



DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD







DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD



DIRECTORIO DE LA SECRETARÍA DE DESARROLLO E INTEGRACIÓN SOCIAL.

Prof. y Lic. Daviel Trujillo Cuevas.

Secretario de Desarrollo e Integración Social.

Mtra. Lizana García Caballero.

Directora General de Política Social.

Mtro. Waldo Aleriano Sánchez.

Director de Planeación y Prospectiva.

Lic. Martha Dolores Reséndiz Mora.

Directora de Comunicación Social.

DIRECTORIO DEL EQUIPO EXTERNO DE CONSULTORES

Linter Consultores De México S.C.

Dr. Carlos Moreno Jaimes

Coordinador general de la elaboración del diagnóstico.

Alejandra Hernández García

Investigadora asociada y coordinadora ejecutiva del diagnóstico.

María del Mar Morales Burkle

Asistente de investigación.

Félix Moninot

Asistente de investigación.



RESUMEN EJECUTIVO

Este informe presenta los resultados del diagnóstico en relación a la problemática de la población que atiende el programa “Bievenales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad” operado por la Secretaría de Desarrollo e Integración Social (SEDIS) del Gobierno de Jalisco. Dicha población está constituida por adultos mayores de más de 65 años y personas con discapacidad severa.

La formulación del problema central en este diagnóstico es que en Jalisco, los adultos mayores y las personas con discapacidad enfrentan problemas de movilidad que les impiden desplazarse en espacios públicos, lo cual limita su participación social, su salud y su calidad de vida. Las principales barreras que enfrentan en el entorno comunitario están asociadas a los medios de transporte disponibles y la red de infraestructura que permite acceder a los mismos. La ausencia de movilidad accesible impide el goce de los derechos de los adultos mayores y las personas con discapacidad, y por ende, promueve su exclusión social.

Dada esta formulación, y después de revisar tres experiencias exitosas nacionales y tres internacionales sobre el tema, el presente informe plantea tres alternativas de política pública para que la SEDIS pueda incidir con mayor eficacia en la solución del problema de movilidad de los adultos mayores y las personas con discapacidad. La alternativa 1 consiste en otorgar subsidio al transporte mediante la entrega de vales de transporte a los adultos mayores y las personas con discapacidad en el AMG y otros municipios con la infraestructura para hacerlo. La alternativa 2 consiste en establecer alianzas con otras dependencias del Gobierno de Jalisco y las empresas de transportistas para mejorar la accesibilidad del transporte público y la infraestructura urbana en torno a aquél. La alternativa 3 propone adoptar una política de subsidio unificado, lo cual tiene repercusiones no únicamente para el programa Bienvenales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, sino para todos los programas operados por la SEDIS. Cada una de estas tres alternativas se analiza en comparación con el programa vigente, en función de sus efectos probables sobre su progresividad, su aceptación entre los beneficiarios, su factibilidad operativa, su transparencia y sus efectos más amplios sobre los hogares y la sociedad en general.





CONTENIDO

Resumen ejecutivo	i
Introducción	3
Objetivos del estudio	4
Metodología	5
Tema I. Diagnóstico	6
a) Antecedentes, identificación, cuantificación, caracterización y evolución del problema	6
Los adultos mayores y la movilidad	6
Las personas con discapacidad y la movilidad	10
La movilidad accesible en México	12
La movilidad de las personas con discapacidad y adultos mayores en Jalisco	15
Vías para la formulación del problema	19
Problema seleccionado	22
Definición del problema	23
Árbol del problema (causas y efectos)	24
Árbol de problemas sobre los adultos mayores y las personas con discapacidad en Jalisco	26

Árbol de objetivos sobre la movilidad de los adultos mayores y las personas con discapacidad en Jalisco	27
Características de la población afectada por el problema	28
Adultos mayores	28
Personas con discapacidad en Jalisco	48
Tema II. Propuestas de política pública para atender el problema	67
Revisión y análisis de tres experiencias exitosas internacionales sobre la movilidad de los adultos mayores	67
Tarjeta de Adulto Mayor del Australia del Sur	68
Envejecimiento Comunitario en Casa (Community Aging in Place ‘CAPABLE’)	70
Subvenciones Comunitarias del Centro Nacional de Transporte de Adultos Mayores y Personas con Discapacidad (National Aging and Disability Transportation Center: NADTC)	72
Revisión y análisis de cuatro experiencias exitosas nacionales sobre la movilidad de adultos mayores	74
Programa de apoyo a los Adultos Mayores/ Geronturismo (Abuebús)	75
Tarjeta de Libre Acceso al Sistema Metro de la Ciudad de México	77

Bono preferente para transporte público, Nuevo León	79
Meridia, Centro de día para personas mayores	81
Revisión y análisis de tres experiencias exitosas internacionales sobre la movilidad de las personas con discapacidad	83
Accesibilidad, conciencia cívica, empleo y apoyo social para personas con discapacidad en Uzbekistán	85
Diseño Universal en el transporte público de Cataluña	88
Revisión y análisis de tres experiencias exitosas nacionales sobre la movilidad de las personas con discapacidad	90
Transporte Público accesible e incluyente en la CDMX	91
Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad (FOTRADIS)	93
Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad	95
Acceso Fácil en Estocolmo	98
Access City Award	100
Análisis de tres alternativas al programa “Bienevales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad”	102

Status quo: mantener el programa “Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad” sin cambios	102
Alternativa 1. Transferir el apoyo actual del programa de un sistema de vales a un sistema de prepago	104
Alternativa 2. Establecer una estrategia en conjunto con la Secretaría de Movilidad, la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública y las empresas de transportistas para mejorar la accesibilidad del transporte público y la infraestructura urbana	106
Alternativa 3. Adoptar una política de subsidio unificado	108
Análisis de las alternativas en comparación con la atención ofrecida por el programa “Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad”	110
Bibliografía	112
Glosario de términos	117
Anexo 1. Índice de cuadros y gráficas	118
Índice de Cuadros	118
Índice de Gráficas	120

Anexo 2. Distribución porcentual de los hogares con al menos una persona de 60 años y más por entidad federativa, 2015	121
Anexo 3. Número y porcentaje de población de 60 años y más por municipio. Jalisco, 2015	122
Anexo 4. Número de beneficiarios del Programa Pensión para Adultos Mayores por municipio. Jalisco, 2017	126
Anexo 5. Metodología para el desarrollo del taller participativo	130
Anexo 6. Lista de participantes al taller diagnóstico	132
Anexo 7. Galería fotográfica del taller participativo para la elaboración del árbol de problemas de la población de adultos mayores y personas con discapacidad en Jalisco	133
Directorio de participantes (ficha curricular de cada uno de los miembros del equipo de investigación y actores implicados)	138

INTRODUCCIÓN

Este informe presenta los resultados del diagnóstico sobre la problemática de la población que atiende el programa “Bienesales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad” operado por la Secretaría de Desarrollo e Integración Social (SEDIS) del Gobierno de Jalisco. Dicha población está constituida por adultos mayores de más de 65 años y personas con discapacidad permanente. El objetivo del programa es contribuir a la economía de los hogares de los adultos mayores y personas con discapacidad permanente con un ingreso menor a la línea de bienestar, a través de la implementación de un mecanismo de subsidio al transporte. El programa tiene cobertura¹ en los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, El Salto, Tlajomulco de Zúñiga, Juanacatlán, Ixtlahuacán de los Membrillos, Puerto Vallarta y Zapotlán el Grande. El apoyo que otorga es en especie y consiste en la entrega de Bienesales a la población antes descrita, para que realicen viajes en el sistema de transporte público.

El propósito principal de este diagnóstico es identificar los problemas primordiales que enfrenta la población atendida por el programa, a fin de valorar en qué medida, éste responde efectivamente a las problemáticas públicas más importantes y a sus causas estructurales, así como plantear algunas alternativas de política pública que podrían representar mejores soluciones a los mismos. El informe se organiza en dos partes, la primera se enfoca en presentar el diagnóstico de la problemática, mientras que la segunda se concentra en la discusión de las alternativas de política pública.

¹ Las ROP 2017 establecen en sus criterios de elegibilidad los municipios en los que debe residir un adulto mayor o una persona con discapacidad para ser beneficiario del programa. Pueden consultarse en la siguiente liga: https://sedis.jalisco.gob.mx/sites/sedis.jalisco.gob.mx/files/reforma_rop-bienesales_para_adultos_mayores_y_personas_con_discapacidad_2017-03-31.pdf

OBJETIVOS DEL ESTUDIO

Objetivo general. Elaborar un diagnóstico del programa “Bienesales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad” relacionado con la problemática de los adultos mayores de 65 años y de personas con discapacidad permanente. Esto con la finalidad de plantear tres alternativas de política pública con altas probabilidades de tener impactos significativos para mitigar el problema.

Objetivos específicos

- a) Señalar los antecedentes de los problemas relacionados con la población objetivo del programa.
- b) Generar un diagnóstico estadístico robusto de la problemática.
- c) Identificar las carencias o problemas específicos de la población objetivo que atiende el programa, seleccionando aquellas más urgentes y más susceptibles de mejorarse a partir del presupuesto asignado así como los medios disponibles, evitando duplicidades con otros programas vigentes en el estado.
- d) Elaborar el árbol de problemas donde se identifique el problema central, sus causas raíz y consecuencias, así como un árbol de objetivos y soluciones para los problemas identificados.
- e) Definir, identificar, cuantificar y caracterizar a las poblaciones afectadas por el problema.
- f) Analizar experiencias exitosas de solución, en contextos nacionales e internacionales, de las problemáticas que se abordan.
- g) Proponer tres alternativas de política pública con altas probabilidades de tener impactos significativos para reducir cada una de las problemáticas en el estado.

METODOLOGÍA

La metodología en que se basa la construcción de este diagnóstico y de las alternativas de política pública es de carácter mixto, pues combina técnicas cualitativas y cuantitativas. Las técnicas cualitativas incluyen entrevistas hechas con funcionarios de la SEDIS, tanto aquellos directamente responsables de operar el programa “Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad”, como otros que proporcionan servicios de apoyo (de planeación y evaluación) para el mismo. Para la elaboración del árbol de problemas y del árbol de objetivos, se llevó a cabo un taller participativo integrado por especialistas en la problemática de la movilidad de adultos mayores y personas con discapacidad, organizaciones civiles directamente involucradas en dicha problemática y funcionarios de la SEDIS que operan el programa (más adelante se describe la lista de participantes, junto con sus áreas de especialidad y sus adscripciones institucionales). El método de análisis y ordenación de la información contenida en el árbol de problemas y en el árbol de objetivos es el Marco Lógico.

La identificación de la problemática también se sustentó en una revisión bibliográfica amplia en materia de movilidad, misma que se reporta en la bibliografía de este informe. Se hizo una revisión detallada de diversas fuentes de información estadística para dar sustento cuantitativo a los hallazgos, misma que se reporta más adelante en este informe.

Finalmente, para la búsqueda de experiencias exitosas de política pública a nivel nacional e internacional, se hizo una revisión bibliográfica especializada, la cual incluye no solo trabajos de corte académico, sino también material producido por organismos nacionales e internacionales especializados en política pública. Dada la naturaleza de la información recabada en este diagnóstico, su alcance es exclusivamente de carácter descriptivo y exploratorio.

TEMA I. DIAGNÓSTICO

A) ANTECEDENTES, IDENTIFICACIÓN, CUANTIFICACIÓN, CARACTERIZACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL PROBLEMA.

LOS ADULTOS MAYORES Y LA MOVILIDAD

La movilidad refiere a la capacidad individual de moverse dentro de ambientes comunitarios como la casa, el barrio, la ciudades y espacios más amplios. Los niveles de movilidad de una persona dependen de cinco aspectos fundamentales: el cognitivo, el psicosocial, el físico, el ambiental y el financiero; el género, la cultura y la historia personal inciden como aspectos transversales (Webber, 2010).

Para los adultos mayores, la movilidad constituye un aspecto clave, pues está cercanamente ligado a su salud y la calidad de vida (Webber, 2010). Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2007) un envejecimiento activo y saludable requiere de la mantención de la movilidad, pues permite que las personas adultas mayores continúen siendo independientes. A su vez, una movilidad limitada acarrea diversas consecuencias como la reducción de la participación social, la salud y la calidad de vida. Distintos estudios han demostrado que los adultos mayores con movilidad limitada tienen mayores probabilidades de sufrir discapacidades física, caídas, pérdida de independencia e institucionalización (Webber, 2010).

Muchas veces la definición de movilidad en adultos mayores se limita a las restricciones para caminar o subir escaleras. Sin embargo, el concepto más amplio también incluye las barreras asociadas con el movimiento fuera de la casa, en la comunidad y en la ciudad. Esta concepción requiere estudiar los obstáculos con los que se enfrentan las personas adultas mayores al querer desplazarse dentro de su comunidad para realizar sus actividades diarias (Webber, 2010).

Es importante tener en cuenta que la población de adultos mayores no es un grupo homogéneo. La movilidad de cada individuo depende de los cinco factores mencionados anteriormente, así como de su historia personal, su género y su cultura. La importancia relativa de cada uno de los factores responde al contexto en el que viva un individuo (Webber, 2010). Por esto, muchas de las barreras enfrentadas son medioambientales más que personales y pueden solucionarse mediante la implementación de modelos de accesibilidad universal. Un entorno de vida facilitador y de apoyo puede compensar los cambios físicos y sociales del envejecimiento (OMS, 2007).

Las principales barreras que enfrentan las personas adultas mayores en su movilidad tienen que ver con los medios de transporte disponibles (automóvil privado, sistema de

rides –también conocidos como viajes compartidos-, servicios de puerta a puerta y sistema de transporte público) y la red de infraestructura que permite acceder a los mismos. Si las mejoras a la red de transporte no se acompañan con mejoras en infraestructura, los beneficios de las mismas se pierden (Frye, 2013).

Según la guía de la OMS para ciudades globales amigables con los mayores (2007), los servicios de transporte en sus distintas modalidades están disponibles en la mayoría de las ciudades. Sin embargo, muchas veces no son accesibles para las personas adultas mayores. Tanto la OMS como el reporte de Frye para el Programa de Asentamientos Humanos de la ONU (2013) coinciden en los tipos de barreras que existen; éstas se enlistan a continuación:

- De acuerdo con un estudio realizado por la coalición estadounidense “*Transportation for America*” (2011), el envejecimiento es una de las causas del empobrecimiento poblacional, sobre todo si no se cuenta con seguridad social adecuada. Por tanto, el costo del transporte es un factor clave para la accesibilidad de los adultos mayores;
- La poca confiabilidad o frecuencia limita las posibilidades de desplazamiento de los usuarios;
- Las rutas del transporte muchas veces no coinciden con las necesidades de la población adulta mayor lo que las obliga a buscar medios alternativos (usualmente más costosos) o a no desplazarse en absoluto;
- Los vehículos de transporte público son poco amigables para los mayores, los escalones altos de ascenso/descenso y el hecho de que muy pocos estén adaptados para las sillas de ruedas desalientan su uso por miedo a sufrir accidentes. Además las rutas están mal señalizadas, resultando confusas, y las unidades se encuentran en mal estado;
- Los conductores de las unidades de transporte muchas veces no están sensibilizados con la población adulta mayor y se muestran indiferentes. Estas actitudes ponen en peligro a los adultos mayores, por ejemplo cuando los conductores no esperan a que ellos se sienten antes de arrancar;
- La poca cultura vial, la violación de las normas de tránsito y el abarrotamiento de las unidades durante las horas pico son otro de los peligros que hacen que los adultos mayores no utilicen el transporte público;
- Los problemas de seguridad en las paradas o estaciones, así como la falta de accesibilidad para sillas de ruedas o adultos con problemas de movilidad son una barrera adicional.

Por otro lado, en muchos países existen servicios especializados, manejados tanto por ONG como por el gobierno, de transporte para personas adultas mayores o con discapacidad que los llevan desde sus puertas hasta sus destinos. Para muchas personas, estos son los servicios más requeridos cuando la red de transporte público no es accesible. Sin embargo, estos servicios tienen un alto costo, por lo que en países donde la red de transporte comienza a volverse más accesible, se motiva a los adultos mayores y las personas con discapacidad a utilizarlo mediante intermediarios que les muestran sus rutas, las mecánicas de compra de boletos y otros aspectos que incrementan su confianza y seguridad. Por otro lado, hay ciudades y zonas urbanas cuyas características históricas fuerzan a que existan los servicios de puerta en puerta ya que la inclinación de las calles no permite adaptarlas para el traslado universal (Frye, 2013).

En muchas ciudades, los taxis también son considerados como un medio de transporte amigable, sobre todo cuando el gobierno provee subsidios para que las personas adultas mayores los puedan utilizar sin que esto afecte gravemente su economía. Por otro lado, hay ciudades en que las barreras superan los beneficios, sobre todo en tema de costos, en las actitudes de los conductores (a veces no aceptan a personas adultas mayores) y en que la mayoría de los vehículos no están adaptados para las sillas de ruedas o andaderas (OMS, 2007).

El transporte automotriz privado es uno de los medios más utilizados por personas adultas mayores. Algunos estudios como el de Rosenbloom (2009) sugieren que una de las formas más efectivas de propiciar la movilidad de ésta población es adoptando políticas que incentiven el uso continuado del transporte privado en personas adultas mayores, mediante la adaptación de los vehículos a sus necesidades a través de nuevas tecnologías. No obstante, este acercamiento requeriría de revisiones cuidadosas para detectar cuáles conductores pueden seguir manejando, así como de medidas de seguridad adicionales como horarios y destinos restringidos (Frye, 2013). Algunas de las barreras para la conducción son los grandes caudales vehiculares, las calles en mal estado, la mala infraestructura vial, la mala iluminación, la señalización inadecuada y las violaciones de las normas de tránsito (OMS, 2007).

Si se adoptan las medidas suficientes para facilitar el uso del auto privado, también es necesario que se incremente la accesibilidad a mismos, por medio de préstamos para su adquisición o adaptación y legislación que permita que las personas adultas mayores renten autos, de manera que puedan trasladarse en sus destinos vacacionales (Frye, 2013).

En cuanto al entorno y la red de infraestructura de acceso a las distintas modalidades de transporte, existen problemas generalizados en cuanto a accesibilidad y seguridad. Según Frye (2013), las personas adultas mayores caminan distancias considerables; sin embargo, en el camino enfrentan barreras como banquetas en mal estado u obstruidas por vehículos y otros objetos, falta de lugares de descanso, cruces peatonales sin señalización, mala cultura

vial y falta de respeto por las leyes de tránsito. Todo esto aumenta la vulnerabilidad de las personas adultas mayores al transitar a pie por las calles y reduce su seguridad y confianza, lo que lleva a muchos a no salir de sus casas.

Otros problemas sociales, como el crimen, las drogas, la violencia en las calles y las personas sin hogar en las vías públicas incrementan el sentimiento de inseguridad de los adultos mayores, predisponiéndolos a permanecer en casa y afectando su independencia, salud física, integración social y bienestar emocional (OMS, 2007).

Los distintos obstáculos en la red de movilidad y transporte hacen necesario un enfoque integral para su solución. Una ruta accesible para las personas adultas mayores es aquella en que el camino de puerta a puerta se realiza de manera efectiva y segura en todos sus componentes (Frye, 2013).

La planificación del uso del terreno, el transporte y la ciudad con el fin de crear comunidades en las que los servicios sean 100% accesibles es una de las apuestas más recientes de los gobiernos en países desarrollados y con altos porcentajes de población adulta mayor. El concepto de “envejecer en el lugar” (*aging in place*) reconoce la necesidad de las personas de envejecer en sus casas, en lugar de tener que mudarse por falta de los servicios necesarios. Estos esfuerzos buscan crear comunidades con viviendas apropiadas para los adultos mayores, esquemas y servicios de carácter comunitario y opciones de movilidad adecuadas, ajustando el ambiente físico para que sea incluyente y accesible (Frye, 2018).

En México, el Reporte Nacional de Movilidad Urbana 2014-2015 confirma que los obstáculos antes mencionados afectan seriamente a las personas con discapacidad y los adultos mayores y se suman al maltrato y la discriminación que reciben en las calles y en el transporte público. Las políticas que se han implementado para solucionarlo han sido sobre todo el construir rampas (muchas veces de manera incorrecta) y establecer tarifas preferenciales, lo cual no es adecuado ni suficiente para enfrentar la complejidad del problema (ONU-Habitat, 2015).

Es necesario que las políticas de movilidad de personas adultas mayores consideren la red de movilidad puerta a puerta y desarrollen esquemas integrales que atiendan cada uno de los eslabones de dichas cadenas.

LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y LA MOVILIDAD

Una de las principales problemáticas de las personas con discapacidad a nivel mundial es la falta de accesibilidad. La accesibilidad refiere a la “combinación de elementos constructivos y operativos que permiten a cualquier persona con discapacidad, entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con el uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios construidos, el uso del mobiliario, equipo, el transporte, la información y las comunicaciones (CONAPRED en CEDHJ, 2017). Dentro de los aspectos que abarca, la movilidad es uno de los más importantes, pues su libre acceso permite el desplazamiento independiente de las personas con discapacidad de su hogar hacia sitios de trabajo, educación, atención médica, recreación y espacios públicos (OMS, 2011).

De esta manera, la movilidad accesible es necesaria para el libre goce de los derechos de las personas con discapacidad; sin ella, existe una mayor posibilidad de que se vean excluidas de los servicios y el contacto social (OMS, 2011). Además, al no poder acceder a los sitios de educación y trabajo, las oportunidades de incrementar el ingreso y reducir la pobreza y desigualdad de este grupo poblacional disminuyen considerablemente (Babinard et al, 2012).

Según el Informe mundial sobre la discapacidad, de la Organización Mundial de la Salud, tanto en países desarrollados como en países en desarrollo, la falta de accesibilidad en los espacios públicos y al transporte público es una de las principales razones por las que las personas con discapacidad no buscan un trabajo (OMS, 2011). Esta falta de movilidad y de acceso al mercado laboral también implica costos para su comunidad, pues las personas que se quedan en sus hogares se ven limitadas para participar en la sociedad como individuos, trabajadores y consumidores, restando a la fuerza de trabajo y al intercambio de su economía. Por otra parte, las acciones encaminadas a mejorar la movilidad y accesibilidad de las personas con discapacidad benefician también a otros miembros de la comunidad, como padres y madres con carriolas, migrantes, etc. (AAPD, 2010), por lo que su implementación genera externalidades positivas para el resto de la comunidad.

De los países estudiados por las Naciones Unidas en el 2005, el 54% no contaba con normas de accesibilidad para las calles y los espacios públicos al aire libre, 43% no contaba con esas normas para edificios públicos y 44% no lo hacía para escuelas, instalaciones de salud y otros servicios (OMS, 2011). Sin embargo, incluso aquellos países que sí contaban con una legislación y un órgano específico encargado de supervisar la accesibilidad física para las personas con discapacidad, la mayoría no tenían defensores del pueblo, consejos de arbitraje o expertos independientes en la materia que asegurasen el cumplimiento de la ley. De acuerdo con la OMS, esto se explica principalmente por (OMS, 2011, 193):

- la falta de recursos financieros;
- la falta de planificación y capacidad de diseño;
- las limitaciones en la investigación y la información;
- la falta de cooperación entre las instituciones;
- la falta de mecanismos de cumplimiento;
- la falta de participación del usuario;
- las limitaciones geográficas y climáticas; y
- la falta de conciencia hacia la discapacidad en los programas educativos de urbanistas, arquitectos e ingenieros.

Por su parte, el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido reporta que existen tres tipos principales de barreras para la accesibilidad de las personas con discapacidad (Roberts et al, 2004, p.3):

- la social (altos costos, falta de conciencia sobre la discapacidad y dificultades de comunicación);
- la psicológica (discriminación y miedo por la seguridad personal); y
- la estructural (infraestructura, operaciones de transporte e información).

De manera similar a la accesibilidad a espacios públicos, la provisión de un transporte incluyente alrededor mundo se ha visto frenada debido al poco cumplimiento de las legislaciones sobre derechos de las personas con discapacidad. Así pues, aun cuando existan leyes y reglamentos que establezcan la obligación del Estado de proveer un transporte público incluyente, la falta de recursos humanos y financieros para su implementación ocasiona que no exista un verdadero ejercicio de este derecho. Más aún, en muchas ocasiones el cumplimiento de las necesidades de las personas con discapacidad se considera un asunto de bienestar y no se le da suficiente prioridad a la planeación, diseño y construcción en la materia (Roberts & Babinard, 2004).

El Informe de la OMS identifica seis principales obstáculos para que las personas con discapacidad gocen del derecho al transporte público incluyente (OMS, 2011):

- Falta de programas eficaces: el grado de cumplimiento de las legislaciones sobre transporte accesible, cuando las hay, es muy limitado;

- Barreras en los servicios de transporte especial y taxis accesibles: la mayor parte de las veces el costo de este servicio es insostenible para las personas con discapacidad y sus familias; además, la disponibilidad suele ser limitada;
- Barreras físicas y de información: muchas veces el transporte público no es accesible porque no existe información sobre los horarios, no hay rampas, no cuentan con lugares especiales para colocar las sillas de ruedas y las estaciones y paradas son inaccesibles;
- Falta de continuidad: la cadena de traslado refiere a “todos los elementos que integran un viaje, desde el punto de partida hasta la llegada a destino, e incluye el acceso para peatones, vehículos y puntos de trasbordo”(OMS, 2011, p.200). La mayor parte de las veces la accesibilidad en movilidad existente se limita a algunos vehículos accesibles por ruta o a algunas estaciones; esto fuerza a los usuarios a tomar rutas indirectas que aumentan sus tiempos de traslado. La movilidad accesible debe incluir un acceso libre a todos los vehículos y la zona de servicio, incluyendo la zona peatonal;
- Falta de accesibilidad a las zonas peatonales: el mayor problema en las cadenas de traslado suele suceder cuando las zonas peatonales, en especial aquellas que permiten acceder a las estaciones de transporte, son inaccesibles;
- Falta de sensibilización del personal: muchas veces los encargados de los medios de transporte no cuentan con información suficiente para operar las funciones de accesibilidad existentes, así como para actuar con cortesía ante las personas que las necesitan. Asimismo, muchas veces actúan con discriminación, no deteniéndose para dejarlas subir en las paradas.

Según Bascom, en aquellos lugares donde el transporte urbano y rural se basa predominantemente en el coche particular, es de especial importancia encaminar los esfuerzos para que las personas con discapacidad cuenten con transporte incluyente que les permita interactuar con el resto de la sociedad (Bascom, 2017).

LA MOVILIDAD ACCESIBLE EN MÉXICO

En México, tanto la Encuesta Nacional sobre Percepción de Discapacidad en Población Mexicana (ENPDis), como la Encuesta Nacional sobre Discriminación en México (ENADIS) proveen datos útiles a la hora de evaluar las barreras de movilidad con las que se encuentran las personas con discapacidad en el país.

En la ENPDis, 41% de las personas con discapacidad permanente reportaron tener dificultad moderada, severa o extrema para desplazarse en la calle o sus alrededores, más del 20% reportó dificultad para desplazarse en su trabajo y 2.1% para desplazarse en su escuela (Instituto Nacional de Salud Pública, 2013).

En cuanto al uso del transporte motorizado, 49.6% de las personas con discapacidad lo utilizan para trasladarse a la escuela, 46.6% al trabajo y 96.1% a los servicios de rehabilitación. De ellas el 14.9% reporto dificultad moderada o leve para abordar el transporte a la escuela, 36.3% tiene dificultad severa, moderada o leve para abordar el transporte al trabajo y el 54.5% cuenta con dificultad severa, moderada o leve para abordar el transporte a los servicios de rehabilitación (Instituto Nacional de Salud Pública, 2013).

La ENPDis también realizó un estudio acerca de la accesibilidad a lugares y dependencias públicas para las personas con discapacidad. Éste muestra que solo el 15% de las áreas urbanas estudiadas son totalmente accesibles para las personas con discapacidad, mientras que el 27% es completamente inaccesible. La inaccesibilidad se debe principalmente a la “falta de rampas en las esquinas (22.5%), los desniveles y obstáculos- principalmente árboles y postes de luz- en las banquetas (21.3%), banquetas muy estrechas (14.6%), pendientes muy pronunciadas (10.1%) e incluso escalones en las mismas banquetas (5.6%)” (Instituto Nacional de Salud Pública, 2013, p. 50).

Más aún, en las zonas urbanas se identificó que la mayor parte de los camellones no cuentan con acceso a nivel de los pasos vehiculares para permitir que las personas con discapacidad pasen segura y cómodamente. Además, el 56% de los lugares o edificios públicos no cuentan con cajones de estacionamiento exclusivos, mientras que los criterios de accesibilidad establecen que uno de cada 25 cajones debe ser para personas con discapacidad (Instituto Nacional de Salud Pública, 2013).

De las zonas rurales ninguna es completamente accesible, y 33% son imposibles de acceder, principalmente porque son de zona montañosa y por tanto con pendientes muy inclinadas y hay que atravesar barrancas, ríos, lagos o arroyos. Solo en 2.5% de las áreas estudiadas se percibe un tránsito seguro, aunque no completamente accesible. Estas barreras dificultan e incluso imposibilitan que las personas con discapacidad en zonas rurales puedan acceder a los servicios públicos, a un trabajo y que se puedan integrar a la sociedad (Instituto Nacional de Salud Pública, 2013).

Por otra parte, en su estudio del acceso al transporte público, la ENPDis muestra que en las zonas urbanas el mayor método utilizado es el camión de ruta, mientras que las zonas rurales utilizan el taxi y las camionetas de pasajeros. Asimismo, las personas que tienen dificultad para abordar el transporte motorizado suelen utilizar unidades de transporte concesionarias (aunque estas no cuentan con adaptaciones para ellos), principalmente porque reciben ayuda de los conductores (Instituto Nacional de Salud Pública, 2013).

Los camiones de ruta que cuentan con adaptaciones de accesibilidad fueron muy pocos y se encontraron principalmente en las zonas urbanas. La adaptación que se presenta con mayor frecuencia es la del asiento protegido para personas con discapacidad. En zonas urbanas también existen pocos camiones con timbre a la altura de la silla (15%) y con

rampa hidráulica (10%). Para otros medios de transporte como tren ligero, servicio de metro y metrobús se encontró que las adaptaciones consisten en rampas, líneas conductivas y montacargas. Los montacargas para sillas de ruedas en las estaciones no se observaron en ninguna área estudiada (Instituto Nacional de Salud Pública, 2013).

En cuanto a los gastos específicos al rubro de transporte, la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2012 (ENIGH) muestra que el gasto en transporte de los hogares con personas con discapacidad se encuentra entre el 9.2% y el 17.5%, mientras que en los hogares sin personas con discapacidad este porcentaje va del 9.7% al 19.9%. En ambos casos este gasto es el segundo más importante en términos porcentuales, solo superado por los gastos en alimentación. Los hogares con mayores ingresos suelen gastar más en transporte, educación y transferencias a otros hogares, mientras que los hogares con menores ingresos (que son también donde se concentra la mayor parte de la población con discapacidad) gastan sobre todo en alimentos, vivienda y cuidados de salud (INEGI, 2013).

Por otro lado, en la ENADIS, se reportan las percepciones de las personas acerca de la discapacidad, ahí se muestra que una de cada 5 personas considera justificable estacionar un coche en un lugar reservado para personas con discapacidad cuando uno no tiene una discapacidad. Además alrededor de la mitad de los encuestados (tanto personas con discapacidad como personas sin discapacidad) consideran que en México las personas con mucha frecuencia no dejan pasar en la fila a las personas con discapacidad y estacionan sus coches en lugares reservados (CONAPRED Y CONADIS, 2012).

En cuanto a la percepción que tienen las personas con discapacidad sobre la movilidad cerca de su hogar, el 41.5% dice que no hay una rampa para silla de ruedas, el 49.5% opina que no hay espacios especiales de estacionamiento, el 72% no cuenta con elevadores para silla de ruedas, el 68.7% no cuenta con guías y señalamientos para débiles visuales y el 65.5% no cuenta con baños con acceso para sillas de ruedas. En todos los casos, las personas que tienen dificultades para moverse señalan mayores porcentajes de carencia en infraestructura (47.3%, 59.1%, 72.3%, 70.2%, 65.0% respectivamente) (CONAPRED Y CONADIS, 2012).

Mientras tanto, del total de personas con discapacidad, el 32.3% necesita las rampas, el 28.6% necesita los espacios de estacionamiento especiales, 18.9% necesita los elevadores para sillas de ruedas, 19.3% necesita las guías y señalamientos y 18.2% necesita los baños con acceso para sillas de ruedas (CONAPRED Y CONADIS, 2012).

Tanto en México como en el mundo, las personas con discapacidad enfrentan fuertes barreras físicas y sociales para el acceso a la movilidad. Inclusive cuando la legislación protege y norma el libre acceso muchas veces los recursos y la voluntad política no es suficiente para lograr el cumplimiento de la ley, por lo que la situación continúa siendo desfavorable. Según la Organización Mundial de la Salud, la solución recomendada son las mejoras progresivas hacia el diseño universal de los servicios y espacios públicos (OMS, 2011).

LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y ADULTOS MAYORES EN JALISCO

En el estado de Jalisco, la Comisión Estatal de Derechos Humanos realizó un estudio en 2017 sobre la accesibilidad de las distintas instituciones públicas. En general, el estudio concluye que en las distintas dependencias, incluyendo a los ayuntamientos, no existe un trato especializado para personas con discapacidad, que muchas veces tienen conductas discriminatorias, que faltan condiciones de ingreso, traslado y estancia digna hacia y en las dependencias y que no cuentan con programas especializados para atender a las personas con discapacidad (CEDHJ, 2017).

Asimismo, como en el resto del país, hay un desabasto generalizado de infraestructura accesible, lo que limita el acceso de las personas con discapacidad a los servicios básicos, además de que en temas de infraestructura urbana falta vigilancia y control para eliminar las barreras físicas que existen (CEDHJ, 2017).

Uno de los estudios más recientes sobre la movilidad y el transporte público en Jalisco, es la *Encuesta de Satisfacción de los Usuarios del Transporte Público en el Área Metropolitana de Guadalajara* (2018). Aunque los datos que provee respecto a las condiciones que enfrentan las personas con discapacidad son limitados resulta importante resaltarlos.

En cuanto al perfil de los usuarios de transporte público en Guadalajara, un 11.1% son adultos mayores de 60 años, 6.7% tienen alguna discapacidad y 0.9% son mujeres embarazadas. La discapacidad más usual es la visual, seguida por la motora y la auditiva; no se reportaron usuarios con discapacidad intelectual o mental.

El acceso a los camiones le resulta muy difícil al 4.1% de los encuestados y difícil al 17.3%; mientras que el 78.5% lo encuentran fácil o muy fácil. 5.4% de los encuestados reportan haber sido víctimas de violencia verbal por parte de los choferes, aunque el reporte de la encuesta no desagrega por sector poblacional. 11.8% de los usuarios del transporte público pagan con transvales y 3.3% lo hacen con bienevales. De éstos, alrededor de la mitad (49.6%) reportan haber sufrido discriminación por su tipo de pago al menos una vez.

Los medios de transporte que cuentan con una mayor facilidad para subir y bajar, según los usuarios, son el Tren Eléctrico Urbano (8.69/10), el Macrobús (8.57/10), el SITREN (8.20/10) y el SITRAN (7.64/10). Estos cuatro también obtienen las mejores calificaciones y en el mismo orden en disponibilidad de asientos preferenciales.

En cuanto a las placas Braille y Parlantes el Macrobús es el mejor calificado (9.56 y 9.36 respectivamente) seguido por el Tren Eléctrico Urbano (7.46 y 7.38 respectivamente). Para existencia de un área de sillas de ruedas se calificó mejor al Tren Urbano (8.00) y el SITREN (7.7). Sin embargo, los que reportaron mayor calificación por tener elementos de fijación de

sillas son el Tren Urbano y el BRT Macrobús con 7.78, mientras que el SITREN calificó en 7.2. Es importante destacar que los promedios para todos los tipos de transporte en cuanto a asientos, placas Braille, espacio para sillas de ruedas y fijación de sillas de ruedas no supera nunca los 5.5 puntos de 10.

Otro elemento importante a la hora de analizar la accesibilidad al transporte público para las personas adultas mayores y personas con discapacidad en Jalisco son las propuestas de mejora en accesibilidad que los usuarios del transporte realizan en la misma encuesta. 41.4% preferiría que los ingresos y egresos fueran más anchos, 22.5% les agregaría un escalón para reducir la altura de los mismos y 18.4% reduciría la altura del vehículo en sí.

Los datos anteriores, aunque no están focalizados en la experiencia específica de adultos mayores y personas con discapacidad ayudan a comprender de mejor manera la percepción de los usuarios en cuanto a la accesibilidad del transporte público en la ciudad de Guadalajara. Cabe mencionar que no se encontró ningún estudio parecido para el resto del Estado.

Otro dato importante respecto a la movilidad de las personas con discapacidad y personas adultas mayores proviene de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2014 de Jalisco como Vamos. La Encuesta muestra que 42% de los encuestados considera que el estado de las banquetas del Área Metropolitana de Guadalajara es malo o muy malo; 3% de los encuestados reporta que en su colonia no existen banquetas. Este factor es de gran impacto para la movilidad de personas con discapacidad y adultos mayores, pues complica su traslado fuera de casa y pone en peligro su integridad física al tener que compartir espacio con los automóviles. Además, 27% de los encuestados reporta que sus colonias no cuentan con espacios para personas con discapacidad, siendo los municipios de El Salto y Tlaquepaque los más afectados en este aspecto (61% y 55% respectivamente). Otro 27% reporta que el estado de los espacios existentes para personas con discapacidad es de malo a muy malo.

Según información más actualizada al respecto y proveniente de la Quinta Encuesta de Percepción Ciudadana sobre Calidad de Vida 2016 de Jalisco como Vamos, en el Área Metropolitana de Guadalajara 58 de cada 100 personas se mueven en camión, 28 en vehículos particulares, 5 caminan, 2 en bicicleta, 2 en motocicleta, 2 en tren ligero o trolebús y 2 en taxi; 1.6 horas es el tiempo promedio que los encuestados dedican para movilizarse y 15% de ellos reportaron destinar tres horas o más para sus traslados diarios. Un dato muy revelador es que 55% de los encuestados señalaron que en su colonia no hay espacios públicos para personas con discapacidad; 33% reportaron que aunque en sus colonias si los hay, son de mala y muy mala calidad. Nuevamente las cifras relacionadas con la población objetivo del presente Diagnóstico son muy escasas, además de que no se encuentran estudios para el interior de Jalisco.

Otro organismo importante en la materia y que provee información al respecto, es el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público de Jalisco, instalado en 2014, como un “mecanismo independiente que analiza y evalúa las condiciones de la movilidad y propone políticas para mejorar la calidad de vida de las personas” (OCMTP, 2018). Su misión fue, desde un principio, la de procurar el disfrute universal de un sistema digno, accesible, humano, seguro, eficiente y sustentable. Desde entonces, el Observatorio ha emitido un total de 73 recomendaciones, 4 de las cuales tienen que ver con mejorar las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad y adultos mayores. Todas ellas han sido parcialmente cumplidas o incumplidas en su totalidad. La recomendación número 9 establece la necesidad de implementar un sistema de capacitación para los operadores de las unidades, con el fin de mejorar la atención a adultos mayores, personas con discapacidad, adultos y niños. Esta recomendación fue parcialmente cumplida pues se han desarrollado algunos programas de capacitación, pero con diferencias significativas entre las instituciones que los otorgan; la recomendación número 20 concierne la promoción del respeto a grupos vulnerables, como mujeres, adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas mediante folletos, carteles y anuncios, con el fin de sensibilizar a los usuarios del transporte público. Esta recomendación también fue parcialmente cumplida, pues se realizó una sola campaña con carteles informativos. La recomendación 21 tiene que ver con las modificaciones en las unidades de transporte público para que las personas con discapacidad visual puedan identificar la ruta, la apertura y cierre de las puertas, etc. El Observatorio pedía que un mínimo del 10% de las unidades contara con estos sistemas. Sin embargo, la recomendación no ha sido cumplida, desde que se emitió en el 2014.

Finalmente, una de las recomendaciones relacionadas con el maltrato a grupos vulnerables establece la necesidad de elaborar y aplicar un programa permanente para prevenir, frenar y sancionar el maltrato por parte de los operadores a adultos mayores, personas con discapacidad, mujeres embarazadas y niñas y niños. Hasta el momento, lo único que se ha implementado al respecto fue la campaña mencionada en la recomendación 20 (OCMTP, 2018).

Otro dato del Observatorio, muestra que de 2014 al 2018, 184 personas han muerto por accidentes causados por conductores del transporte público en Jalisco. De éstas, 54 han sido personas adultas mayores, dato que pone en manifiesto la gran vulnerabilidad a la que se enfrenta esta población al transitar en las calles.

Finalmente, la Organización de Invidentes Unidos de Jalisco A.C. reporta que, en la ciudad de Guadalajara, las personas con discapacidad enfrentan una serie de dificultades que ponen en riesgo su integridad física. Entre ellas el mal estado de las banquetas, los cambios de rutas de los camiones, las dificultades de acceso a las unidades y la discriminación de los choferes y de otros usuarios (Galván et al, sf).

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

La información anterior provee una idea de los amplios retos en movilidad de personas adultas mayores y personas con discapacidad a los que se enfrenta el Estado. Más aún, es necesario destacar la insuficiente información con la que cuentan los municipios en este tema, sobre todo los del interior de Jalisco.

VÍAS PARA LA FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Los datos presentados como fundamento de este diagnóstico permiten observar que hay por lo menos tres vías alternativas para formular la problemática de la movilidad de los adultos mayores y las personas con discapacidad en Jalisco y que constituye la población objetivo del programa Bienevales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad. Cada una de estas vías hace énfasis en alguna variable crítica, lo cual tiene consecuencias importantes para el diseño o rediseño de los programas sociales. A continuación, se presentan las tres formulaciones y posteriormente se presenta la Tabla 1 para compararlas y señalar sus ventajas y desventajas.

PRIMERA FORMULACIÓN

Los adultos mayores y las personas con discapacidad enfrentan diversos obstáculos físicos, económicos, de acceso a los servicios privados y públicos, que les impiden lograr un pleno desarrollo individual. La política pública puede contribuir a **atenuar los efectos adversos asociados al envejecimiento y discapacidad** (por ejemplo el deterioro de la economía familiar, el rezago educativo o el excesivo gasto en salud), a través de diversos **apoyos individuales**, tales como subsidios para la rehabilitación de las personas con discapacidad, terapias ocupacionales para los adultos mayores o transferencias en efectivo para mitigar el impacto en el ingreso familiar.

SEGUNDA FORMULACIÓN

Los adultos mayores y las personas con discapacidad **enfrentan problemas de movilidad** que les impiden desplazarse en espacios públicos, lo cual **limita su participación social, su salud y su calidad de vida.** Las principales **barreras que enfrentan en el entorno comunitario** están asociadas a los **medios de transporte disponibles y la red de infraestructura que permite acceder a los mismos.** La ausencia de movilidad accesible **impide el goce de los derechos** de los adultos mayores y las personas con discapacidad, y por ende, **promueve su exclusión social.**

TERCERA FORMULACIÓN

Los adultos mayores y las personas con discapacidad están imposibilitadas de ejercer plenamente sus derechos debido a que el entorno en el que viven las excluye de acceder a las mismas oportunidades que gozan otras personas. Están excluidas del mercado laboral, enfrentan problemas de acceso a los servicios públicos básicos y sufren una discriminación sistemática en diversas esferas. La vulnerabilidad de los adultos mayores es producto de diversos factores, entre los cuales destaca el debilitamiento de los sistemas de protección social que los excluye de la posibilidad de acceder a una pensión digna y a servicios adecuados de atención a la salud. **La exclusión de que son objeto tiene raíces culturales e institucionales profundas,** sobre todo por la desinformación y los prejuicios que están fuertemente arraigados en la sociedad respecto de las personas con discapacidad y los adultos mayores. En síntesis, el envejecimiento y **la discapacidad no son fenómenos individuales sino colectivos** debido a que los factores de exclusión se han construido socialmente. Por lo tanto, **la política pública hacia los adultos mayores y las personas con discapacidad requiere adoptar un enfoque basado en la comunidad,** de manera que su abordaje sea interdisciplinario, multisectorial y sustentado en la suma de las capacidades gubernamentales, privadas y sociales.



Tabla 1. Tres vías alternativas para la formulación del problema.

Formulación	Variable crítica	Argumentos a favor	Argumentos en contra
Primera	Obstáculos individuales, apoyos individuales	<ul style="list-style-type: none"> El otorgamiento de apoyos individuales para atenuar los efectos adversos de la discapacidad es una práctica instalada en el gobierno y aceptada por los adultos mayores y las personas con discapacidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Atender los efectos en lugar de las causas estructurales del fenómeno no conlleva a soluciones eficaces a largo plazo. Conceptualizar el fenómeno desde un enfoque individual implica desconocer su dimensión cultural y colectiva. Ello también conlleva a una baja eficacia de la política pública.
Segunda	Obstáculos en la movilidad accesible de los adultos mayores y las personas con discapacidad.	<ul style="list-style-type: none"> Se trata de una problemática compartida por los adultos mayores, las personas con discapacidad y sus familias. Es un problema que debe ser abordado desde el sector público y la iniciativa privada. 	<ul style="list-style-type: none"> SEDIS no tiene atribuciones para otorgar apoyos en este rubro y por lo tanto requiere de la participación de otros actores. Se requiere que la legislación respalde la estrategia.
Tercera	Envejecimiento y discapacidad como un problema de exclusión de naturaleza colectiva y de no ejercicio pleno de derechos.	<ul style="list-style-type: none"> Reconoce que el fenómeno de la exclusión ligado al del envejecimiento y la discapacidad es multicausal. Las políticas derivadas de esta formulación implican la adopción del enfoque basado en la comunidad. Existen buenas prácticas documentadas a nivel nacional e internacional en la materia. 	<ul style="list-style-type: none"> Se requiere una modificación substancial de la política vigente. En aquellas dimensiones del problema sobre las cuales SEDIS no tenga atribuciones directas, tendría que actuar como instancia coordinadora de otras dependencias y entidades.

PROBLEMA SELECCIONADO

Tomando en consideración las ventajas y desventajas de cada una de las tres formulaciones anteriores, la segunda formulación –aquella que supone que los obstáculos de movilidad accesible favorecen la exclusión de los adultos mayores y las personas con discapacidad- es la más apropiada para entender una de las causas del fenómeno de la exclusión social de esa población. En primer lugar, porque asume que la ausencia de movilidad accesible para esta población sumamente vulnerable atenta contra su calidad de vida y promueve por lo tanto su exclusión en la sociedad. En segundo lugar, pone énfasis en que los obstáculos comunitarios que enfrentan, están ligados a la falta de accesibilidad del transporte público y de la infraestructura que permite acceder a él.

Como se ilustra en el árbol de problemas que se presenta más adelante, en el fenómeno de la falta de ejercicio pleno de los derechos de los adultos mayores y las personas con discapacidad, intervienen cuatro grandes factores de exclusión: laborales, de acceso a los servicios públicos, socioculturales, así como institucionales. Entre los primeros destacan que esta población se enfrenta a una gran inflexibilidad del mercado laboral para ajustarse a sus posibilidades de movilidad y horario, laxitud en la aplicación de la legislación laboral que garantiza derechos para los trabajadores con discapacidad e insuficientes oportunidades de empleo para adultos mayores. En cuanto a los factores de exclusión por baja accesibilidad a los servicios públicos, se destacan el acceso deficiente a los servicios de salud, a los servicios de movilidad y a los espacios públicos. Los factores socioculturales de exclusión tienen que ver con una sociedad que se encuentra generalmente desinformada y con diversos prejuicios hacia los adultos mayores y las personas con discapacidad. Finalmente, en los factores institucionales de exclusión subraya la desarticulación de la oferta programática y de servicios hacia los adultos mayores y las personas con discapacidad, ya que los programas públicos suelen estar poco articulados entre sí, por lo que sus impactos se pulverizan; sus presupuestos son insuficientes y generalmente se encuentran dispersos en diversas instancias gubernamentales; la investigación y la información sobre el fenómeno del envejecimiento y la discapacidad suele ser insuficiente; las personas con discapacidad sufren de poca representatividad en la toma de decisiones políticas y hay una insuficiente atención a los problemas de sus cuidadores.

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

Los adultos mayores y las personas con discapacidad **enfrentan problemas de movilidad** que les impiden desplazarse en espacios públicos, lo cual **limita su participación social, su salud y su calidad de vida**. Las principales **barreras que enfrentan en el entorno comunitario** están asociadas a los **medios de transporte disponibles y la red de infraestructura que permite acceder a los mismos**. La ausencia de movilidad accesible **impide el goce de los derechos** de los adultos mayores y las personas con discapacidad, y por ende, **promueve su exclusión social**.

ÁRBOL DEL PROBLEMA (CAUSAS Y EFECTOS)

El árbol de problemas que se presenta a continuación es un producto colectivo generado a través de un taller participativo, cuyos objetivos principales fueron los siguientes dos:

- 1) Desarrollar, desde un enfoque participativo, un árbol de problemas asociado a la problemática de la población objetivo del programa “Bievenales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad”, es decir adultos mayores de 65 años o más y personas con discapacidad severa.
- 2) Bosquejar alternativas de política pública que se deriven de manera lógica del análisis de las causas del problema público que el programa busca atender.

El taller se llevó a cabo el 25 de enero de 2018 de 9:00 a 14:00 horas en las salas académicas de “Central Guadalajara”, ubicadas en Avenida Vallarta 3300, Vallarta Norte, C.P. 44690 en Guadalajara, Jalisco. Al taller se integraron tres tipos de actores: a) funcionarios de la SEDIS encargados de operar el programa “Bievenales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad”, b) funcionarios de esa misma dependencia adscritos a la Dirección General de Política Social, c) académicos especialistas en la problemática social de adultos mayores y personas con discapacidad, por último, d) representantes de organizaciones de la sociedad civil (OSC) cuyo foco de atención o intervención es la población que atiende el programa. La dinámica del taller se desarrolló en función de los siguientes ejes analíticos:

- ¿Cuál es el principal problema público relacionado con la población objetivo del programa social analizado?
- ¿Qué efectos o consecuencias genera dicho problema?
- ¿Cuáles son las causas fundamentales que explican la existencia del problema?
- ¿Qué alternativas de política pública podrían ponerse en práctica para enfrentar las causas del problema?

La Lista del taller de participantes al taller de diagnóstico se puede encontrar en el anexo 6.

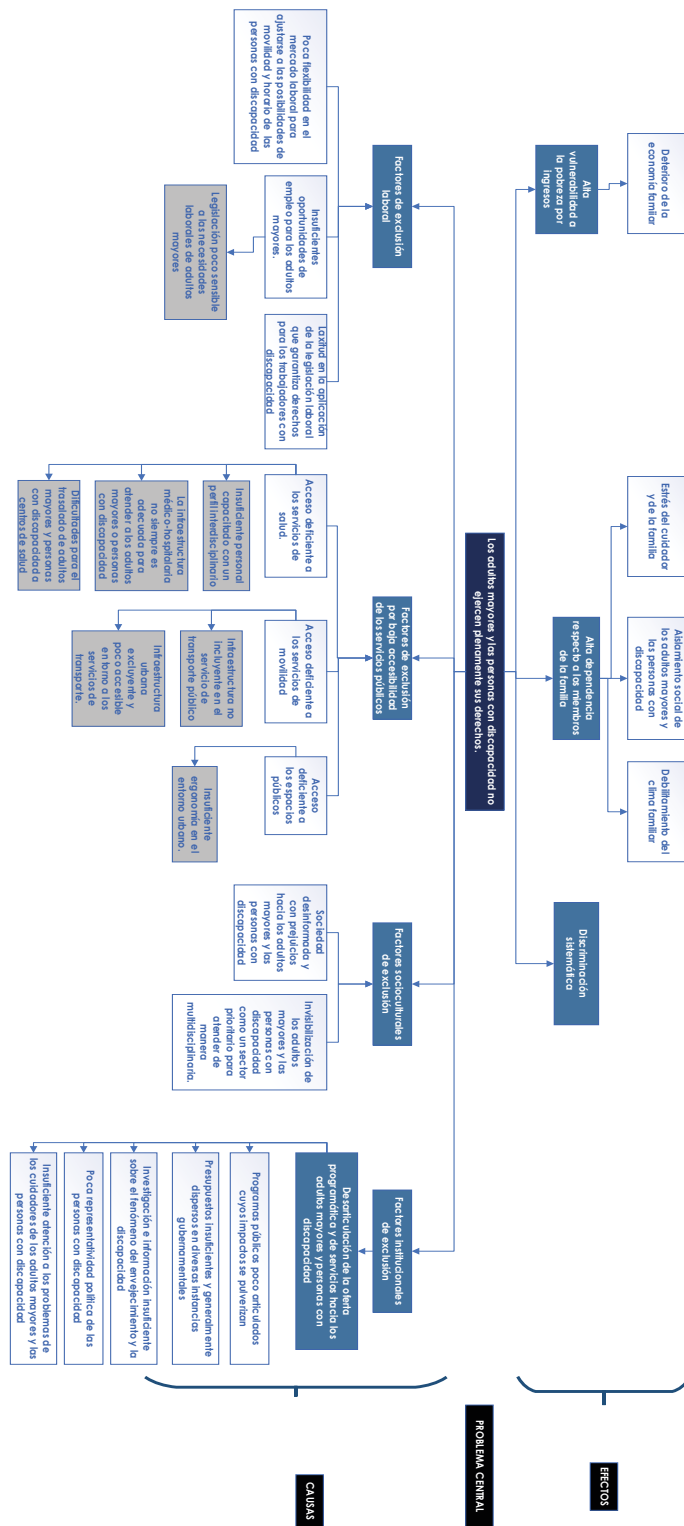
Los participantes se organizaron en dos equipos, buscando que en cada uno se reflejara la diversidad de actores mencionados anteriormente. Cada equipo elaboró su propia identificación del problema central, de sus efectos y sus causas. Debido a la heterogeneidad en la formación académica y experiencia profesional de los participantes, cada equipo hizo

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

énfasis en asuntos diversos, aunque al final se hizo una puesta en común para tratar de llegar a una formulación lo más general posible. La formulación final provino tanto de los insumos generados en el taller como de la revisión de la literatura y de los datos estadísticos presentados anteriormente. A continuación se presentan el árbol de problemas y el árbol de objetivos.

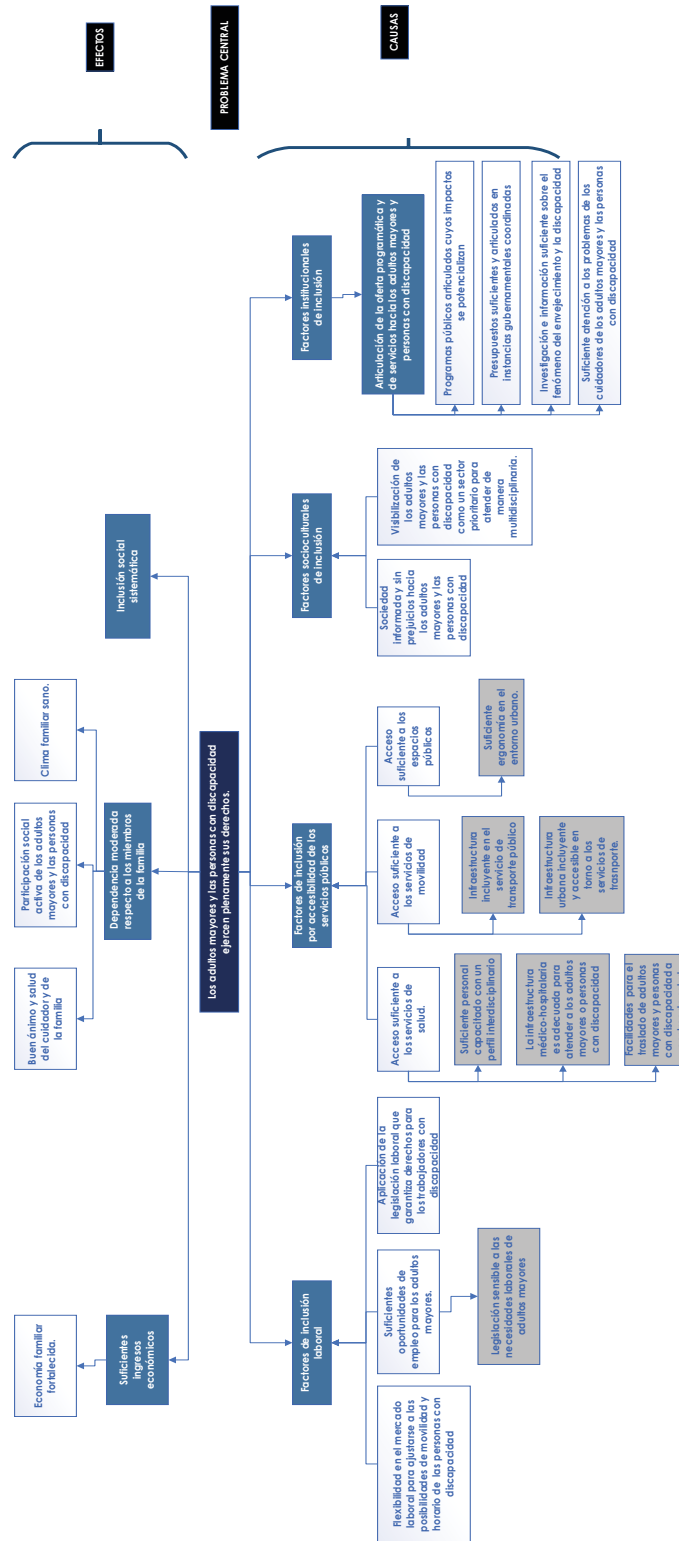
DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

ÁRBOL DE PROBLEMAS SOBRE LOS ADULTOS MAYORES Y LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN JALISCO



DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

ÁRBOL DE OBJETIVOS SOBRE LA MOVILIDAD DE LOS ADULTOS MAYORES Y LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN JALISCO.



CARACTERÍSTICAS DE LA POBLACIÓN AFECTADA POR EL PROBLEMA

ADULTOS MAYORES

El proceso de envejecimiento en México

Según el documento *La situación demográfica de México de 2015²* (CONAPO, 2015), actualmente, la Ciudad de México es la entidad más envejecida del país, en donde los adultos mayores representan el 13.36 % de la población total. A esta entidad federativa, le siguen estados cuyas proporciones de adultos mayores son superiores al 10%, entre ellos se encuentran: Veracruz, Oaxaca, Morelos, Yucatán, Michoacán, Sinaloa, Zacatecas, San Luis Potosí, Nayarit, Hidalgo, Guerrero, Jalisco y Durango.

Por otro lado, de acuerdo con las proyecciones de población de CONAPO, en 2017 residen en el país 12'973,411 personas de 60 y más años, de los cuales 53.9% son mujeres y 46.1% son hombres (Ver Cuadro 1). Es de resaltar que, las mujeres representan el 53.9% de este grupo poblacional pero además, a medida que avanza la edad, mayor es el peso poblacional de éstas.

Cuadro 1. Población de 60 años y más según grupos de edad por sexo. Estados Unidos Mexicanos, 2017.

Grupo de edad	Total	Hombres	%	Mujeres	%
Total	12,973,411	5,977,081	46.1%	6,996,330	53.9%
60 - 64	4,141,037	1,946,394	47.0%	2,194,643	53.0%
65-69	3,092,656	1,447,131	46.8%	1,645,525	53.2%
70-74	2,245,131	1,037,257	46.2%	1,207,874	53.8%
75-79	1,561,646	709,012	45.4%	852,634	54.6%
80-84	1,007,597	448,122	44.5%	559,474	55.5%
85 -89	568,187	244,679	43.1%	323,508	56.9%
90-94	252,963	104,139	41.2%	148,823	58.8%
95-99	83,499	32,687	39.1%	50,812	60.9%
100 y más	20,695	7,659	37.0%	13,036	63.0%

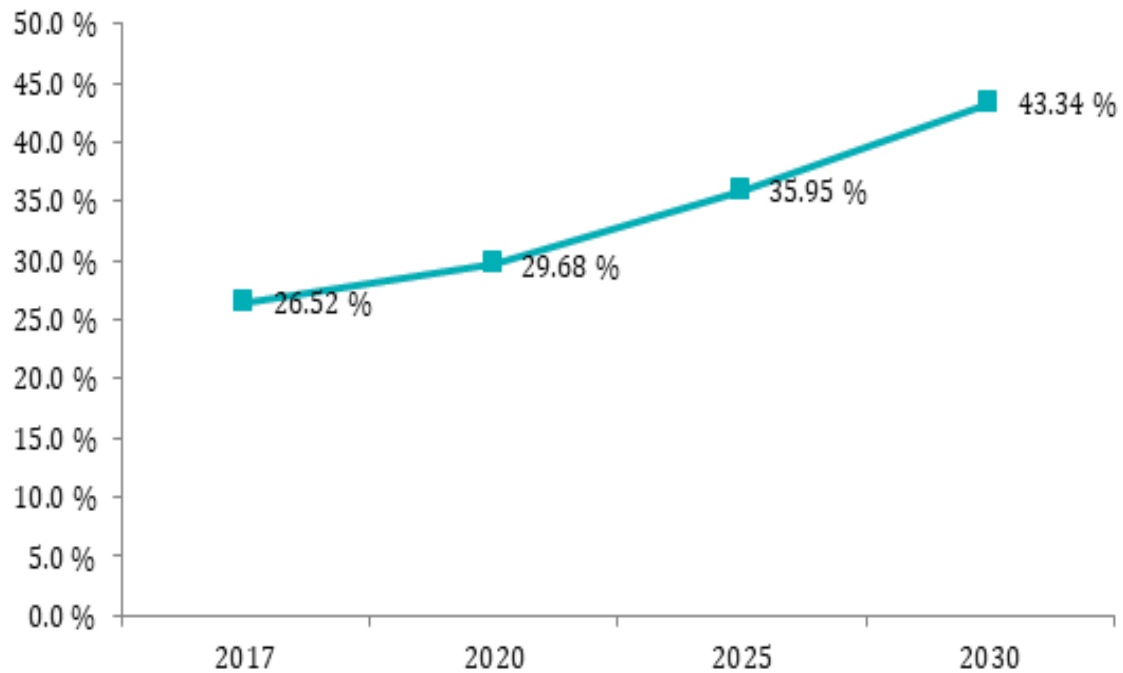
Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de las proyecciones de la población, 1990-2030.

² Disponible en: http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/Situacion_Demografica_De_Mexico/2015/HTML/files/assets/common/downloads/SDM_2015.pdf

A medida que pasan los años, el peso relativo de los adultos mayores toma mayor importancia en la estructura por edad del país. La relevancia en el peso que tienen los adultos mayores en la pirámide poblacional se manifiesta claramente en dos variables que se deben de considerar al momento de analizar este fenómeno: el índice de envejecimiento y la relación de dependencia por vejez.

El índice de envejecimiento se define como el número de personas de 65 años y más por cada cien menores de 15 años (CONAPO, 2015). Según las proyecciones de CONAPO, en 2017, en México habitan 26.5 adultos mayores de 65 años y más por cada cien niños de 0 a 14 años, sin embargo, este índice se incrementará paulatinamente en los siguientes años, llegando a alcanzar hasta 43 adultos mayores por cada 100 niños en 2030 (Ver Gráfica 1).

Gráfica 1. Índice de envejecimiento³ Estados Unidos Mexicanos, 2017-2030.



Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de las proyecciones de la población, 1990-2030.

³ Es el cociente de las personas de 65 años y más entre los menores de 15 años por cien (CONAPO, 2015).

Otro indicador de importancia para entender la magnitud del fenómeno del envejecimiento en México, es la relación de dependencia por vejez⁴ que de acuerdo con los datos de las proyecciones de la población realizadas por CONAPO, es de 10.85 % a nivel nacional para 2017, es decir, en nuestro país hay alrededor de 11 personas de 65 años y más por cada cien en edad laboral. A nivel estatal, las entidades con mayor dependencia por vejez es la Ciudad de México donde hay más de 14 personas de 65 años y más por cada cien en edad de trabajar en 2017.

A nivel nacional, CONAPO (2015) estima que, de los 121'005,815 habitantes del país, 12'085,796 son de 60 años y más, siendo las entidades con mayor número de adultos mayores el Estado de México, Distrito Federal, Veracruz, Jalisco y Puebla, en las cuales habitan poco más de cinco millones, lo que representa 41.5% de la población total de personas en ese grupo de población. En ese sentido, se estima que para el año 2030, el Estado de México, el Distrito Federal, Veracruz, Jalisco y Puebla seguirán concentrando, al igual que en 2015, la mayor cantidad de adultos mayores del país (41.3%).

Un indicador adicional referente al proceso de envejecimiento de la población, es el de la relación de dependencia de cuidados. De acuerdo con CONAPO tomando como base una metodología publicada por la CEPAL⁵, esta relación disminuirá a ritmos similares tanto a nivel nacional como en el estado de Jalisco en el periodo de 2010 a 2030. Se puede observar claramente cómo el peso de esta relación se inclinará cada vez más hacia el grupo etario conformado por el conjunto de la población de 75 a 84 años y de 85 años y más, restándole un poco de peso a la población en edades tempranas (de 0 a 12 años).

⁴ Es el cociente de las personas de 65 años y más entre las personas de 15 a 64 años de edad por cien (CONAPO, 2015)

⁵ Para la construcción de la relación de dependencia de cuidados se distingue de entre quienes requieren de cuidado intensivo (niños de 0 a 6 años y personas de 85 años y más) y quienes necesitan de un cuidado menos intensivo (niños de 7 a 12 años y personas de 75 a 84 años). A los primeros se les otorga un peso de 1, mientras que a los segundos se les otorga un peso de 0.5. El grupo de potenciales cuidadores incluye a la población de 15 a 74 años y se les otorga un peso de 1 y la población de 13 o de 14 años no está incluida en los cálculos bajo el supuesto de que proveen más o menos la misma cantidad de cuidado que requieren. Rossel, Cecilia 2016, "Desafíos demográficos para la organización social del cuidado y las políticas públicas, Cecilia Rossel". Serie Asuntos de Género No. 135, Naciones Unidas CEPAL 2016-06.

Cuadro 2. Relación de dependencia de cuidados por grupos de edad, 2010-2030⁶

Año	Variable	República Mexicana	Jalisco	
2010	Población	De 0 a 6 años	15,704,231	1,034,327
		De 7 a 12 años	13,624,384	882,252
		De 75 a 84 años	2,122,778	137,950
		De 85 años y más	705,363	52,593
		De 15 a 74 años	77,556,621	5,042,521
	Relación de dependencia de cuidados		31.31 %	31.67 %
2020	Población	De 0 a 6 años	15,405,309	1,029,776
		De 7 a 12 años	13,254,216	882,253
		De 75 a 84 años	2,806,128	185,135
		De 85 años y más	1,022,830	67,882
		De 15 a 74 años	90,168,258	5,905,771
	Relación de dependencia de cuidados		27.13 %	27.62 %
2030	Población	De 0 a 6 años	15,121,442	1,017,741
		De 7 a 12 años	13,055,665	874,860
		De 75 a 84 años	4,038,235	267,856
		De 85 años y más	1,396,914	92,874
		De 15 a 74 años	99,534,399	6,559,069
	Relación de dependencia de cuidados		25.18 %	25.64 %

Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de las proyecciones de la población, 1990-2030.

⁶ CONAPO toma la siguiente definición de la Relación de dependencia de cuidados: De acuerdo a CEPAL: Es el cociente entre la población infantil (0 a 12 años) y de edad avanzada (75 años y más) ponderada por la unidad de cuidado que precisan según subgrupos de edad, entre el total de la población de 15 a 74 años, multiplicado por cien. Su cálculo es útil para acercarse a la medición de las personas que necesitan cuidados, la cantidad que requieren y las posibilidades demográficas de brindar asistencia.

Principales indicadores sociodemográficos de la población de 60 y más años.

Contexto nacional

Utilizando como fuente la Encuesta Intercensal 2015, se observa que, en promedio a nivel nacional, en el 28.3% de los hogares habita al menos una persona de 60 años y más. En este rubro se pueden contabilizar 15 estados superando este porcentaje e incluso algunas entidades como la Ciudad de México, Oaxaca, Veracruz, Morelos, Guerrero, San Luis Potosí, Michoacán e Hidalgo superan el 30% de los hogares en esa situación (Ver Anexo 2).

Un hecho de importancia que se debe resaltar en cuanto a la composición de dichos hogares es que en México hay 1.6 millones de personas de 60 y más años que viven solas y la mayoría (aproximadamente 63%) son mujeres⁷ (INEGI, 2017). Esto resulta relevante dado que puede tener implicaciones importantes para las redes de solidaridad, en contextos en los que los apoyos familiares operan como importantes estrategias de vida⁸ (Castillo Fernández y Vela Peón, 2005).

Por otro lado, de acuerdo con datos de la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH 2016), la población de adulto mayores recibe algún tipo de apoyo siendo los más importantes las remesas (6.7%), los donativos de otros hogares e instituciones públicas (28.8%) y en mayor medida (49.2%) los apoyos por programas gubernamentales. Adicionalmente, según la propia ENIGH 2016, sólo el 37% de los hogares donde reside al menos una persona de 60 y más años reciben ingresos por jubilación (INEGI, 2017).

Contexto estatal

De acuerdo documento titulado *La situación demográfica de México de 2015* (CONAPO, 2015), Jalisco se encuentra catalogado como un estado en plena transición demográfica. Esta categoría la componen estados con las siguientes dos características: por un lado, tasas de fecundidad de 18.1 a 19.3 nacimientos por cada mil habitantes y por el otro, tasas de mortalidad intermedias (de 5 a 6 defunciones por cada mil habitantes), como sucede también en otras entidades como Campeche, Chihuahua, Coahuila, Colima, Durango, México, Morelos, Nayarit, Sinaloa, Sonora, Tabasco y Yucatán.

Según estimaciones realizadas por CONAPO, la población de 60 años y más en Jalisco pasó de 391,188 personas en 1990 a 797,863 personas en 2015 y se proyecta que para 2030 esta

⁷ Tomado de: Estadísticas a propósito del día internacional de las personas de edad. INEGI, 28 de septiembre de 2017. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/aproposito/2017/edad2017_Nal.pdf

⁸ Castillo Fernández, Dídimo, & Vela Peón, Fortino. (2005). Envejecimiento demográfico en México: Evaluación de los datos censales por edad y sexo, 1970-2000. *Papeles de población*, 11(45), 107-141. Recuperado el 23 de diciembre de 2017 de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252005000300006&lng=es&tlng=es

población llegue a superar el millón trescientos mil habitantes. Esto quiere decir que, en 40 años, la población de adultos mayores prácticamente se triplicó en el estado. A partir de estas proyecciones, un dato que salta a la vista y que resulta sumamente relevante para la planeación de las políticas públicas para los adultos mayores es que para el año 2030, Jalisco tendrá un porcentaje de adultos mayores que requerirán de cuidados especiales, debido a la fragilidad que presenta la población de más de 75 años, llegando a alcanzar un 27.5% del total de la población adulta mayor (Ver Cuadro 3).

Cuadro 3. Población de 60 años y más según grupos de edad. Jalisco, 1990-2030

Grupos de edad	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Total	391,188	445,352	501,956	577,028	675,510	797,863	942,587	1,111,626	1,310,744
60 - 64	119,060	130,410	145,658	174,325	208,601	249,668	292,957	341,037	398,905
65-69	97,998	106,635	117,426	133,039	160,014	191,495	228,959	269,138	314,194
70-74	74,263	84,055	91,712	101,906	116,351	140,151	167,653	200,888	236,915
75-79	50,885	59,341	67,431	73,799	83,058	95,055	114,576	137,375	165,199
80-84	31,909	36,635	43,126	49,057	54,892	61,518	70,559	85,299	102,656
85 -89	17,073	20,063	23,063	27,651	31,716	35,557	39,974	46,117	56,032
90-94	0	8,213	10,439	12,236	14,648	16,896	19,071	21,611	25,170
95-99	0	0	3,101	4,185	4,931	5,947	6,914	7,883	9,025
100 y más	0	0	0	830	1,298	1,577	1,923	2,278	2,646

Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de las proyecciones de la población, 1990-2030.

En cuanto al índice de envejecimiento para el estado de Jalisco, éste se ha mantenido con un comportamiento similar al presentado a nivel nacional y prácticamente se duplicará en el periodo de 2010 a 2030, alcanzado más del 40%. Esto quiere decir que la relación entre ambos extremos de la pirámide poblacional en el estado se está equilibrando (Ver Cuadro 4). En cuanto a la razón de dependencia por vejez en Jalisco y a nivel nacional la relación entre los distintos grupos de población que constituyen la pirámide poblacional es también muy parecida; ésta se ha incrementado, en Jalisco, en casi 6 puntos porcentuales en el periodo que va de 2010 a 2030, mientras que para el mismo periodo claramente ha descendido la razón por dependencia juvenil (Ver Cuadro 5).

Cuadro 4. Índice de envejecimiento. Nacional y Jalisco. 2010, 2020 y 2030.

Año	Variable		República Mexicana	Jalisco
2010	Población	0 a 14 años	33,870,794	2,209,560
		65 años y más	7,058,408	466,909
	Índice de envejecimiento		20.84 %	21.13 %
2020	Población	0 a 14 años	33,094,427	2,204,489
		65 años y más	9,823,631	649,629
	Índice de envejecimiento		29.68 %	29.47 %
2030	Población	0 a 14 años	32,511,789	2,182,461
		65 años y más	14,089,232	911,839
	Índice de envejecimiento		43.34 %	41.78 %

Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de las proyecciones de la población, 1990-2030.

Cuadro 5. Razón de dependencia total⁹, juvenil¹⁰ y por vejez. Nacional y Jalisco. 2010, 2020 y 2030.

Contexto	2010			2020			2030		
	Razón de dependencia			Razón de dependencia			Razón de dependencia		
	Total	Juvenil	Por Vejez	Total	Juvenil	Por Vejez	Total	Juvenil	Por Vejez
República Mexicana	55.82 %	46.19 %	9.63 %	50.99 %	39.32 %	11.67 %	51.28 %	35.77 %	15.50 %
Jalisco	56.16 %	46.36 %	9.80 %	51.81 %	40.01 %	11.79 %	51.50 %	36.33 %	15.18 %

Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de las proyecciones de la población, 1990-2030.

⁹ Es el cociente de la suma de las personas de 0 a 14 años y las personas de 65 años y más entre las personas de 15 a 64 años de edad por cien.(CONAPO, 2015)

¹⁰ Es el cociente de las personas de 0 a 14 años entre las personas de 15 a 64 años de edad por cien. (CONAPO 2015)

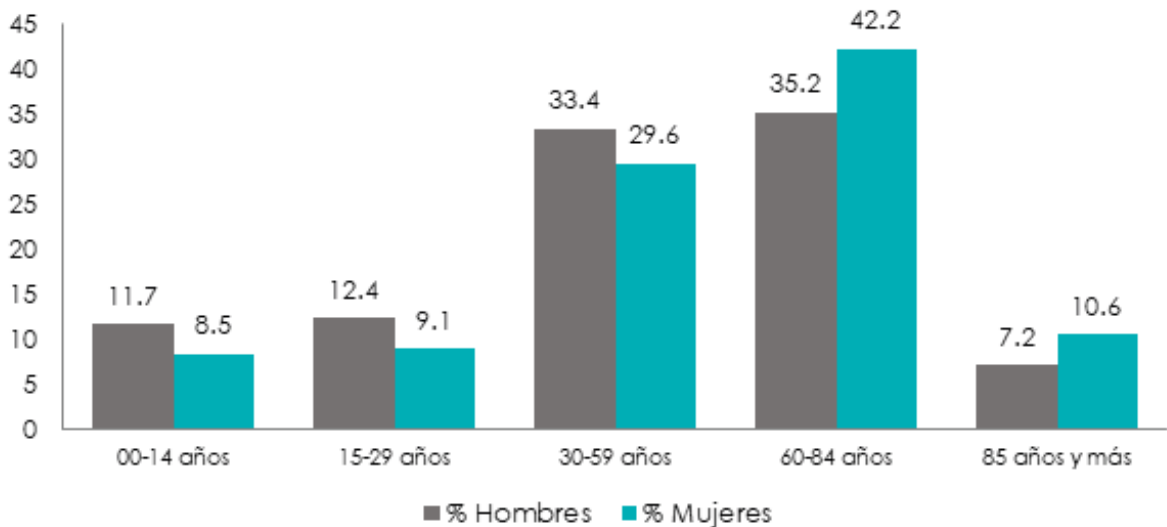
Principales indicadores de la población adulta mayor en Jalisco

De acuerdo con datos de la Encuesta Intercensal 2015, en Jalisco habitan 809,390 personas de 60 años y más de una población total de 7'844,830 habitantes. En cuanto a la distribución municipal de este grupo poblacional se refiere, hay 39 municipios donde más del 15% de su población es adulta mayor y por otro lado 99 municipios superan el promedio estatal que es de 10.3% (Ver Anexo 2).

Discapacidad

Según datos del Censo de Población y Vivienda del 2010, del total de población con limitación en la actividad, el 47.6% (138,301 personas) contaban con una edad de 60 años y más lo cual refleja una prevalencia de la limitación de la actividad que aumenta con la edad. Esta relación entre limitación en la actividad y la edad fue aún más significativa en las mujeres al concentrar, este grupo de edad, más de la mitad del total de las mujeres con limitación en la actividad en Jalisco (52.8%).

Gráfica 2. Distribución porcentual de la población con limitación en la actividad por sexo y grupos de edad. Jalisco, 2010.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Tabulados Predefinidos.

Utilizando como fuente la Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica (ENADID 2014), se puede observar que la estructura de la población con discapacidad en Jalisco es muy similar a la de 2010 al ser el grupo de 60 años y más el más importante, concentrando el 46.3% del total de la población con discapacidad.

Escolaridad

Como se puede observar en el Cuadro 6, uno de los grandes problemas que enfrentan los adultos mayores es el de los bajos niveles de escolaridad, dado que sólo el 17.2% de este grupo ha concluido alguno de los niveles medio o superior, siendo más significativo este porcentaje en las mujeres que para este grupo de población ya que sólo el 14.5% alcanzan este nivel educativo.

Cuadro 6. Distribución porcentual de la población de 60 años y más por sexo según nivel de escolaridad. Jalisco, 2015

Escolaridad	Total	Hombres	Mujeres
Sin escolaridad	19.4	18.7	20.0
Primaria incompleta	30.1	28.9	31.1
Primaria completa	23.6	21.7	25.2
Secundaria incompleta	1.5	1.9	1.2
Secundaria completa	7.8	8.0	7.6
Nivel medio o superior	17.2	20.4	14.5
No especificado	0.3	0.3	0.4
Total	100.0	100.0	100.0

Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de la Encuesta Intercensal 2015

Condición de actividad económica

Otra característica que resulta importante mencionar, es la baja participación de la población adulta mayor en la economía, situación que no les permite generar ingresos suficientes al interior del hogar dado que combinado con un bajo acceso a la seguridad social, deteriora sus condiciones materiales de vida. En el caso del estado de Jalisco, sólo el 25% de los adultos mayores no tiene participación en la actividad económica por estar jubilados o pensionados, mientras que el 10% de ellos presenta alguna limitación física o mental que le impide trabajar.

Cuadro 7. Distribución porcentual de la población de 60 años y más según condición de actividad económica. Jalisco, 2015

	Condición de actividad económica		
	Población económicamente activa	Población no económicamente activa	No especificado
Total	26.6	73.1	0.3
Hombres	41.6	58.1	0.3
Mujeres	13.7	85.9	0.4

Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de la Encuesta Intercensal 2015.

Cuadro 8. Distribución porcentual de la población de 60 años y más no económicamente activa según principales motivos de no actividad. Jalisco, 2015

	Es estudiante	Es jubilada(o) o pensionada(o)	Se dedica a los quehaceres de su hogar	Tiene alguna limitación física o mental que le impide trabajar	No trabajó
Total	0.1	25.6	46.3	10.0	17.9
Hombres	0.2	49.4	3.2	14.0	33.2
Mujeres	0.0	11.8	71.4	7.7	9.1

Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de la Encuesta Intercensal 2015.

Principales indicadores de pobreza en la población adulta mayor

Contexto Nacional

Según datos del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) en 2016, 41.1% de la población de 65 años y más en México se encontraba en situación de pobreza y un 6.6% en situación de pobreza extrema. Por otro lado, alrededor del 27% de este grupo de población era vulnerable por carencias sociales. Asimismo, en México viven un total de 1.4 millones de adultos mayores sin seguridad social, los cuales representan el 14.4% de dicho grupo poblacional. Pero quizás la carencia social más notoria sea el rezago educativo que aunque aparentemente tiene una tendencia a la baja se mantiene un muy alto porcentaje (57% del total de los adultos mayores). Otro de los grandes problemáticas que enfrenta esta población, como ya se dijo es la cuestión del ingreso que se puede observar en el hecho que casi la mitad (49%) de los adultos mayores no disponen de recursos suficientes para hacer frente a los gastos que implica comprar la canasta alimentaria en conjunto con la canasta no alimentaria (Ver Cuadro 9).

Cuadro 9. Porcentaje de población de adultos mayores por indicador de pobreza. Estados Unidos Mexicanos, 2012-2016 (Parte 1).

Indicadores	2012	2014	2016
Pobreza			
Población en situación de pobreza	45.8	45.9	41.1
Población en situación de pobreza moderada	36.1	37.4	34.6
Población en situación de pobreza extrema	9.7	8.5	6.6
Población vulnerable por carencias sociales	29.3	26.0	27.3
Población vulnerable por ingresos	5.9	7.7	7.9
Población no pobre y no vulnerable	19.0	20.4	23.7
Privación social			
Población con al menos una carencia social	75.1	71.9	68.4
Población con al menos tres carencias sociales	23.2	19.3	14.8

Cuadro 9. Porcentaje de población de adultos mayores por indicador de pobreza. Estados Unidos Mexicanos, 2012-2016 (Parte 2).

Indicadores	2012	2014	2016
Indicadores de carencia social			
Rezago educativo	63.1	60.7	57.1
Carencia por acceso a los servicios de salud	15.7	13.1	9.5
Carencia por acceso a la seguridad social	26.5	17.2	14.4
Carencia por calidad y espacios de la vivienda	8.2	7.7	6.9
Carencia por acceso a los servicios básicos en la vivienda	22.3	21.8	18.4
Carencia por acceso a la alimentación	19.9	20.0	17.4
Bienestar			
Población con ingreso inferior a la línea de bienestar mínimo	21.5	21.2	17.6
Población con ingreso inferior a la línea de bienestar	51.8	53.6	49.0

Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de la Encuesta Intercensal 2015.

Situación de pobreza de los adultos mayores en Jalisco

Al momento de realizar una comparación entre la población de adultos mayores (mayor a 65 años de edad) y el resto de la población del estado, parece ser que las diferencias no son tan notables e incluso en algunos indicadores los adultos mayores se encuentran en una situación más favorable que el resto de la población.

Sin embargo, para el año 2016, los adultos mayores se encuentran en una situación de desventaja en términos de pobreza multidimensional respecto al resto de la población (35.1% vs 31.5%). Por otro lado, el 69.8% de los adultos mayores presentan por lo menos una carencia social contra un 63.9% del resto de la población.

En cuanto a los indicadores de carencia social, la diferencia más notable en el periodo 2012-2016 es sin duda el rezago educativo donde el 58.9% de la población adulta mayor se encuentra en dicha situación contra sólo un 12.6% en la población con una edad inferior a los 65 años (Ver Cuadro 10).

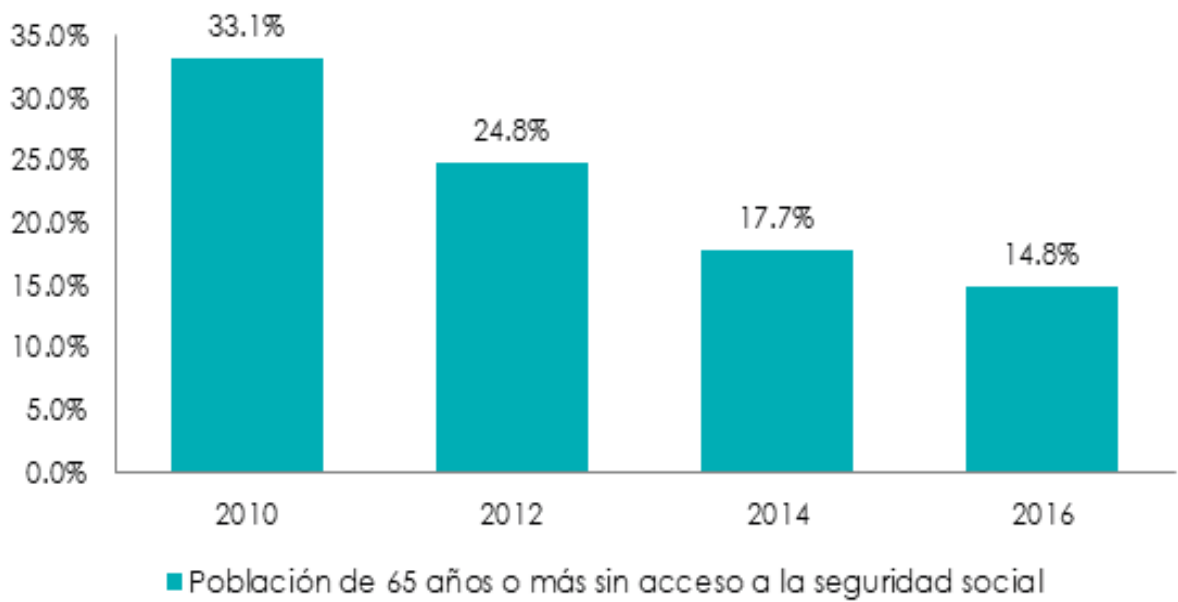
Cuadro 10. Porcentaje de población adulta mayor y menor a 65 años por indicador de carencia social. Jalisco, 2012- 2016.

Indicadores de carencia social	2012		2014		2016	
	% de población adulta mayor (65 años y más)	% de población menor a 65 años	% de población adulta mayor (65 años y más)	% de población menor a 65 años	% de población adulta mayor (65 años y más)	% de población menor a 65 años
Rezago educativo	61.2%	15.0%	62.0%	13.4%	58.9%	12.6%
Carencia por acceso a servicios de salud	18.9%	24.1%	13.7%	19.6%	12.9%	18.0%
Carencia por acceso a seguridad social	24.8%	55.8%	17.7%	52.6%	14.8%	52.1%
Carencia por calidad y espacios de la vivienda	4.7%	9.4%	5.8%	6.6%	2.6%	6.4%
Carencia por acceso a los servicios básicos en la vivienda	12.4%	8.9%	9.9%	6.8%	5.4%	4.8%
Carencia por acceso a la alimentación	16.5%	20.9%	11.7%	17.0%	12.2%	15.7%

Fuente: Elaboración propia con base en programas de cálculo del CONEVAL (2012, 2014, 2016)

Una de las preocupaciones más grandes en la atención a los adultos mayores constituye la seguridad social. En Jalisco, 96,054 adultos mayores no cuentan con seguridad social. Sin embargo, diversos esfuerzos tanto a nivel federal como estatal han permitido que en Jalisco la tendencia haya sido a la baja al pasar de 171 mil adultos mayores con esta carencia en 2010 a 96 mil en el año 2016, es decir se ha logrado reducir el déficit en aproximadamente 75 mil personas que ahora reciben un apoyo gubernamental para contrarrestar la falta de un pago por concepto de jubilación (Ver Gráfica 3).

Gráfica 3. Porcentaje de población adulta mayor sin acceso a la seguridad social. Jalisco, 2010-2016.



Fuente: Elaboración propia con base en CONEVAL. Medición de la pobreza (2010- 2016)

Adultos mayores como beneficiarios de programas sociales

El programa de Pensión al Adulto Mayor

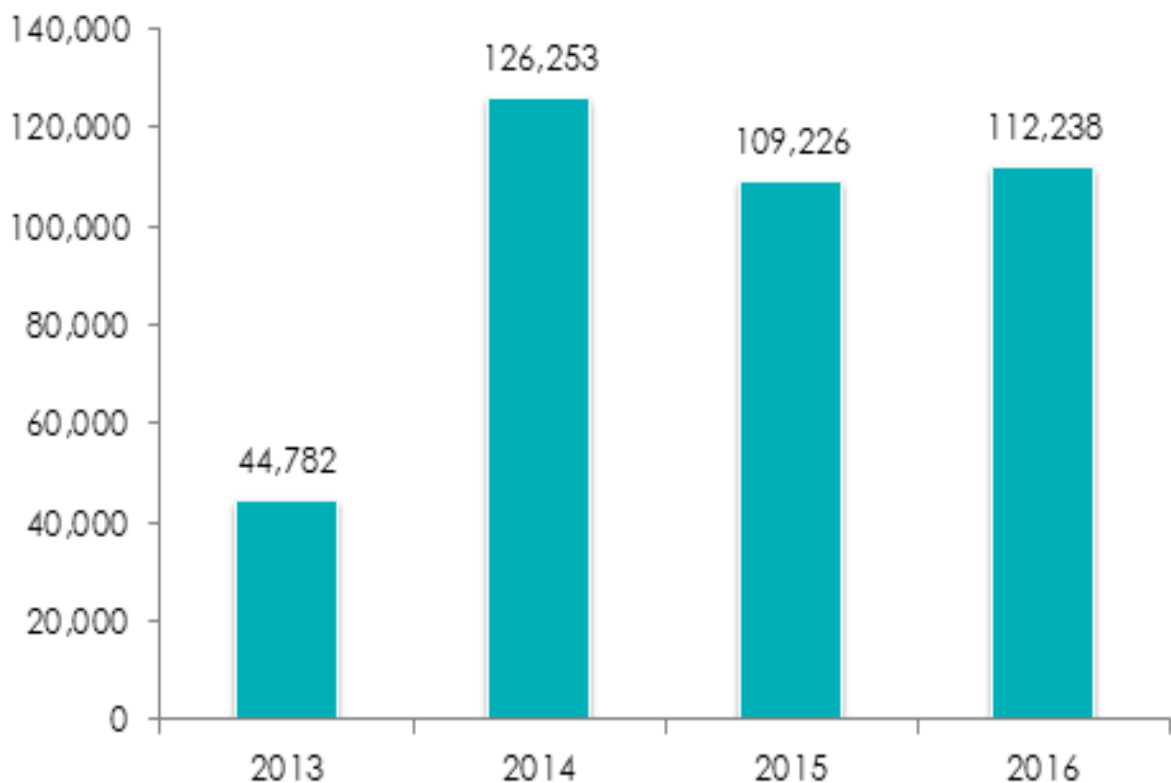
El programa Pensión para Adultos Mayores del gobierno federal atiende a la población adulta mayor de 65 años en adelante y tiene cobertura a nivel nacional. El programa consiste en apoyos económicos con entregas de 1,160 pesos de forma bimestral. Además, según información del propio programa, mediante éste los adultos mayores también participan en grupos de crecimiento y jornadas informativas sobre temas de salud y obtienen facilidades para acceder a servicios y apoyos de diversas instituciones. Según el último padrón de beneficiarios disponible (Ver Anexo 4), en Jalisco, este programa atiende a 307,813 adultos mayores, siendo los municipios con más beneficiarios los de Guadalajara, Zapopan, San Pedro Tlaquepaque y Tonalá que en conjunto concentran el 37.5% de los beneficiarios con un total de 115,313 adultos mayores.

Por su parte, dentro de la oferta gubernamental estatal y según el Sistema de Monitoreo de Acciones y Programas Públicos¹¹, existen un total de 36 programas y 28 acciones que atienden en alguna modalidad o componente a la población de adultos mayores. Dentro de estos 36 programas, 31 se consideran programas sociales. Dentro de la oferta gubernamental destaca, por el monto ejercido en los últimos años, el programa de Atención a los Adultos Mayores que, para el primer semestre de 2017, benefició a 26,591 personas de las cuales el 38.8% fueron hombres y el 61.2% fueron mujeres con una edad promedio de 76 años. En cuanto a la distribución territorial de los apoyos del programa en este periodo, éstos se concentraron principalmente en la Región Centro (60.38%), seguida de las regiones Costa Sierra Occidental y Ciénega con el 4.98% y 4.64% de los beneficiarios respectivamente¹².

¹¹ <https://programas.app.jalisco.gob.mx/programas/sistemaDeProgramasPublicos>. Consultado el 10 de febrero de 2018.

¹² <http://padronunico.jalisco.gob.mx/content/atencion-los-adultos-mayores-2>. Consultado el 10 de febrero de 2018.

Gráfica 4. Número de adultos mayores beneficiados con algún programa social del Gobierno del Estado. Jalisco, 2013-2016.



Fuente: Elaboración propia con base en Monitoreo de Indicadores del Desarrollo (MIDE) Jalisco. Disponible en <https://seplan.app.jalisco.gob.mx/mide/>

Gasto relacionado al transporte público en hogares con al menos un integrante adulto mayor o persona con discapacidad

Como se puede observar en los cuadros 11 y 12, en los hogares con ingresos más bajos del estado de Jalisco, se presenta un porcentaje más alto de personas con discapacidad al igual que de adultos mayores. Sin embargo, el porcentaje del gasto destinado al transporte público, es bajo para ambos tipos de hogares. El gasto relacionado a este rubro en los hogares con estas dos características no supera el 6% e incluso para algunos deciles no llega a representar ni el 3% de éste. Una posible explicación podría estar en las dinámicas propias de este tipo de grupos de población que como se ha visto presenta, por ejemplo, baja participación en la actividad económica. En ese sentido, en ambos tipos de hogares (con personas con discapacidad y de adultos mayores) los porcentajes del gasto son bastante similares.

Cuadro 11. Número y porcentaje de hogares con algún integrante con discapacidad y porcentaje del gasto destinado al transporte público en hogares con esta característica por decil de ingreso, Jalisco, 2016.

Decil	Total de hogares en Jalisco	Total de hogares con al menos un integrante con discapacidad	% de hogares con algún integrante con discapacidad	Hogares con algún integrante con discapacidad		
				Gasto corriente monetario trimestral (miles de pesos)	Gasto destinado a transporte público (miles de pesos)	% del Gasto destinado a transporte público
I	214,620	87,684	40.9%	1,003,137	26,051	2.6%
II	214,620	68,012	31.7%	951,421	53,696	5.6%
III	214,620	49,850	23.2%	855,506	22,345	2.6%
IV	214,620	47,747	22.2%	954,520	52,497	5.5%
V	214,620	44,134	20.6%	1,162,002	41,630	3.6%
VI	214,620	33,260	15.5%	922,896	43,101	4.7%
VII	214,620	49,142	22.9%	1,677,530	73,070	4.4%
VIII	214,620	44,472	20.7%	1,589,625	36,832	2.3%
IX	214,620	44,426	20.7%	2,032,423	92,580	4.6%
X	214,621	35,787	16.7%	2,227,642	49,725	2.2%
Total	2,146,201	504,514	23.5%	13,376,702	491,527	3.7%

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos en los Hogares. (ENIGH, 2016)

Cuadro 12. Número y porcentaje de hogares con algún integrante adulto mayor (60 años y más) y porcentaje del gasto destinado al transporte público en hogares con esta característica por decil de ingreso, Jalisco, 2016.

Decil	Total de hogares en Jalisco	Total de hogares con al menos un integrante adulto mayor (60 años y más)	% de hogares con al menos un integrante adulto mayor (60 años y más)	Hogares con algún integrante adulto mayor		
				Gasto corriente monetario trimestral (miles de pesos)	Gasto destinado a transporte público (miles de pesos)	% del Gasto destinado a transporte público
I	214,620	112,758	52.5%	1,154,062	32,798	2.8%
II	214,620	81,394	37.9%	1,035,420	59,530	5.7%
III	214,620	65,963	30.7%	1,053,972	42,019	4.0%
IV	214,620	54,089	25.2%	958,681	39,173	4.1%
V	214,620	61,391	28.6%	1,368,652	60,939	4.5%
VI	214,620	48,286	22.5%	1,328,320	45,159	3.4%
VII	214,620	65,761	30.6%	2,205,966	90,980	4.1%
VIII	214,620	52,269	24.4%	1,957,479	70,058	3.6%
IX	214,620	70,222	32.7%	3,548,192	134,345	3.8%
X	214,621	79,099	36.9%	5,891,003	132,132	2.2%
Total	2,146,201	691,232	32.2%	20,501,747	707,133	3.4%

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos en los Hogares. (ENIGH, 2016)

Cuadro 13. Bienestar subjetivo en los adultos mayores. Población adulta por sexo y grupos de edad, según rangos de satisfacción con la vida. Jalisco, 2016

Sexo Grupos de edad	Nivel de satisfacción con la vida								
	Total	Muy insatisfecho	%	Insatisfecho	%	Satisfecho	%	Muy satisfecho	%
Total	5,372,207	216,601	4.0%	773,744	14%	2,232,344	42%	2,149,518	40%
18 a 29 años	1,289,641	16,902	1.3%	170,608	13%	572,605	44%	529,526	41%
30 a 44 años	1,822,617	87,755	4.8%	265,954	15%	678,744	37%	790,164	43%
45 a 59 años	1,186,024	63,798	5.4%	193,647	16%	463,453	39%	465,126	39%
60 a 74 años	784,396	30,415	3.9%	101,819	13%	387,356	49%	264,806	34%
75 y más años	289,529	17,731	6.1%	41,716	14%	130,186	45%	99,896	35%
Hombres	2,475,889	85,295	3.4%	316,799	13%	1,142,994	46%	930,801	38%
18 a 29 años	602,006	5,582	0.9%	70,026	12%	327,937	54%	198,461	33%
30 a 44 años	848,547	36,934	4.4%	107,276	13%	335,602	40%	368,735	43%
45 a 59 años	552,611	10,311	1.9%	96,579	17%	258,961	47%	186,760	34%
60 a 74 años	340,207	26,440	7.8%	38,638	11%	145,748	43%	129,381	38%
75 y más años	132,518	6,028	4.5%	4,280	3%	74,746	56%	47,464	36%
Mujeres	2,896,318	131,306	4.5%	456,945	16%	1,089,350	38%	1,218,717	42%
18 a 29 años	687,635	11,320	1.6%	100,582	15%	244,668	36%	331,065	48%
30 a 44 años	974,070	50,821	5.2%	158,678	16%	343,142	35%	421,429	43%
45 a 59 años	633,413	53,487	8.4%	97,068	15%	204,492	32%	278,366	44%
60 a 74 años	444,189	3,975	0.9%	63,181	14%	241,608	54%	135,425	30%
75 y más años	157,011	11,703	7.5%	37,436	24%	55,440	35%	52,432	33%

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Bienestar Subjetivo en México. Módulo BIARE Ampliado. 2014.

Al revisar las cifras acerca de los niveles de satisfacción con la vida (Cuadro 13), es notoria la diferencia entre la población adulta mayor y el resto de la población. Como se puede observar sólo alrededor del 35 % de la población adulta mayor se encuentra muy satisfecha cuando en otros grupos de edad de población adulta este porcentaje alcanza hasta el 41%.

Algo sumamente relevante para el estudio de los adultos mayores y sus problemáticas es la composición de los hogares donde éstos habitan. En Jalisco, el 83.9% de los hogares con al menos una persona de 60 años y más son de tipo familiar, con los beneficios que esto puede tener para este grupo poblacional en cuanto a las redes de apoyo familiar y protección se refieren. Sin embargo, por otro lado, un dato preocupante que se puede observar, es que en prácticamente el 16% de los hogares restantes viven personas de 60 años y más solas, un hecho que supone una característica más de vulnerabilidad para el adulto mayor (Ver Cuadro 14).

Cuadro 14. Distribución porcentual de los hogares con al menos una persona de 60 años y más por sexo, según tipo y clase de hogar. Jalisco, 2015¹³

Tipo y clase de hogar			Total	Hombres	Mujeres
			100.0		
			100.0		
Tipo y clase de hogar	Familiar	Total	83.9	89.6	74.7
		Nuclear	51.3	57.0	40.1
		Ampliado	46.3	40.7	57.1
		Compuesto	1.2	1.1	1.5
		No especificado	1.2	1.2	1.3
	No familiar	Total	15.8	10.2	25.0
		Unipersonal	97.5	97.1	97.8
		De corresidentes	2.5	2.9	2.2
		No especificado	0.2	0.2	0.3

Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de la Encuesta Intercensal 2015

¹³ Los hogares familiares son aquellos en donde sus miembros están relacionados por un vínculo de parentesco y se clasifican en: Nuclear: Formado por el padre, la madre y los hijos o solo uno de los progenitores con hijos, o solo la pareja; Ampliado: Formado por un hogar nuclear más otro pariente más otro pariente del jefe del hogar (tíos, primos, suegros, etc.) Compuesto: Formado por un hogar nuclear o ampliado, más personas sin parentesco con el jefe del hogar. Los hogares no familiares son aquellos en donde los miembros carecen de vínculos de parentesco y se clasifican en: Unipersonales: Integrado por una sola persona y de corresidentes: Integrado por dos o más personas sin relación de parentesco (CONAPO, 2015).

PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN JALISCO

Esta sección presenta las principales cifras que caracterizan a las PCD en Jalisco. Los datos se obtuvieron principalmente de proyectos estadísticos generados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), entre ellos, el Censo de Población y Vivienda del año 2010 y la Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica (ENADID) del 2014. Por otro lado, se abordó el tema de la PCD y su relación con los indicadores de pobreza a partir de información publicada por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) tanto para el contexto nacional como para el estado de Jalisco, en el periodo 2010-2016. Adicionalmente, se exploró el tema del bienestar subjetivo para este grupo poblacional, a través del Módulo de Bienestar Autorreportado 2014, con el fin de conocer el grado de satisfacción que éste tiene con diferentes temas. Finalmente, se exploró información referente a los cuidadores de las PCD a partir de datos obtenidos de la Encuesta Intercensal 2015.

Panorama general de la PCD en Jalisco según datos del Censo de Población y Vivienda 2010

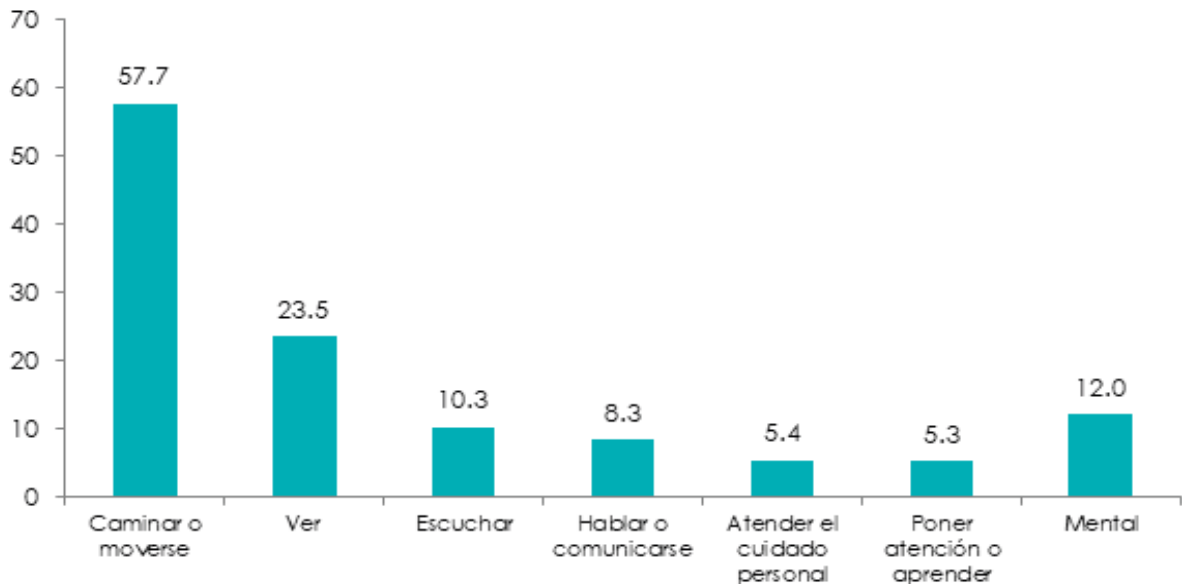
Según el Censo de Población y Vivienda 2010, en Jalisco hay 290 mil 656 personas que presentan limitación en la actividad, de los cuales 146,077 (50.3%) eran hombres y 144,579 (49.7%) mujeres. Esta población representaba 4% del total en la entidad. Del total de la población con limitación en la actividad, 47.6% (138,301 personas) tenían 60 años y más, lo cual refleja una prevalencia de la limitación de la actividad que aumenta con la edad, particularmente entre las mujeres (Gráfica 5). Por su parte, la Gráfica 6 muestra que la limitación para caminar o moverse es la más importante en Jalisco, seguida de la limitación para ver y la mental con porcentajes de 57.7, 23.5 y 12 respectivamente.

Gráfica 5. Distribución porcentual de la población con limitación en la actividad por sexo y grupos de edad. Jalisco, 2010.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Tabulados Predefinidos.

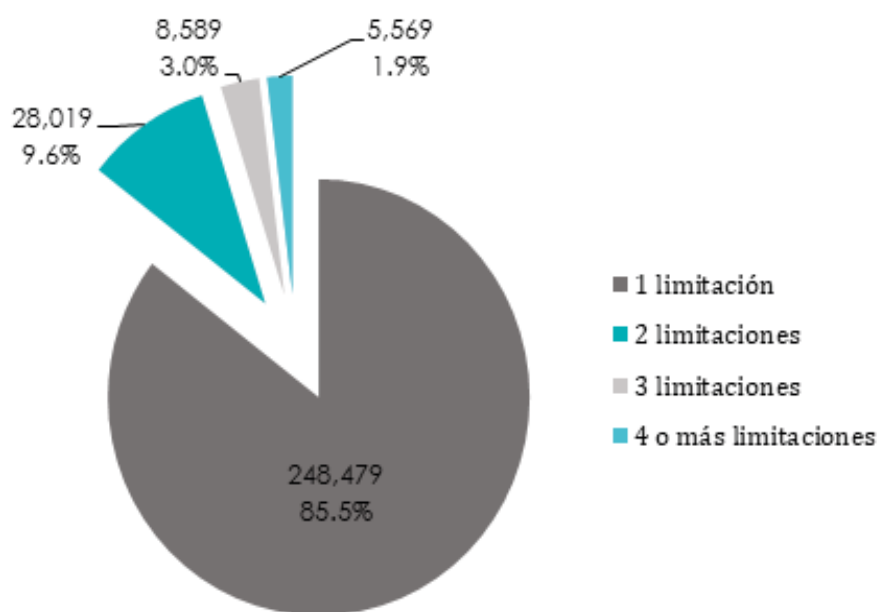
Gráfica 6. Porcentaje de población según tipo de limitación en la actividad. Jalisco, 2010



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Tabulados Predefinidos.

Otro dato relevante es que del total de personas con limitación en la actividad, 14.5% presenta más de una limitación, situación que supondría una dificultad aún mayor para este grupo de población que, en la entidad, representaba un total de 42,177 personas (Gráfica 7). La relación entre la limitación en la actividad y el aumento de la edad se vuelve mucho más notoria cuando se habla de la acumulación de limitaciones. En ese sentido, la población de 60 años y más concentra a 61.3 % de la población con dos o más limitaciones (25,851 personas).

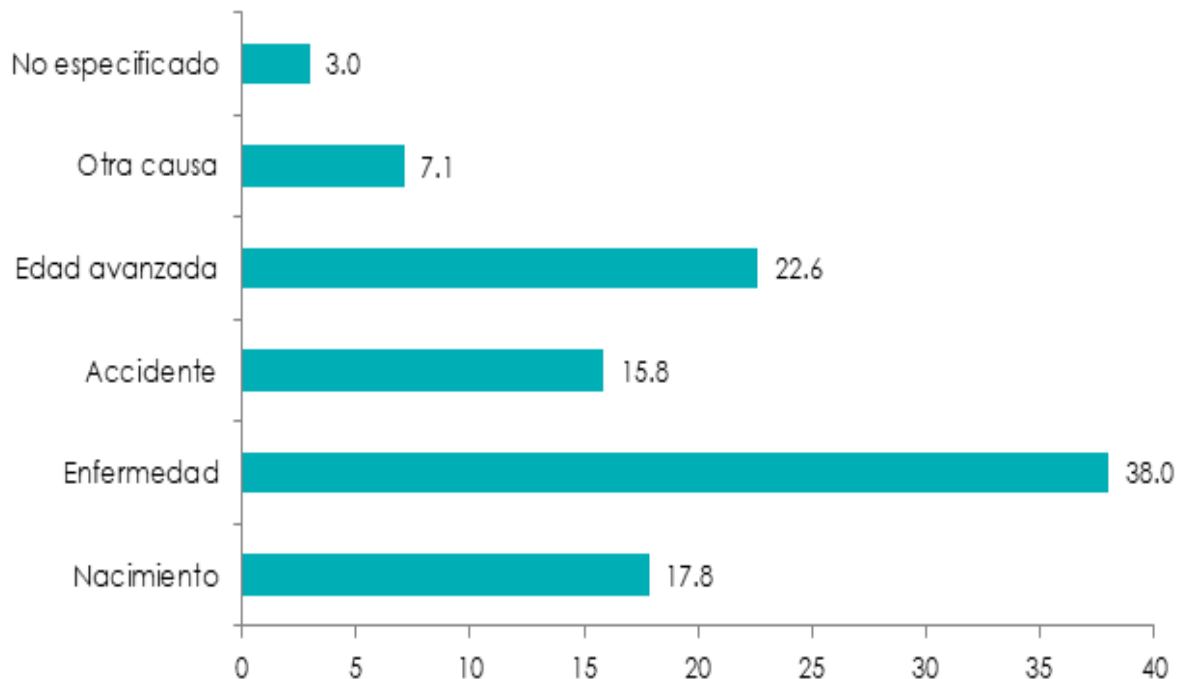
Gráfica 7. Distribución porcentual de la población con limitación en la actividad según número de limitaciones. Jalisco, 2010.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Tabulados Predefinidos

Respecto a las causas que originaron las limitaciones, las enfermedades y los accidentes concentran, respectivamente, 38% y 15.8% de las PCD, es decir, se trata de causas prevenibles (Gráfica 8).

Gráfica 8. Distribución porcentual de la población con limitación en la actividad según la causa de la limitación. Jalisco, 2010

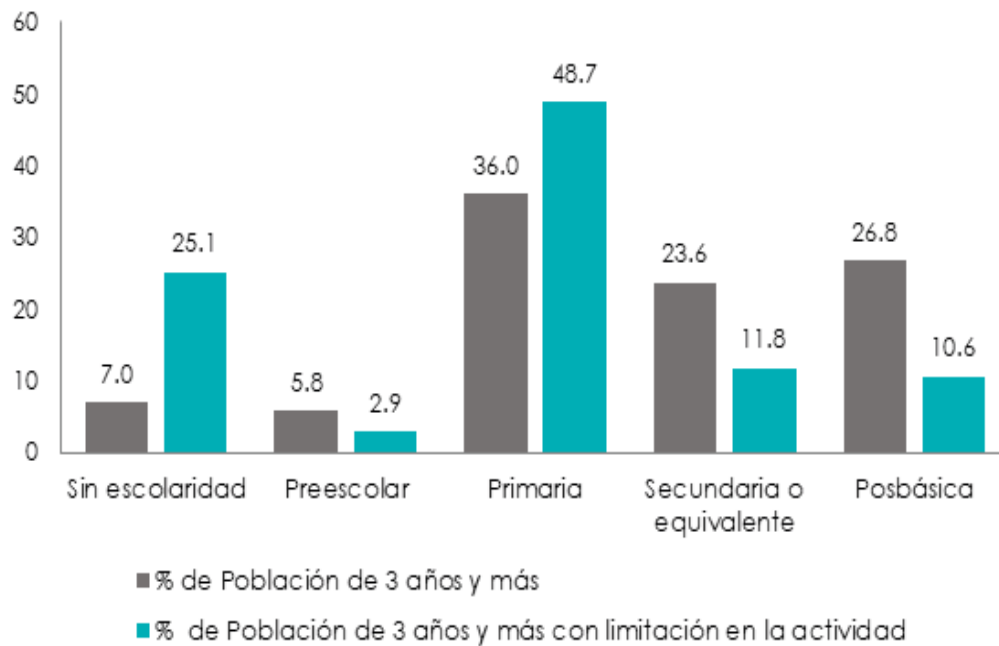


Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Tabulados Predefinidos.

En Jalisco, del total de la población de 3 años y más que presenta alguna limitación en la actividad física, 25% se encuentra sin escolaridad y sólo 10.6% presenta algún grado de educación pos-básica¹⁴. Esta situación es preocupante si se considera que, en contraste, la población general de Jalisco de 3 años y más presenta porcentajes de 7 y 26.8% respectivamente (Gráfica 9). Otro indicador sintomático de la situación que enfrentan las PCD es su participación en la actividad económica. Según INEGI, 71.4% de la población de 12 años y más con limitación en la actividad en Jalisco se encontraba en la categoría de población económicamente no activa, presentando a su vez diferencias notables en su interior dependiendo del tipo de limitación con porcentajes que van del 70.2% al 89.8% (Gráfica 9).

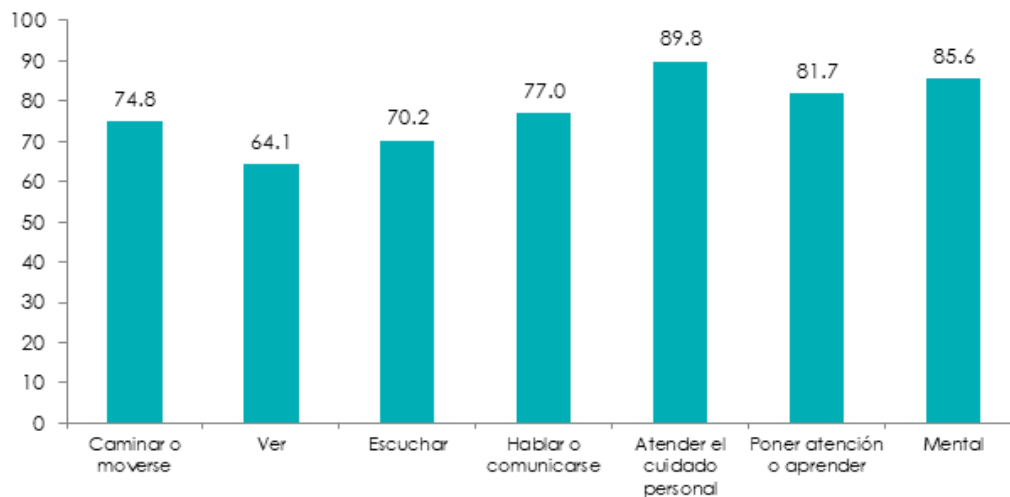
¹⁴ Según INEGI (2010), esta denominación incluye a la población que tiene al menos un grado aprobado en estudios técnicos o comerciales con secundaria terminada (profesional técnico), preparatoria o bachillerato, normal básica, estudios técnicos o comerciales con preparatoria terminada (técnico superior), profesional (licenciatura, normal superior o equivalente), maestría y doctorado.

Gráfica 9. Distribución porcentual de la población de 3 años y más por nivel de escolaridad según condición de limitación en la actividad. Jalisco, 2010.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Tabulados Predefinidos.

Gráfica 10. Porcentaje de población no económicamente activa según tipo de limitación. Jalisco, 2010.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Tabulados Predefinidos.

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Distribución territorial

Como se muestra en el Cuadro 15, la distribución territorial de la PCD en Jalisco puede diferenciarse en zonas rurales y urbanas. Por ejemplo, en localidades de menos de dos mil quinientos habitantes, 6.6% de la población tienen limitación en la actividad, mientras que en zonas urbanas de más de un millón de habitantes, 30% tienen la misma condición.

Cuadro 15. Distribución de la población con limitación en la actividad por tamaño de la localidad. Jalisco, 2010.

Contexto	Tamaño de la localidad	Población total	% de la población	Población con limitación en la actividad	% de la población con limitación en la actividad
Rural	1-249 habitantes	317,998	4.3	19,802	6.8
	250-499 habitantes	144,136	2.0	9,295	3.2
	500-999 habitantes	188,239	2.6	11,770	4.0
	1 000-2 499 habitantes	334,875	4.6	19,057	6.6
Urbano	2 500-4 999 habitantes	301,000	4.1	16,676	5.7
	5 000-9 999 habitantes	376,522	5.1	17,278	5.9
	10 000-14 999 habitantes	309,814	4.2	13,502	4.6
	15 000-29 999 habitantes	685,289	9.3	27,224	9.4
	30 000-49 999 habitantes	293,910	4.0	11,965	4.1
	50 000-99 999 habitantes	573,191	7.8	19,607	6.7
	100 000-249 999 habitantes	203,342	2.8	5,815	2.0
	250 000-499 999 habitantes	408,759	5.6	13,206	4.5
	500 000-999 999 habitantes	575,942	7.8	16,337	5.6
	1 000 000 y más habitantes	2,637,665	35.9	89,122	30.7
	Total		7,350,682	100	290,656

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Tabulados Predefinidos

Cuadro 16. Distribución de la población con limitación en la actividad por tamaño de la localidad según tipo de limitación en la actividad. Jalisco, 2010.

Contexto	Tamaño de la localidad	Tipo de limitación en la actividad									
		Caminar o moverse	%	Ver	%	Escuchar	%	Hablar o comunicarse	%	Mental	%
Rural	1-249 habitantes	11,374	6.8	4,656	6.8	2,450	8.2	1,637	6.8	2,145	6.1
	250-499 habitantes	5,314	3.2	2,387	3.5	1,142	3.8	734	3.0	949	2.7
	500-999 habitantes	6,818	4.1	3,084	4.5	1,329	4.4	957	4.0	1,183	3.4
	1 000-2 499 habitantes	11,338	6.8	4,752	7.0	2,207	7.4	1,442	6.0	1,893	5.4
Urbano	2 500-4 999 habitantes	9,988	6.0	4,070	6.0	1,882	6.3	1,205	5.0	1,630	4.7
	5 000-9 999 habitantes	9,862	5.9	4,359	6.4	1,786	6.0	1,492	6.2	1,892	5.4
	10 000-14 999 habitantes	7,516	4.5	3,256	4.8	1,404	4.7	1,117	4.6	1,632	4.7
	15 000-29 999 habitantes	15,429	9.3	6,526	9.5	2,657	8.9	2,331	9.6	3,061	8.8
	30 000-49 999 habitantes	7,120	4.2	2,587	3.8	1,155	3.9	1,053	4.4	1,451	4.2
	50 000-99 999 habitantes	11,404	6.8	4,384	6.4	1,882	6.3	1,778	7.3	2,368	6.8
	100 000-249 999 habitantes	3,372	2.0	1,400	2.0	486	1.6	526	2.2	565	1.6
	250 000-499 999 habitantes	7,096	4.2	3,350	4.9	1,179	3.9	1,252	5.2	1,580	4.5
	500 000-999 999 habitantes	8,625	5.1	3,941	5.8	1,394	4.7	1,531	6.3	2,220	6.4
	1 000 000 y más habitantes	52,207	31.1	19,596	28.7	9,007	30.1	7,141	29.5	12,386	35.4

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Tabulados Predefinidos

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

En cuanto a la distribución de la población con discapacidad por municipio, existen 11 municipios en la entidad que presentan porcentajes de población con limitación en la actividad por encima del 10% de la población total municipal. A pesar de que dichos municipios, en términos absolutos el número de personas con discapacidad no es tan significativo, sí representa un reto el analizar más a detalle las causas de dicha discapacidad y la magnitud del fenómeno de acuerdo a las características sociodemográficas y el contexto geográfico de los municipios que presentan dicha problemática con miras al establecimiento políticas públicas específicas en dichos territorios. Por otro lado, únicamente 17 municipios se encontraban por debajo del promedio estatal (3.95% de la población con limitación en la actividad (Cuadro 17).

Cuadro 17. Número y porcentaje de población con limitación en la actividad por municipio. Jalisco, 2010 (parte 1)

Municipio	Población Total	Población con limitación en la actividad	% de Población con limitación en la actividad
Tuxcacuesco	4,234	579	13.68
Tonaya	5,930	742	12.51
Atenguillo	4,115	484	11.76
Cañadas de Obregón	4,152	484	11.66
Totatiche	4,435	490	11.05
Tenamatlán	7,051	766	10.86
Guachinango	4,323	465	10.76
Mixtlán	3,574	384	10.74
Villa Guerrero	5,638	590	10.46
Chimaltitán	3,771	389	10.32
San Marcos	3,762	381	10.13
El Limón	5,499	545	9.91
San Martín de Bolaños	3,405	333	9.78
San Cristóbal de la Barranca	3,176	308	9.70
Atengo	5,400	495	9.17
Mexticacán	6,034	551	9.13
Santa María de los Ángeles	3,726	338	9.07
La Manzanilla de la Paz	3,755	336	8.95
Juchitlán	5,515	491	8.90
Mascota	14,245	1,228	8.62
Huejuquilla el Alto	8,781	754	8.59
Ejutla	2,082	177	8.50

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010

Cuadro 17. Número y porcentaje de población con limitación en la actividad por municipio. Jalisco, 2010 (parte 2)

Municipio	Población Total	Población con limitación en la actividad	% de Población con limitación en la actividad
Quitupan	8,691	716	8.24
Teocuitatlán de Corona	10,837	880	8.12
Concepción de Buenos Aires	5,933	475	8.01
Chiquilistlán	5,814	464	7.98
Zapotlán del Rey	17,585	1,385	7.88
Colotlán	18,091	1,404	7.76
Unión de Tula	13,737	1,051	7.65
Teuchitlán	9,088	691	7.60
Villa Purificación	11,623	878	7.55
Jilotlán de los Dolores	9,545	714	7.48
Ixtlahuacán del Río	19,005	1,417	7.46
Atoyac	8,276	611	7.38
Valle de Guadalupe	6,705	492	7.34
San Martín Hidalgo	26,306	1,903	7.23
Talpa de Allende	14,410	795	5.52
Tolimán	9,591	528	5.51
Valle de Juárez	5,798	316	5.45
Amatitán	14,648	795	5.43
Unión de San Antonio	17,325	930	5.37
Tizapán el Alto	20,857	1,110	5.32
San Ignacio Cerro Gordo	17,626	935	5.30
Tuxpan	34,182	1,785	5.22
San Julián	15,454	807	5.22
Cabo Corrientes	10,029	520	5.18
La Barca	64,269	3,294	5.13
Etzatlán	18,632	947	5.08
El Arenal	17,545	891	5.08
Casimiro Castillo	21,475	1,081	5.03
Mazamitla	13,225	658	4.98
Tala	69,031	3,429	4.97
Zapotlanejo	63,636	3,158	4.96
Lagos de Moreno	153,817	7,588	4.93

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Cuadro 17. Número y porcentaje de población con limitación en la actividad por municipio. Jalisco, 2010 (parte 3)

Municipio	Población total	Población con limitación en la actividad	% de Población con limitación en la actividad
Autlán de Navarro	57,559	2,794	4.85
Yahualica de González Gallo	22,284	1,071	4.81
Cihuatlán	39,020	1,870	4.79
Magdalena	21,321	1,020	4.78
Tequila	40,697	1,863	4.58
Tuxcueca	6,316	287	4.54
Gómez Farías	14,011	635	4.53
Chapala	48,839	2,203	4.51
San Juan de los Lagos	65,219	2,910	4.46
Jocotepec	42,164	1,844	4.37
Arandas	72,812	3,098	4.25
Degollado	21,132	896	4.24
Tapalpa	18,096	757	4.18
Jamay	22,881	952	4.16
Mezquitic	18,084	727	4.02
Jalostotitlán	31,948	1,280	4.01
Jalisco	7,350,682	290,656	3.95
Villa Hidalgo	18,711	739	3.95
Tepatitlán de Morelos	136,123	5,342	3.92
Cuautilán de García Barragán	17,322	673	3.89
Juanacatlán	13,218	513	3.88
Tototlán	21,871	822	3.76
Guadalajara	1,495,189	56,159	3.76
Atotonilco el Alto	57,717	2,109	3.65
Acatlán de Juárez	23,241	837	3.60
Ixtlahuacán de los Membrillos	41,060	1,461	3.56
Poncitlán	48,408	1,672	3.45
Sayula	34,829	1,185	3.40
Tonalá	478,689	15,514	3.24
Puerto Vallarta	255,681	8,077	3.16
Tlaquepaque	608,114	17,410	2.86

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010

Cuadro 17. Número y porcentaje de población con limitación en la actividad por municipio. Jalisco, 2010 (parte 4)

Municipio	Población total	Población con limitación en la actividad	% de Población con limitación en la actividad
Zapopan	1,243,756	35,569	2.86
El Salto	138,226	3,840	2.78
Tlajomulco de Zúñiga	416,626	10,012	2.40

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010

Los datos de la ENADID sobre la PCD en 2014

La Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica (ENADID) de 2014 no solo presenta cifras más actualizadas sobre el fenómeno de la discapacidad, sino que además presenta una nueva forma de caracterizar a las PCD. En la ENADID 2014, se presentan datos referentes a discapacidad por un lado, y la limitación por el otro, dependiendo del grado de dificultad con la que se realizan diferentes actividades referidas dentro del *Cuestionario para el hogar*¹⁵. Para efectos de este análisis, se tomará en cuenta el término de “discapacidad”, concepto que incluye a la población que tuvo como respuesta “No puede hacerlo” o “Lo hace con mucha dificultad” en al menos una de las actividades que se mencionan en dicho instrumento. Como se reporta en el Cuadro 15, según la ENADID, la población con discapacidad en Jalisco en 2014 fue de 7.5% (6.9% hombres y 8% mujeres), por encima del promedio nacional de 6%. Esto contrasta claramente con lo reportado por el Censo de Población y Vivienda 2010, que, como se describió anteriormente, reportaba 4% para ese año. Sin embargo, al igual que lo reportado en 2010, la discapacidad motriz se presenta como la más relevante, con 71% de los casos, seguida de discapacidad para ver con 59% de la población. En cuanto a las causas de la discapacidad en Jalisco, las más relevantes fueron por enfermedad (42.2%), edad avanzada (33.9%) y nacimiento (8.9%).

¹⁵ Entre dichas actividades se encuentran: caminar, subir o bajar usando sus piernas; ver (aunque use lentes); mover o usar brazos o manos; aprender, recordar o concentrarse; escuchar (aunque use aparato auditivo); bañarse, vestirse o comer; hablar o comunicarse (por ejemplo, entender o ser entendido por otros); por problemas emocionales o mentales; para realizar sus actividades diarias (con autonomía e independencia).

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Cuadro18. Porcentaje de población con discapacidad por entidad federativa según sexo. Estados Unidos Mexicanos, 2014.

Entidad federativa	Población con discapacidad		
	Total	Hombres	Mujeres
Estados Unidos Mexicanos	6	5.7	6.2
Aguascalientes	5.2	5.2	5.1
Baja California	5.8	5.3	6.4
Baja California Sur	6.8	6	7.6
Campeche	5.9	5.3	6.4
Coahuila de Zaragoza	4.5	4.1	4.9
Colima	7.3	6.8	7.9
Chiapas	4.2	4.1	4.2
Chihuahua	6.6	6	7.2
Distrito Federal	4.7	4	5.4
Durango	7.5	7	8.1
Guanajuato	5.7	5.4	6
Guerrero	6.1	6.2	6.1
Hidalgo	5.6	5.7	5.5
Jalisco	7.5	6.9	8
México	6.2	6.1	6.4
Michoacán de Ocampo	6.9	6.6	7.2
Morelos	5.6	5.4	5.7
Nayarit	8.2	7.8	8.6
Nuevo León	5.5	5.2	5.8
Oaxaca	6.5	6.7	6.4
Puebla	5.2	4.9	5.6
Querétaro	6	5.7	6.3
Quintana Roo	5.3	5.4	5.2
San Luis Potosí	6.6	6.9	6.3
Sinaloa	6.6	6.3	6.7
Sonora	5.5	4.9	6.2
Tabasco	5.9	6.4	5.4
Tamaulipas	5.1	4.8	5.4
Tlaxcala	5.3	5.1	5.6
Veracruz de Ignacio de la Llave	6.7	6.5	6.9
Yucatán	6.5	6.2	6.8
Zacatecas	7.4	7.3	7.5

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica 2014. Tabulados básicos.

Indicadores de pobreza de la población con discapacidad

Según CONEVAL (2016), 49.4% de la población con discapacidad en México se encuentra en situación de pobreza. Dentro de los indicadores que permiten dimensionar las problemáticas que enfrenta este grupo poblacional, es de resaltar que 78.5% de las personas con discapacidad en México presentan al menos una carencia social, 29.1% son vulnerables por carencias sociales y 55.8% presentan un ingreso inferior a la línea de bienestar. Por otro lado, 48.7% de esta población presenta rezago educativo y 40.2% presenta la carencia de acceso a la seguridad social. Estas cifras resultan aún más preocupantes si se comparan con la población sin discapacidad ya que en prácticamente todos los indicadores de pobreza existen brechas significativas entre estas dos poblaciones.

La evolución que presenta la población con discapacidad en México en el periodo 2010-2016 ha sido diferenciada de acuerdo al indicador de pobreza que se analice. Sin embargo, en todos los casos, los avances en cuanto a la atención de este grupo poblacional han sido mínimos. Como se puede observar en el Cuadro 19, los niveles de pobreza multidimensional que presenta la población con discapacidad en 2016 con respecto al 2010 son muy parecidos (49.4% vs 50.2%). Lo mismo sucede con indicadores como el porcentaje de población vulnerable por carencias sociales (29.1% en 2016 vs 33.4% en 2010) y el porcentaje de población con ingresos inferiores a la línea de bienestar mínimo (21.2% en 2016 vs 22.1% en 2010). Además de lo anterior, existen otros indicadores en los que se observan retrocesos como en el caso de la población vulnerable por ingresos y en la población con ingreso inferior a la línea de bienestar para el mismo periodo de referencia. El indicador que presenta el avance más significativo es el de carencia por acceso a los servicios de salud, sin embargo, si se compara con la población sin discapacidad el avance ha sido prácticamente el mismo. A partir de esto se puede inferir que la política de cobertura en salud ha sido para el grueso de la población y no específicamente dirigida a la población con discapacidad.

Cuadro 19. Porcentaje de población por indicador de pobreza. Estados Unidos Mexicanos, 2010-2016.

Indicadores	Población con discapacidad				Población sin Discapacidad			
	Porcentaje				Porcentaje			
	2010	2012	2014	2016	2010	2012	2014	2016
Pobreza								
Población en situación de pobreza	50.2	51.2	54.1	49.4	45.9	45.1	45.6	43.1
Población en situación de pobreza moderada	36.3	38.5	41.4	39.4	34.7	35.5	36.3	35.6
Población en situación de pobreza extrema	13.9	12.7	12.7	10.0	11.2	9.6	9.3	7.5
Población vulnerable por carencias sociales	33.4	31.6	26.7	29.1	27.8	28.4	26.2	26.6
Población vulnerable por ingresos	4.4	5.2	6.2	6.4	6.0	6.2	7.1	7.1
Población no pobre y no vulnerable	11.9	12.0	13.0	15.1	20.4	20.3	21.0	23.2
Privación social								
Población con al menos una carencia social	83.7	82.8	80.8	78.5	73.7	73.5	71.9	69.7
Población con al menos tres carencias sociales	38.3	30.6	28.6	23.3	27.7	23.5	21.7	18.4
Indicadores de carencia social								
Rezago educativo	58.5	54.5	51.1	48.7	18.7	17.0	16.4	15.0
Carencia por acceso a los servicios de salud	30.2	18.8	16.4	12.0	29.2	21.7	18.3	15.8
Carencia por acceso a la seguridad social	49.5	45.3	42.9	40.2	61.3	62.2	59.5	57.0
Carencia por calidad y espacios de la vivienda	12.5	11.3	10.7	10.5	15.3	13.7	12.4	12.2
Carencia por acceso a los servicios básicos en la vivienda	25.1	25.2	24.6	21.0	22.8	21.0	21.0	19.2
Carencia por acceso a la alimentación	34.6	31.2	31.1	27.9	24.3	22.8	22.8	19.5
Bienestar								
Población con ingreso inferior a la línea de bienestar mínimo	22.1	24.7	25.6	21.2	19.3	19.8	20.2	17.2
Población con ingreso inferior a la línea de bienestar	54.7	56.5	60.3	55.8	51.9	51.3	52.8	50.2

Fuente: Elaboración propia con base estimaciones de CONEVAL 2010 - 2016.

Como lo muestra el cuadro anterior, el rezago educativo es, probablemente, el indicador en el cual las PCD muestran mayores retrocesos, lo cual es lógico, dada la situación de exclusión educativa a la que se ha aludido en secciones previas de este informe. Ejemplo de ello es la alta tasa de inasistencia escolar que caracteriza a las PCD. Como se describe en el Cuadro 20, sólo 45.3% de la población con limitación en la actividad entre 3 y 29 años, a nivel nacional asistía a la escuela en 2010 (frente a 56% de la población sin dicha limitación). En el caso de Jalisco, la tasa de asistencia escolar para las PCD era todavía menor (43.8%).

En cuanto a los ingresos, el Cuadro 21 revela, de nueva cuenta, la desigualdad que existe entre las PCD y las que no presenta discapacidad alguna en Jalisco. Casi 10% de la población ocupada con discapacidad no recibía ingresos, frente a 4.4% de la población ocupada sin discapacidad. Lo mismo ocurre para los niveles de ingreso inferiores a los tres salarios mínimos. En cambio, para los niveles de ingreso superiores, las diferencias entre uno y otro tipo de población ya no son sistemáticas a favor o en contra de alguno de estos grupos.

Cuadro 20. Población según asistencia escolar. Estados Unidos Mexicanos y Jalisco, 2010.

Variable	Población de 3 a 29 años			
	Con limitación en la actividad	%	Sin limitación en la actividad	%
Estados Unidos Mexicanos				
Población total	911,138		54,749,320	
Asiste a la escuela	413,032	45.3	30,583,423	55.9
No Asiste a la escuela	489,089	53.7	23,752,563	43.4
No especificado	9,017	1.0	413,334	0.8
Jalisco				
Población total	58,140		3,623,207	
Asiste a la escuela	25,494	43.8	1,992,530	55.0
No Asiste a la escuela	31,975	55.0	1,597,688	44.1
No Especificado	671	1.2	32,989	0.9

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Consulta interactiva de datos.

Cuadro 21. Población ocupada con y sin discapacidad según nivel de ingresos. Jalisco, 2010

Variable	Población con discapacidad	%	Población sin discapacidad	%	No Especificado	%	Total de población en Jalisco
Población ocupada	95,646	100	2,883,209	100	13,479	100	2,992,534
Sin ingresos	9,322	9.7	127,310	4.4	583	4.3	137,229
Hasta 1 Salario Mínimo	14,367	15.0	171,166	5.9	1,054	7.8	186,608
De 1 a 2 Salarios Mínimos	19,551	20.4	465,605	16.1	2,138	15.9	487,331
De 2 a 3 Salarios Mínimos	18,745	19.6	641,965	22.3	2,665	19.8	663,417
De 3 a 5 Salarios Mínimos	16,871	17.6	705,469	24.5	2,454	18.2	724,836

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Microdatos del Cuestionario Ampliado.

Cuadro 21. Población ocupada con y sin discapacidad según nivel de ingresos. Jalisco, 2010 (Parte 2).

De 5 a 10 Salarios Mínimos	5,858	6.1	369,213	12.8	1,544	11.5	376,634
Más de 10 Salarios Mínimos	2,728	2.9	149,793	5.2	368	2.7	152,897
Ingresos no especificados	8,204	8.6	252,688	8.8	2,673	19.8	263,582

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Microdatos del Cuestionario Ampliado.

En cuanto a las prestaciones laborales de la población ocupada, las diferencias entre la población con y sin discapacidad también son notables en todos los rubros que se describen en el Cuadro 22. Cabe destacar que, en ninguna prestación laboral, la PCD alcanzaba más de 25% del total (95,646 personas).

Cuadro 22. Prestaciones laborales de la población ocupada por condición de discapacidad. Jalisco, 2010.

Indicador	Población ocupada con discapacidad	%	Población ocupada sin discapacidad	%	Población ocupada No Especificado	%	Total de población ocupada en Jalisco	%
Población ocupada	95,646		2,883,209		13,479		2,992,334	
Servicio médico	21,564	23%	1,133,426	39.3%	4,259	31.6%	1,159,249	38.7%
Aguinaldo	23,232	24%	1,233,896	42.8%	4,642	34.4%	1,261,770	42.2%
Vacaciones con goce de sueldo	18,876	20%	1,101,998	38.2%	4,235	31.4%	1,125,109	37.6%
Reparto de utilidades o prima vacacional	11,833	12%	766,125	26.6%	3,454	25.6%	781,412	26.1%
Ahorro para el retiro	16,681	17%	953,709	33.1%	3,661	27.2%	974,051	32.6%
Otras prestaciones	6,256	7%	411,181	14.3%	2,276	16.9%	419,713	14.0%

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010. Microdatos del Cuestionario Ampliado.

Características de los cuidadores

A partir de la Encuesta Intercensal 2015 de INEGI, se obtuvieron datos acerca de la población que dedica parte de su tiempo al cuidado de alguna persona con discapacidad. Al respecto, 156,785 personas en Jalisco contestaron que la semana previa al levantamiento de la encuesta destinaron tiempo a atender a personas con discapacidad que necesitan cuidados especiales. De éstos, 58,727 eran hombres y 98,058 eran mujeres, es decir el número de mujeres casi duplica el de hombres. Del total de cuidadores, 39.4% (61,825) dedicaron más de 20 horas a la semana a esta actividad, lo cual resulta significativo en cuanto al uso del tiempo se refiere, un factor que pudiera estar relacionado a los indicadores de bienestar subjetivo. El Cuadro 23 muestra las principales características de la población de cuidadores respecto al sexo, y su ocupación, lo cual permite establecer conclusiones preliminares en cuanto a sus necesidades.

Cuadro 23. Número y porcentaje de cuidadores según sexo y ocupación. Jalisco, 2015.

Ocupación. Atendiendo a la pregunta, La semana pasada:	Hombres	%	Mujeres	%
Trabajó	40,518	69.0	35,832	36.5
Hizo o vendió algún producto	145	0.2	734	0.7
Ayudó en algún negocio (familiar o de otra persona)	249	0.4	278	0.3
Crío animales o cultivó algo (en el terreno o en casa, para autoconsumo o venta)	151	0.3	25	0.0
Ofreció algún servicio por un pago (cargó bolsas, lavó autos, cuidó niñas(os), etcétera)	106	0.2	138	0.1
Atendió su propio negocio	211	0.4	298	0.3
Tenía trabajo, pero no trabajó (por licencia, incapacidad o vacaciones)	433	0.7	176	0.2
Buscó trabajo	1,937	3.3	884	0.9
Es estudiante	5,747	9.8	7,744	7.9
Es jubilada(o) o pensionada(o)	3,595	6.1	2,769	2.8
Se dedica a los quehaceres de su hogar	785	1.3	45,563	46.5
Tiene alguna limitación física o mental que le impide trabajar	663	1.1	467	0.5
No trabajó	4,079	6.9	2,956	3.0
No especificado	108	0.2	194	0.2
Total	58,727	100	98,058	100

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015.

Bienestar subjetivo de la población adulta con discapacidad en Jalisco

Una dimensión poco explorada, tanto en la población general como en la que presenta alguna discapacidad, es el bienestar subjetivo. Para este estudio, se utilizaron datos del Módulo Biare Ampliado 2014, con el objetivo de acercarse a este fenómeno. Aunque los datos presentan un solo corte temporal, estas cifras pudieran servir como punto de partida para explorar la percepción que tiene la población con discapacidad en cuanto a distintos ámbitos de su vida, un elemento esencial que debería ser considerado al momento de establecer políticas públicas en la materia.

Al revisar las cifras acerca de los niveles de satisfacción con la vida, es notoria la diferencia entre la población con y sin discapacidad. Como lo muestra el Cuadro 24, sólo 26.8% de la población con alguna discapacidad se siente muy satisfecha con su vida contra 40.5% de la población sin discapacidad. En contraparte, casi 24% de la población con discapacidad se siente insatisfecho o muy insatisfecho con su vida mientras que sólo 18% de la población con discapacidad tiene esa percepción. No obstante, la diferencia más pronunciada se encuentra en el rango de satisfacción “muy insatisfecho” dado que los porcentajes de población que reportan sentirse así son de casi 15% contra 3.6%, respectivamente.

Cuadro 24. Número y porcentaje de población adulta por sexo y condición de discapacidad, según rangos de satisfacción con la vida

Sexo/ Condición de discapacidad	Nivel de satisfacción con la vida								
	Total	Muy insatisfecho	%	Insatisfecho	%	Satisfecho	%	Muy satisfecho	%
Total	5,372,207	216,601	4.0	773,744	14.4	2,232,344	41.6	2,149,518	40.0
Con discapacidad	186,527	27,727	14.9	16,410	8.8	92,483	49.6	49,907	26.8
Sin discapacidad	5,185,680	188,874	3.6	757,334	14.6	2,139,861	41.3	2,099,611	40.5
Hombres	2,475,889	85,295	3.4	316,799	12.8	1,142,994	46.2	930,801	37.6
Con discapacidad	68,650	14,026	20.4	8,038	11.7	34,516	50.3	12,070	17.6
Sin discapacidad	2,407,239	71,269	3.0	308,761	12.8	1,108,478	46.0	918,731	38.2
Mujeres	2,896,318	131,306	4.5	456,945	15.8	1,089,350	37.6	1,218,717	42.1
Con discapacidad	117,877	13,701	11.6	8,372	7.1	57,967	49.2	37,837	32.1
Sin discapacidad	2,778,441	117,605	4.2	448,573	16.1	1,031,383	37.1	1,180,880	42.5

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Bienestar Subjetivo en México. Módulo BIARE Ampliado. 2014.

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

En cuanto a los dominios específicos de satisfacción, las PCD presentan una menor satisfacción con la vida en general, así como en prácticamente todos los ámbitos, si se compara con la población sin discapacidad. Lo que llama la atención es que en dominios como vida social, logros y seguridad ciudadana las PCD tienen una percepción más positiva que el resto de la población. Por su parte, los dominios del tiempo libre y de la actividad que realizan las PCD deben analizarse en su conjunto debido a la poca participación que tienen, como se presentó anteriormente, tanto en la educación como en las actividades económicas (Cuadro 25).

Cuadro 25. Promedio de conceptos básicos de bienestar subjetivo por sexo y condición de discapacidad. Jalisco, 2014.

Sexo Condición de discapacidad	Satisfacción										
	Vida en general	Dominios específicos de satisfacción									
		Vida social	Vida familiar	Vida afectiva	Nivel de vida	Salud	Logros	Perspectivas	Tiempo libre	Seguridad Ciudadana	Actividad que realiza
Total	7.8	8.0	8.7	8.3	7.9	8.1	8.0	7.9	7.7	6.1	8.3
Con discapacidad	7.2	8.4	8.5	8.1	7.8	7.7	8.4	7.5	8.0	7.5	7.9
Sin discapacidad	7.9	8.0	8.7	8.3	7.9	8.1	8.0	7.9	7.7	6.1	8.3
Hombres	7.8	8.1	8.7	8.4	8.0	8.2	8.1	8.0	7.9	6.3	8.4
Con discapacidad	6.7	8.2	8.6	7.6	7.2	6.9	8.1	6.9	7.9	7.4	7.5
Sin discapacidad	7.9	8.1	8.7	8.4	8.0	8.3	8.1	8.0	7.9	6.2	8.4
Mujeres	7.8	8.0	8.7	8.1	7.8	8.0	7.9	7.9	7.6	6.0	8.2
Con discapacidad	7.5	8.5	8.5	8.4	8.1	8.2	8.6	7.9	8.1	7.6	8.2
Sin discapacidad	7.9	8.0	8.7	8.1	7.8	8.0	7.9	7.9	7.6	5.9	8.2

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Bienestar Subjetivo en México. Módulo BIARE Ampliado. 2014.

TEMA II. PROPUESTAS DE POLÍTICA PÚBLICA PARA ATENDER EL PROBLEMA

REVISIÓN Y ANÁLISIS DE TRES EXPERIENCIAS EXITOSAS INTERNACIONALES SOBRE LA MOVILIDAD DE LOS ADULTOS MAYORES

Se eligieron tres experiencias internacionales exitosas relacionadas con la movilidad de adultos mayores. La primera de ellas, Tarjeta del Adulto Mayor, es una iniciativa local del gobierno de Australia del Sur; el programa de Envejecimiento Comunitario en Casa (CAPABLE) es una iniciativa de la escuela de Enfermería de John Hopkins; y las Subvenciones Comunitarias son gestionadas por Centro Nacional de Transporte de Adultos Mayores y Personas con Discapacidad (NADTC) en Estados Unidos y se otorgan a comunidades que quieran incrementar la accesibilidad de su sistema de transporte para beneficiar a adultos mayores y personas con discapacidad.

Tipos de apoyo

La Tarjeta del Adulto Mayor del gobierno de Australia del Sur consiste una tarjeta para guardar su dinero y acceder a diversos beneficios, entre ellos el transporte público gratuito de lunes a viernes en horarios específicos y sábados, domingos y días festivos durante toda la jornada. Por otro lado, el programa CAPABLE consiste en un servicio de atención al hogar en el que un terapeuta, una enfermera y un técnico de mantenimiento se encargan de adaptar la casa del adulto mayor para que ésta sea accesible y que puedan realizar sus tareas diarias en ella. Por último, las subvenciones del NADTC son transferencias monetarias para comunidades que realicen proyectos en busca de incrementar los servicios de transporte accesible para el adulto mayor.

Monto del apoyo

Dado que los tipos de apoyo de los programas de Australia del Sur y de CAPABLE son en especie, no es posible determinar los montos específicos de estos. Por otro lado, el programa de NADTC otorga un monto máximo de 50,000 dólares americanos por proyecto.

Población objetivo y criterios de selección

En Australia del Sur, los adultos de 60 años o más que sean residentes permanentes de Australia del Sur y que no trabajen por más de 20 horas semanales tienen acceso a la Tarjeta del Adulto Mayor. CAPABLE atiende a personas adultas mayores de bajos recursos que soliciten el apoyo. Finalmente, los fondos de NADTC se otorgan a comunidades que presenten un proyecto que busque incrementar el transporte accesible para personas con discapacidad y adultos mayores.

TARJETA DE ADULTO MAYOR DEL AUSTRALIA DEL SUR

Año: Se desconoce.

Contexto general:

El Departamento de Salud y Envejecimiento de Australia del Sur implementa estrategias destinadas a proteger la salud de todos. Sus enfoques se basan en la calidad de vida, la prevención de la enfermedad, la intervención temprana y el cuidado de calidad. La Tarjeta del Adulto Mayor es una de sus estrategias para lograr sus objetivos.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Departamento de Salud y Envejecimiento: Unidad de Tarjeta del Adulto Mayor (Senior's Card Unit), Australia del Sur.

Descripción:

La tarjeta de adulto mayor que provee el gobierno de Australia del Sur que permite a las personas adultas mayores guardar su dinero y acceder a distintos beneficios, entre ellos un transporte público gratuito de lunes a viernes en de 9:01 am a 3:00pm y de 7:0pm a 12:00am así como todo el día en fin de semana y días festivos. En cualquier otro momento, los adultos mayores cuentan con un descuento del 50% en su transporte público.

Problema público:

Vulnerabilidad económica de la población adulta mayor.

Objetivos del proyecto:

Contribuir a reducir la vulnerabilidad económica de los adultos mayores.

Población Objetivo:

Adultos de 60 años o más que vivan en Australia del Sur.

Seguimiento:

No se menciona.

Logros:

- La tarjeta ha tenido una gran aceptación, debido a sus efectos positivos en el gasto de los adultos mayores.

Fuente:

Gobierno de Australia del Sur. (2018). "Seniors Card". Seniors: South Australian Government. Disponible en: <http://www.sa.gov.au/topics/family-and-community/seniors/seniors-card>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Políticas públicas Asia Pacífico. (2014). "Conozca la tarjeta de transportes para adultos mayores de Adelaida". BCN Programa Asia Pacífico. 7 de Octubre de 2014. Disponible en: <https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/tarjeta-transportes-adultos-mayores-adelaida>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

ENVEJECIMIENTO COMUNITARIO EN CASA (COMMUNITY AGING IN PLACE 'CAPABLE')

Año: No disponible.

Contexto general:

La población estadounidense está envejeciendo a un ritmo acelerado. Entre los adultos mayores, existe la necesidad de proveer atención integral sin alejarlos de su hogar, con el fin de evitar accidentes y enfermedades (físicas y mentales) que puedan afectar su calidad de vida y que más tarde lleven a problemas más graves.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): John Hopkins School of Nursing.

Descripción:

CAPABLE es un programa de atención en el hogar centrado en el cliente que busca incrementar la movilidad, funcionalidad y capacidad de envejecimiento en el hogar para adultos mayores de bajos recursos. El cliente es atendido por un terapeuta, una enfermera centrada en el paciente y un técnico de mantenimiento que se encarga de adaptar la casa para la accesibilidad de la persona mayor. El servicio en su conjunto busca incrementar la capacidad de los clientes de vivir en casa y realizar sus tareas diarias mediante la prevención de enfermedades y accidentes.

Problema público:

Insuficiente capacidad de las personas adultas mayores para realizar sus actividades diarias de manera independiente.

Los objetivos del proyecto:

Incrementar la capacidad de los clientes de vivir en casa y realizar sus actividades diarias, al tiempo que se previenen accidentes y enfermedades.

Población Objetivo:

Personas adultas mayores de bajos recursos.

Seguimiento:

Seguimiento interno, así como evaluación y estudios de caso por varias entidades externas.

Logros:

Los estudios realizados de manera externa muestran lo siguiente:

- Se redujeron las dificultades de los participantes para realizar sus tareas diarias;
- Se redujeron los síntomas de los participantes y su habilidad para dosificar sus medicamentos;
- Se incrementó la motivación de los participantes, lo que repercutió también en su comunidad.

Fuente:

John Hopkins School of Nursing. (2018). "Community Aging in Place-Advancing Better Living for Elders". John Hopkins School of Nursing. Disponible en: https://nursing.jhu.edu/faculty_research/research/projects/capable/index.html. Consultado el 8 de marzo de 2018.

SUBVENCIONES COMUNITARIAS DEL CENTRO NACIONAL DE TRANSPORTE DE ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD (NATIONAL AGING AND DISABILITY TRANSPORTATION CENTER: NADTC)

Año: 2015

Contexto general:

El Centro Nacional de Transporte de Adultos Mayores y Personas con discapacidad promueve el desarrollo de transporte accesible para todas las personas. Su preocupación principal es el envejecimiento acelerado de la población, por el cual en el 2020, 1 de cada 5 estadounidenses serán adultos mayores y necesitaran de opciones de transporte seguro y accesible para vivir de manera independiente y con mayor calidad de vida.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Centro Nacional de Transporte de Adultos Mayores y Personas con Discapacidad (National Aging and Disability Transportation Center:NADTC)

Descripción:

Las subvenciones que otorga el Centro Nacional de Transporte de Adultos Mayores y Personas con Discapacidad están destinadas a comunidades que busquen desarrollar e implementar proyectos que incrementen los servicios de transporte accesibles para adulto mayores y personas con discapacidad.

Problema público:

Insuficiente acceso a servicios de transporte accesibles para personas con discapacidad y adultos mayores.

Los objetivos del proyecto:

Contribuir al desarrollo e implementación de proyectos que busquen incrementar la disponibilidad de transporte accesible para personas con discapacidad y adultas mayores.

Población Objetivo:

Comunidades que busquen incrementar la disponibilidad de transporte accesible para personas con discapacidad y adultas mayores.

Seguimiento:

El centro realiza un seguimiento detallado de los resultados de los proyectos apoyados.

Logros:

- Actualmente se dio la subvención a seis proyectos, ubicados en distintos lugares de Estados Unidos.

Fuente:

NADTC. (2018). "NADTC Grants". NADTC. <http://www.nadtc.org/grants-funding/nadtc-grant-opportunities/nadtc-awarded-grants/>. Disponible en: <http://www.nadtc.org/grants-funding/nadtc-grant-opportunities/>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

REVISIÓN Y ANÁLISIS DE TRES EXPERIENCIAS EXITOSAS NACIONALES SOBRE LA MOVILIDAD DE ADULTOS MAYORES

Se eligieron cuatro experiencias exitosas de movilidad de adultos mayores a nivel nacional, todas las cuales se implementan a nivel local. Las primeras tres: Abuebús (Ecatepec), Tarjetas de Libre Acceso para el Metro (Ciudad de México) y Bono preferente para el transporte público (Nuevo León), tienen que ver con programas de transporte para adultos mayores; la última es un programa de atención integral para adultos mayores que incluye el transporte seguro como uno de sus servicios.

Tipos de apoyo

El programa de apoyo a los Adultos Mayores (Abuebús) del municipio de Ecatepec, consiste en un servicio de transporte gratuito para los adultos mayores del municipio que los lleva a realizar distintas actividades de recreación y convivencias. La Tarjeta de Libre Acceso para el Metro de la Ciudad de México se otorga a Adultos Mayores y Personas con Discapacidad y les provee acceso gratuito a la Red de Metro de la Ciudad de México. El gobierno de Nuevo León cuenta con un programa de transporte gratuito para Adultos Mayores, personas con discapacidad y estudiantes, llamado Bono preferente, el cual consiste en un depósito mensual que busca facilitar el acceso al transporte público. Finalmente, la iniciativa Meridia es de carácter privado y consiste en una casa que provee cuidados y servicios integrales a personas adultas mayores, a cambio de una cantidad monetaria pagada por la familia de los beneficiarios.

Monto del apoyo

Tanto el Abuebús como la Tarjeta de Libre Acceso al Metro se consideran apoyos en especie, por lo que no es posible determinar los montos. Por otro lado, el programa Bono Preferente otorga \$300 pesos mensuales a sus beneficiarios. Finalmente, el monto de los servicios que provee Meridia depende de lo que las familias contraten, por lo que tampoco se puede determinar un monto específico.

Beneficiarios y criterios de selección

El Abuebús tiene como población objetivo a las personas adultas mayores, el único criterio de selección es que habiten en el municipio de Ecatepec. La tarjeta de Libre Acceso al Metro beneficia a todas las personas adultas mayores y a las personas con discapacidad que habiten en la Ciudad de México. El Bono Preferente está destinado a alumnos de nivel medio superior, adultos mayores y personas con discapacidad del estado de Nuevo León que apliquen al programa, no se cuenta con información sobre los criterios de selección específicos, pero es necesario que todos los beneficiarios realicen un servicio social para poder seguir recibiendo el apoyo. Finalmente, los servicios de Meridia están destinados a personas adultas mayores cuyas familias contacten a la organización y paguen las cuotas necesarias.

PROGRAMA DE APOYO A LOS ADULTOS MAYORES/ GERONTURISMO (ABUEBÚS)

Año: 2016

Contexto general:

Enrique Peña Nieto fue electo como presidente de México en el 2012 y tomó posesión el 1 de diciembre de 2012. Al inicio de su gobierno, los partidos del PRI, PAN y PRD firmaron el “Pacto por México” con el objetivo de trabajar en varios aspectos de manera coordinada, entre ellos una sociedad de derechos y libertades, el crecimiento económico, la seguridad y la justicia, la transparencia, rendición de cuentas y combate a la corrupción y la gobernabilidad democrática. También se incluían varias reformas importantes, como la energética y la educativa.

Sin embargo, los buenos ánimos que marcaron el inicio del sexenio se fueron desvaneciendo ante diversos casos de corrupción, abuso de poder y graves violaciones a los derechos humanos, como la desaparición de los 43 normalistas en el 2014. Además, la desaceleración económica y el crecimiento de la violencia ha generado un clima de gran descontento y de falta de confianza en las instituciones públicas, entre los ciudadanos.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Subdirección de atención al adulto mayor.

Descripción:

El Abuebús Ecatepec es uno de los programas del “Modelo Integral de Atención al Adulto Mayor” del Ayuntamiento de Ecatepec. Uno de los ejes principales de esta iniciativa es la recreación de los adultos mayores y la implementación de cooperativas de fomento al autoempleo. El municipio cuenta con dos Abuebúses los cuales transportan de manera gratuita a las personas de la tercera edad hacia actividades en el Estado de México, lo que les permitirá recrearse y convivir.

Problema público:

Insuficiente acceso al transporte para las personas adultas mayores lo que conlleva aislamiento e insuficiente recreación.

Los objetivos del proyecto:

Brindar acceso a actividades de recreación a las personas adultas mayores del municipio de Ecatepec.

Población Objetivo:

Adultos mayores del municipio de Ecatepec, Estado de México.

Seguimiento:

No se cuenta con información.

Logros:

No se cuenta con información.

Fuente:

De los Ángeles Velasco, M. (2016). "Circula en Ecatepec el 'Abuebús', el transporte para adultos mayores". Excelsior. 21 de marzo de 2016. Disponible en: <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/03/21/1082216>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Robles, A. (2017). "Abuebús, transportando historias y sabiduría". Pasajero 7. 10 de abril de 2017. Disponible en: <http://www.pasajero7.com/abuebus-transportando-historias-sabiduria/>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

TARJETA DE LIBRE ACCESO AL SISTEMA METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Año: 2015

Contexto general:

Enrique Peña Nieto fue electo como presidente de México en el 2012 y tomó posesión el 1 de diciembre de 2012. Al inicio de su gobierno, los partidos del PRI, PAN y PRD firmaron el “Pacto por México” con el objetivo de trabajar en varios aspectos de manera coordinada, entre ellos una sociedad de derechos y libertades, el crecimiento económico, la seguridad y la justicia, la transparencia, rendición de cuentas y combate a la corrupción y la gobernabilidad democrática. También se incluían varias reformas importantes, como la energética y la educativa.

Sin embargo, los buenos ánimos que marcaron el inicio del sexenio se fueron desvaneciendo ante diversos casos de corrupción, abuso de poder y graves violaciones a los derechos humanos, como la desaparición de los 43 normalistas en el 2014. Además, la desaceleración económica y el crecimiento de la violencia ha generado un clima de gran descontento y de falta de confianza en las instituciones públicas, entre los ciudadanos.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Sistema de Transporte Colectivo (SCT) Metro de la Ciudad de México.

Descripción:

Consiste en una tarjeta para adultos mayores y personas con discapacidad que otorga acceso gratuito a la Red del Metro de Ciudad de México y a los elevadores instalados en la misma. La tarjeta se obtiene acudiendo a la Estación Juárez y tiene vigencia de un año.

Problema público:

Ineficiente accesibilidad a la movilidad urbana de las personas con discapacidad y adultos mayores, así como altos gastos de transporte.

Los objetivos del proyecto:

“Facilitar el tránsito de las personas con discapacidad y adultos mayores por las estaciones del metro y metrobús”.

Población Objetivo:

Personas con discapacidad y adultos mayores residentes de la Ciudad de México.

Seguimiento:

No se menciona.

Logros:

- Las tarjetas han facilitado el acceso y el transporte de las personas con discapacidad y adultos mayores por la Red de Metro de la Ciudad de México;
- Los adultos mayores y personas con discapacidad pueden ingresar al metro con sus acompañantes y/o animales de asistencia.

Debilidades

- El sistema no permite que las personas con discapacidad que no residen en la Ciudad de México accedan a los elevadores.

Fuente:

Metro CDMX. (2018). "Tarjeta Libre Acceso". Metro CDMX. Disponible en: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/servicios/tarjlibreacceso.html>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Teletón México. (2016). "Consigue tu tarjeta Libre Acceso". Teletón México. 27 de junio de 2016. Disponible en: <http://www.teleton.org/home/noticia/tarjeta-libre-acceso>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

BONO PREFERENTE PARA TRANSPORTE PÚBLICO, NUEVO LEÓN

Año: 2016

Contexto general:

Enrique Peña Nieto fue electo como presidente de México en el 2012 y tomó posesión el 1 de diciembre de 2012. Al inicio de su gobierno, los partidos del PRI, PAN y PRD firmaron el “Pacto por México” con el objetivo de trabajar en varios aspectos de manera coordinada, entre ellos una sociedad de derechos y libertades, el crecimiento económico, la seguridad y la justicia, la transparencia, rendición de cuentas y combate a la corrupción y la gobernabilidad democrática. También se incluían varias reformas importantes, como la energética y la educativa.

Sin embargo, los buenos ánimos que marcaron el inicio del sexenio se fueron desvaneciendo ante diversos casos de corrupción, abuso de poder y graves violaciones a los derechos humanos, como la desaparición de los 43 normalistas en el 2014. Además, la desaceleración económica y el crecimiento de la violencia ha generado un clima de gran descontento y de falta de confianza en las instituciones públicas, entre los ciudadanos.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León.

Descripción:

El programa Bono preferente para transporte público consiste en una aportación monetaria mensual para que adultos mayores, personas con discapacidad y estudiantes de preparatoria o bachillerato puedan acceder de manera gratuita al transporte público del estado de Nuevo León. A los beneficiarios se les depositan \$300 pesos de manera mensual y a cambio deben de realizar, en la medida de sus capacidades, servicio comunitario con en la plataforma “Diseña el cambio NL”.

Problema público:

Altos costos del transporte en la economía familiar de estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad.

Los objetivos del proyecto:

“Contribuir a facilitar la movilidad y desplazamiento de los estudiantes de educación media superior, adultos mayores y personas con discapacidad con el fin de mejorar su economía y calidad de vida; así como, fomentar la corresponsabilidad social a través de la participación activa de la población beneficiada en favor del desarrollo de la comunidad”.

Población Objetivo:

Estudiantes de nivel medio superior, adultos mayores y personas con discapacidad del estado de Nuevo León.

Vertientes:

- Estudiantes de nivel Medio Superior;
- Adultos Mayores;
- Personas con discapacidad.

Seguimiento:

Las reglas de operación no explicitan el tipo de seguimiento.

Logros:

- En sus primeros dos años de operación el Bono Preferente ha beneficiado a 340,000 personas.

Fuente:

Agencia de Transporte y Vialidad de Nuevo León. (2017). Acuerdo que establece la actualización de las reglas de operación del programa de apoyo “Bono Preferente”. Periódico Oficial de Nuevo León. Disponible en: http://www.nl.gob.mx/sites/default/files/periodico_oficial_2_de_agosto_2017.pdf. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Gobierno de Nuevo León. (2018). “Bono Preferente”. Gobierno y Acciones. Disponible en: <http://www.nl.gob.mx/bonopreferente>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Gobierno de Nuevo León. (2018). “Tendrán transporte gratuito 31 mil estudiantes y adultos mayores”. Gobierno y Acciones. Disponible en: <http://www.nl.gob.mx/noticias/tendran-transporte-gratuito-31-mil-estudiantes-y-adultos-mayores>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Posta Redacción. (2017). “Rinde ‘El Bronco’ su segundo informe de Gobierno”. Posta. 14 de octubre de 2017. Disponible en: <http://www.posta.com.mx/nuevo-leon/video-rindeel-bronco-su-segundo-informe-de-gobierno>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

MERIDIA, CENTRO DE DÍA PARA PERSONAS MAYORES.

Año: 2014

Contexto general:

Enrique Peña Nieto fue electo como presidente de México en el 2012 y tomó posesión el 1 de diciembre de 2012. Al inicio de su gobierno, los partidos del PRI, PAN y PRD firmaron el “Pacto por México” con el objetivo de trabajar en varios aspectos de manera coordinada, entre ellos una sociedad de derechos y libertades, el crecimiento económico, la seguridad y la justicia, la transparencia, rendición de cuentas y combate a la corrupción y la gobernabilidad democrática. También se incluían varias reformas importantes, como la energética y la educativa.

Sin embargo, los buenos ánimos que marcaron el inicio del sexenio se fueron desvaneciendo ante diversos casos de corrupción, abuso de poder y graves violaciones a los derechos humanos, como la desaparición de los 43 normalistas en el 2014. Además, la desaceleración económica y el crecimiento de la violencia ha generado un clima de gran descontento y de falta de confianza en las instituciones públicas, entre los ciudadanos.

Vigencia: Sigue vigente.

Organismo(s): Meridia.

Descripción:

Meridia es una organización del sector privado, ubicada en la Ciudad de México y dedicada a proveer cuidados y servicios integrales para las personas mayores, tanto en su Centro de Día como a domicilio. Las actividades incluyen valoración médica, fisioterapia, salidas y excursiones, promoción de la activación física y otras actividades y alternativas de transporte seguro y eficaz.

Problema público:

Exclusión y aislamiento de las personas adultas mayores.

Los objetivos del proyecto:

“Promover una cultura de longevidad activa y saludable”.

Población Objetivo:

Adultos mayores.

Modalidades:

- Valoración Gerontológica;
- Alimentación sana;
- Enfermería y orientación médica;
- Rehabilitación y fisioterapia;
- Estimulación cognitiva;
- Recreación y esparcimiento;
- Actividades personalizadas;
- Apoyo y orientación psicológica ;
- Estética y Podología;
- Transporte seguro y eficaz;
- Cuidados a domicilio;
- Fisioterapia Uno a Uno;
- Baño asistido;
- Excursiones;
- Apoyo psicológico familiar.

Seguimiento

Seguimiento interno.

Logros:

No se cuenta con información oficial; sin embargo los testimoniales expresan gran satisfacción con los servicios que proporciona la empresa.

Fuente:

Meridia. (2018). Meridia. Disponible en: <http://meridia.mx/>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

REVISIÓN Y ANÁLISIS DE TRES EXPERIENCIAS EXITOSAS INTERNACIONALES SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Se eligieron cuatro experiencias internacionales exitosas de movilidad y transporte para personas con discapacidad. La primera consiste en una iniciativa a nivel nacional en Uzbekistán para lograr que los espacios públicos fueran más accesibles, la segunda es un programa local del gobierno de Cataluña que busca incrementar la accesibilidad de su sistema de transporte público. En tercer lugar, se presenta un programa de la ciudad de Estocolmo que tuvo como objetivo que la ciudad fuera 100% accesible para 2010. Finalmente, el premio Access City Award de la Unión Europea busca incentivar la inversión de las ciudades miembro en programas que incrementen la accesibilidad al espacio y el transporte público, tanto para personas con discapacidad como para otras personas que se puedan beneficiar de ello.

Tipo de Apoyo

Todos los programas otorgan apoyos en especie que tienen como objetivo incrementar la accesibilidad de los espacios públicos y los sistemas de transporte. El programa de Uzbekistán consistió en la implementación de diferentes acciones destinadas a incrementar la inclusión de las personas con discapacidad en el país. Estas acciones incluían talleres de diseño universal y accesibilidad en la construcción y una nueva ley mediante la cual se estableció una multa para quienes no cumplieran con las normas de accesibilidad en edificios y otros espacios públicos. Por otro lado, el programa del gobierno de Cataluña consiste en implementar el diseño universal en toda la red de infraestructura del transporte público de Cataluña.

Por su lado, la ciudad de Estocolmo realizó planes detallados y las modificaciones necesarias para lograr la plena accesibilidad de las personas con discapacidad a los espacios públicos y el transporte de la ciudad. Finalmente, el Foro Europea de Discapacidad da a conocer a ciudades que implementan acciones de accesibilidad y diseño universal con el fin de motivar la inversión en este tipo de programas; en este programa, las ciudades ganadoras se comprometen a compartir sus buenas prácticas con el resto de los países miembros.

Montos del apoyo

Dado que todos los apoyos son en especie, no es posible determinar un monto específico del apoyo.

Población objetivo y criterios de selección

Todos los programas tienen como población objetivo primordial a las personas con discapacidad que utilizan sus redes de transporte público o que transitan por sus edificios o espacios públicos. El programa de Uzbekistán incluye dentro de su población objetivo a los servidores públicos a quienes se otorga la capacitación y a la población que es concientizada sobre la problemática. El gobierno de Cataluña considera a los adultos mayores dentro de su población objetivo y el Foro Europeo de Discapacidad también menciona a personas con dificultad en la movilidad como beneficiarios.

ACCESIBILIDAD, CONCIENCIA CÍVICA, EMPLEO Y APOYO SOCIAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN UZBEKISTÁN

Año de creación: 2008

Contexto general: Uzbekistán se declaró independiente de la URSS en 1991, momento en el que se convocó a elecciones. Karimov, anterior líder del Partido Comunista de Uzbekistán fue nombrado ganador en una elección poco transparente, y se convirtió en el primer presidente del país. En 1995 Karimov extendió su periodo de gobierno y sirvió hasta su muerte en 2012. Su mandato se caracterizó por una grave carencia de derechos políticos, por la práctica de la tortura por las fuerzas armadas, la esterilización forzada de mujeres y otras violaciones a derechos humanos.

Vigencia: 2011

Dependencia operadora: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y Secretaría de Trabajo y Seguridad Social.

Descripción: Con el objetivo de mejorar la implementación de la ley de 2002 sobre Accesibilidad de las personas con discapacidad en Uzbekistán, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social diseñó un programa compuesto por diversas acciones destinadas a incrementar la inclusión social de las personas con discapacidad y en hacer cumplir las leyes existentes al respecto mediante leyes secundarias de implementación. Entre lo que se llevó a cabo destacan las capacitaciones a servidores públicos y especialistas encargados de diseño y construcción, una campaña de concientización del público en general y la aprobación de una nueva ley que impone sanciones a quienes no cumplan con los lineamientos de accesibilidad.

Problema público que atiende: La poca accesibilidad de las personas con discapacidad en Uzbekistán a los espacios públicos y privados.

Objetivo: Aumentar la inclusión social de las personas con discapacidad a través de la creación de conciencia pública, la desarticulación de estigmas, la mejora de mecanismos de implementación de la legislación nacional sobre discapacidad, la promoción de la accesibilidad y la creación de un sistema de apoyo social en empleo de las personas con discapacidad.

Vertientes

- Campaña de concientización pública para promover el enfoque de derechos de la accesibilidad de las personas con discapacidad;
- 30 edificios públicos fueron seleccionados para llevar a cabo modificaciones para asegurar la plena accesibilidad;
- Programa de entrenamiento para especialistas estatales;
- Monitoreo de la accesibilidad de edificios públicos con la participación de personas en silla de ruedas;
- Apoyo al desarrollo de leyes relacionadas con problemas de accesibilidad en el marco de la implementación de la ley en protección social de las personas con discapacidad; y
- Distribución de 3000 cajas de herramientas a especialistas acerca de la provisión de accesibilidad.

Población Objetivo: La población en general, los servidores públicos y las personas con discapacidad.

Seguimiento: Seguimiento interno.

Logros

- Se aprobó una ley que establece mecanismos para monitorear la accesibilidad y da autoridad al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para imponer multas por no cumplir con los estándares de accesibilidad;
- 143 Especialistas del Comité Estatal de Arquitectura y Construcción mejoraron su conocimiento sobre accesibilidad y cómo asegurarla;
- Se publicaron guías de accesibilidad en dos ciudades;
- 28 de los 30 edificios públicos son completamente accesibles para personas con sillas de ruedas;
- Más de 70% de los edificios nuevos son completamente accesibles.

Fortalezas

- El hecho de que algunos talleres y presentaciones fueran dirigidos por personas con discapacidad aumentó la concientización.

Debilidades

- El programa no tomó en cuenta distintos tipos de discapacidad como la visual, lo cual limitó los alcances del proyecto desde un inicio.

Fuente:

Department of Economic and Social Affairs. (2016). Good Practices of Accessible Urban Development. United Nations.

DISEÑO UNIVERSAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE CATALUÑA

Año de creación: 1980

Contexto general: Tras la muerte del dictador Francisco Franco, España entró a un periodo de transición democrática. Una de las principales figuras que lo lideraron fue Adolfo Suárez, segundo presidente del Gobierno de España tras la dictadura. Asignado en 1976 por el Rey Juan Carlos I, Suárez comenzó a dismantelar las estructuras franquistas, liquidando las Cortes y legalizando los partidos políticos. En 1977 se celebraron las primeras elecciones democráticas y Suárez resultó ganador, el siguiente año se aprobó la Constitución de 1978 y en 1979 Suárez ganó las elecciones por segunda vez permaneciendo en el cargo hasta 1981.

Vigencia: Sigue vigente.

Dependencia operadora: Dirección de Transporte del Gobierno de Cataluña.

Descripción: El programa consiste en implementar el diseño universal en toda la nueva infraestructura de transporte público de Cataluña y adaptar la infraestructura existente para que sea universalmente accesible, de manera que más personas con discapacidad y adultos mayores puedan utilizar el sistema. En el programa se incluye toda la red de transporte público: metro, tren, camiones interurbanos, vehículos, infraestructura, información, boletos, etc. Comenzó a funcionar desde la década de los ochenta y continúa vigente ahora.

Problema público que atiende: La poca accesibilidad de la red de transporte público de Cataluña, España.

Objetivo: Incrementar el número de personas con discapacidad y adultos mayores que utilizan la red de transporte público de Cataluña a través de la implementación del diseño universal en la infraestructura existente y la nueva.

Vertientes:

- Modificaciones a los transportes de metro y tren para hacerlos 100% accesibles;
- Subsidios a los operadores de los camiones urbanos para hacerlos accesibles;
- Modificaciones a la red de transporte público.

Población Objetivo: Personas con discapacidad y adultos mayores de Cataluña, España.

Seguimiento: No existen encuestas específicas sobre accesibilidad. Sin embargo, la satisfacción de los usuarios incluye algunas preguntas relativas a esto. Además, se recibe retroalimentación de OSC de personas con discapacidad de manera regular. Los indicadores utilizados son: porcentaje de trenes, camiones, estaciones que están adaptados.

Logros:

- 76% del Metro de Barcelona es accesible;
- 95% del Tren Suburbano de Cataluña es accesible;
- 75% de los camiones interurbanos de Cataluña son accesibles.

Fortalezas:

- Los grupos de trabajo para las medidas que toma el programa incluyen a asociaciones de personas con discapacidad.

Debilidades:

- El programa no recaba información específica sobre el número de personas con discapacidad y adultos mayores que utilizan el transporte.

Fuente:

Frye, A. y Golden, S. (2010). "Catalonia, Spain: Design for all approach". en Mediate-Methodology for Describing the Accessibility of Transport in Europe: Good Practice Guide. Mediate.

REVISIÓN Y ANÁLISIS DE TRES EXPERIENCIAS EXITOSAS NACIONALES SOBRE LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Se eligieron tres experiencias exitosas de transporte y movilidad de personas con discapacidad a nivel nacional. Dos de ellas, transporte público accesible e incluyente y el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad, son iniciativa de dependencias de la Ciudad de México. El Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las personas con Discapacidad es manejado a nivel federal por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Tipos de apoyo

El programa Transporte Público accesible e incluyente de la Ciudad de México consiste en acciones para la modificación de los espacios y vehículos de la ciudad, con el fin de que éstos sean accesibles para las personas con discapacidad. El Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público, consiste en subsidios federales que se asignan a las entidades federativas del país que llevan a cabo acciones de construcción y adaptación de la infraestructura y el transporte para que sean más accesibles a personas con discapacidad. Por último, el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad es un manual de acceso público que pretende servir de apoyo a todas aquellas personas, dependencias y organizaciones que quieran llevar a cabo proyectos de construcción y adaptación a infraestructura con el objetivo de incrementar la accesibilidad para todas las personas.

Montos del Apoyo

Dado que el programa Transporte Público Accesible e Incluyente y el Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad consisten en apoyos en especie, no es posible definir una cantidad monetaria del apoyo. Por otro lado, el monto del estímulo asignado a cada entidad federativa por parte del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público (FOTRADIS) dependerá de la disponibilidad presupuestaria y la cantidad asignada a cada entidad federativa por la Secretaría de Hacienda.

Población objetivo y criterios de selección

El programa de Transporte Público accesible e incluyente de la Ciudad de México tiene como población objetivo a las personas con discapacidad que utilizan los servicios de transporte público de la ciudad. Dado que consiste en modificaciones a servicios públicos, no existen criterios de selección de los beneficiarios, ya que resultan beneficiados todos los que utilizan el transporte público, incluyendo a adultos mayores y mujeres embarazadas. El FOTRADIS también está destinado a las personas con discapacidad que habitan en toda la República Mexicana, pues es un programa a nivel federal. Finalmente, el Manual de Accesibilidad tiene como objetivo a la población de la Ciudad de México en su conjunto, poniendo especial énfasis en las personas con discapacidad, los adultos mayores y las mujeres embarazadas y con hijos pequeños, quienes pueden beneficiarse con mayor razón de adaptaciones que incrementen la accesibilidad del transporte y los espacios públicos.

TRANSPORTE PÚBLICO ACCESIBLE E INCLUYENTE EN LA CDMX

Año de creación: 2015

Contexto general:

Enrique Peña Nieto fue electo como presidente de México en el 2012 y tomó posesión el 1 de diciembre de 2012. Al inicio de su gobierno, los partidos del PRI, PAN y PRD firmaron el “Pacto por México” con el objetivo de trabajar en varios aspectos de manera coordinada, entre ellos una sociedad de derechos y libertades, el crecimiento económico, la seguridad y la justicia, la transparencia, rendición de cuentas y combate a la corrupción y la gobernabilidad democrática. También se incluían varias reformas importantes, como la energética y la educativa.

Sin embargo, los buenos ánimos que marcaron el inicio del sexenio se fueron desvaneciendo ante diversos casos de corrupción, abuso de poder y graves violaciones a los derechos humanos, como la desaparición de los 43 normalistas en el 2014. Además, la desaceleración económica y el crecimiento de la violencia ha generado un clima de gran descontento y de falta de confianza en las instituciones públicas, entre los ciudadanos.

Vigencia: Sigue vigente.

Dependencia operadora: Instituto de Personas con Discapacidad de la Ciudad de México (INDEPENDI) y los Sistemas de Transporte Público.

Descripción: Consiste en la modificación de los espacios y vehículos de transporte público de la Ciudad de México y en el Zócalo para facilitar el acceso a las personas con discapacidad.

Problema público que atiende: Los obstáculos de accesibilidad al transporte público en la CDMX.

Objetivo: Eliminar los obstáculos que impiden el fácil acceso de las personas con discapacidad a los espacios y entornos.

Vertientes

- Modificaciones al Sistema de Transporte Colectivo Metro;
- Modificaciones al Metrobús;
- Modificaciones al Sistema M1 (Corredor Circuito Bicentenario);

- Modificaciones al Sistema de Transportes Eléctricos;
- Modificaciones de accesibilidad para la plancha del Zócalo.

Las adaptaciones que se están realizando incluyen rampas de acceso, puertas de cortesía, rutas táctiles, señalización tacto-visual, sanitarios familiares, zonas de abordaje preferentes, botones de advertencia, botones de audio y espacios reservados.

Población Objetivo: Las personas con discapacidad que utilizan el servicio de transporte público de la Ciudad de México.

Seguimiento: No se menciona.

Logros:

- En el Sistema de Transporte Colectivo Metro, se han instalado elevadores accesibles en 56 estaciones, alcanzando 25% de accesibilidad en la Red;
- Todos los autobuses del Sistema de Movilidad M1 cuenta con plataforma elevadora y con asientos reservados para personas con discapacidad y adultos mayores;
- El Tren Ligero tiene cuatro estaciones accesibles, con más instalaciones planeadas en un futuro;
- El 98% del Sistema Metrobús es accesible.

Fuente:

INDEPEDI. (2017). "Transporte Público Accesible e Incluyente en la CDMX beneficia a personas con discapacidad". CDMX. Disponible en: <http://www.indepedi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/transporte-publico> . Consultado el 13 de noviembre de 2017.

FONDO PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD (FOTRADIS)

Año de creación: 2013

Contexto general:

Enrique Peña Nieto fue electo como presidente de México en el 2012 y tomó posesión el 1 de diciembre de 2012. Al inicio de su gobierno, los partidos del PRI, PAN y PRD firmaron el “Pacto por México” con el objetivo de trabajar en varios aspectos de manera coordinada, entre ellos una sociedad de derechos y libertades, el crecimiento económico, la seguridad y la justicia, la transparencia, rendición de cuentas y combate a la corrupción y la gobernabilidad democrática. También se incluían varias reformas importantes, como la energética y la educativa.

Sin embargo, los buenos ánimos que marcaron el inicio del sexenio se fueron desvaneciendo ante diversos casos de corrupción, abuso de poder y graves violaciones a los derechos humanos, como la desaparición de los 43 normalistas en el 2014. Además, la desaceleración económica y el crecimiento de la violencia ha generado un clima de gran descontento y de falta de confianza en las instituciones públicas, entre los ciudadanos.

Vigencia: Sigue vigente.

Dependencia operadora: Secretaría de Hacienda y Crédito Público

Descripción: Este programa se enmarca dentro de la Meta “México Incluyente” del Plan Nacional de Desarrollo y consiste en un Fondo de subsidios federales que son asignados a las Entidades Federativas con el objetivo de que estas lleven a cabo proyectos de construcción y adaptación de la infraestructura pública y de transporte público para que éstos sean incluyentes y para que las personas con discapacidad puedan ejercer su derecho a la movilidad.

Problema público que atiende: La deficiente accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte, la infraestructura con diseño universal y a las tecnologías de la información y comunicación.

Objetivo: “Promover la integración y acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, mediante el transporte público adaptado e infraestructura pública incluyente”.

Vertientes: Los recursos del fondo se destinan a las entidades federativas para la realización de dos tipos de proyectos:

- Compra de vehículos adaptados; y
- Adaptación de la infraestructura pública de manera que esta sea incluyente.

Población Objetivo: Las personas con discapacidad de los Estados Unidos Mexicanos.

Seguimiento: Las evaluaciones y el seguimiento las realizan las entidades federativas para dar cuenta al gobierno federal sobre el uso de los fondos.

Logros: No se cuenta con información nacional sintetizada que muestre los logros alcanzados en el país. Sin embargo, si existe información de los proyectos realizados en distintas entidades federativas. Por ejemplo, el gobierno del estado de Baja California reporta que en el año 2013 los recursos asignados fueron utilizados para atender la necesidad de rampas para sillas de ruedas en la entidad y en el 2017 reporta la adaptación de centros de rehabilitación integral y de parques públicos en varios municipios de la entidad.

Debilidades

- No se ha realizado un seguimiento a nivel nacional que dé cuenta del número de proyectos realizados con recursos provenientes del fondo ni del cumplimiento de los objetivos.

Fuente:

DOF. (2017). Lineamientos de Operación del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad. Disponible en: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5470385&fecha=31/01/2017. Consultado el 7 de enero de 2018.

Secretaría de Desarrollo Social del Estado de Baja California. (2017). Reporte del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad. 01 de diciembre de 2017. Disponible en: <http://www.sedesoebc.gob.mx/doctos/fotradis/contratos/FORMATO%20FOTRADIS%20REPORTE%20SHCP%2001%20DE%20DICIEMBRE%20FINANZAS%20ACTUALIZADO.pdf>. Consultado el 7 de enero de 2018.

SEDESOL. (2017). Ramo 23. Provisiones salariales y económicas. Disponible en: http://fais.sedesol.gob.mx/descargas/RAMO_23_2017.pdf. Consultado el 7 de enero de 2018.

Universidad Autónoma de Chihuahua. (2017). "Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad". Evaluación de procesos con enfoque social del ejercicio fiscal 2016. 31 de agosto de 2017. Disponible en: <http://ihacienda.chihuahua.gob.mx/xfiscal/indtfisc/infev2017/fotradis.pdf>. Consultado el 7 de enero de 2018.

MANUAL DE NORMAS TÉCNICAS DE ACCESIBILIDAD

Año de creación: 2016

Contexto general

Enrique Peña Nieto fue electo como presidente de México en el 2012 y tomó posesión el 1 de diciembre de 2012. Al inicio de su gobierno, los partidos del PRI, PAN y PRD firmaron el “Pacto por México” con el objetivo de trabajar en varios aspectos de manera coordinada, entre ellos una sociedad de derechos y libertades, el crecimiento económico, la seguridad y la justicia, la transparencia, rendición de cuentas y combate a la corrupción y la gobernabilidad democrática. También se incluían varias reformas importantes, como la energética y la educativa.

Sin embargo, los buenos ánimos que marcaron el inicio del sexenio se fueron desvaneciendo ante diversos casos de corrupción, abuso de poder y graves violaciones a los derechos humanos, como la desaparición de los 43 normalistas en el 2014. Además, la desaceleración económica y el crecimiento de la violencia ha generado un clima de gran descontento y de falta de confianza en las instituciones públicas, entre los ciudadanos.

Vigencia: Sigue vigente.

Dependencia operadora: Gobierno de la Ciudad de México

Descripción: El proyecto consiste en un Manual de acceso libre y público que sirva como marco teórico y herramienta de apoyo sobre las especificaciones necesarias para construir y/o adaptar espacios físicos que sean incluyentes y que tengan en cuenta las necesidades específicas de distintos grupos poblacionales, tales como las personas con discapacidad, los adultos mayores y las mujeres embarazadas. El Manual fue desarrollado con el apoyo de personas con discapacidad, organizaciones de la sociedad civil, académicos y otros especialistas.

Problema público que atiende: La deficiente accesibilidad a los espacios públicos y movilidad de las personas con discapacidad.

Objetivos

- “Contribuir a la accesibilidad de las personas con discapacidad, aportando especificaciones de diseño que permitan construir un entorno incluyente para todas y todos.
- Ser un instrumento complementario a lo establecido por el Reglamento de Construcciones

para el Distrito Federal y a otras disposiciones en la materia, para la aplicación de los criterios de accesibilidad durante el diseño, planeación, construcción y modificación de edificaciones, espacios, entornos y servicios de la Ciudad, de uso público o privado.

- Beneficiar a personas con discapacidad física, sensorial e intelectual, así como a otros sectores de la población con movilidad limitada como: adultos mayores, mujeres en periodo de gestación, personas de talla baja, niños o personas con alguna limitación temporal.
- Garantizar la continuidad de las rutas accesibles en las edificaciones y el espacio público, bajo la premisa de que todas las personas tienen derecho a circular por la Ciudad de México con seguridad y de manera independiente.
- Promover que los proyectos de edificación de obras públicas o privadas consideren desde su concepción la accesibilidad como parte integral del proyecto como una obligación y un compromiso social.
- Tender hacia un diseño universal incluyente para toda la población y no segregativo o exclusivo para las personas con discapacidad.
- Reafirmar que la accesibilidad es una obligación de los constructores y que todo permiso, manifestación o licencia de construcción de obra nueva, de modificación o rehabilitación, debe cumplir con los requisitos estipulados por el Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal y sus Normas Técnicas Complementarias”.

Población Objetivo: La población de la Ciudad de México, en especial las personas con discapacidad, los adultos mayores y otras personas con movilidad limitada.

Seguimiento: No cuenta con una estrategia de seguimiento ya que es un documento físico que puede ser utilizado de manera libre.

Logros

- El Manual constituye una herramienta de apoyo muy útil para la construcción y adaptación de espacios y transporte público;
- El Manual es de acceso libre y se enmarca dentro de Reglamento de Construcciones de la Ciudad de México por lo que su uso es obligatorio para las nuevas construcciones y adaptaciones.

Fortalezas

- La estrategia general del Gobierno de la Ciudad de México tiende a la construcción de espacios físicos y de transporte público incluyente;

- El Manual fue desarrollado con el apoyo de los beneficiarios directos, así como organismos de la sociedad civil y la academia.

Fuente:

Gobierno de la Ciudad de México. (2016). Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad. Disponible en: http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf. Consultado el 9 de enero de 2018.

INDEPEDI. (2017). Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad. Disponible en: http://data.inpedi.cdmx.gob.mx/manual_accesibilidad.html. Consultado el 9 de enero de 2018.

ACCESO FÁCIL EN ESTOCOLMO

Año de creación: 1999

Contexto general: En 1998, el gobierno de Estocolmo decidió implementar un programa de accesibilidad y promoción con el objetivo de dar cumplimiento total, para el año 2010, a la legislación nacional e internacional en la materia de accesibilidad y discapacidad. El proyecto coincidió con la promulgación del Plan Nacional para la Política de Discapacidad del Gobierno Nacional Sueco en el año 2000. En el 2004 e adoptó la el Programa de Política para la Discapacidad de la ciudad de Estocolmo, un documento guía que puede ser utilizado por funcionarios, comités, ciudadanos, la iniciativa privada y la comunidad en general con el fin de cumplir los objetivos establecidos en 1998.

Vigencia: 2010

Dependencia operadora: Ciudad de Estocolmo.

Descripción: El proyecto de “Fácil Acceso a Estocolmo” es parte del programa de accesibilidad y promoción de 1998. Su objetivo es lograr que Estocolmo sea una ciudad 100% accesible para las personas con discapacidad para 2010. La premisa del proyecto es que la accesibilidad no es únicamente un aspecto que concierna a la calidad de vida, sino también a la democracia. Para llevarlo a cabo, se realizaron planes detallados sobre las acciones a tomar en cada lugar de la ciudad y se establecieron programas anuales con las metas específicas. En todas las etapas se contó con la participación de las personas con discapacidad y otros actores clave.

Problema público que atiende: Accesibilidad incompleta de la ciudad de Estocolmo.

Objetivo: Transformar a Estocolmo en una ciudad 100% accesible para el 2010.

Vertientes:

- Inversión en espacios públicos y calles;
- Premio a compañías que modifiquen su infraestructura para que sea accesible;
- Manual para planeación, diseño y construcción.

Población Objetivo: Las personas con discapacidad de Estocolmo, Suecia.

Seguimiento: El principal seguimiento al proyecto se realiza a través de encuestas de retroalimentación dirigidas a personas con discapacidad. El indicador clave que se utiliza es el porcentaje de personas que perciben que Estocolmo es una ciudad altamente accesible.

Logros:

- Implementación de señales auditivas en los cruces peatonales;
- Colocación de bancas a lo largo de la ciudad como puntos de descanso;
- Remoción de peligros en las banquetas para usuarios de silla de ruedas;
- Adaptación de las paradas de camión para facilitar el ingreso a las unidades;
- Adaptación de baños públicos.

Fortalezas:

- Se cuenta con la participación de las personas con discapacidad en todas las etapas del proyecto.

Fuente:

Frye, A. y Golden, S. (2010). "Stockholm, Sweden: Easy access to Stockholm". en Mediate-Methodology for Describing the Accessibility of Transport in Europe: Good Practice Guide. Mediate.

ACCESS CITY AWARD

Año de creación: 2010

Contexto general: La pirámide demográfica de Europa indica que cada año la población de edad avanzada aumenta de manera considerable; al mismo tiempo, el número de personas con discapacidad incrementa. Como resultado, la Unión Europea ha comenzado a planificar e implementar estrategias que aseguren una buena calidad de vida a estos grupos poblacionales. Entre éstas, aquellas que tienen como objetivo el acceso y desplazamiento seguro por las ciudades son prioridad.

Vigencia: Sigue vigente.

Dependencia operadora: Comisión Europea y Foro Europeo de la Discapacidad.

Descripción: El premio a la ciudad accesible es una iniciativa del Foro Europeo de la Discapacidad que tiene como objetivo incrementar el número de ciudades que cuentan con un diseño universal e incluyente que asegure la accesibilidad al espacio y transporte público a personas con discapacidad y otras personas con movilidad limitada. Al mismo tiempo, la competencia y los premios permiten dar a conocer iniciativas y buenas prácticas su posible adopción en otras ciudades. Cada año se le otorga el premio a tres ciudades de acuerdo con un proceso de selección llevado a cabo por jurados de la Unión Europea, las ganadoras se comprometen a mostrar sus buenas prácticas con el resto de los países y a seguir desarrollando sus planes en materia de accesibilidad.

Problema público que atiende: La creciente dificultad de las personas con discapacidad y adultos mayores para trasladarse en las ciudades y utilizar los espacios y servicios públicos.

Objetivo: Concientizar acerca de la discapacidad y promover iniciativas de accesibilidad en las ciudades europeas.

Vertientes:

- Premio a la Ciudad Accesible

Población Objetivo:

La población con discapacidad y otras personas con dificultades de movilidad en la Unión Europea.

Seguimiento:

No cuenta con un esquema de seguimiento. Cada ciudad ganadora cuenta con información detallada acerca de sus proyectos.

Logros:

- Desde el primer premio otorgado en 2011, 25 ciudades han sido ganadoras y 21 ciudades han recibido un reconocimiento especial por sus esfuerzos en pro de la accesibilidad.

Fuente:

Comisión Europea. (2017). Access City Award 2018. Persons with disabilities. Disponible en: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=1141&eventsId=1208&furtherEvents=yes>. Consultado el 10 de enero de 2018.

Comisión Europea. (2017). Access City Award. Persons with Disabilities. Disponible en: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>. Consultado el 10 de enero de 2018.

ANÁLISIS DE TRES ALTERNATIVAS AL PROGRAMA “BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD”

STATUS QUO: MANTENER EL PROGRAMA “BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD” SIN CAMBIOS

Como puede constatarse en sus reglas de operación, el programa otorga un subsidio al transporte público para las personas adultas mayores y personas con discapacidad.

Objetivo

Contribuir a la economía de los hogares de los adultos mayores de 65 años y personas con discapacidad permanente a través de la implementación de un mecanismo de subsidio al transporte.

Componentes

1. Entrega de vales de transporte -bienesales- a adultos mayores de 65 años y a personas con discapacidad.

Focalización en el territorio de Jalisco

El programa “Bienesales para adultos mayores y personas con discapacidad”, tal y como opera en la actualidad, tiene cobertura en los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, El Salto, Tlajomulco de Zúñiga, Juanacatlán, Ixtlahuacán de los Membrillos, Puerto Vallarta y Zapotlán el Grande.

Tabla de ventajas y desventajas del status quo

Ventajas	Desventajas
<ul style="list-style-type: none"> Según los resultados de evaluaciones, el programa es bien valorado por los beneficiarios debido a su apoyo a la economía familiar. 	<ul style="list-style-type: none"> No hay evidencia contundente sobre si los subsidios al transporte son instrumentos eficaces para promover el uso del transporte público y desincentivar el uso del transporte privado.
<ul style="list-style-type: none"> El programa ha sido eficiente en su asignación de recursos en cuanto a la utilización del apoyo por parte de sus beneficiarios. Evaluaciones¹⁶ mencionan los beneficiarios utilizan todos los vales que reciben, aunque les son insuficientes para cubrir los viajes que realizan -en 2016- 	<ul style="list-style-type: none"> No representa una estrategia integral para enfrentar la multicausalidad del problema de la accesibilidad.
<ul style="list-style-type: none"> Es un programa cuya operación se encuentra bien asimilada entre los funcionarios que lo implementan. 	<ul style="list-style-type: none"> La operación del programa es compleja ya que requiere la coordinación de funcionarios de la SEDIS y de las empresas de transporte.
<ul style="list-style-type: none"> El programa es bien conocido entre la gente. El programa focaliza correctamente su estrategia de difusión. 	<ul style="list-style-type: none"> Se han generado problemas relativos a la relación entre los choferes y los beneficiarios del programa. Ello disminuye la calidad del servicio que los beneficiarios reciben.
<ul style="list-style-type: none"> El sistema de entrega de "Bienesales" es eficiente y confiable. 	<ul style="list-style-type: none"> El ahorro que el programa genera no es progresivo ya que el monto del subsidio es el mismo independientemente del ingreso familiar del beneficiario.

¹⁶ La información puede consultarse en la siguiente liga: <http://seplan.app.jalisco.gob.mx/evalua/node/386>

ALTERNATIVA 1. TRANSFERIR EL APOYO ACTUAL DEL PROGRAMA DE UN SISTEMA DE VALES A UN SISTEMA DE PREPAGO

Esta alternativa consiste en eliminar el talón de “Bienesales” entregados a la población elegible y sustituirlo por un sistema de prepago.

Objetivo

Apoyar el ingreso familiar en hogares de adultos mayores y personas con discapacidad severa en el Estado de Jalisco para evitar que el gasto en transporte represente un obstáculo para su pleno ejercicio del derecho a la movilidad.

Componentes

Entrega de un apoyo al transporte a adultos mayores y personas con discapacidad severa, que por su condición son vulnerables.

Propuesta de focalización o intervención en el territorio de Jalisco

Puesto que el objetivo de esta alternativa es evitar que el gasto en transporte represente un obstáculo para que los adultos mayores y las personas con discapacidad severa puedan trasladarse en el sistema de transporte público, se considera importante establecer mecanismos para que el apoyo se focalice a la población más vulnerable socialmente. En concreto se propone que el apoyo se focalice a la población que cumpla con, por lo menos alguna de las siguientes condiciones:

- a) Adultos mayores y personas con discapacidad severa, cuyos hogares tienen un nivel de ingresos que los ubican en los dos deciles más bajos de la distribución.
- b) Adultos mayores y personas con discapacidad severa que hablen alguna lengua indígena.

Tabla de ventajas y desventajas de la alternativa 1

Ventajas	Desventajas
<ul style="list-style-type: none">Al eliminarse la necesidad de entregar los "Bienesales" en forma de talón de vales la operación del programa se simplificaría enormemente.	<ul style="list-style-type: none">La adopción del sistema de prepago no es una atribución directa de la SEDIS.
<ul style="list-style-type: none">El mecanismo de focalización propuesto garantizaría la progresividad del apoyo.	
<ul style="list-style-type: none">La valoración del apoyo por parte de los beneficiarios sería aún mayor que con la modalidad vigente, debido sobre todo a la simplificación operativa de su entrega.	

ALTERNATIVA 2. ESTABLECER UNA ESTRATEGIA EN CONJUNTO CON LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y OBRA PÚBLICA Y LAS EMPRESAS DE TRANSPORTISTAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA INFRAESTRUCTURA URBANA.

Esta alternativa consiste en establecer una estrategia en conjunto con la Secretaría de Movilidad y las empresas de transportistas para mejorar la accesibilidad del transporte público y la infraestructura urbana en torno a éste, tales como como rampas de acceso, puertas de cortesía, rutas táctiles, señalización tacto-visual, sanitarios familiares, zonas de abordaje preferentes, botones de advertencia, botones de audio y espacios reservados.

Objetivo

Mejorar accesibilidad del transporte público y la infraestructura urbana en torno a éste, en las zonas urbanas del Estado de Jalisco a través de una estrategia de equipamiento y modernización del transporte público, que facilite la accesibilidad de adultos mayores y personas con discapacidad.

Componentes

1. Creación de un fideicomiso con recursos de la Secretaría de Desarrollo Social, de la Secretaría de Movilidad, de la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública y de las empresas transportistas para la modernización y acondicionamiento del transporte público para hacerlo accesible, así como de la infraestructura urbana en torno a él.

Propuesta de focalización o intervención en el territorio de Jalisco

Se propone que la focalización sea en las zonas urbanas de la entidad.

Tabla de ventajas y desventajas de la alternativa 2

Ventajas	Desventajas
<ul style="list-style-type: none"> Se atiende el tema de la accesibilidad del transporte público que representa un malestar¹⁷ constante de los beneficiarios del programa Bienevales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad. 	<ul style="list-style-type: none"> No es una estrategia que la SEDIS pueda llevar a cabo por sí misma pues requiere colaboración otros actores, como el sector privado, gobiernos municipales, centros escolares y organizaciones de la sociedad civil.
<ul style="list-style-type: none"> El apoyo maximiza su impacto al sustituir el enfoque individualizado por uno de carácter colectivo. 	<ul style="list-style-type: none"> En el corto plazo podría haber una caída en la valoración del programa por parte de los beneficiarios, especialmente por la sustitución del apoyo individual por uno de carácter público.
<ul style="list-style-type: none"> Esta alternativa permite mejorar la calidad del sistema de transporte de la entidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Se tendría que monitorear y evaluar las condiciones de equipamiento del transporte público.

¹⁷ Para mayor información revisar la evaluación de resultados del programa en la siguiente liga: <http://seplan.app.jalisco.gob.mx/evalua/node/386>

ALTERNATIVA 3. ADOPTAR UNA POLÍTICA DE SUBSIDIO UNIFICADO

Esta alternativa consiste en unificar los apoyos que la SEDIS otorga, de manera fragmentada, a través de programas dirigidos a poblaciones diversas (estudiantes, adultos mayores, personas con discapacidad, población indígena, entre otros). La idea es que una misma persona que pueda tener más de una carencia social en razón de sus características socioeconómicas, pueda acceder a más de un apoyo social a través de transferencias monetarias y sin tener que realizar más de un trámite ante la SEDIS. Por ejemplo, un adulto mayor que presenta alguna discapacidad podría acceder al apoyo de tres programas diferentes: Bienevales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, Jalisco Incluyente y Atención a los Adultos Mayores. Bajo el esquema actual, la elegibilidad para cada uno de estos programas es excluyente (la persona tiene que optar por uno solamente) y, aunque no lo fuera, la misma persona tendría que realizar tres trámites similares (o casi idénticos) ante la SEDIS. La alternativa 3 es que se establezca un sistema integrado de información social a partir del cual se pueda determinar el número de carencias sociales de cada persona y, a partir de ello, los montos de apoyo social que le correspondería por cada una de sus carencias.

Objetivo

Contar con un sistema integral para el otorgamiento de apoyos sociales con base en las carencias de la población más vulnerable en el Estado de Jalisco, de manera tal que se minimice el costo administrativo que deban enfrentar los beneficiarios.

Componentes

1. Sistema integrado de información social.
2. Transferencias monetarias cuyo monto se determina en función del número de carencias sociales de cada persona.

Propuesta de focalización o intervención en el territorio de Jalisco

El sistema integrado de información social es, en sí mismo, un mecanismo de focalización.

Tabla de ventajas y desventajas de la alternativa 3

Ventajas	Desventajas
<ul style="list-style-type: none"> Permite focalizar con mayor precisión a las personas que los programas sociales deben atender. 	<ul style="list-style-type: none"> La creación del nuevo sistema integrado transformaría diversas rutinas ya establecidas en la SEDIS, lo cual requiere implica recursos presupuestales, tiempo y aprendizajes.
<ul style="list-style-type: none"> Permite conocer quién recibe los diversos programas sociales en una plataforma unificada. 	<ul style="list-style-type: none"> En la actualidad, la elegibilidad para la mayoría de los programas sociales que opera la SEDIS es excluyente. Establecer la posibilidad de que haya beneficiarios de más de un programa tendrá un impacto presupuestal importante.
<ul style="list-style-type: none"> Permite saber qué complementariedades y duplicidades hay entre programas. 	<ul style="list-style-type: none"> Posiblemente sus efectos sobre la movilidad de las personas no serían muy significativos, a menos que el programa se complementara con otras acciones causalmente relacionadas con el fenómeno.
<ul style="list-style-type: none"> Mejora la coordinación, planeación, monitoreo y evaluación de los programas sociales. 	
<ul style="list-style-type: none"> Reduce gastos administrativos y mejora el uso de los recursos. 	
<ul style="list-style-type: none"> Mejora la atención a la ciudadanía al reducirles los trámites y procesos para ser beneficiario de un programa social. 	
<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la transparencia y rendición de cuentas. 	

ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS EN COMPARACIÓN CON LA ATENCIÓN OFRECIDA POR EL PROGRAMA “BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD”

A continuación se presenta un cuadro en el cual se lleva a cabo una comparación sistemática de las tres alternativas presentadas anteriormente con la atención que ofrece el programa “Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad”, tal y como éste ha operado hasta el ejercicio fiscal 2017. La comparación se hace en función de los siguientes criterios de valoración:

- a) Progresividad. ¿En qué medida la alternativa beneficiará a las personas que más necesitan el apoyo?
- b) Aceptación entre los beneficiarios. ¿Qué efecto tendrá la propuesta sobre la valoración del apoyo entre los beneficiarios?
- c) Factibilidad operativa. ¿Qué tan sencilla o compleja sería su implementación?
- d) Transparencia. ¿En qué grado la alternativa permite que los recursos y procesos sean transparentes y fiscalizables?
- e) Efectos más amplios sobre los hogares y la sociedad en general.

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA
BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON
DISCAPACIDAD

Comparación de las tres alternativas con el programa Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad (parte 1)

Criterio de valoración	Alternativa 1. Transferir el apoyo actual del programa de un sistema de vales a un sistema de prepago	Alternativa 2. Establecer una estrategia en conjunto con la Secretaría de Movilidad y las empresas de transportistas para mejorar la accesibilidad del transporte público.	Alternativa 3. Adoptar una política de subsidio unificado.
Progresividad	Más progresivo que en Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, siempre y cuando se establezcan los mecanismos de focalización propuestos.	A diferencia de Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, es universal.	Totalmente progresivo, pues el sistema integral de información social lo garantizaría.
Aceptación entre los beneficiarios	Mayor aceptación que en Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, debido a la simplificación administrativa de la entrega de los apoyos.	Posible caída en la valoración en el corto plazo debido a la sustitución del apoyo individual por uno de carácter público.	Mayor aceptación que en el programa de Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, debido a la posibilidad de que un número mayor de beneficiarios pueda acceder a más de un programa.
Factibilidad operativa	Superior que en Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, debido a la simplificación de la entrega de los apoyos.	Más compleja que en Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad debido a la necesidad de implementar una estrategia conjunta con la Secretaría de Movilidad y las empresas de transporte.	Más compleja que en el programa de Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, debido a la necesidad de crear y aplicar un sistema integrado de información social.
Transparencia	Superior a Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, pues el sistema de prepago permite eliminar la intermediación, el proceso de adquisición y la re-venta de los vales de transporte.	Menor a Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad ya que la transferencia de recursos a un fideicomiso requiere que se monitoree el correcto ejercicio de los recursos.	Superior al programa de Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, pues el sistema integral de información social garantizaría la transparencia.
Efectos más amplios sobre los hogares y la sociedad en general	Permite eliminar el tiempo que los usuarios tienen que asignar a recoger el apoyo. Los adultos mayores y las personas con discapacidad pueden destinar su tiempo a otras actividades de recreación, laborales o familiares.	Superiores a Bienes para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad, pues al mejorar la infraestructura del transporte público se mejora el acceso y la calidad del bien público.	Puesto que las carencias sociales suelen presentarse de manera conjunta en un mismo hogar, su atención integral tendría un efecto multiplicador para los hogares en su conjunto, no sólo a escala individual.

BIBLIOGRAFÍA

AAPD. (2010). Equity in Transportation for People with Disabilities. The Leadership Conference Fund. Disponible en: <http://www.civilrightsdocs.info/pdf/transportation/final-transportation-equity-disability.pdf>. Consultado el 28 de diciembre de 2017.

Agencia de Transporte y Vialidad de Nuevo León. (2017). Acuerdo que establece la actualización de las reglas de operación del programa de apoyo “Bono Preferente”. Periódico Oficial de Nuevo León. Disponible en: http://www.nl.gob.mx/sites/default/files/periodico_oficial_2_de_agosto_2017.pdf. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Babinard, et al. (2012). Transport Notes: Accesibility of Urban Transport for People with Disabilities and Limited Mobility: Lessons from East Asia and the Pacific. Transport.

Bascom, G. (2017). Transportation Related Challenges for Persons with Disabilities. Utah State University.

Comisión Estatal de los Derechos Humanos de Jalisco (CEDHJ). (2017). Diagnóstico e informe especial sobre la situación de las personas con discapacidad en Jalisco. Instituto de Investigación y Capacitación en Derechos Humanos. CEDHJ.

Comisión Europea. (2017). Access City Award 2018. Persons with disabilities. Disponible en: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=1141&eventsId=1208&furtherEvents=yes>. Consultado el 10 de enero de 2018.

Comisión Europea. (2017). Access City Award. Persons with Disabilities. Disponible en: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>. Consultado el 10 de enero de 2018.

CONAPO. (2015). La situación demográfica de México. Disponible en: http://www.conapo.gob.mx/work/models/COvVvNAPO/Situacion_Demografica_De_Mexico/2015/HTML/files/assets/common/downloads/SDM_2015.pdf.

CONEVAL. (2010-2016). Medición de Pobreza. Anexo estadístico del informe de CONEVAL. Disponible en: https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza_2016.aspx

Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED) y Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad (CONADIS). (2012). Encuesta Nacional sobre Discriminación en México ENADIS 2010: Resultados sobre personas con discapacidad. Mexicana de Impresión S.A. de C.V. México D.F.

De los Ángeles Velasco, M. (2016). “Circula en Ecatepec el ‘Abuebús’, el transporte para adultos mayores”. Excelsior. 21 de marzo de 2016. Disponible en: <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/03/21/1082216>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Department of Economic and Social Affairs. (2016). Good Practices of Accessible Urban Development. United Nations.

DOF. (2017). Lineamientos de Operación del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad. Disponible en: http://www.dof.gob.mx/nota_

VVdetalle.php?codigo=5470385&fecha=31/01/2017. Consultado el 7 de enero de 2018.

Frye, A. y Golden, S. (2010). "Catalonia, Spain: Design for all approach". en Mediate-Methodology for Describing the Accessibility of Transport in Europe: Good Practice Guide. Mediate.

Frye, A. (2013). Disabled and Older Persons and Sustainable Urban Mobility. Global Report on Human Settlements. Disponible en <http://www.unhabitat.org/grhs/2013>. Consultado el 8 de marzo de 2017.

Galván et al. (sf). "Guadalajara no está hecha para los débiles". Común. Disponible en: <http://comun.mx/guadalajara-no-esta-hecha-para-los-debiles.html>. Consultado el 12 de junio de 2018.

Gobierno de Australia del Sur. (2018). "Seniors Card". Seniors: South Australian Government. Disponible en: <http://www.sa.gov.au/topics/family-and-community/seniors/seniors-card>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Gobierno de la Ciudad de México. (2016). Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad. Disponible en: http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf. Consultado el 9 de enero de 2018.

Gobierno de Nuevo León. (2018). "Bono Preferente". Gobierno y Acciones. Disponible en: <http://www.nl.gob.mx/bonopreferente>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Gobierno de Nuevo León. (2018). "Tendrán transporte gratuito 31 mil estudiantes y adultos mayores". Gobierno y Acciones. Disponible en: <http://www.nl.gob.mx/noticias/tendran-transporte-gratuito-31-mil-estudiantes-y-adultos-mayores>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

INDEPEDI. (2017). "Transporte Público Accesible e Incluyente en la CDMX beneficia a personas con discapacidad". CDMX. Disponible en: <http://www.indepedi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/transporte-publico>. Consultado el 13 de noviembre de 2017.

INDEPEDI. (2017). Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad. Disponible en: http://data.indepedi.cdmx.gob.mx/manual_accesibilidad.html. Consultado el 9 de enero de 2018.

INEGI. (2010). Censo de población y vivienda 2010. INEGI. Disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/2010/>

INEGI. (2013). Estadísticas a propósito del día internacional de las personas con discapacidad. ENIGH 2012. 3 de diciembre de 2013. México D.F. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/9640/inegi_2012.pdf. Consultado el 30 de diciembre de 2017.

INEGI. (2014). Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica (ENADID). INEGI. Disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/enadid/2014/>

INEGI. (2015). Encuesta Intercensal 2015. INEGI. Disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/intercensal/>.

INEGI. (2016). Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH). INEGI. Disponible

en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/regulares/enigh/nc/2016/>

INEGI. (2017). Estadísticas a propósito del día internacional de las personas de edad. INEGI. 28 de septiembre de 2017. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/aproposito/2017/edad2017_Nal.pdf

Instituto Nacional de Salud Pública. (2013). Encuesta Nacional sobre Percepción de Discapacidad en Población Mexicana 2010: Informe final de resultados. Secretaría de Salud. Cuernavaca.

Jalisco como Vamos. (2014). Encuesta de Percepción Ciudadana 2014: Movilidad. Disponible en: <http://www.jaliscocomovamos.org/wp-content/uploads/2014/08/03-Movilidad2.pdf>. Consultado el 12 de junio de 2018.

Jalisco como Vamos. (2016). Encuesta de Percepción Ciudadana 2016: Movilidad. Disponible en: https://drive.google.com/file/d/1XZCY9ctunie22bqf_YLOR5-5Zr_i_qAY/view. Consultado el 12 de junio de 2018.

John Hopkings School of Nursing. (2018). "Community Aging in Place-Advancing Better Living for Elders". John Hopkings School of Nursing. Disponible en: https://nursing.jhu.edu/faculty_research/research/projects/capable/index.html. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Meridia. (2018). Meridia. Disponible en: <http://meridia.mx/>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Metro CDMX. (2018). "Tarjeta Libre Acceso". Metro CDMX. Disponible en: <http://data.metro.cdmx.gob.mx/servicios/tarjlibreacceso.html>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

NADTC. (2018). "NADTC Grants". NADTC. <http://www.nadtc.org/grants-funding/nadtc-grant-opportunities/nadtc-awarded-grants/>. Disponible en: <http://www.nadtc.org/grants-funding/nadtc-grant-opportunities/>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

OCMTP. (2018). Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco. Disponible en: <https://observatransporte.org/>. Consultado el 12 de junio de 2018.

ONU-Habitat. (2015). Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015. México D.F.

Organización Mundial de la Salud. (2007). Ciudades globales amigables con los mayores: una guía. OMS. Genova, Suiza.

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2011). Informe Mundial sobre la Discapacidad. Organización Mundial de la Salud y Banco Mundial. Malta.

Polymetrix. (2018). Encuesta de Satisfacción de los Usuarios del Transporte Público en el Área Metropolitana de Guadalajara. Disponible en: https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/IMTJ_Encuesta_2018_Completa.pdf. Consultado el 12 de junio de 2018.

Políticas públicas Asia Pacífico. (2014). "Conozca la tarjeta de transportes para adultos mayores de Adelaida". BCN Programa Asia Pacífico. 7 de Octubre de 2014. Disponible en: <https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/tarjeta-transportes-adultos-mayores-adelaida>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Posta Redacción. (2017). "Rinde 'El Bronco' su segundo informe de Gobierno". Posta. 14 de octubre de 2017. Disponible en: <http://www.posta.com.mx/nuevo-leon/video-rindeel-bronco-su-segundo-informe-de-gobierno>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Roberts R. & Babinard, J. (2004). Transport Strategy to Improve Accessibility in Developing Countries. World Bank. Washington, DC. World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/17685> License: CC BY 3.0 IGO

Robles, A. (2017). "Abuebús, transportando historias y sabiduría". Pasajero 7. 10 de abril de 2017. Disponible en: <http://www.pasajero7.com/abuebus-transportando-historias-sabiduria/>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Rosenbloom, S. (2009). "Meeting Transportation Needs in an Aging-Friendly Community". Journal of the American Society on Aging. Summer 2009. Vol. 33. No. 2. Pp. 33-43.

Secretaría de Desarrollo Social del Estado de Baja California. (2017). Reporte del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad. 01 de diciembre de 2017. Disponible en: <http://www.sedesoebc.gob.mx/doctos/fotradis/contratos/FORMATO%20FOTRADIS%20REPORTE%20SHCP%2001%20DE%20DICIEMBRE%20FINANZAS%20ACTUALIZADO.pdf>. Consultado el 7 de enero de 2018.

SEDESOL. (2017). Ramo 23. Provisiones salariales y económicas. Disponible en: http://fais.sedesol.gob.mx/descargas/RAMO_23_2017.pdf. Consultado el 7 de enero de 2018.

Teletón México. (2016). "Consigue tu tarjeta Libre Acceso". Teletón México. 27 de junio de 2016. Disponible en: <http://www.teleton.org/home/noticia/tarjeta-libre-acceso>. Consultado el 8 de marzo de 2018.

Transportation for America. (2011). Aging in place: stuck without options. Transportation for America. Disponible en: <http://t4america.org/resources/seniorsmobilitycrisis2011>. Consultado el 9 de marzo de 2018.

Universidad Autónoma de Chihuahua. (2017). "Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad". Evaluación de procesos con enfoque social del ejercicio fiscal 2016. 31 de agosto de 2017. Disponible en: <http://ihacienda.chihuahua.gob.mx/dfiscal/indtfisc/infev2017/fotradis.pdf>. Consultado el 7 de enero de 2018.

Webber, S., et al. (2010). "Mobility in Older Adults: A Comprehensive Framework". The Gerontologist. Vol. 50. No. 4. Pp. 443-450.

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Actores estratégicos entrevistados

Nombre	Cargo	Fecha de la entrevista
Mtra. Lizana García Caballero	Directora General de Política Social de la Secretaría de Desarrollo e Integración Social.	02 de octubre de 2017.
Mtro. Moisés de Jesús Maldonado Alonso.	Director General de Programas Sociales de la Secretaría de Desarrollo e Integración Social.	02 de octubre de 2017.
Mtro. Waldo Aleriano Sánchez	Director de Planeación y Prospectiva de la Secretaría de Desarrollo e Integración Social.	03 de octubre de 2017.
Mtro. Radamanto Portilla Tinajero	Director de Evaluación y Seguimiento de la Secretaría de Desarrollo e Integración Social.	05 de octubre de 2017.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

AMG: Área Metropolitana de Guadalajara

Árbol de Objetivos: es el proceso mediante el cual el Árbol de Problemas se transforma en los medios, estrategias y fines que resolverán el problema estudiado. En él se planean los fines, acciones y resultados deseables.

Árbol de Problemas: el análisis del árbol de problemas ayuda a encontrar soluciones a través del mapeo del problema. El problema principal es representado como el tronco de un árbol y los factores relevantes, influencias y resultados se reflejan como raíces (causas) y ramas (efectos). El árbol de problemas permite desglosar problemas complejos en proporciones manejables y definibles, logrando así un mejor entendimiento del problema y sus posibles soluciones.

Bienevales: vales gratuitos para el pago del transporte público que el Gobierno de Jalisco entrega semestralmente a adultos mayores y personas con discapacidad en los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, El Salto, Tlajomulco de Zúñiga, Juanacatlán, Ixtlahuacán de los Membrillos, Puerto Vallarta y Zapotlán el Grande.

Política Pública: conjunto de acciones a realizar a partir de la toma de decisiones en la esfera gubernamental. Es una práctica social propiciada por la necesidad de reconciliar demandas conflictivas o de establecer incentivos de acción colectiva entre aquellos que comparten metas afines para la solución de un problema. Derivan en un programa de acción gubernamental para un sector de la sociedad o un espacio geográfico determinado. Consta de un conjunto de prácticas y de normas propuestas por uno o varios actores públicos y se expresa en forma de intervención, reglamentación, entre otros. Se compone fundamentalmente de un proceso que inicia después de la toma de decisión, en el cuál se realiza una planeación de la política, se implementa y posteriormente se evalúan los resultados.

ANEXO 1. ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICAS

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1.	Tres vías para la formulación del problema	21
----------	--	----

ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO 1.	Población de 60 años y más según grupos de edad por sexo. Estados Unidos Mexicanos, 2017	28
CUADRO 2.	Relación de dependencia de cuidados por grupos de edad, 2010-2030	31
CUADRO 3.	Población de 60 años y más según grupos de edad. Jalisco, 1990-2030	33
CUADRO 4.	Índice de envejecimiento. Nacional y Jalisco. 2010, 2020 y 2030	34
CUADRO 5.	Razón de dependencia total, juvenil y por vejez. Nacional y Jalisco. 2010, 2020 y 2030	34
CUADRO 6.	Distribución porcentual de la población de 60 años y más por sexo según nivel de escolaridad. Jalisco, 2015	36
CUADRO 7.	Distribución porcentual de la población de 60 años y más según condición de actividad económica. Jalisco, 2015	37
CUADRO 8.	Distribución porcentual de la población de 60 años y más no económicamente activa según principales motivos de no actividad. Jalisco, 2015	37
CUADRO 9.	Porcentaje de población de adultos mayores por indicador de pobreza. Estados Unidos Mexicanos, 2012-2016	38
CUADRO 10.	Porcentaje de población adulta mayor y menor a 65 años por indicador de carencia social. Jalisco, 2012- 2016	40
CUADRO 11.	Número y porcentaje de hogares con algún integrante con discapacidad y porcentaje del gasto destinado al transporte público en hogares con esta característica por decil de ingreso, Jalisco, 2016	44

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

CUADRO 12.	Número y porcentaje de hogares con algún integrante adulto mayor (60 años y más) y porcentaje del gasto destinado al transporte público en hogares con esta característica por decil de ingreso, Jalisco, 2016	45
CUADRO 13.	Bienestar subjetivo en los adultos mayores. Población adulta por sexo y grupos de edad, según rangos de satisfacción con la vida. Jalisco, 2016	46
CUADRO 14.	Distribución porcentual de los hogares con al menos una persona de 60 años y más por sexo, según tipo y clase de hogar. Jalisco, 2015	47
CUADRO 15.	Distribución de la población con limitación en la actividad por tamaño de la localidad. Jalisco, 2010	53
CUADRO 16.	Distribución de la población con limitación en la actividad por tamaño de la localidad según tipo de limitación en la actividad. Jalisco, 2010	53
CUADRO 17.	Número y porcentaje de población con limitación en la actividad por municipio. Jalisco, 2010 (parte 1)	54
CUADRO 18.	Porcentaje de población con discapacidad por entidad federativa según sexo. Estados Unidos Mexicanos, 2014	59
CUADRO 19.	Porcentaje de población por indicador de pobreza. Estados Unidos Mexicanos, 2010-2016	61
CUADRO 20.	Población según asistencia escolar. Estados Unidos Mexicanos y Jalisco, 2010	62
CUADRO 21.	Población ocupada con y sin discapacidad según nivel de ingresos. Jalisco, 2010	62
CUADRO 22.	Prestaciones laborales de la población ocupada por condición de discapacidad. Jalisco, 2010	63
CUADRO 23.	Número y porcentaje de cuidadores según sexo y ocupación. Jalisco, 2015	64
CUADRO 24.	Número y porcentaje de población adulta por sexo y condición de discapacidad, según rangos de satisfacción con la vida	65
CUADRO 25.	Promedio de conceptos básicos de bienestar subjetivo por sexo y condición de discapacidad. Jalisco, 2014	66

ÍNDICE DE GRÁFICAS

GRÁFICA 1.	Índice de envejecimiento Estados Unidos Mexicanos, 2017-2030	29
GRÁFICA 2..	Distribución porcentual de la población con limitación en la actividad por sexo y grupos de edad. Jalisco, 2010	35
GRÁFICA 3.	Porcentaje de población adulta mayor sin acceso a la seguridad social. Jalisco, 2010-2016	41
GRÁFICA 4.	Número de adultos mayores beneficiados con algún programa social del Gobierno del Estado. Jalisco, 2013-2016	43
GRÁFICA 5.	Distribución porcentual de la población con limitación en la actividad por sexo y grupos de edad. Jalisco, 2010	49
GRÁFICA 6.	Porcentaje de población según tipo de limitación en la actividad. Jalisco, 2010	49
GRÁFICA 7.	Distribución porcentual de la población con limitación en la actividad según número de limitaciones. Jalisco, 2010	50
GRÁFICA 8.	Distribución porcentual de la población con limitación en la actividad según la causa de la limitación. Jalisco, 2010	51
GRÁFICA 9.	Distribución porcentual de la población de 3 años y más por nivel de escolaridad según condición de limitación en la actividad. Jalisco, 2010	52
GRÁFICA 10.	Porcentaje de población no económicamente activa según tipo de limitación. Jalisco, 2010	52

ANEXO 2. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LOS HOGARES CON AL MENOS UNA PERSONA DE 60 AÑOS Y MÁS POR ENTIDAD FEDERATIVA, 2015.

Entidad Federativa	Porcentaje de hogares con al menos una persona de 60 años y más
Estados Unidos Mexicanos	28.4
Aguascalientes	24.4
Baja California	22.0
Baja California Sur	20.9
Campeche	25.8
Coahuila de Zaragoza	25.8
Colima	26.2
Chiapas	25.3
Chihuahua	24.6
Ciudad de México	35.3
Durango	28.6
Guanajuato	27.3
Guerrero	31.8
Hidalgo	30.1
Jalisco	28.4
México	26.6
Michoacán de Ocampo	30.5
Morelos	31.8
Nayarit	28.6
Nuevo León	25.9
Oaxaca	32.9
Puebla	29.3
Querétaro	23.6
Quintana Roo	16.2
San Luis Potosí	31.0
Sinaloa	29.6
Sonora	26.1
Tabasco	24.9
Tamaulipas	26.8
Tlaxcala	28.0
Veracruz	32.2
Yucatán	29.3
Zacatecas	29.3

Fuente: Elaboración propia con base en CONAPO. Indicadores de la población de 60 años y más estimados con información de la Encuesta Intercensal 2015.

ANEXO 3. NÚMERO Y PORCENTAJE DE POBLACIÓN DE 60 AÑOS Y MÁS POR MUNICIPIO. JALISCO, 2015.

Municipio	Población total	Población de 60 años y más	% de población de 60 años y más
001 Acatic	21,530	2,493	11.6%
002 Acatlán de Juárez	22,261	2,556	11.5%
003 Ahualulco de Mercado	23,362	2,697	11.5%
004 Amacueca	5,385	755	14.0%
005 Amatitán	15,344	1,346	8.8%
006 Ameca	60,951	8,694	14.3%
007 San Juanito de Escobedo	9,420	1,351	14.3%
008 Arandas	77,116	7,069	9.2%
009 El Arenal	19,900	1,598	8.0%
010 Atemajac de Brizuela	6,717	686	10.2%
011 Atengo	5,475	972	17.8%
012 Atenguillo	3,899	734	18.8%
013 Atotonilco el Alto	60,480	6,172	10.2%
014 Atoyac	8,264	1,366	16.5%
015 Autlán de Navarro	60,572	6,619	10.9%
016 Ayotlán	37,963	4,246	11.2%
017 Ayutla	12,453	1,973	15.8%
018 La Barca	65,055	7,466	11.5%
019 Bolaños	7,341	472	6.4%
020 Cabo Corrientes	10,303	1,466	14.2%
021 Casimiro Castillo	21,584	2,956	13.7%
022 Cihuatlán	41,300	4,491	10.9%
023 Zapotlán el Grande	105,423	11,364	10.8%
024 Cocula	26,687	3,982	14.9%
025 Colotlán	17,865	2,231	12.5%
026 Concepción de Buenos Aires	6,088	872	14.3%
027 Cuautitlán de García Barragán	18,138	2,235	12.3%
028 Cuautla	2,120	404	19.1%
029 Cuquío	17,980	2,695	15.0%
030 Chapala	50,738	7,826	15.4%
031 Chimaltitán	3,383	456	13.5%
032 Chiquilistlán	6,102	730	12.0%

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

033 Degollado	21,479	2,732	12.7%
034 Ejutla	1,862	396	21.3%
035 Encarnación de Díaz	53,555	6,103	11.4%
036 Etzatlán	19,847	2,620	13.2%
037 El Grullo	24,312	3,216	13.2%
038 Guachinango	4,184	806	19.3%
039 Guadalajara	1,460,148	202,793	13.9%
040 Hostotipaquillo	9,761	1,361	13.9%
041 Huejúcar	5,633	1,123	19.9%
042 Huejuquilla el Alto	8,787	1,328	15.1%
043 La Huerta	24,563	3,406	13.9%
044 Ixtlahuacán de los Membrillos	53,045	3,392	6.4%
045 Ixtlahuacán del Río	19,070	2,421	12.7%
046 Jalostotitlán	33,777	3,624	10.7%
047 Jamay	24,753	2,596	10.5%
048 Jesús María	19,469	2,767	14.2%
049 Jilotlán de los Dolores	9,917	1,224	12.3%
050 Jocotepec	46,521	4,999	10.7%
051 Juanacatlán	17,955	1,495	8.3%
052 Juchitlán	5,638	895	15.9%
053 Lagos de Moreno	164,981	15,129	9.2%
054 El Limón	5,379	1,173	21.8%
055 Magdalena	22,643	2,576	11.4%
056 Santa María del Oro	2,028	352	17.4%
057 La Manzanilla de la Paz	3,688	614	16.6%
058 Mascota	14,477	2,344	16.2%
059 Mazamitla	13,799	1,497	10.8%
060 Mexxicacán	5,088	952	18.7%
061 Mezquitic	19,452	1,678	8.6%
062 Mixtlán	3,526	592	16.8%
063 Ocotlán	99,461	10,208	10.3%
064 Ojuelos de Jalisco	32,357	3,015	9.3%
065 Pihuamo	11,192	1,937	17.3%
066 Poncitlán	51,944	4,469	8.6%
067 Puerto Vallarta	275,640	22,214	8.1%
068 Villa Purificación	10,704	1,849	17.3%

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

069 Quitupan	8,379	1,641	19.6%
070 El Salto	183,437	10,876	5.9%
071 San Cristóbal de la Barranca	3,117	466	15.0%
072 San Diego de Alejandría	7,349	836	11.4%
073 San Juan de los Lagos	69,725	6,139	8.8%
074 San Julián	15,890	1,882	11.8%
075 San Marcos	3,783	537	14.2%
076 San Martín de Bolaños	3,122	468	15.0%
077 San Martín Hidalgo	27,777	4,573	16.5%
078 San Miguel el Alto	32,960	3,828	11.6%
079 Gómez Farías	14,278	1,569	11.0%
080 San Sebastián del Oeste	5,643	1,068	18.9%
081 Santa María de los Ángeles	3,033	648	21.4%
082 Sayula	36,778	4,002	10.9%
083 Tala	80,365	7,039	8.8%
084 Talpa de Allende	15,126	2,238	14.8%
085 Tamazula de Gordiano	38,396	6,020	15.7%
086 Tapalpa	19,506	1,702	8.7%
087 Tecalitlán	16,579	2,464	14.9%
088 Tecolotlán	17,257	2,473	14.3%
089 Techaluta de Montenegro	3,703	560	15.1%
090 Tenamaxtlán	7,005	1,222	17.4%
091 Teocaltiche	41,278	5,331	12.9%
092 Teocuitatlán de Corona	10,317	1,821	17.7%
093 Tepatlán de Morelos	141,322	14,608	10.3%
094 Tequila	42,009	3,978	9.5%
095 Teuchitlán	9,608	1,438	15.0%
096 Tizapán el Alto	20,961	2,696	12.9%
097 Tlajomulco de Zúñiga	549,442	26,343	4.8%
098 San Pedro Tlaquepaque	664,193	54,609	8.2%
099 Tolimán	10,310	1,467	14.2%
100 Tomatlán	35,824	4,304	12.0%
101 Tonalá	536,111	34,015	6.3%
102 Tonaya	5,960	1,030	17.3%
103 Tonila	7,919	1,101	13.9%
104 Totatiche	4,412	911	20.6%

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

105 Tototlán	23,171	2,807	12.1%
106 Tuxcacuesco	4,229	668	15.8%
107 Tuxcueca	6,156	867	14.1%
108 Tuxpan	34,535	4,195	12.1%
109 Unión de San Antonio	17,915	2,056	11.5%
110 Unión de Tula	13,446	2,222	16.5%
111 Valle de Guadalupe	6,924	861	12.4%
112 Valle de Juárez	5,389	929	17.2%
113 San Gabriel	16,105	2,234	13.9%
114 Villa Corona	17,824	2,480	13.9%
115 Villa Guerrero	5,417	939	17.3%
116 Villa Hidalgo	20,257	2,078	10.3%
117 Cañadas de Obregón	4,110	770	18.7%
118 Yahualica de González Gallo	22,586	3,626	16.1%
119 Zacoalco de Torres	28,205	3,820	13.5%
120 Zapopan	1,332,272	126,214	9.5%
121 Zapotiltic	29,190	3,904	13.4%
122 Zapotitlán de Vadillo	7,027	1,068	15.2%
123 Zapotlán del Rey	17,893	2,124	11.9%
124 Zapotlanejo	68,519	6,806	9.9%
125 San Ignacio Cerro Gordo	18,952	1,950	10.3%
Total Jalisco	7,844,830	809,390	10.3%

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados predefinidos.

ANEXO 4. NÚMERO DE BENEFICIARIOS DEL PROGRAMA PENSIÓN PARA ADULTOS MAYORES POR MUNICIPIO. JALISCO, 2017.

Municipio	Número de beneficiarios
001 Acatic	1,405
002 Acatlán de Juárez	973
003 Ahualulco de Mercado	1,395
004 Amacueca	505
005 Amatitán	615
006 Ameca	4,125
007 San Juanito de Escobedo	737
008 Arandas	3,561
009 El Arenal	807
010 Atemajac de Brizuela	375
011 Atengo	565
012 Atenguillo	476
013 Atotonilco el Alto	3,526
014 Atoyac	776
015 Autlán de Navarro	3,451
016 Ayotlán	2,528
017 Ayutla	1,328
018 La Barca	4,745
019 Bolaños	351
020 Cabo Corrientes	998
021 Casimiro Castillo	1,183
022 Cihuatlán	1,639
023 Zapotlán el Grande	4,107
024 Cocula	2,150
025 Colotlán	1,404
026 Concepción de Buenos Aires	485
027 Cuautitlán de García Barragán	1,053
028 Cuautla	297
029 Cuquío	1,625
030 Chapala	2,755
031 Chimaltitán	298

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

032 Chiquilistlán	389
033 Degollado	1,540
034 Ejutla	266
035 Encarnación de Díaz	3,031
036 Etzatlán	1,303
037 El Grullo	1,719
038 Guachinango	428
039 Guadalajara	58,862
040 Hostotipaquillo	700
041 Huejúcar	643
042 Huejuquilla el Alto	941
043 La Huerta	1,542
044 Ixtlahuacán de los Membrillos	1,716
045 Ixtlahuacán del Río	1,590
046 Jalostotitlán	1,805
047 Jamay	1,340
048 Jesús María	1,615
049 Jilotlán de los Dolores	604
050 Jocotepec	2,414
051 Juanacatlán	707
052 Juchitlán	524
053 Lagos de Moreno	6,806
054 El Limón	694
055 Magdalena	1,344
056 Santa María del Oro	246
057 La Manzanilla de la Paz	383
058 Mascota	1,416
059 Mazamitla	994
060 Mexxicacán	699
061 Mezquitic	1,029
062 Mixtlán	415
063 Ocotlán	3,994
064 Ojuelos de Jalisco	1,666
065 Pihuamo	1,138
066 Poncitlán	2,743
067 Puerto Vallarta	6,390

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

068 Villa Purificación	1,264
069 Quitupan	1,208
070 El Salto	3,521
071 San Cristóbal de la Barranca	360
072 San Diego de Alejandría	474
073 San Juan de los Lagos	2,851
074 San Julián	1,067
075 San Marcos	340
076 San Martín de Bolaños	224
077 San Martín Hidalgo	2,594
078 San Miguel el Alto	1,710
079 Gómez Farías	924
080 San Sebastián del Oeste	644
081 Santa María de los Ángeles	488
082 Sayula	1,841
083 Tala	2,793
084 Talpa de Allende	1,270
085 Tamazula de Gordiano	2,983
086 Tapalpa	874
087 Tecalitlán	1,296
088 Tecolotlán	1,587
089 Techaluta de Montenegro	350
090 Tenamaxtlán	835
091 Teocaltiche	2,802
092 Teocuitatlán de Corona	1,378
093 Tepatitlán de Morelos	8,308
094 Tequila	1,948
095 Teuchitlán	644
096 Tizapán el Alto	1,733
097 Tlajomulco de Zúñiga	7,817
098 San Pedro Tlaquepaque	14,007
099 Tolimán	874
100 Tomatlán	2,395
101 Tonalá	10,920
102 Tonaya	629
103 Tonila	494

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

104 Totatiche	670
105 Tototlán	1,498
106 Tuxcacuesco	422
107 Tuxcueca	404
108 Tuxpan	2,241
109 Unión de San Antonio	1,211
110 Unión de Tula	1,422
111 Valle de Guadalupe	446
112 Valle de Juárez	627
113 San Gabriel	1,327
114 Villa Corona	1,169
115 Villa Guerrero	541
116 Villa Hidalgo	1,083
117 Cañadas de Obregón	522
118 Yahualica de González Gallo	2,309
119 Zacoalco de Torres	2,359
120 Zapopan	31,524
121 Zapotiltic	2,116
122 Zapotitlán de Vadillo	696
123 Zapotlán del Rey	1,395
124 Zapotlanejo	3,397
125 San Ignacio Cerro Gordo	1,113
Total Jalisco	307,813

Fuente: Elaboración propia con base en el Padrón Único de Beneficiarios de Programas de Desarrollo Social (Personas Físicas) disponible en: <http://pub.sedesol.gob.mx/spp/resumenes/personasFisicas.jsp>.
 Última fecha de publicación: Julio de 2017

ANEXO 5. METODOLOGÍA PARA EL DESARROLLO DEL TALLER PARTICIPATIVO.

Objetivos del taller

- 1) Desarrollar, desde un enfoque participativo, uno o más árboles de problemas asociados a las problemática de las poblaciones objetivo del programa “Benevales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad” de SEDIS, de manera que se identifique un problema central, sus consecuencias y sus principales causas.
- 2) Bosquejar alternativas de política pública que se deriven de manera lógica del análisis de las causas del problema público que el programa “Benevales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad” busca atender.

Integración del taller

Cada taller se integró con tres tipos de actores:

- a) Funcionarios de la SEDIS, divididos en:
 - a. Responsables directos de cada programa (dos personas máximo, incluyendo al coordinador).
 - b. Funcionarios ligados al proceso de planeación del programa, por ejemplo de diseñar sus reglas de operación o su matriz de indicadores de resultados (dos personas máximo).
- b) Académicos especialistas en la problemática social de las poblaciones objetivo de cada programa, preferentemente adscritos a alguna institución de educación superior (mínimo 2, máximo 4).
- c) Representantes de organizaciones de la sociedad civil (OSCs) cuyo foco de atención o intervención son las poblaciones objetivo de cada programa (mínimo 2, máximo 4).

Duración del taller

Cada taller tuvo una duración aproximada de 5 horas (incluyendo un receso de 30 minutos).

Dinámica de la sesión y ejes analíticos

Para cumplir con sus dos objetivos, el taller se desarrolló a partir de la reflexión individual de cada uno de sus participantes, así como de la deliberación de las ideas y de su puesta en común. Para ello, la dinámica se estructuró a partir de los siguientes ejes de análisis:

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

1. ¿Cuál es el principal problema público relacionado con la población objetivo del programa social analizado?
2. ¿Qué efectos o consecuencias genera dicho problema?
3. ¿Cuáles son las causas fundamentales que explican la existencia del problema?
4. ¿Qué alternativas de política pública podrían ponerse en práctica para enfrentar las causas del problema?

El equipo responsable de conducir el taller hizo uso de diversos recursos visuales, informativos, analíticos y tecnológicos para estimular el desarrollo de ideas innovadoras entre los participantes, es decir, para evitar los programas sociales vigentes se piensen como la única solución a los complejos problemas que enfrentan las poblaciones objetivo.

ANEXO 6. LISTA DE PARTICIPANTES AL TALLER DIAGNÓSTICO

- Aida Araceli Martínez Jiménez. Unidad de Inclusión de la Universidad de Guadalajara.
- Yolanda de Jesús Hernández Delgado. Universidad de Guadalajara. Licenciada en Trabajo Social y Maestra en Gerontología.
- María del Pilar Rodríguez Becerra. Universidad de Guadalajara.
- Imelda Razo Paredes. Universidad de Guadalajara.
- Radamanto Portilla Tinajero. Secretaría de Desarrollo e Integración Social.
- Patsy Analí Flores Vizcarra. Instituto Jalisciense del Adulto Mayor.
- Verónica del Rocío Díaz Escobar. DIF Jalisco.
Beatriz Hernández de la Cruz. DIF Jalisco.
- Laura Elizabeth Menchaca. Beneficiaria del Programa.
- María José Nerva Cortés. Beneficiaria del Programa.
- Carmen Díaz. Beneficiaria del Programa.

ANEXO 7. GALERÍA FOTOGRÁFICA DEL TALLER PARTICIPATIVO PARA LA ELABORACIÓN DEL ÁRBOL DE PROBLEMAS DE LA POBLACIÓN DE ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN JALISCO.



Foto 1. Presentación de numeralia sobre la población de adultos mayores y personas con discapacidad en el Estado de Jalisco.



Foto 2. Trabajo del equipo uno.



Foto 3. Trabajo del equipo dos.



Foto 4. Presentación del árbol de problemas del equipo uno.

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD



Foto 5. Presentación del árbol de problemas del equipo dos.

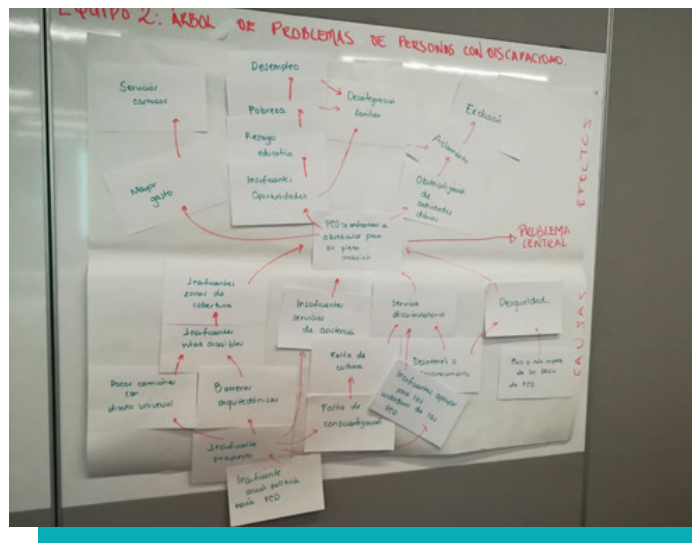


Foto 6. Árbol de problemas del equipo uno.

DIAGNÓSTICO DE LOS PROBLEMAS PÚBLICOS DEL PROGRAMA BIENEVALES PARA ADULTOS MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD

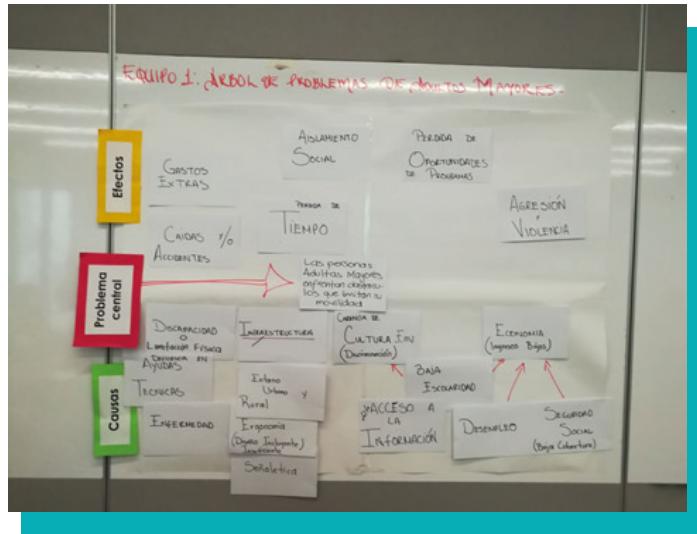


Foto 6. Árbol de problemas del equipo uno.



Foto 7. Discusión sobre los problemas detectados.



Foto 8. Discusión sobre los problemas detectados.

DIRECTORIO DE PARTICIPANTES (FICHA CURRICULAR DE CADA UNO DE LOS MIEMBROS DEL EQUIPO DE INVESTIGACIÓN Y ACTORES IMPLICADOS).

Dr. Carlos Moreno Jaimes (investigador principal y coordinador general de la elaboración del diagnóstico del Programa Bienevales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad)

Doctor en políticas públicas por la Universidad de Texas en Austin, maestro en políticas públicas por la Universidad de Chicago y licenciado en administración pública por El Colegio de México. Ha sido investigador visitante en el Centro de Estudios México-Estados Unidos de la Universidad de California en San Diego, investigador visitante en el Instituto de Políticas Públicas y Gobierno de la Universidad de Guadalajara e investigador asociado del Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE). Especialista en descentralización del gasto público y evaluación del desempeño de gobiernos locales. Ha sido consultor para el Banco Mundial, para el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), así como para diversas instituciones públicas en México. Autor de los libros Democracia electoral y calidad gubernativa: el desempeño de los gobiernos municipales en México (2007) y Seguro Popular y Federalismo: un análisis de política pública (publicado por el CIDE en 2014), entre otros capítulos y artículos en revistas con arbitraje internacional. Durante seis años fue Jefe del Departamento de Estudios Sociopolíticos y Jurídicos del ITESO, donde actualmente es profesor-investigador.

Lic. Alejandra Hernández García (investigadora asociada y coordinadora ejecutiva de elaboración del diagnóstico del Programa Bienevales para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad)

Licenciada en Derecho por el Colegio Universitario Moderno en el Estado de México y estudió la Maestría en Administración Pública y Políticas Públicas en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. Desde el 2011 ha sido consultora asociada en temas de género, política pública y evaluación de programas públicos. A partir del año 2013 se desempeña como Directora Ejecutiva de Linter Consultores de México S.C.

María del Mar Morales Burkle (asistente de investigación)

Licenciada en Relaciones Internacionales en el Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente (ITESO). Trabaja como Asistente de Investigación en Linter Consultores de México y fue becaria de investigación del Dr. Carlos Moreno Jaimes, profesor investigador en el ITESO. De 2012 a 2013 trabajó como voluntaria en la organización "MercyShips" proveyendo ayuda médica en la costa de África Occidental. Asimismo, durante su formación profesional ha participado en algunos proyectos como voluntaria de Amnistía Internacional y ha formado parte de la Sociedad de Alumnos y el Consejo de su carrera.

Félix Moninot (asistente de investigación)

Estudiante de Relaciones Internacionales en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. Cuenta con experiencia en el sector comercial y aduanero pues se desempeñó como Auxiliar de Tráfico en el Grupo CPA y en servicio al cliente en el Hotel Le Richemond en Ginebra, Suiza. Desde octubre de 2017 es asistente de investigación en Linter Consultores de México.

