Normativas pertinentes

- No Discriminación Por Motivos de Discapacidad en Programas o Actividades Que Reciben Asistencia Federal (Sección 504) – [49 CFR Parte 27](#)
- Servicios de Transporte Para Personas Con Discapacidades (ADA) – [49 CFR Parte 37](#)
- Especificaciones de Accesibilidad de la Ley de Estadounidenses Con Discapacidades (ADA) Para Vehículos de Transporte – [49 CFR Parte 38](#)
- No Discriminación Por Motivos de Discapacidad en los Servicios del Gobierno Estatal y Local – [28 CFR Parte 35](#)