



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

La vulneración a los derechos de las personas discapacitadas y  
el servicio de transporte público terrestre, Perú 2022

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

Abogado

**AUTOR:**

Carpio Suarez, Luis Angel Mauricio ([orcid.org/0000-0001-8553-4711](https://orcid.org/0000-0001-8553-4711))

**ASESORA:**

Lui Lam Postigo, Carolina ([orcid.org/0000-0003-0126-4510](https://orcid.org/0000-0003-0126-4510))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Derechos fundamentales, Procesos Constitucionales y Jurisdicción  
Constitucional y Partidos Políticos

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Enfoque de género, inclusión social y diversidad cultural

LIMA – PERÚ

2022

### **Dedicatoria**

Dedico este trabajo de investigación a Dios Todopoderoso, que, con sus bendiciones, me guía hacia el camino del bien, para convertirme en una persona de éxito.

### **Agradecimiento**

Agradezco a mis padres, por la confianza y el apoyo constante que me brindan en el día a día, ya que me motivan a salir adelante

## Índice de Contenidos

Dedicatoria .....	2
Agradecimiento .....	3
Índice de contenidos .....	4
Índice de tablas .....	5
RESUMEN .....	6
ABSTRACT .....	7
I. INTRODUCCIÓN .....	8
II. MARCO TEÓRICO.....	11
III. METODOLOGÍA .....	19
3.1. Tipo y diseño de investigación .....	19
3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización. ....	20
3.3. Escenario de estudio.....	20
3.4. Participantes .....	21
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	23
3.6. Procedimiento .....	24
3.7. Rigor Científico.....	24
3.8. Método de análisis de datos.....	26
3.9. Aspectos éticos .....	26
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....	27
V. CONCLUSIONES .....	49
VI. RECOMENDACIONES .....	51
REFERENCIAS.....	62
ANEXOS .....	69
Anexo 1: Matriz de categorización .....	69
Anexo 2: Guía de análisis documental .....	71
Anexo 3: Validación de guía de entrevistas .....	88
Anexo 4: Guía de entrevistas .....	91
Anexo 5: Imágenes .....	133

## Índice de Tablas

Tabla 1.....	20
Tabla 2.....	21
Tabla 3.....	25

## RESUMEN

El presente trabajo de investigación se va a llevar a cabo a partir de una problemática que ha surgido en los últimos tiempos, relacionado con los derechos de las personas discapacitadas y el servicio de transporte público terrestre, en donde claramente se puede apreciar la vulneración de los derechos fundamentales de locomoción y accesibilidad, así mismo, ante este fenómeno social el Estado no ha realizado gestiones que garanticen los derechos de la población discapacitada y la inclusión social en el transporte urbano, como elaborar proyectos de ley, campañas de concientización que promueva el respeto hacia este grupo vulnerable en el transporte público; de tal modo, para llevar a cabo el proceso de investigación se empleó la metodología con enfoque cualitativo estableciendo como objetivo principal el determinar en qué medida el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú, de igual manera, se empleara diversos métodos para el recojo de información que ayuden a lograr los objetivos trazados, como análisis de tesis, libros, artículos, guía de análisis documental, guía de entrevistas, entre otras.

**Palabras clave:** Derechos de personas discapacitadas, servicio de transporte público terrestre, accesibilidad e inclusión social.

## **ABSTRACT**

This research work will be carried out based on a problem that has arisen in recent times, related to the rights of disabled people and the public land transport service, where you can clearly see the violation of rights. fundamental rights of locomotion and accessibility, likewise, in the face of this social phenomenon, the State has not taken steps to guarantee the rights of the disabled population and social inclusion in urban transport, such as drafting laws, awareness campaigns that promote respect towards this vulnerable group on public transport; In this way, to carry out the research process, the methodology with a qualitative approach was used, establishing as the main objective to determine to what extent the public land transport service violates the rights of disabled people in Peru, in the same way, It will use various methods to collect information that help achieve the objectives set, such as thesis analysis, books, articles, documentary analysis guide, interview guide, among others.

**Keywords:** Rights of disabled people, public land transport service, accessibility and social inclusion.

## **I. INTRODUCCIÓN**

En el Perú, existe una cantidad considerable en cuanto a la cifra de ciudadanos que sufren de alguna discapacidad física, de acuerdo con el último censo realizado en el año 2017, arroja que de los más de 3 millones de Peruanos, el 10.3% padece de alguna discapacidad que los limita al desarrollo íntegro de sus actividades cotidianas.

Gran parte de esta población suelen percibir algún tipo de discriminación dentro del contexto social ya sea forma directa o indirecta, como lo es en el difícil acceso que tienen a los servicios de transporte público que brindan las empresas en el Perú, sintiéndose excluidos de no poder utilizar dichos medios como servicios básicos de todo ciudadano, vulnerando derechos fundamentales como el Derecho a la igualdad ante la ley sin ser discriminado, Derecho a la inclusión social, Derecho a la accesibilidad, entre otros.

Tal y como lo mencionan Wilchez et al. (2021) en exclusivas ocasiones, determinados grupos de personas emplean como único medio apto para la movilización, los sistemas de transporte público actuales a fin de desarrollar sus actividades cotidianas poniendo en práctica derechos fundamentales. No obstante, estos sistemas no se encuentran debidamente diseñados para cubrir las necesidades básicas de las personas con discapacidad, es por ello que la accesibilidad al transporte público para esta población se ha convertido en un problema serio de exclusión social. (p.179).

En la actualidad los autobuses de transporte público que brindan las empresas en el Perú no cuentan con un sistema idóneo para la movilización de la población discapacitada, a diferencia de otros países como Taiwán que si cuentan con un sistema de alta tecnología en la que las personas discapacitadas en sillas de ruedas, a través de rampas y plataformas elevadoras en la puerta de subida del autobús que se activa, tienen un fácil acceso al transporte público, además de los sitios reservados que cuentan con las condiciones de seguridad requeridas.

Según Proveda et al. (2017) las barreras interpuestas por los sistemas de TP suponen un impedimento para las personas discapacitadas de no poder



cumplir su rol en la sociedad, ni de ejercer sus actividades propias de todo ciudadano como la de trabajar, ir a la universidad, ir al hospital, entre otras, creando un círculo vicioso que afecta la satisfacción y que produce disconformidad con los servicios públicos. (p.20).

El Perú cuenta con la Ley N° 29973 Ley General de la Persona con Discapacidad, en la cual el artículo 20 del capítulo III de la presente Ley, trata la accesibilidad en el transporte público terrestre, en donde se puede apreciar una escasa regulación en los 3 incisos, la cual no da una solución al problema que acarrea actualmente en el Perú en cuanto al uso de los transportes públicos por parte de personas discapacitadas.

Haciendo una comparación con Chile, que cuenta con la Ley N° 20422, en donde establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad, y en la que el artículo 30 de dicha ley delimita todo lo concerniente al acceso de las personas discapacitadas al transporte público, facultando al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de tal país que fiscalice y supervise el cumplimiento de las normas para no incurrir en prácticas discriminatorias las cuales son sancionables.

De tal modo que, este trabajo responde al **problema general**, ¿En qué medida el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú?, como **problema específico 1**, ¿De qué manera la accesibilidad al vehículo de transporte público garantiza la inclusión social de las personas discapacitadas en el Perú? y como **problema específico 2**, ¿En qué forma los espacios reservados del transporte público salvaguarda el derecho a la accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú?

Correspondiente a la **justificación teórica**, los resultados obtenidos del trabajo de investigación servirán para complementarse con otros estudios de similares categorías y problemáticas, siguiendo la misma línea a investigar, temas relacionados a Derechos de personas discapacitadas, Servicio de Transporte Público, Sistema de Transporte Público, Accesibilidad al Transporte Público, Derecho de Accesibilidad de los discapacitados, Inclusión social; con el propósito de proponer temas de debate mediante una postura teórica y

doctrinaria; en cuanto a la **justificación metodológica**, se aplicó el método científico en el trabajo de investigación, obteniendo información gracias a las técnicas e instrumentos de recolección de datos, como la guía de entrevistas y guía de análisis documental; así mismo se abordó información sacada de libros, tesis, artículos científicos, revistas científicas para el desarrollo del fondo del trabajo; respecto a la **justificación práctica**, la presente investigación queda como antecedente hacia el futuro para que se pueda cubrir y salvaguardar los derechos de las personas discapacitadas, ya que el estado a través de sus organismos no ha tomado conciencia sobre el asunto en cuestión; concerniente a la **justificación social**, con el propósito de generar menos costos de movilización, oportunidades de integración, equidad económica, y facilidad en sus actividades diarias, es oportuno contar con un sistema de transporte público eficiente que incluya las necesidades básicas y sociales que tienen las personas discapacitadas, en el que se fomente la inclusión social de esta población a las mismas condiciones de accesibilidad que todo ciudadano debe tener.

Este trabajo de investigación tiene como **objetivo principal**, determinar en qué medida el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú, respecto del **objetivo específico 1**, es Analizar de qué manera la accesibilidad al vehículo de transporte público garantiza la inclusión social de las personas discapacitadas en el Perú, y en relación del objetivo **específico 2**, precisar en qué forma los espacios reservados del transporte público salvaguarda el derecho a la accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.

Finalmente, establecimos los siguientes supuestos: como **supuesto general**, el servicio de transporte público terrestre si vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú, como **supuesto específico 1**, la accesibilidad al vehículo de transporte público no garantiza la inclusión social de las personas discapacitadas en el Perú, y como **supuesto específico 2**, los espacios reservados del transporte público no salvaguardan el derecho a la accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.

## II. MARCO TEÓRICO

Correspondiente a los trabajos científicos que se anteceden a esta tesis, tanto nacional como a nivel internacional, se adjuntaron los siguientes:

A *nivel nacional* mencionaremos a Flores y Hernández (2021), en su tesis “El cumplimiento del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte público terrestre”, que tiene como objetivo específico explicar el derecho a la accesibilidad para las personas con discapacidad en el transporte público terrestre, de enfoque cualitativo, cuyo diseño de investigación es la etnográfica, concluyo que el derecho de accesibilidad al transporte público es una de los derechos con mayor vulneración en la población discapacitada, debido a que las escaleras para el acceso de los usuarios que comúnmente tienen los vehículos de transporte urbano, se convierte en una barrera de acceso para las personas con discapacidad ya que resulta casi imposible que este grupo de personas pueda acceder a dicho servicio viéndose limitados en el ejercicio de sus actividades diarias, y que hasta la fecha el Estado no está contemplando esta problemática.

Por su parte, Loyola et al. (2018), en su tesis “Servicio de Movilidad Accesible para Personas con Discapacidad Motriz, visual y/o Auditiva en Lima Metropolitana, el cual tiene como objetivo específico evaluar las condiciones en las que se desarrolla el actual servicio de transporte en Lima Moderna en cuanto a la atención de poblaciones con discapacidad motriz, visual y/o auditiva, de tipo descriptiva con enfoque cuantitativo, llegan a la conclusión de que los servicios de transporte público actuales no ofrecen las condiciones apropiadas para atender la demanda de personas con discapacidad generando insatisfacción e inseguridad por parte de ellos, en base al estudio de mercado realizado el 92% de las personas de los encuestados enfrentan problemas económicos por el excesivo costo que les produce el viajar en taxi, por ende ofrecer un servicio de transporte eficiente para las personas discapacitadas es una oportunidad de negocio.

También Chávarry y Fernández (2020), en su tesis “Ineficacia de la Ley 29973 y la Afectación al Derecho a la Accesibilidad de las Personas

Discapacitadas en los Medios de Transporte Público”, en la cual tienen como objetivo específico formular una propuesta para la implementación en las mejoras en el acceso para las personas en los medios de transportes públicos, contando con un diseño básico y un enfoque cualitativo, se llega a la conclusión de que mientras no haya sanciones establecidas en la Ley General de Transportes y Comunicaciones, los transportistas seguirán dejando pasar por alto las necesidades de las personas discapacitadas en cuanto a locomoción y accesibilidad, es por ello que resulta necesario implementar propuestas legislativas que obliguen a las empresas de transporte urbano en tener 1 ó 2 vehículos que cuenten con un sistema especial capaz de adaptarse a las necesidades básicas de las personas discapacitadas que usan silla de ruedas en la ciudad de Trujillo.

Para Santiago (2018), en su tesis “Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018”, cuyo objetivo específico es determinar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018, tiene un enfoque cualitativo con el método inductivo, llegando a la conclusión de que según los ciudadanos cuadripléjicos que usan silla de ruedas del distrito de Puente Piedra, la red de transporte público terrestre no cuenta con vehículos de fácil acceso que velen por sus necesidades básicas de movilización; entonces mediante esta situación se ven vulnerados sus derechos fundamentales como la igualdad de oportunidades, infringiendo el principio internacional del diseño universal.

Respecto de los antecedentes relacionados al *ámbito internacional* mencionamos a Restrepo (2017), en su tesis “Análisis de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Medellín”, cuyo objetivo específico es proponer elementos estratégicos para que el sistema de transporte de Medellín mejore a futuro las posibilidades de inclusión de las personas con discapacidad, teniendo como enfoque el cualitativo y de tipo descriptivo, llega a la conclusión de que si no se cuenta con un sistema de transporte público eficiente que vele por las necesidades de las personas discapacitadas, no se podrá promover el desarrollo inclusivo de todos los ciudadanos en la comunidad. Sin embargo, el incluir una red de transporte

capaz de satisfacer las necesidades de esta población aumentara la calidad de vida de este grupo social y reducirá todo impacto negativo que sea contraproducente para el desarrollo sostenible del medio ambiente.

Según Díaz (2021), en su tesis “Modelando las Decisiones de movilidad de Personas con Discapacidad a través de Modelos Híbridos De Elección Discreta”, cuyo objetivo específico es elaborar un instrumento que permita capturar la demanda por viajes de personas con discapacidad y personas sin discapacidad mediante técnicas de diseño universal, teniendo un enfoque cuantitativo con un método descriptivo, llega a la conclusión según sus encuestas que las personas que padecen de alguna discapacidad física tienen una sensación de inseguridad al movilizarse de un lugar a otro, a tal punto de que los participantes identificaron que las personas discapacitadas, a fin de eliminar todo sentimiento que les genere inseguridad al desplazarse, optan por emplear como medio de transporte el taxi, Uber u otro vehículo particular, resultando muy costoso para su economía, pero más seguro para satisfacer sus necesidades.

Por su lado, Sarango (2015), en su tesis “Estudio de la Accesibilidad al Medio Físico y Transporte Público, para personas con discapacidad física en el área urbana de la Ciudad de Loja”, tiene como objetivo específico analizar las condiciones estructurales de la urbe central, con la finalidad de conocer el grado de accesibilidad que éstas presentan para la fácil movilidad de los discapacitados, contando con el enfoque cuantitativo y el método inductivo, llega a la conclusión de que algunas de las barreras que limitan a los discapacitados el poder movilizarse de un punto a otro son las pésimas condiciones que presentan los componentes como rampas mal ubicadas (27%), bordillos con alturas excesivas (7%), de la misma manera en que el acceso al transporte público es deficiente (73%). Sin embargo, todavía no se elabora un proyecto que facilite mejoras para las condiciones descritas en cuanto a la movilización.

Citando a Bolaños (2018), en su tesis “El derecho humano al acceso al transporte público para las personas con discapacidad física en la ciudad de Quito”, contando con su objetivo específico que es circunscribir el análisis de

las políticas públicas adoptadas para garantizar el derecho humano al acceso al transporte público de las personas con discapacidad física, por el Gobierno Central de Ecuador en el período 2007-2017, cuyo enfoque es cualitativo, llego a la conclusión de que a nivel constitucional, se pudo apreciar que la carta magna Ecuatoriana delimita el deber del estado en dar protección especial a la población con discapacidad, para afianzar sus actividades sociales, como el trabajo, acceso a los servicios públicos, salud y participación ciudadana, entre otras; sin embargo, el texto normativo concerniente al derecho de accesibilidad que tienen la personas discapacitadas de poder emplear el transporte público como medio de movilización, presenta brechas en cuanto a sus delimitaciones, originando problemas de exclusión, por no incluir dentro de la norma constitucional especificaciones detalladas que garanticen el derecho de accesibilidad.

Respecto a los **enfoques teóricos** encontrados para las categorías y subcategorías; en relación del servicio de transporte público, se pudo hallar otras terminología ambiguas que expresan el mismo sentir de la frase, como transporte público o sistema de transporte público; haciendo esta precisión procederemos a citar a Gaytan (2019), quien manifiesta que aparte de usar vehículo privado o particular, el servicio de transporte público es una opción más de viaje, el cual forma parte de una política de desarrollo sostenible, así como se puede identificar y reconocer la calidad de los recursos que se percibe del transporte público, darle prioridad en mantener esa calidad en los servicios que se le brinda al ciudadano es factor fundamental de una política de desarrollo sostenible, para motivarlos a emplear este medio de transporte. (p.29).

Así mismo Salazar y Ulloa (2021) determinan que uno de los medios motorizados más frecuentes que las personas emplean es el transporte público de pasajeros, en cuanto los usuarios pueden desplazarse masivamente hacia distintos sectores urbanos, así mismo, la red masiva en los sectores urbanos requieren de vehículos que puedan abarcar una mayor capacidad de aforo, como los son los buses, microbuses y demás vehículos con una mayor capacidad de transporte y que se adapten a las necesidades de cada usuario. (p. 25).

Según García, V. (2019), un sistema de transporte público eficiente y de buena planificación, es determinante para todas las civilizaciones sin excepción, ya que no solo está favoreciendo con el desarrollo íntegro y social de otras actividades cotidianas propias de un ciudadano que supongan movilización, además de mejorar la calidad de vida, sino que también cumple un rol importante en cuanto a la función social ya que para determinados grupos sociales, este es el único medio de transporte que se adecua a su economía. (p.37).

De su lado Park (2020), invita a las autoridades competentes de cada estado a tomar en cuenta las manifestaciones recurrentes de las personas con discapacidad a fin de satisfacer sus necesidades básicas como la movilidad, y mejorar la infraestructura del servicio, ya que un sistema de transporte público diseñado para incluir a las personas con discapacidad será un sistema de transporte eficiente. (p.68, 69).

De igual manera para la accesibilidad o acceso al transporte público, Tessema (2017), concluye que, si las personas con discapacidad no tienen acceso al transporte público, no podrán realizar sus actividades diarias de forma independiente, ya que la locomoción juega un papel importante en el desarrollo social de un individuo, de tal manera que no formarán parte del entorno económico, lo que se traduce en problemas de dificultad para poder sostener financieramente sus necesidades. (p.75).

Dado del mismo modo, Cadena et al. (2022), llegan a concluir que uno de los asuntos que últimamente ha generado mayor impacto dentro de la sociedad es lo concerniente a la población discapacitada, siendo un tema competente a tratar por cada gobierno de determinados estados, en busca de ofrecer alternativas de solución, específicamente hacía todo aquello relacionado con el acceso al servicio de transporte público, en la cual se tiene que buscar mejoras al sistema con el fin de evitar la exclusión de este grupo de personas discapacitadas. (p.1153).

Siguiendo la misma línea, Velho (2019), determina que las personas que usan silla de ruedas expresan su malestar por sentirse excluidas y señalan que esta situación podría afectar su salud mental. Sin embargo, debemos resaltar

que la accesibilidad al transporte público limita los derechos de una persona discapacitada, como el de no poder realizar sus actividades sociales, por lo tanto, las oportunidades de vida de las personas con discapacidad están condicionadas. (p.114).

De igual forma para Bascom (2017), concluye que la implementación de políticas regulatorias y leyes específicas para mejorar el acceso al sistema de transporte público debe ser una obligación que todo estado debe asumir. Asimismo, en Estados Unidos, la población con discapacidad representa un porcentaje considerable de la población, y si el estado no se preocupa en velar por sus intereses, con el tiempo, las personas con discapacidad se enfrentarán a problemas de exclusión. (p.54).

En la misma línea Bezyak et al. (2017), afirma que, si no se enfatiza este tema, las personas con discapacidad no tendrán las oportunidades necesarias para participar en el desarrollo comunitario, como actividades que estabilicen la economía. Es por ello que tanto los gobiernos locales como estatales deben priorizar la implementación de medidas que garanticen el fácil acceso a los servicios de transporte público de la población con discapacidad para su inclusión en la sociedad. (p.22).

Concerniente a los derechos de las personas discapacitadas, Rivadeneira (2021), señala que cuando se hace referencia a los derechos de las personas discapacitadas, se da a entender que son los derechos fundamentales que goza toda persona sin excepción alguna, porque todos somos iguales ante la ley, no hay derechos especiales para un determinado grupo, lo que pasa es que bajo la concepción de la sociedad o de la cultura, se excluye y discrimina a las personas discapacitadas mediante obstáculos, barreras físicas y comportamientos por parte de los demás, entonces para impedir que estos factores produzcan situaciones de desigualdad y exclusión, es necesario adoptar una legislación normativa que salvaguarde los derechos de las personas con discapacidad. (p.38).

De la misma manera Esquén (2021), concluye que las personas con discapacidad tienen que ser reconocidos de forma expresa ante la ley para evitar sufrir algún tipo de discriminación, ya que cualquier situación que



produzca un acto de exclusión, carece de legitimidad; por lo que se entiende que todo tipo de desigualdad o limitación de alguno de los derechos de las personas discapacitadas producto de su condición, supondría una obstaculización para su integro desarrollo y ejercicio de sus demás otros derechos, dado que todos los ciudadanos pertenecientes a una sociedad merecen ser salvaguardados bajo una misma tutela jurisdiccional. (P.33-34).

En relación con el derecho de accesibilidad, Morales (2018), concluye que todo ciudadano debe contar con derecho a la accesibilidad; por tal motivo, los operadores del gobierno deben unir fuerzas para garantizar el cumplimiento de este derecho mediante políticas comunitarias, sociales, culturales y de infraestructura. Con la finalidad de fomentar la inclusión social a los grupos vulnerables para que tengan un mejor acceso a los servicios de la comunidad. (P.150-151).

Bajo la misma premisa y según Cisternas (2020), señala que es preciso afirmar que la accesibilidad es un bien jurídico tutelado que representa un avance considerable en el ámbito de los derechos humanos para el pleno goce y disfrute de todos los demás derechos; así mismo, desde otra perspectiva, la falta de accesibilidad es asumida como un tipo de maltrato estructural que aumenta la pobreza multidimensional de los ciudadanos. A tal punto de que podemos determinar que, si no se cumplen con los requisitos y estándares de accesibilidad en todos los ámbitos y situaciones, no se podrá ejercer un buen desarrollo sostenible. (p. 345).

En base a la inclusión social, Rodríguez y Gómez (2016), concluyen que la inclusión social de las personas con discapacidad para que puedan acceder y hacer uso de los servicios de la comunidad se ha convertido en un reto para las principales metrópolis del mundo, siendo así, que se busca mejorar la calidad de vida de esta población, en Latinoamérica y Colombia ya se están tomando medidas en el asunto, como la planificación de mejoras para cada componente que supone la libre locomoción de esta población vulnerable. (p.36).

De su parte Velasco et al. (2015), determinaron que la inclusión social de las personas discapacitadas está relacionada de manera directa con el

desarrollo de la sociedad, de igual forma para la obtención de sus derechos fundamentales en donde al Estado le compete promover su eficaz cumplimiento, a fin de salvaguardar con mayor énfasis a los menos favorecidos. (p.12).

Respecto a los **enfoques conceptuales**, servicio de transporte público: red encargada de prestar servicios de movilidad terrestre hacia la comunidad; accesibilidad al vehículo: situación por la cual, el derecho mide el nivel de dificultad para el acceso a la unidad de transporte; espacios reservados: zona o área de uso preferente para usuarios con movilidad reducida dentro del bus de transporte; derechos de las personas discapacitadas: sistema u orden normativo que salvaguarda el desarrollo social de la persona discapacitada y que permita solucionar diversos inconvenientes de naturaleza jurídica; derecho de accesibilidad: es el derecho que goza toda persona discapacitada o con movilidad reducida de poder hacer uso de los servicios públicos y poder realizar sus actividades sociales de manera independiente; inclusión social: proceso por el cual, la sociedad toma en consideración las necesidades de la población más vulnerable, y las ejecuta mediante mecanismos que garanticen su libre desarrollo.

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1. Tipo y diseño de investigación

El desarrollo de la investigación es de **tipo básica** también denominada pura, teórica o dogmática, por lo que tienen como finalidad incrementar los conocimientos científicos en cuanto al tema de **La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre en Perú 2022**, sin la necesidad de que estos conocimientos terminen en un tipo de producto o innovación práctica; así mismo se lograra recopilar información de diversos autores y/o especialistas respecto de sus posturas que determinan en qué medida el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú, también sobre el estudio los sistemas de transporte público, el acceso al transporte público, derechos de las personas discapacitadas, como el Derecho de accesibilidad y la Inclusión social, así también se analizara de los hallazgos si los implementos de seguridad como los espacios reservados que tienen los buses de transporte público son los adecuados para garantizar los derechos de las personas discapacitadas.

Por su parte en cuanto al **diseño** de investigación se estableció la **teoría fundamentada**; puesto que para Barrios (2015) este diseño metodológico va lograr la generación de una postura teórica por parte del investigador, mediante la información a la que pudo tener acceso, así mismo puede recurrir a otras fuentes para la obtención de mayor información que contribuyan a la creación de más teorías. (p.32). De tal modo la información recopilada nos permitirá responder las categorías y subcategorías del trabajo de investigación, y mediante una postura personal plasmada en teorías se podrá responder a la pregunta ¿En qué medida el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú?, obteniendo como resultados el comprender los derechos de las personas discapacitadas, la accesibilidad al transporte público, la vulneración del derecho de accesibilidad, la vulneración de la inclusión social de las personas con discapacidad física, tanto en un contexto nacional y haciendo comparación con otras legislaciones.

### 3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización.

La identificación de las categorías y subcategorías de estudio nos permitió tener una base consistente para poder construir sobre la forma y el fondo del trabajo de investigación, de igual manera que, contribuyo para la formulación del problema y la elaboración de los objetivos.

**Tabla 1**

#### **Categorías y Subcategorías**

<b>Categorías</b>	<b>Subcategorías</b>
<b>Servicio de Transporte Público</b>	Accesibilidad al vehículo
	Espacios Reservados
<b>Derechos de las Personas Discapacitadas</b>	Derecho de Accesibilidad
	Inclusión Social

**Fuente: Elaboración propia (2022)**

Según Giesecke (2020) lo que se debe de considerar en la matriz de categorización son las estructuras o bases de conceptualización seguido de los objetivos planteados en relación con la investigación, ya que bajo esta premisa se puede construir el cuerpo del trabajo obteniendo una mayor visión o panorama de lo que se va a delimitar. (p.415). La matriz de categorización se encuentra adjuntada en los anexos (Anexo 1).

### 3.3. Escenario de estudio.

Hay partir de la idea de que el área geográfica de la investigación es aquel espacio donde la problemática cobra fuerza, y a su vez habiendo adjuntado información al respecto de la problemática de estudio relacionada con la vulneración de los derechos de las personas discapacitadas y el servicio de transporte público terrestre, el escenario de estudio elegido fue el territorio nacional peruano.

Citando a Herrera et al. (2015), es pertinente señalar en la redacción del trabajo la metodología aplicada y los procesos que conllevaron cada etapa de la investigación, así como el tiempo, los escenarios del campo de estudio, los participantes especialistas, el diseño de investigación, la postura de quien está

llevando a cabo la investigación, como se logró obtener la información y bajo qué criterios se analizaron. (p.130).

Bajo esa misma línea se procedió con el recojo de los datos de los especialistas, abogados constitucionalistas, abogados especializados en gestión pública, utilizando como instrumento la guía de entrevista y guía de análisis documental.

### 3.4. Participantes

Según Torres (2021), se precisa ir más a fondo de la epistemología, ya que se va requerir armar una base mediante enfoques teóricos, alcances, análisis y demás conceptos por parte de un determinado grupo o personas; Para comprender aspectos reales y ciertos, metodología, factores morales de una determinada rama o especialidad, logrando plasmar mediante una ilustración el pensar de los participantes. (p.173).

Los participantes intervinientes en el trabajo de investigación fueron abogados especializados en derecho constitucional, así mismos abogados especializados en la Gestión Pública.

**Tabla 2**

#### Participantes

<b>Especialista</b>	<b>Profesión</b>	<b>Experiencia Laboral</b>
<b>Dr. Kenny Jhordy Coral Molina</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado</li> <li>- Especialista en Derecho Constitucional</li> <li>- 4 años de experiencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado Litigante</li> <li>- Estudio Jurídico Coral &amp; Molina</li> </ul>
<b>Dr. Luis Alfredo Revilla Fernández</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado</li> <li>- Especialista en Derecho Constitucional</li> <li>- 6 años de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado Litigante</li> <li>- Defensor Privado</li> </ul>

	experiencia	
<b>Dr. Enrique Andree Sáenz Palomino</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado</li> <li>- Especialista en Derecho Constitucional</li> <li>- 6 años de experiencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado Litigante</li> <li>- Defensor Privado</li> </ul>
<b>Dr. Rahel Alejandro Aguirre Jara</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado</li> <li>- Magister en Gestión Pública</li> <li>- 4 años de experiencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado Litigante</li> <li>- Defensor Privado</li> </ul>
<b>Dr. Ysabel Lucia Vera Valer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado</li> <li>- Especialista en Derecho Constitucional</li> <li>- 10 años de experiencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Docente Universitario</li> <li>- Universidad Nacional de San Agustín</li> </ul>
<b>Dr. Carlos Jorge Bonilla Bedoya</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado</li> <li>- Magister en Gestión Pública</li> <li>- 13 años de experiencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Asistente de Juez</li> <li>- Poder Judicial</li> </ul>
<b>Dr. Billy Angelo Gracey Coronado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado</li> <li>- Magister en Gestión Pública</li> <li>- 4 años de experiencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sub Gerente "DEMUNA"</li> <li>- Municipalidad Distrital de Perené</li> </ul>

<b>Dr. Isac Rabin Atachahua Matias</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado</li> <li>- Magister en Gestión Pública</li> <li>- 5 años de experiencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secretario Técnico de la Comisión de Procesos Administrativos Disciplinarios de Docentes</li> <li>- Unidad de Gestión Educativa Local Tocache</li> </ul>
<b>Dr. Godofredo Guanilo Vásquez</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado</li> <li>- Especialista en Derecho Constitucional</li> <li>- 6 años de experiencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado Litigante</li> <li>- Estudio Jurídico Guanilo</li> </ul>
<b>Dr. Robert Porras Flores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado</li> <li>- Especialista en Derecho Constitucional</li> <li>- 5 años de experiencia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abogado Litigante</li> <li>- Defensor privado</li> </ul>

**Fuente: Elaboración propia (2022)**

### **3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

Las técnicas de recopilación de datos seleccionadas en la investigación fueron la entrevista y el análisis de documentos; en cuanto a los instrumentos de recolección de datos empleados fueron la guía de entrevistas y guía de análisis documental; por tal motivo nos permitirán obtener los puntos de vistas y/o posturas teóricas de los participantes en relación a la problemática de estudio trazado en el objetivo principal seguido de los objetivos específicos.

Por su parte Piza et. al (2019) la conjugación de técnicas y métodos, dará como resultado la obtención de una mayor diversidad de información recopilada. La validez se verá reflejada una vez realizada la triangulación de los

resultados. La credibilidad de los resultados surge por una postura de máxima atención del investigador en lograr la transparencia del trabajo, seguido del análisis crítico del participante en cuanto a la problemática identificada. (p. 459).

### **3.6. Procedimiento**

Como en todo desarrollo de investigación científica, hay pautas y procesos que se deben de seguir estrictamente, por ende se empezó por seleccionar una realidad problemática que acontece dentro de la sociedad, siendo esta la vulneración a los derechos de las personas discapacitadas y el servicio de transporte público terrestre; seguidamente se recopiló información por parte de autores que describen el mismo fenómeno social en base a teorías planteadas, dicha información fue analizada para la creación del título de investigación, categorías, subcategorías y del mismo modo confeccionar la matriz de categorización donde se enmarcan el objetivo general y los objetivos específicos. Siguiendo con el proceso se procedió a realizar el marco teórico donde se valoró tanto antecedentes nacionales como internacionales, luego de ello se empleó la guía de entrevistas y guía de análisis documental como instrumentos de recolección de datos para formular la triangulación de los resultados en la discusión, así finalmente se determinó la metodología a utilizar.

### **3.7. Rigor Científico**

Para Rojas y Osorio (2019) la credibilidad se obtiene del resultado de los diálogos extensos y observaciones que realiza el investigador con sus participantes, y junta toda la información obtenida que causa los hallazgos, el cual los informantes reconocen como un acercamiento verídico sobre lo que sienten y piensan. Es así, que la credibilidad está relacionada a la información veraz y real que presentan los resultados para los participantes o personas que hayan tenido contacto con el fenómeno social. (p. 67).

El trabajo de investigación cumple con el rigor de **credibilidad** dado a que los hallazgos de estudios se reconocen como reales y verdaderos, también cumple por el rigor de **confirmabilidad** puesto que se siguió la misma línea de investigación de otros autores que advierten este fenómeno social, es decir la



investigación está avalada por distintas fuentes de información nacionales e internacionales, así mismo este trabajo efectúa el rigor de **aplicabilidad**, por lo que otros lectores tiene la determinación de extender los resultados de la investigación hacia otros contextos.

Como manifiestan Gill & Gill (2020) la capacidad de reproducir la investigación en un contexto diferente, también particularmente relevante para el rigor basado en el cumplimiento. Sin embargo, como se señaló anteriormente, dentro de las ciencias sociales no está claro que debamos esperar que los resultados se repliquen. No obstante, deberíamos poder replicar el método aplicado. Esta cualidad está estrechamente relacionada con la transparencia que describe en la medida en que el fundamento de todas las decisiones de investigación se aclara específicamente al lector. (p.58).

Concerniente a la guía de entrevistas, han sido debidamente aprobadas y validadas por expertos en investigación científica, en consecuencia, se seleccionó expertos en materia de derecho constitucional, trabajadores del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

**Tabla 3**

**Validadores**

<b>Validación de Guía de Entrevistas</b>			
<b>Datos Generales</b>	<b>Cargo</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Condición</b>
<b>Wenzel Miranda Eliseo Segundo</b>	Docente de la Universidad César Vallejo	95%	Aceptable
<b>La Torre Guerrero Ángel Fernando</b>	Docente de la Universidad César Vallejo	95%	Aceptable
<b>Carlos Alberto Urteaga Regal</b>	Docente de la Universidad César Vallejo	95%	Aceptable

**Fuente: Elaboración propia (2022)**

### **3.8. Método de análisis de datos**

Se utilizó el **método descriptivo**, en efecto que los resultados recogidos han sido descritos, para luego ser analizados y comparados con la problemática socio-jurídica de la presente investigación; de igual forma se aplicó el **método interpretativo**, en donde luego de observar, analizar y describir los datos recopilados del problema de estudio, se delimitó una percepción de dicha realidad traducido en un nuevo conocimiento dogmático; Y finalmente en relación del **método inductivo**, las diversas fuentes de información abordadas a la investigación conllevarán a la exposición de determinadas conclusiones.

Según Nassaji (2015) la investigación con enfoque cualitativo, es más general y, frecuentemente, conlleva en sí una abundante recopilación de datos de varias fuentes para adquirir un conocimiento más profundo de los participantes individuales, abarcando sus posiciones, perspectivas y actitudes. La investigación con enfoque cualitativo recoge datos cualitativamente, y el método de análisis también es generalmente cualitativo. Esto concurrentemente significa una exploración inductiva de los datos para identificar temas, patrones o conceptos recurrentes y luego describir e interpretar esas categorías. (p.129).

### **3.9. Aspectos éticos**

La investigación en curso sigue con todos los lineamientos establecidos en la Guía de Elaboración de Productos de Investigación de Fin de Programa, aprobado por RESOLUCIÓN DE VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN N°110-2022-VI-UCV, de mismo modo se ha respetado el derecho a la propiedad intelectual y derecho de autor, haciendo uso de citas debidamente referenciadas según las normas APA 7° edición, de tal modo la información que contiene la investigación es original e inédita por cuanto ha sido ratificada por el programa informático de anti-plagio Turnitin.

#### IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Bajo este capítulo correspondió analizar y describir los resultados obtenidos de los datos del **marco teórico**, empezando por el planteamiento de mi *objetivo general*, que consiste en: **determinar en qué medida el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú**; de las cuales, se hicieron referencia a las posiciones de los autores: Salazar y Ulloa (2021), Rivadeneira (2021), Santiago (2018), Flores y Hernández (2021) y Park (2020), en la que manifestaron que los servicios de transporte público son los medios más recurrentes que todo ciudadano usa para movilizarse de un punto territorial a otro, de la misma manera que, al ser considerado un recurso altamente demandado por la sociedad, tiene que adaptarse a las necesidades de cada usuario; sin embargo, estos servicios de transporte urbano en varias zonas del Perú no emplean un sistema apropiado para facilitar el acceso a personas discapacitadas en sillas de ruedas, lo cual conlleva a la vulneración de sus derechos, ya que, no adoptar una infraestructura de servicio debidamente diseñada para incluir a las personas discapacitadas, produciría limitaciones de no poder desarrollar sus actividades cotidianas o ejercer su rol en la sociedad.

Así mismo, el Estado mediante sus organismos competentes se ven en la necesidad de implementar normativas que reduzca todo tipo de situación contraproducente que genere desigualdad, discriminación o exclusión por razón de discapacidad; pero al no contemplar una regulación eficiente que vele por garantizar los derechos de las personas discapacitadas en el servicio de transporte público, se seguirán vulnerando más derechos.

Para el *objetivo específico 1*, que es: **analizar de qué manera la accesibilidad al vehículo de transporte público garantiza la inclusión social de las personas discapacitadas en el Perú**; se referenciaron las investigaciones de los autores Bolaños (2018), Bascom (2017), Morales (2018), Velasco et al. (2015), en las que mencionaron que tanto el Estado y los operadores de gobierno tienen que promover el buen desarrollo de las personas discapacitadas en la sociedad bajo un ambiente adecuado; de tal manera que la implementación de políticas comunitarias, legislaciones, normas,

sanciones y demás cuerpos normativos de rango constitucional que garanticen la accesibilidad al transporte público para las personas discapacitadas en el Perú, es una medida que salvaguarde la inclusión social de esta población vulnerable.

Así mismo, tomando la postura de los autores Chávarry y Fernández (2020), Restrepo (2017), Gaytan (2019), García (2019), Rodríguez y Gómez (2016), se determinó que la puesta en funcionamiento de un sistema de transporte capaz de adaptarse a las necesidades básicas de la población discapacitada, es una manera de garantizar la inclusión social para el libre desarrollo de sus derechos, ya que, un sistema de transporte público se convierte en eficiente cuando brinda servicios de calidad que mejoren la perspectiva de vida de cada usuario y evita los estándares de exclusión.

Para el objetivo *específico 2*, que se fundamenta en: **precisar en qué forma los espacios reservados del transporte público salvaguarda el derecho a la accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú**; se obtuvo información de los autores Cisternas (2020), Esquén (2021), Velho (2019), Sarango (2015), Bezyak et al. (2017) con las cuales se determinó que la falta de accesibilidad que pueda tener una persona discapacitada es traducida como un maltrato estructural que incrementa el índice de pobreza multidimensional de los ciudadanos afectando el desarrollo sostenible, por tal motivo, las personas con discapacidad deben ser reconocidos de la misma manera en igualdad de condiciones ante la ley, a fin de garantizar sus derechos y evitando la exclusión de la sociedad por su condición; así mismo, señalaron que esta situación podría condicionar su salud mental; es por ello que, el Estado debe optar por garantizar el derecho de accesibilidad como pilar fundamental para el pleno desarrollo social de un individuo, mediante proyectos que impulsen a los sistemas de transporte público en el Perú en rediseñar sus espacios reservados a fin de salvaguardar los derechos de las personas discapacitadas y su integridad física, así como también, mejorías en las condiciones de seguridad e instalaciones de equipamientos que protejan la seguridad del pasajero discapacitado, ya que de esta forma se estaría salvaguardando el derecho de accesibilidad.

En relación a las teorías de los autores Díaz (2021), Loyola et al. (2018), se concluyó que el transporte privado o también conocido popularmente como servicio de taxi, es el único medio que la mayoría de las personas discapacitadas emplea, por no hablar en su totalidad, debido a que las condiciones de seguridad se ajustan a sus necesidades, contando con los implementos necesarios que protejan su integridad física, como el cinturón de seguridad, espaldar acolchonado, entre otras; no obstante, este medio de transporte resulta costoso para la economía del ciudadano en promedio; Por lo que partiendo de esta premisa, implementar dichos equipamientos de seguridad a los sistemas de transporte público resultaría beneficioso para el desarrollo sostenible y se convertiría en una oportunidad de negocio.

En cuanto al **análisis de los documentos**, para mi *objetivo general*, se analizó el documento: Nota de Prensa N° 259/OCII/DP/2019, “Defensoría del Pueblo exige mejorar la accesibilidad en el transporte para personas discapacitadas”; en la que informaron a la audiencia que en el Perú, una de brechas que vulneran el pleno ejercicio y desarrollo de los derechos de las personas discapacitadas en la sociedad, es el difícil acceso al servicio de transporte público terrestre; siendo así, que se ha visto reflejado el desinterés por parte de los operadores del Estado Peruano en realizar gestiones que apunten a renegociar los contratos con las concesionarias en fin ofrecer mejoras en la calidad del servicio, para la adaptación de la población con discapacidad; trayendo como consecuencia, que se sigan vulnerando los derechos de esta población.

Siguiendo la misma línea, también se analizó el documento: Proyecto de Ley N° 3597-2018-CR. “Ley que dispone la instalación de rampas obligatorias para personas con discapacidad en los buses de transporte público”; en el fundamento de la propuesta 1.1(Planteamiento del problema) dentro de la exposición de motivos, se señala que, un contratiempo que repercute mayormente en la sociedad Peruana, es el complicado acceso que presentan los sistemas de transporte público para abarcar a usuarios con discapacidad; ya sean por los mismos motivos reiterativos en que los choferes prefieren no detenerse, cargar a una persona discapacitada es todo un problema o simplemente la ubicación dentro del vehículo no es el adecuado, todo esto

conlleva a que la población discapacitada se sienta excluida de poder usar el servicio de transporte público como medio de movilización, vulnerando sus demás derechos que faciliten su desarrollo social y económico.

En relación a los hallazgos, se concluyó que el servicio de transporte público en el Perú, vulnera los derechos de las personas discapacitadas, en la medida que, el propio sistema no está brindando una calidad de servicio eficiente que cubra las necesidades de este grupo social; a su vez, la aptitud esquiva por parte de los operadores del estado en prestar atención a esta incertidumbre; la falta de gestión pública; así mismo, el comportamiento de los propios choferes o pasajeros en desentenderse de la situación y ausencia de empatía, son factores que contribuyen a la vulneración de esta población con discapacidad.

Para mi *objetivo específico 1*, se apreció el documento: Sentencia de Tutela N° 708/15 de Corte Constitucional, 19 de Noviembre de 2015; haciendo mención al punto 4.4 de las consideraciones y fundamentos, se determinó que el rol que cumple el estado se basa en las obligaciones que tiene de salvaguardar y proteger a los grupos más vulnerables de una sociedad, dado que, la locomoción juega un rol fundamental para el ejercicio de otros derechos y el sistema de transporte público es el único medio capaz de adaptarse a dichas necesidades, es obligación del estado en tomar disposiciones que garanticen el desarrollo de las personas discapacitadas a fin de que puedan hacer uso de los servicios de transporte público sin verse excluido por una limitación de accesibilidad; en el punto 4.5, la Corte ha llegado a concluir que las personas con discapacidad son un grupo al que se le debe brindar un trato especial, debido a razones de equidad y situaciones en los que producto de su condición los propios estándares sociales los terminan por excluir, por tal motivo es necesario contar con mecanismos que garanticen los derechos y la inclusión social de las personas discapacitadas en el transporte público. Bajo el fundamento 4.6. La jurisprudencia nacional señala que las personas en condición de discapacidad tienen derecho de ser incluidos socialmente a los servicios de la comunidad, por lo que demás cuerpos constitucionales en relación a Derechos Fundamentales de las personas discapacitadas

contemplan la posibilidad de un fácil acceso al sistema de transporte público sin tener que soportar limitaciones o barreras.

Por otro lado, se analizó el documento: Sentencia 738/2021 de Tribunal Constitucional del EXP. N.º 01146-2021-AA/TC Lima, en el punto 31 de los fundamentos, se precisó que una de las formas en que el Estado puede promover la inclusión social de las personas con discapacidad, es quitar de en medio todo tipo de barrera emanada de la propia sociedad o del entorno físico inadecuado, mayormente esas brechas se presentan en la accesibilidad, entonces, mejorando las condiciones de accesibilidad en todo ámbito, las personas discapacitadas podrán ejercer libremente sus derechos y realizar todas sus actividades en la sociedad con la tranquilidad de no sentirse excluidos

También se hizo la descripción del documento: Sentencia T-269/16 Corte Constitucional de Colombia; en el punto 4 de las Consideraciones y Fundamentos, se estableció que hay barreras que condicionan el pleno desarrollo del ciudadano discapacitado para ejercer sus derechos y necesidades básicas en la sociedad, ya sean barreras culturales, físicas, legales o de infraestructura; de las cuales en su mayoría son producto de un ambiente físico que no se adapta a las necesidades de las personas discapacitadas; por tal motivo el entorno físico tiene gran relevancia en la inclusión o exclusión de la población con discapacidad.

En relación a los hallazgos, se determinó que la accesibilidad al transporte público se verá garantizada bajo el motivo de que el estado tiene la obligación de ejercer mecanismos que garanticen el cumplimiento y respeto de los derechos de las personas discapacitadas, porque al ser considerados un grupo social vulnerable, se le tiene que prestar mayor atención en afianzar su desarrollo en la comunidad; además, se tiene que contemplar en tener un sistema que se encuentre debidamente diseñado para cubrir las necesidades de movilización de los pasajeros con discapacidad, y también, estructurar un entorno físico dentro del sistema de transporte público que se adecue a esta población, ya que de esta forma se estaría garantizando la inclusión social de las personas discapacitadas.

Para el *objetivo específico 2*, se percibió del documento: Nota de prensa de la Municipalidad de Lima “Campaña informativa que vela por el respeto al asiento reservado”; en donde se pudo apreciar que la Gerencia de Desarrollo social realizó una campaña que concientiza a los choferes y pasajeros del transporte público a respetar los asientos reservados, mediante la entrega de afiches que resaltan la vigencia de la ley 29973, remarcan que toda unidad de transporte debe de contar con espacios y asientos que estén reservados para las personas discapacitadas a fin de facilitar el derecho de acceso, caso contrario se estaría incurriendo en una falta grave lo cual es sancionable con multas.

De igual modo, se enfatizó el documento: Sentencia del Tribunal Constitucional, Exp. N° 02437-2013-PA/TC Lima; fundamento 16, en donde el Tribunal Constitucional expresa, que, de ser el caso, resulta necesario adoptar ajustes razonables, que mejoren la adecuación del entorno físico en favor de la población discapacitada, mediante la aplicación de normativas; de tal manera, la accesibilidad no sería una barrera de inclusión social, sino una garantía de poder ejercer demás derechos fundamentales.

De la misma manera, se advirtió en el documento: Resolución Directoral N° 010-2022-ATU/DIR. “Proyecto de especificaciones técnicas de seguridad, accesibilidad, comodidad y fabricación de buses eléctricos híbridos para prestar el servicio público de transporte de pasajeros en Lima y Callao”; bajo el punto 8 del contenido del proyecto, se detallan los equipamientos y accesorios de seguridad que brindarían los buses de transporte híbridos de ser aprobados para su circulación, como la rampa de abordaje que salvaguardaría el derecho de accesibilidad y la inclusión social de la población discapacitada; de la misma manera, en el punto 8.2 que tiene concordancia con los asientos reservados, se especifica el número de asientos que serán de reserva para usuarios en silla de ruedas, la ubicación de estos asientos dentro de la unidad de transporte, la altura y ancho del asiento preferencial, el respaldo del asiento, los espacios libres, el descansabrazo y las señalizaciones.

Indudablemente son mejoras al sistema de transporte público que mejorarían la perspectiva de los ciudadanos discapacitados, también



garantizarían su calidad de vida salvaguardando el derecho de accesibilidad y la inclusión social.

En relación a los hallazgos se estableció que las multas que se le imponen a las unidades de transporte público por omitir cuestiones que respeten los asientos reservados, no son medidas eficaces para custodiar el derecho de accesibilidad, dado a que las empresas de transporte público velan más por sus propios intereses que por salvaguardar la calidad de servicio hacia sus usuarios; así mismo los espacios reservados del transporte público se verán garantizados cuando el estado mediante sus organismos competentes aprueben proyectos en las que mejoren el sistema de transporte público en favor de las personas con discapacidad, como la instalación de rampas de abordaje con fácil acceso para pasajeros en sillas de ruedas, cinturones de seguridad, una ubicación adecuada dentro de la unidad con espacios libres sin obstaculización, respaldo del asiento, entre otras. Estas medidas son una forma de salvaguardar el derecho de accesibilidad y la inclusión social de este grupo vulnerable.

En lo correspondiente con la **guía de entrevistas** realizadas a los participantes nombrados en la tabla 2, se efectuaron las siguientes preguntas oportunas para el **objetivo general** obteniendo sus respuestas:

Pregunta 1: De acuerdo a su criterio, ¿Considera usted que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú vulnera los derechos de las personas discapacitadas?

Pregunta 2: Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- ¿Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas con discapacidad relacionados al uso del transporte público terrestre?

Pregunta 3: A su criterio, ¿la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales promueven o fomentan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad?, así mismo ¿conoce usted qué medidas están considerando tales organismos para cumplir dicho fin?

Para pregunta 1, según la totalidad de los 10 participantes, coincidieron en que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú sí vulnera los derechos de las personas discapacitadas, debido a que el actual sistema que emplea dicho medio de transporte no está diseñado para facilitar el acceso de las personas con discapacidad; Así mismo Vera, Bonilla, Guanilo, Coral y Sáenz (2022), señalan, que la falta de propuestas legislativas o proyectos de regulación de normas, el desinterés de los operadores en adoptar legislaciones internacionales que solucionen esta incertidumbre y la falta de actualización de la Ley 29973, son algunos de los factores que aumentan el índice de vulneración de los derechos de los ciudadanos discapacitados.

Por su parte Atachahua, Aguirre y Bonilla (2022), precisaron que la vulneración a los derechos de las personas con discapacidad que se da en el servicio de transporte público se produce también por la propia conducta de las personas, por la razón que se han normalizado algunos estándares de exclusión que emanan de la sociedad, como la falta de voluntad de los choferes en atender a los usuarios con discapacidad, de la misma forma, la falta de empatía de los demás pasajeros en ayudar a acceder al transporte público, son otras de las cuestiones que vulneran los derechos de los ciudadanos discapacitados.

Para la pregunta 2, se tomaron la mayoría de posiciones correspondientes a los autores Aguirre, Coral, Sáenz, Revilla, Vera, Porrás, Gracey y Guanilo (2022), en la que coincidieron que, la Ley N° 29973 sí incluye los aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas discapacitadas en relación al transporte público, pero que al no contar con los mecanismos de control necesarios que fortalezcan el cumplimiento eficiente de la Ley N°29973 para la protección de los derechos, dicha regulación no será suficiente para lograr su finalidad.

Para la pregunta 3, Según las posturas mayoritarias de los participantes Coral, Revilla, Sáenz, Aguirre, Bonilla y Gracey (2022), coincidieron que sí existen las medidas que promuevan el acceso al transporte público para las personas con discapacidad como las sanciones establecidas, supervisión y fiscalización realizadas por órganos competentes, normas acordes a la

accesibilidad al transporte, campañas de concientización; son algunas de las estrategias adoptadas por la SUTRAN y Gobiernos Locales y Regionales a fin de fomentar el acceso de las personas discapacitadas al transporte público en el Perú, sin embargo, Coral y Revilla (2022), resaltan que, hace falta fortalecer tales medidas para asegurar sus objetivos en cuanto del acceso al transporte público, ya que hasta la fecha no resultan eficientes.

Considerando los resultados de las 3 preguntas en relación al **objetivo general**, se obtuvo el siguiente hallazgo: El servicio de transporte público si vulnera los derechos de las personas discapacitadas, en razón de, la falta de propuestas legislativas o proyectos de regulación de normas que solucionen esta incertidumbre, estándares de exclusión que emanan de la sociedad, la falta de empatía de los demás pasajeros en ayudar a acceder al transporte público, la Ley ineficacia de la Ley N° 29973 por ausencia de mecanismos de control necesarios que consoliden el cumplimiento eficiente de la Ley; así mismo, las estrategias que promueven los órganos competentes para el acceso a las personas discapacitadas al servicio de transporte público no resultan suficientes para salvaguardar los derechos de este grupo social, por lo que comúnmente se ven transgredidos.

Correspondiente al **objetivo específico 1**, se efectuaron las siguientes preguntas pertinentes:

4. De acuerdo a su juicio, ¿Piensa usted que la accesibilidad o el ingreso al vehículo de transporte público terrestre respetaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas en el Perú?

5. Según su opinión, ¿Porque considera que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú?

6. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- ¿Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos

necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre?

Para la pregunta 4, según los entrevistados Aguirre, Porras, Atachahua, Gracey, Vera y Guanilo (2022), la accesibilidad o ingreso al vehículo de transporte público terrestre no respetaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas, en vista que, no se cuenta con una infraestructura debidamente diseñada para incluir a usuarios con discapacidad, la falta de rampas impide que una persona en silla de ruedas pueda acceder fácilmente a los servicios de transporte público; además, la informalidad de la mayoría de unidades de transporte público, colabora a que no se respete la inclusión social de las pasajeros con discapacidad, por lo que a mayor informalidad, menos fiscalización, del mismo modo, vivimos en un país subdesarrollado que impide que los servicios sean de buena calidad, y por último, las circunstancias políticas hacen que los operadores del estado se preocupen más por otros asuntos, que velar por la inclusión de las personas discapacitadas en el transporte público.

Para la pregunta 5, considerando las posturas de los participantes Bonilla, Gracey, Atachahua, Aguirre, Porras, Coral, Revilla y Sáenz (2022), la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú, en virtud de, los actos de corrupción por parte de los funcionarios que se observan a menudo, lo cual ocasionaría el desinterés o falta de voluntad política para tomar cartas en el asunto de adquirir estos vehículos, así mismo, la falta de presupuesto se debe a la mala gestión que desempeñan los funcionarios, el indebido uso de los recursos del estado y la malversación.

Por su parte Aguirre, Gracey, Vera, Bonilla y Guanilo (2022), señalaron que, no hay un presupuesto acorde a los costos de adquisición e importación, así mismo, se requiere de una inversión que difícilmente sea asumida por los grupos políticos; también enfatizan, que se puede optar por dar facilidades en la importación de estos vehículos como dejarlas libres de impuestos.

Para la pregunta 6, según el aporte de los participantes Aguirre, Porras, Coral, Revilla, Sáenz, Gracey, Bonilla y Guanilo (2022), consideraron que la regulación de Ley N° 29973- Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, si incluye con aspectos necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre; sin embargo, lo que no está resultando son los mecanismos de control que ejerce el estado para el cumplimiento de tales aspectos, dado que, el comportamiento de la persona en la sociedad está en constante cambio, se requieren modificar los estatutos normativos a fin de garantizar el acceso al transporte público para las personas con discapacidad; también señalan que los estándares de la sociedad son lo que no respeta están disposiciones.

Considerando los resultados de las 3 preguntas en relación al **objetivo específico 1**, se obtuvo el siguiente hallazgo: La accesibilidad al vehículo de transporte público puede garantizar la inclusión social de las personas discapacitadas en el Perú, cuando el Estado, considere implementar mecanismos de control que garanticen este derecho, así también, modificando la Ley 29973 mediante mejoras legislativas que eliminen todo tipo de desigualdad o exclusión en cuanto del acceso al servicio de transporte; no obstante, los funcionarios del Estado deben de priorizar las necesidades de la población con discapacidad y dejar de cometer actos de corrupción que repercutan al país, ya que, al darle un debido uso a los fondos o recursos del estado mediante buenas gestiones realizadas, se puede hacer un proyecto de inversión económica para la adquisición e importación de vehículos debidamente diseñados con rampas que faciliten la accesibilidad al transporte público, lo que conllevaría a garantizar la inclusión social de las personas discapacitadas en el Perú.

En relación al objetivo **específico 2**, se elaboraron las siguientes preguntas:

7. Según su criterio, ¿En qué forma los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas?

8. Según su opinión, ¿Por qué los transportes públicos terrestres en el Perú no tienen espacios reservados para las personas discapacitadas?

9. Según su punto de vista, ¿Considera usted que los espacios reservados de los transportes públicos terrestre deberían contar con las medidas de seguridad necesarias (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú?

10. ¿Qué recomendaciones ofrecería usted para implementar en los transportes públicos terrestres servicios que respeten la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú?; además de conocer algún caso legal que trate sobre este tema.

Para la pregunta 7, según las respuestas de los participantes, Aguirre, Porras, Coral, Revilla, Sáenz, Gracey, Vera y Guanilo (2022), explicaron que la forma en que los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas, son mediante mejoras dentro de los asientos reservados e instalación de implementos de seguridad que salvaguarden la integridad física del pasajero, ya que estos espacios son vitales para evitar accidentes dentro de la unidad, del mismo modo, rediseñando la infraestructura para que se adapte a la población en silla de ruedas, serian algunas de las formas de respetar el derecho de accesibilidad y la inclusión social de las personas discapacitadas, ya que con una simple señalización o las multas impuestas no son suficientes; así mismo, se invita a todos los ciudadanos a tomar conciencia en respetar estos asientos reservados que es de eso exclusivo.

Para la pregunta 8, según las posiciones de los entrevistados Sáenz, Revilla, Coral, Guanilo, Porras y Gracey (2022), coincidieron en que la mayoría de buses si cuenta con espacios reservados, pero que el comportamiento de las personas en no ceder el asiento a quien de verdad lo necesite o también el desentenderse de las necesidades básicas de una personas con discapacidad, plasman el reflejo de lo que es el contexto de la realidad social, nuestra cultura social se ha desvanecido, nuestros valores o principios se están consumiendo por la corrupción; de igual forma los choferes del bus de transporte público no

se preocupan en velar por la seguridad de sus pasajeros, simplemente cumplen su trabajo y listo.

Para la pregunta 9, según las respuestas de la totalidad de los 10 participantes, afirmaron que si es necesario contar con las medidas de seguridad necesarias como por ejemplo (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú, ya que será la única manera de asegurar la integridad física de todos los pasajeros en condición de discapacidad física para que viajen seguros en el transporte público terrestre, así mismo se evitarían accidentes dentro de la unidad de transporte.

Es preciso resaltar que el entrevistado Bonilla (2022), está de acuerdo en contar con las medidas de seguridad necesarias para salvaguardar la accesibilidad e integridad física del pasajero discapacitado dentro del bus; pero, que también debería considerarse implementar tales medidas para todos los asientos en total, ya que la seguridad es un tema de todos, no de algunos.

Para la pregunta 10, según los participantes Porras, Coral, Revilla, Sáenz, Gracey y Bonilla (2022), sus recomendaciones van dirigidas, en primer lugar, que se den las mejoras normativas, implementación de sanciones más estrictas ante incumplimiento de la Ley, regulaciones que fortalezcan el derecho de accesibilidad e inclusión social para el uso de transporte público por parte de personas con discapacidad; como la instalación de rampas o elevadores que faciliten el acceso de esta población vulnerable.

Considerando los resultados de las 4 preguntas en relación al **objetivo específico 2**, se obtuvo el siguiente hallazgo: los espacios reservados del transporte público pueden salvaguardar el derecho a la accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú, en la medida que, se mejore la infraestructura o el entorno físico de los buses de transporte para abarcar las necesidades de locomoción de los grupos discapacitados, ya que bajo un diseño adecuado en el sistema de transporte, se fortalecería los derechos de esta población; del mismo modo, la conducta de los demás ciudadanos en no ceder el asiento a quien de verdad lo requiera o también el desentenderse de las necesidades básicas de un pasajero discapacitado, plasman el reflejo de lo

que es el contexto de la realidad social, nuestra cultura social está en retroceso, nuestros valores o principios están viéndose opacados por el mal de la corrupción en todos los ámbitos; por lo que, la implementación de equipamientos de seguridad como cinturones de seguridad, pasamanos, espaldar acolchonado y rampas de fácil acceso para usuarios en silla de ruedas, son formas que pueden incluir los sistemas de transporte público para garantizar el derecho de acceso, y el estado debe preocuparse por que ello sea posible.

Teniendo en cuenta los resultados y hallazgos previamente redactados, y en aplicación del método de triangulación para la discusión, se determinó para el **resultado principal del objetivo general**, tanto de los resultados de las teorías, los hallazgos de los documentos y de las entrevistas; que el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en Perú, en la medida de que, la red de transporte público que actualmente opera en el territorio nacional, no ofrece los componentes requeridos para incluir a los usuarios con discapacidad el acceso al servicio, por barreras estructurales que se encuentran establecidas en el entorno físico del vehículo, como la falta de rampas para fácil acceso de pasajeros en silla de ruedas. Así mismo, también se obtuvo como resultado que el Estado no se preocupa en realizar propuestas que modifiquen la Ley N° 29973 incluyendo disposiciones pertinentes para que garanticen los derechos de las personas discapacitadas en el servicio de transporte público en las que eliminen todo tipo de barrera estructural, dando como resultado que se sigan vulnerando más derechos de la población con discapacidad en el uso de transporte urbano.

De esta manera para la discusión en este extremo es de mencionar que, los resultados obtenidos de las fuentes de información para el *objetivo general*, se encuentran en lineamiento a lo dispuesto en el Artículo 20 de la Ley 29973 en el extremo que únicamente hace referencia en que las empresas de transporte público en el Perú tienen que contar con vehículos de fácil acceso para personas discapacitadas y que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones debe autorizar la adquisición de estos vehículos; sin embargo, a la actualidad no se ha efectuado alguna adquisición vehicular de fácil acceso ni mucho menos que circulen por las vías del territorio nacional, por lo que se



convierte en una norma deficiente, al no ofrecer una solución a esta la problemática. Ante esta circunstancia, es de hacer comparación con lo dispuesto en la legislación Chilena, en el Artículo 30 de la Ley 20422, mediante el cual tanto el Ministerio de Transporte como los demás órganos competentes del Estado tienen que contemplar medidas necesarias y ejecutarlas a su vez, para asegurar la inclusión de pasajeros con discapacidad al servicio de transporte público, adecuando la infraestructura a sus necesidades.

Según Saéz (2020) respecto a lo que acontece en Chile, resalta el cambio que se dio en el año 2019, por lo que el gobierno elaboro propuestas de innovación y mejoramiento en el sistema de transporte público: empezando por la renovación de unidades para brindar una mayor calidad en el servicio hacia el usuario, cumpliendo con todas las disposiciones de accesibilidad universal. Referenciando el Metro de la ciudad de Santiago, el 100% de las estaciones están en perfectas condiciones de accesibilidad. Correspondiente al requerimiento general de accesibilidad universal, tanto las empresas privadas como públicas son recompensadas por el gobierno cuando siguen los parámetros de la accesibilidad universal mediante un sello inclusivo, promoviendo la inclusión de la población discapacitadas en su desarrollo social. (p.55).

El artículo 9 de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas Discapacidad, establece que los Estados parte deben de contemplar medidas oportunas para garantizar el derecho de accesibilidad en igualdad de condiciones, a fin de que las personas con discapacidad participen totalmente en las actividades diarias, dichas medidas suponen la identificación y la separación de las barreras de acceso en el entorno físico o transporte público.

De otro extremo, el artículo 2, inciso 2 de la Constitución Política del Perú, establece que la igualdad ante la ley es un derecho fundamental, y que nadie debe ser discriminado por motivos de raza, sexo, condición, etc.; de otro lado, en el artículo 7 de la misma carta magna, hace mención de la protección a la persona discapacitada, en la cual tiene derecho a ser respetado mediante un ordenamiento legal de protección, atención, readaptación y seguridad.

Entonces se pudo apreciar que el Estado Peruano todavía no ha regulado un régimen que respete la dignidad y los derechos de las personas discapacitadas en cuanto del acceso al servicio de transporte público, ya que no se viene cumpliendo las disposiciones Constitucionales en cuanto de la readaptación a un adecuado entorno físico para fomentar la inclusión social en los sistemas de transporte público.

En efecto, a diferencia de la legislación comparada, el Perú no ha contemplado las medidas necesarias para el cumplimiento de esta norma, por lo que se encuentra inconclusa y sigue vulnerando los derechos de las personas con discapacidad.

Aunado a ello, es de citar lo mencionado por Chávarry y Fernández (2020), en la cual, a fin de adecuar las necesidades de locomoción de las personas discapacitadas, el Estado debe brindar servicios inclusivos mediante unidades de transporte público con las facilidades necesarias para tal sector; siendo el Congreso de la República el principal obligado de estipular normativas que complementen y nutran a la ley 29973. (p. 29).

Así mismo, para Santiago (2018) los ciudadanos cuadripléjicos que usan silla de ruedas de una determinada población Limeña, manifiestan que la red de transporte público terrestre no cuenta con unidades de fácil acceso que garanticen sus necesidades básicas de movilización; la cual mediante esta situación se ven vulnerados sus derechos fundamentales como la igualdad de oportunidades, infringiendo el principio internacional del diseño universal.

De tal manera que para Rodríguez (2020) las barreras más frecuentes que vulneran los derechos de las personas discapacitadas son las denominadas barreras actitudinales, físicas, de transporte, políticas, sociales; por lo cual, es menester de los gobiernos locales, regionales y central mediante todos sus organismos jurisdiccionales emplear mecanismos de trabajo que ayuden a superar este problema. (p. 138).

Del mismo modo, para el **resultado principal objetivo específico 1**, se tomó los resultados, tanto de las teorías, los hallazgos de los documentos y de las entrevistas; en donde se delimito que la accesibilidad al vehículo de

transporte público no garantiza la inclusión social de las personas discapacitadas en Perú, en razón de que, las empresas de transporte público no han diseñado un entorno físico adecuado que incluya las necesidades de movilización de las personas con discapacidad en donde se facilite el acceso, por lo que, la accesibilidad al vehículo se ha vuelto limitada o condicionada; más aún, sumándole a ello la poca eficacia que presenta la Ley 29973 en cuanto a la accesibilidad, no se estaría cumpliendo los estándares de inclusión social de las personas discapacitadas ni garantizando los derechos reconocidos universalmente por la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas Discapacitadas. Así mismo, no se ve reflejado el compromiso por parte del Estado en Promover la inclusión social de este grupo vulnerable, que son los que necesitan un trato especial por tener condición de discapacidad y un trato equitativo que ofrezca la igual de oportunidades en la sociedad.

Tal y como lo establece el artículo 3, en sus incisos 3.1 y 3.2 de la Ley 29973, las personas discapacitadas gozan de los mismos derechos que el resto de la población, en donde el Estado tiende a garantizar un entorno adecuado, de fácil acceso y equitativo para su efectivo disfrute sin exclusión; de modo que, los derechos reconocidos de las personas discapacitadas están bajo interpretación acorde a los tratados internacionales adoptados por la Constitución en protección de los derechos humanos de las personas con discapacidad.

En base a ello, es obligación del Estado descartar todo tipo de barreras físicas presentes en los espacios públicos que supongan la limitación al derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas, por lo que Peña (2021) define a las barreras físicas - arquitectónicas como aquellas que impiden y dificultan a que las personas discapacitadas puedan ejercer sus actividades diarias, desarrollarse con suma libertad y poder moverse de manera digna y segura ya sea accediendo a los espacios o fuera de los espacios, tal y como son las infraestructura, diseño y edificaciones del territorio en donde se habita; ello produce que no puedan tener acceso de manera eficiente a los servicios y bienes. (p.43).

Por otro lado, según Stjernborg (2019) señala que las barreras físicas en el transporte público están referidas al diseño y mantenimiento deficiente de las instalaciones para peatones, así como de las estaciones y paradas de autobús, como aceras estrechas, bordillos altos, superficies irregulares o resbaladizas, falta de bancos, escaleras sin pasamanos, vehículos sin rampas, rampas con baja usabilidad, etc. (p.4).

Entonces, un entorno adecuado y eficiente para abarcar las necesidades de la población discapacitada en el sistema de transporte público, es el que se encuentra debidamente diseñado para tener fácil acceso; y esto será posible en la medida de que el Estado adquiera vehículos de fácil acceso en la cual mediante rampas puedan incluir a las personas discapacitadas. Solo así se podrá garantizar los derechos fundamentales que este grupo requiere.

Por lo que, Cadena et al. (2022) señalaron que uno de los asuntos que últimamente ha generado mayor impacto negativo dentro de la sociedad es lo relacionado a la población discapacitada, siendo un asunto competente a tratar por cada gobierno de determinados estados, en busca de ofrecer alternativas de solución, específicamente hacía todo aquello relacionado con el acceso al servicio de transporte público, en la cual se tiene que buscar mejoras al sistema con el fin de evitar la exclusión de este grupo de personas discapacitadas. (p.1153).

De igual forma, para García (2019) un sistema de transporte público eficiente y de buena planificación, es determinante para todas las civilizaciones sin excepción, ya que no solo está favoreciendo con el desarrollo íntegro y social de otras actividades cotidianas propias de un ciudadano que supongan movilización, además de mejorar la calidad de vida, sino que también cumple un rol importante en cuanto a la función social ya que para determinados grupos sociales, este es el único medio de transporte que se adecua a su economía. (p.37).

En base a lo mencionado, concuerdo con los hallazgos recopilados de las fuentes de información para el *objetivo específico 1*, en que se ejecute la medida de adquirir vehículos con rampas de fácil acceso, porque un entorno físico en el sistema de transporte urbano adecuado para cubrir las necesidades

de las personas con discapacidad, es sistema que garantiza el acceso al vehículo del transporte público para todos los ciudadanos sin condición alguna.

La circulación de unidades de transporte diseñadas para incluir a las personas discapacitadas en el territorio nacional va promover un ambiente pleno para el desarrollo de los derechos y la inclusión social, por tal motivo, es obligación del Estado en agilizar las gestiones necesarias para la adquisición e importación de estos vehículos.

Adherente a ello, es pertinente mencionar a Restrepo (2017), en la cual concluyó que, una red de transporte capaz de satisfacer las necesidades de las PD aumentara la calidad de vida de este grupo social y reducirá todo impacto negativo que sea contraproducente para el desarrollo sostenible del medio ambiente y para sus derechos fundamentales.

Finalmente, para el **objetivo específico 2**, se consideró los resultados, tanto de las teorías, los hallazgos de los documentos y de las entrevistas; en las que se plantea como **resultado principal para el objetivo específico 2** que, los espacios reservados del transporte público pueden salvaguardar el derecho a la accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú, en la medida que, se rediseñe la infraestructura o el entorno físico de las unidades de transporte dentro de los espacios reservados para incluir las necesidades de movilización de las personas discapacitadas, ya que mediante un diseño idóneo en la red de transporte, se consolidaría los derechos de esta población, además se garantizaría la seguridad e integridad física del usuario con discapacidad contando con implementos de seguridad como cinturones, pasamanos y espaldar acolchonado; del mismo modo, la conducta de las demás personas en no ceder el espacio reservado a quien de verdad lo necesita o también el desentenderse de las necesidades de un pasajero discapacitado, reflejan la realidad social y cultural que está cada vez más en decadencia, los valores y principios éticos se están dejando de lado con el transcurrir del tiempo.

En cuanto a la discusión por el presente resultado es de mencionar que los espacios reservados del transporte público no salvaguardan el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú; ante todo,

normativamente en el artículo 20.2 de la Ley 29973, refiere que toda unidad de transporte terrestre reserva asientos y espacios referentes con acceso factible para la población con discapacidad, por lo que, la posición mayoritaria de los autores manifiestan que dicha regulación no cumple con los aspectos necesarios para que el derecho de accesibilidad en el Perú se vea garantizado, debido a que no se toma en cuenta los mecanismos de fiscalización para su cumplimiento eficaz; en arreglo a ello, según las teorías una red de transporte público capaz de velar por las necesidades de locomoción de toda la población sin perjuicio, es aquella que se adapte a la condición de cada usuario, por lo que, en el Perú los espacios reservados con los que cuentan cada vehículo de transporte urbano no contienen los implementos necesarios ni la ubicación necesaria que asegure el derecho de accesibilidad.

Por lo que para Bernabé y Vásquez (2021) la accesibilidad supone un componente que estima la relación existente que hay entre el diseño de un entorno físico y el uso que se le da, en donde además se evalúa si las características facilitan o dificultan el uso por parte de los “clientes”, los cuales pertenecen como miembros de una determinada comunidad en la que se encuentra dicho entorno físico. (p.15).

El hecho de mejorar la calidad de servicio en los sistemas de transporte público, conlleva a prosperar un ambiente inclusivo para el reforzamiento del derecho de accesibilidad, la cual, mediante una regulación del Estado en donde se disponga a todas las unidades implementar los equipamientos de seguridad necesarios para salvaguardar la integridad física del usuario, las personas discapacitadas tendrán una mejor perspectiva de vida en realizar sus actividades sociales de forma independiente.

Sintonizando a ello, Ponce (2020) recomendó al Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad, plantear las disposiciones primordiales de accesibilidad y no discriminación, tanto para el uso como para el acceso al transporte público de la población discapacitada, requiriendo a toda empresa de transporte a obedecer las normas técnicas y de seguridad en sus vehículos otorgando de esta manera un servicio de calidad. (p.47).

Bajo el mismo preámbulo, Quispe (2021) sugirió a todas las empresas que prestan servicio de transporte público terrestre, considerar los componentes de la calidad del servicio bajo un aspecto equitativo, por lo que esto contribuye al progreso constante del día a día, en ofrecer un servicio idóneo al pasajero y ellos también puedan favorecerse con consecuencias beneficiosas. (p.60).

Una de las brechas de accesibilidad que presentan los sistemas de transporte público es lo concerniente a la seguridad y calidad del servicio; en la medida que, las unidades no cuentan con equipamientos imprescindibles para salvaguardar la seguridad del usuario con discapacidad, como cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, pasamanos, una ubicación adecuada con espacios libres sin obstaculización; por tal motivo, en determinadas oportunidades las personas discapacitadas optan por usar el servicio de taxi, por la seguridad que les resulta viajar hacia su destino, sin embargo, este servicio es costoso, y al verse obligados a emplearlo como medio de transporte, refleja una desigualdad en el aspecto económico, ya que no hay equidad en cuanto a los costos de servicios a diferencia de la demás población.

Justificando ello, Díaz (2021) concluyó que las personas que padecen de alguna discapacidad física tienen una sensación de inseguridad al movilizarse de un lugar a otro, a tal punto de que sus participantes identificaron que las personas discapacitadas, a fin de descartar todo sentimiento que les genere inseguridad al movilizarse, optan por emplear como medio de transporte el taxi, Uber u otro vehículo particular, resultando muy costoso para su economía, pero más seguro para velar por su integridad física y satisfacer sus necesidades.

De otro lado, en relación a las fortalezas y debilidades de la metodología desarrollada en el presente trabajo es preciso señalar que, los trabajos previos que anteceden a esta investigación han tomado mayor relevancia en base a esta realidad problemática, por lo que la búsqueda de la información concerniente al tema, categorías y subcategorías de estudio, problemática, objetivos de estudio, se obtuvieron tanto de tesis, artículos científicos, documentos recopilados, y de las cuales fueron importantes para dar respuesta a los objetivos trazados al inicio de la investigación, así mismo facilito el

método de triangulación que se desarrolló en la discusión con los diversos puntos de vista de los autores, los resultados de las teorías y documentos revisados; del mismo modo, este trabajo de investigación es importante para dar a conocer las limitaciones que enfrentan las personas discapacitadas en sus actividades cotidianas y necesidades de locomoción, de la misma manera, se busca eliminar las brechas de inclusión social que lamentablemente la comunidad ha adoptado en el transcurso del tiempo, por otro lado, la investigación se llevó a cabo para formular distintas propuestas legislativas debidamente detalladas y sustentadas en donde se refuerce los derechos de la población con discapacidad en cuanto a la accesibilidad al servicio de transporte público; referente a las debilidades de la investigación que se realizó, se presentaron limitantes de presupuesto, por lo que se tuvo que efectuar pagos a los especialistas para que accedan a responder las guías de entrevistas, así mismo se realizó pagos por concepto de pasajes en movilización a distintos centros de labores en donde trabajan dichos especialistas; también se presentaron limitantes de tiempo, por lo que los participantes no contaban con tiempo suficiente para responder la guía de entrevistas por excesiva carga de trabajo y poca flexibilidad en sus horarios, por tal motivo tuvieron que separar un tiempo en sus días de descanso para poder responderlas.

Finalmente es relevante resaltar la significancia de este estudio en cuanto al contexto social científico, por lo que se va buscar generar menos costos de movilización en transporte privado y descartar todo tipo de situación que transgreda la equidad económica de las personas discapacitadas, también se busca promover oportunidades de integración e inclusión social, y facilidad de acceso a los servicios de transporte público, para que este grupo vulnerable puedan ejercer sus demás derechos fundamentales que resultan de las actividades diarias, ya que es oportuno contar con un sistema de transporte público eficiente y debidamente estructurado que incluya las necesidades básicas y sociales que tienen esta población con discapacidad.



## V. CONCLUSIONES

Conforme al trabajo de investigación se encamino a la conclusión que:

**Primero:** Se estableció que, el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú, en la medida que el artículo 20 de la Ley N° 29973 no presenta un contenido eficiente que vele por afianzar los derechos de las personas discapacitadas en el servicio de transporte público, ya sea por abnegación de los operadores del Estado en ofrecer propuestas legislativas que den solución a este problema perplejo o la mala gestión, produciendo como resultado, que se sigan quebrantando más derechos de la población con discapacidad en el uso de transporte público urbano. Prosiguiendo con la exposición, la red de transporte público en el Perú no se encuentra debidamente diseñado para que la población discapacitada pueda acceder fácilmente a este servicio, motivo por el cual, la accesibilidad al vehículo de transporte público se ha traducido como una brecha de inclusión, dejando de lado las necesidades básicas de este grupo vulnerable, que se sienten limitados en su apto desarrollo dentro de la comunidad.

**Segundo:** Se ha comprobado que, la accesibilidad al vehículo de transporte público no garantiza la inclusión social de las personas discapacitadas en el Perú, en razón de que, el Estado no ha considerado mecanismos en donde se diseñe un entorno adecuado que cuente con una infraestructura inclusiva para abarcar las necesidades de movilización de las personas discapacitadas en el sistema de transporte público, del mismo modo, el hecho de que el gobierno no haya adquirido hasta la fecha, vehículos que cuenten con rampas de acceso que faciliten el ingreso a la unidad de transporte urbano en favor del usuario discapacitado, ha conllevado a que este determinado grupo social se sientan excluidos de los servicios que ofrece la sociedad hacia los ciudadanos, transgrediendo los Derechos Humanos, Tratados internacionales, Convenio Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, y demás normas que se orientan a la protección de los derechos de la población discapacitada.

**Tercero:** Se ha evidenciado que, los espacios reservados del transporte público no salvaguardan el derecho de accesibilidad de las personas

discapacitadas en el Perú. Las empresas que brindan servicios de transporte público en el territorio nacional, no ofrecen la calidad que requieren todos los componentes de seguridad hacia la población discapacitada, mencionando por ejemplo, la falta de rampas de fácil acceso, falta de cinturones de seguridad en los asientos reservados, falta de espaldar acolchonado que evite golpes en frenadas bruscas, falta de pasamanos; por lo que a su vez, a todo ello se le suma que los espacios reservados de la unidad de transporte público terrestre no están debidamente ubicados y no se encuentran libres de obstaculización. Condiciones en las que el derecho de accesibilidad se ha visto restringido para las personas discapacitadas, que en su mayoría prefieren asumir un gasto elevado para la movilización en taxi, donde es más seguro viajar velando por la integridad física en todo momento. Todas estas cuestiones se centran en que el Estado no ha tomado las medidas necesarias para obligar a las empresas de transporte público a implementar mejoras en los espacios reservados de uso exclusivo para pasajeros discapacitados a fin de salvaguardar el derecho de accesibilidad, del mismo modo, la fiscalización y sanciones por incumplimiento de requisitos técnicos en el transporte público no son medidas necesarias que garanticen el desarrollo pleno del derecho de accesibilidad.

## VI. RECOMENDACIONES

En relación al trabajo de investigación centramos como recomendación algunas consideraciones que puedan contribuir con la prevención de situaciones que lastimosamente se han normalizado en la sociedad:

**Primero:** Que el Poder Legislativo modifique el artículo 20 de la Ley N° 29973, a fin de dotarla de mayor eficacia, dándole un mayor contenido normativo en la cual se establezca detalladamente todos los parámetros necesarios e inclusivos de accesibilidad al transporte público terrestre para las personas discapacitadas; también ofrezca proyectos de Leyes como disponer la obligación a las empresas de transporte público a contar con un mínimo de 3 unidades debidamente diseñadas para abarcar las necesidades de las personas discapacitadas, mediante rampas de fácil acceso y propuestas que otorgan un beneficio arancelario al Estado en la importación de vehículos debidamente diseñados para personas con discapacidad, exonerándolas de impuestos los 3 primeros años.

**Segundo:** Que los gobiernos locales, gobiernos regionales y gobierno central promuevan campañas o programas de sensibilización de manera seguida, en donde fomenten el respeto a la dignidad, a la inclusión social, a la igualdad de condiciones y demás derechos fundamentales de las personas discapacitadas reconocidos internacionalmente. Ya que, generando conciencia hacia la población, se puede poner freno a las denominadas barreras actitudinales que limitan el desarrollo social de los ciudadanos con discapacidad.

**Tercero:** Que las empresas que brindan servicio de transporte público, mejoren la calidad del servicio por iniciativa propia, implementando medidas de seguridad necesarias, así mismo fiscalicen y supervisen su cumplimiento, ya que haciendo una inversión para la instalación de equipamientos de seguridad en los espacios reservados como cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, pasamanos y una ubicación adecuada con espacios libres sin obstaculización, se daría un gran paso para la inclusión social de las personas discapacitadas en el transporte público.

**Cuarto:** Que las municipalidades locales y regionales de cada distrito en distintas jurisdicciones del territorio nacional ofrezcan un servicio de transporte público diseñado con rampas de fácil acceso para usuarios en silla de ruedas en un horario determinado de 8:00 am hasta las 10:00 pm, mediante rutas de circulación establecidos que hagan recojo y descarga de pasajeros en paraderos designados.

## **APORTES**

Se añadió a esta tesis 2 proyectos de Leyes:

1. "Proyecto de Ley que dispone la obligación a las empresas de transporte público a contar con un mínimo de 3 unidades debidamente diseñadas para abarcar las necesidades de las personas discapacitadas, mediante rampas de fácil acceso"
2. "Proyecto de Ley que otorga un beneficio arancelario al Estado en la importación de vehículos debidamente diseñados para personas con discapacidad, exonerándolas de impuestos los 3 primeros años"
3. "Proyecto de Ley que modifica el artículo 20 de la Ley 29973 Ley General de la Persona con Discapacidad, para garantizar el acceso al transporte público terrestre"

### **PROYECTO DE LEY QUE DISPONE LA OBLIGACIÓN A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO A CONTAR CON UN MÍNIMO DE 3 UNIDADES DEBIDAMENTE DISEÑADAS PARA ABARCAR LAS NECESIDADES DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS, MEDIANTE RAMPAS DE FÁCIL ACCESO**

#### **Artículo 1: Objeto de la Ley. -**

La presente Ley tiene por objetivo disponer la obligación a las empresas de transporte público a contar con un mínimo de 3 unidades debidamente diseñadas para abarcar las necesidades de las personas discapacitadas, mediante rampas de fácil acceso

#### **Artículo 2: Reglamentación. -**

Por medio de la reglamentación a cargo del Ministerio de transportes y Comunicaciones se definirán la progresividad de su ejecución, tal y como las características técnicas que deben observarse. El reglamento debe ser elaborado en un plazo no mayor de 150 días a partir de la publicación de la Ley.

## **Exposición de motivos**

1. En el Perú la atención real a las personas con discapacidad sobre muchas actividades cotidianas que para el resto de personas es normal y regular, dista mucho de ser óptima. Por el contrario, si comparamos con la experiencia internacional en países cercanos, podemos decir que nuestro país va a la zaga en cuanto a la aplicación de los derechos de estas personas. Un problema frecuente, es la dificultad de acceso a los vehículos de transporte público por parte de las personas con discapacidad física.

En los hechos, las personas con sillas de ruedas no pueden acceder a los buses de transporte público, no solo porque subir al peso a una persona con su silla es todo un dram, sino porque su ubicación al interior es también difícil, más cuando está lleno. De tal modo la discapacidad termina siendo onerosa para las personas, pese a que las normas internacionales y nacionales reconocen el derecho a la accesibilidad como uno de los derechos esenciales que merecen ejercer estas personas.

2. Un Estado como el peruano, que tiene una legislación avanzada en cuanto a la inclusión social de las personas con discapacidad, pero que al mismo tiempo en la realidad no toma medidas o iniciativas proactivas que solucionen los problemas reales que viven dichas personas día a día, no es un Estado que los ciudadanos sentirán como propio. Por ello, es importante que él mismo tome la iniciativa en avances paso a paso, que permitan valorar un curso de acción prospectivo.

3. Resulta evidente que los operadores de transporte, por si mismos, no otorgarán voluntariamente esas facilidades, básicamente mediante la instalación de rampas de fácil acceso a las personas con sillas de ruedas, especialmente por los costos adicionales que se necesitan. Por lo tanto, es mediante la legislación como la sociedad peruana irá avanzando en el cumplimiento del principio de progresividad de los derechos humanos, y la ley debe ser para el hoy.

En suma, se trata de una cantidad considerable de personas ante las cuales la sociedad y su gobierno no pueden dejar de atender, en su gran mayoría son

personas que no pueden generar ingresos propios, por lo tanto, es totalmente razonable, que deban acceder a los servicios de transporte público masivo, como lo hace la mayoría de peruanos. Somos conscientes que la necesidad de dar solución a esta problemática se enfocará en el área urbana.

4. Las disposiciones legales vinculadas con el proyecto son:

a) Artículos 1, 2 y 7 de la Constitución Política del Perú.

b) La Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad.

c) Artículos 9 y 18 de La Convención Internacional por los Derechos de las Personas con Discapacidad.

5. Análisis del costo – beneficio:

a) En primer lugar, a la fecha, el acceso al transporte público de las personas en sillas de ruedas es imposible, porque no hay forma de subir a un bus tanto por la ausencia de rampa como porque no hay espacio para ubicarla. En el servicio de buses llamado Metropolitano si es posible acceder en razón a que la altura de la puerta de acceso está alineada con la puerta del bus, siendo el acceso en forma horizontal.

b) En segundo lugar, las empresas de transporte público y/o propietarios o conductores de las unidades de transporte, son quienes deberán acoger una cultura de respeto a las personas con discapacidad y la conciencia de no discriminación a las mismas.

c) Un tercer grupo son las autoridades que deben velar por el cumplimiento de lo dispuesto en la norma, tanto las municipalidades como las policiales.

d) Finalmente, es la propia sociedad en su conjunto que se vería a sí misma como una sociedad inclusiva que respeta los derechos de todos sus ciudadanos, especialmente de los más vulnerables.

**PROYECTO DE LEY QUE OTORGA UN BENEFICIO ARANCELARIO AL  
ESTADO EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS DEBIDAMENTE  
DISEÑADOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, EXONERÁNDOLAS  
DE IMPUESTOS LOS 3 PRIMEROS AÑOS**

**Artículo 1: Objeto de la Ley. -**

La presente Ley tiene por objetivo otorgar un beneficio arancelario al Estado en la importación de vehículos debidamente diseñados para personas con discapacidad, exonerándolas de impuestos los 3 primeros años.

**Artículo 2: Periodo temporal de beneficios tributarios. -**

otórguese un periodo temporal de 3 años para el beneficio tributario a partir del día siguiente de la promulgación de la Ley en el Diario Oficial El Peruano.

**Exposición de motivos:**

1. La accesibilidad a los vehículos de transporte público para las personas discapacitadas se ha vuelto una incertidumbre para esta población que hasta la fecha el Estado no ha tomado las medidas necesarias, lo que trae consigo una limitación al desarrollo de las actividades diarias y transgresión al ejercicio de los demás derechos fundamentales que todo ciudadano goza.

Esto se debe a que los sistemas de transporte público terrestre que actualmente operan en las distintas vías del territorio nacional no se encuentran debidamente diseñados para incluir las necesidades de locomoción de las personas en silla de ruedas o con movilidad reducida.

2. Mediante la Ley 29973 Ley General de la Persona con Discapacidad donde se establece el marco de protección e inclusión de las personas discapacitadas, El estado se ve en la necesidad imperiosa de garantizar los derechos de este grupo vulnerable para su efectivo desarrollo en la comunidad. Es por ello que en el artículo 20 de dicha normativa dispone las medidas correspondientes que aseguran la accesibilidad al transporte público a favor de personas con discapacidad física.



Sin embargo, al presenciarse algunos vacíos legales dentro de la Ley 29973, sobre todo en el artículo 20, en donde se detallan las medidas correspondientes para salvaguardar el derecho de accesibilidad, no se contemplan los mecanismos de fiscalización y cumplimiento de la norma; Tampoco se ha tomado en cuenta que en Perú la circulación de vehículos diseñados con rampas de acceso para silla de ruedas no se da, por el motivo de que las empresas no quieren asumir costos excesivos en la importación de este producto.

Entonces es el Estado quien debe tener la iniciativa de buscar maneras de eliminar esas brechas que suponen limitaciones a los derechos de las personas discapacitadas, como reducir todo tipo de costos que puedan devenir en la adquisición e importación de vehículos debidamente diseñados con rampas de fácil acceso.

3. La importación de vehículos de transporte público con rampas de fácil acceso y debidamente diseñados para abarcar usuarios en condición de discapacidad física suele tener un precio más elevado que la importación de unidades sin esta infraestructura inclusiva. Así mismo, la fabricación de vehículos de transporte urbano que se da en Perú suele tener un costo menor; por lo que las empresas, desde su perspectiva económica que gira en torno al negocio, no toman en consideración efectuar una inversión que haga posible el contar con estas unidades, porque no hay respaldo por parte del Estado.

4. El tesoro público obtenidos de los impuestos es fundamental para solventar los gastos de inversión que el Estado efectúa en realizar obras, pagar deudas, etc., por ello no resultaría conveniente interceder con las facultades que tiene el Estado en disponer de este recurso, sin embargo, prolongar un periodo de 3 años para la importación de estos vehículos exonerándolas de impuestos daría un incentivo a las empresas para su adquisición, teniendo un tiempo considerable en donde las mismas empresas puedan elaborar proyectos a largo plazo mediante una inversión de capital para incluir las necesidades de las personas con discapacidad.

5. Las disposiciones legales vinculadas con este proyecto son:

- a) Artículos 1, 2 y 7 de la Constitución Política del Perú.
- b) La Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad.
- c) Artículos 9 y 18 de La Convención Internacional por los Derechos de las Personas con Discapacidad.
- d) Norma VII del Título Preliminar del Código Tributario modificada por el artículo 3 del Decreto Legislativo N.° 1521

5. Análisis del costo – beneficio:

- a) Las empresas que brindan servicio de transporte urbano evitarían altos costos de importación para la adquisición de estos vehículos, que debido a su fabricación debidamente diseñada tienden a tener un precio elevado, lo cual hace que las empresas no contemplen esta opción, sin embargo, de aprobarse el proyecto de Ley el Estado estaría contribuyendo para que las personas con discapacidad puedan emplear el transporte público como medio de movilización.
- b) Se estaría promoviendo la equidad económica e igualdad de oportunidades a las personas discapacitadas, dado a que se evitarían altos costos de movilización que se asume por servicio de taxi o movilidad privada.
- c) La sociedad en si misma se vería beneficiada, ya que alcanzaría los estándares de inclusión social que deben tener a favor de los grupos vulnerables, y que la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas Discapacitadas busca promover.

**PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTICULO 20 DE LA LEY 29973  
LEY GENERAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD, PARA  
GARANTIZAR EL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE.**

**Artículo 1: Objeto de la Ley. -**

Este proyecto de ley tiene por objetivo modificar el artículo 20 de la 29973, Ley General de la Persona con discapacidad.

**Artículo 2: Finalidad. -**

La finalidad de este proyecto de ley es garantizar el acceso al transporte público terrestre para las personas con discapacidad.

**Artículo 3: Modificación. –**

Artículo 20: Accesibilidad al transporte público

20.1 Para consolidar la seguridad de las personas discapacitadas y la accesibilidad a todas las unidades de transporte público de pasajeros, los organismos competentes del Estado se ven obligados a tomar las medidas que conlleven a su adaptación e incentivar o aplicar, según corresponda, las adecuaciones y habilitaciones que se necesiten en dichas unidades de transporte y en el diseño e infraestructura de apoyo correspondiente.

20.2 Todas las unidades de transporte público están obligadas a contar con la señalización, asientos y espacios reservados, de factible acceso, cuyas particularidades, dependiendo de cada unidad de transporte, serán decretadas en el reglamento que al efecto se expide por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dicho reglamento tendrá que considerar las pertinentes adecuaciones a la diversidad territorial del país.

20.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones fiscalizara a los operadores de transporte para que acojan las predisposiciones y ajustes imprescindibles para no caer en actitudes discriminatorias en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros estipulada en el reglamento a que se refiere el inciso anterior de este artículo. Dichos operadores no podrán exigir

a un pasajero con discapacidad física el cumplimiento de requisitos o condiciones especiales para acceder al servicio de transporte público.

**Exposición de motivos:**

1. El artículo 2.2 de la Constitución Política del Perú precisa que “toda persona tiene derecho a la igualdad ante la ley. Nadie debe ser discriminado por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquiera otra índole”.

De igual forma el segundo párrafo del artículo 7 establece que “La persona incapacitada para velar por sí misma a causa de una deficiencia física o mental tiene derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad”.

Así mismo el artículo 4 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad dispone “Tomar todas las medidas pertinentes, incluidas medidas legislativas, para modificar o derogar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad”.

Por su parte el artículo 3 de la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad reconoce que “la persona discapacitada goza de los mismos derechos que los demás, sin perjuicio de las medidas positivas que el estado debe promulgar para disminuir las desventajas que restringen el acceso a sus oportunidades de participación”. Además, establece la obligación del Estado para garantizar un entorno benigno, accesible y ecuánime para alcanzar el disfrute de sus derechos sin discriminación. Sin embargo, resalta a la vista que existen factores sociales, ambientales y del entorno, que conllevan barreras y actos de discriminación que limitan a estas personas en el disfrute de sus derechos, el acceso a los servicios públicos y sus oportunidades de integración.

2. En la actualidad el artículo 20 de la Ley 29973, concerniente a la accesibilidad al vehículo de transporte público para las personas discapacitadas, abarca solo 3 incisos en las cuales presentan un contenido limitado y deficiente para garantizar el derecho de accesibilidad de esta

población, enfatizando que todas las empresas de transporte público cuentan con unidades de fácil acceso para incluir a las personas discapacitadas y adultos mayores, cuando en realidad esta premisa dista mucho con el contexto social de nuestro país; puesto que, el Estado y/o empresas de transporte público no han adquirido hasta la fecha unidades con rampas de fácil acceso para abarcar a los usuarios en silla de ruedas o de movilidad reducida.

3. De tal manera, los organismos competentes del Estado deben elaborar medidas conducentes destinadas a mejorar la infraestructura en el entorno físico del sistema de transporte público, ya sea la fabricación o importación de estas unidades con rampas de fácil acceso, para afianzar la inclusión de las personas discapacitadas en las actividades sociales.

4. Ante esta cuestionable regulación del artículo 20 de la Ley 29973, en la cual su contenido carece de criterios suficientes que garanticen el acceso al transporte público en favor de las personas discapacitadas, el Estado se ve en la obligación de identificar esta problemática social y adoptar las medidas necesarias como la modificación de la Ley para asegurar el integro desarrollo de la persona con discapacidad en la sociedad y promover el respeto de sus demás derechos fundamentales.

Análisis de costo y beneficio:

A fin de que las personas con discapacidad eviten costos mayores en emplear medios de transporte privado es necesario contar con una regulación que promueva la inclusión social y obligue a las empresas de transporte público a contar con unidades que tengan rampas de fácil acceso para usuarios en silla de ruedas o de movilidad.

Al adoptar esta regulación que garantice el acceso al transporte público para las personas discapacitadas, las empresas que prestan dicho servicio podrán incluir una mayor diversidad en cuanto a sus pasajeros, eliminando todo tipo de brechas que se traduzcan en exclusión de un determinado grupo de personas; así mismo, respecto al beneficio, se estaría contribuyendo con el desarrollo sostenible y económico.

## REFERENCIAS

Barrios, B. (2015). Tres momentos críticos de la Teoría Fundamentada Clásica. *Revista Universitaria de Investigación*, Vol. 16 N° 1, p.31 - 47.

<http://ve.scielo.org/pdf/sp/v16n1/art03.pdf>

Bernabé, L; Vásquez, K. (2021). *La accesibilidad de las personas con discapacidad motriz en la Pontificia Universidad Católica del Perú* [Tesis para obtener título profesional de Ingeniero Civil]. Pontificia Universidad Católica del Perú.

[https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/18891/BERNABE%20NAKAGAWA\\_LILIA\\_ACCESIBILIDAD\\_PERSONAS\\_DISCAPACIDAD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/18891/BERNABE%20NAKAGAWA_LILIA_ACCESIBILIDAD_PERSONAS_DISCAPACIDAD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Bezyak, J; Sabella, R. y Gattis, R. (2017). Public Transportation: An Investigation of Barriers for People with Disabilities. *Journal of Disability Policy Studies* April 2017.

[https://www.researchgate.net/publication/315986264\\_Public\\_Transportation\\_An\\_Investigation\\_of\\_Barriers\\_for\\_People\\_With\\_Disabilities](https://www.researchgate.net/publication/315986264_Public_Transportation_An_Investigation_of_Barriers_for_People_With_Disabilities)

Bolaños, M. (2018). *El derecho humano al acceso al transporte público para las personas con discapacidad física en la ciudad de Quito* [Tesis para optar grado de Magister]. Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador.

<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6166/1/T2594-MDHEE-Bola%C3%B1os-El%20derecho.pdf>

Cadena, L; Ortíz, M; Toapanta C. y Velásquez, P. (2022). La inclusión en los sistemas de transporte público. Utopía o realidad. *Dom. Cien.*, ISSN: 2477-8818. Vol. 8, núm. 2. Abril-Junio, 2022, pp. 1152-1172.

<https://dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/2697>

Chávarry, K. y Fernández, G. (2020). *Ineficacia de la Ley 29973 y la Afectación al Derecho a la Accesibilidad de las Personas Discapacitadas en los Medios de Transporte Público* [Tesis para obtener título profesional de Abogado]. Universidad Cesar Vallejo.

[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/61813/Ch%c3%a1varry\\_GKL-Fern%c3%a1ndez\\_AGM-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/61813/Ch%c3%a1varry_GKL-Fern%c3%a1ndez_AGM-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Cisternas Reyes, M. S. (2020). Accesibilidad universal como estándar en derechos humanos y desarrollo sostenible. *Anuario De Derechos Humanos*, 16(2), 331–345. <https://doi.org/10.5354/0718-2279.2020.59182>

Díaz, S. (2021). *Modelando las Decisiones de Movilidad de Personas con Discapacidad a través de Modelos Híbridos de Elección Discreta* [Tesis para optar grado de Magister]. Pontificia Universidad Católica de Chile. [https://repositorio.uc.cl/xmlui/bitstream/handle/11534/62488/TESIS\\_SD%C3%A4Daz\\_Firma%20Final.pdf?sequence=1](https://repositorio.uc.cl/xmlui/bitstream/handle/11534/62488/TESIS_SD%C3%A4Daz_Firma%20Final.pdf?sequence=1)

E, Tessema. (2017). *Transport Problems of People with Disabilities and Its Policy Issues: Cases in Addis Ababa*. [Thesis to obtain the master's degree in public management]. Addis Ababa University.

Esquén, L. (2021). *Proponer modificar el art. 6 de la ley 27470 para incorporar personas discapacitadas como beneficiarios*. [Tesis para optar título profesional de Abogado]. Universidad Señor de Sipán. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/8134/Esqu%C3%A9n%20D%C3%ADaz%20Jaime%20Isa%C3%ADas.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Flores, F. y Hernández, N. (2021). *El cumplimiento del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte público terrestre* [tesis para obtener título de abogado]. Universidad Cesar Vallejo. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/81363/Flores\\_JFV\\_Hernandez\\_JN-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/81363/Flores_JFV_Hernandez_JN-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

G, W, Bascom. (2017). *Transportation Related Challenges for Persons With Disabilities*. [Thesis to opt for a Master's degree in architecture]. Utah State University. <https://laep.usu.edu/files/thesis-bascorn.pdf>

García, A. (2020). *Mecanismos jurídicos que debe implementar el Estado Peruano para garantizar la protección de los Derechos Humanos de las personas con discapacidad en el distrito de Cajamarca*. [Tesis para optar título de Abogado]. Universidad Privada Antonio Guillermo Urrel. <http://repositorio.upagu.edu.pe/bitstream/handle/UPAGU/1338/TESIS%20-%20Rodr%C3%ADguez%20Garc%C3%ADa.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

García, V. (2019). *Análisis del Nivel de Servicio y Propuestas de Mejoras a los Paraderos del Transporte Público de la Avenida de la Cultura Comprendidos entre el tramo de la Avenida Mariscal Gamarra y Avenida Camino Real*. [Tesis para optar título profesional de Ingeniero Civil]. Universidad Andina del Cusco. [https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/2864/Vladimir\\_Tesis\\_bachiller\\_2019\\_Part.1.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.uandina.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12557/2864/Vladimir_Tesis_bachiller_2019_Part.1.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Gaytan, K. (2019). *Calidad del servicio de transporte urbano basado en percepciones de los usuarios, Trujillo – 2018*. [Tesis para obtener grado de Maestro en Administración de Negocios]. Universidad Cesar Vallejo. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/32729/Gaytan\\_rk.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/32729/Gaytan_rk.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Giesecke, M. (2020). Elaboración y pertinencia de la matriz de consistencia cualitativa para las investigaciones en ciencias sociales. *Desde el Sur*, 12(2), pp. 397-417. <http://www.scielo.org.pe/pdf/des/v12n2/2415-0959-des-12-02-397.pdf>

Gill, T. & Gill, Tommy. (2020). What is Research Rigor? Lessons for a Transdiscipline. *Informing Science: The International Journal of an Emerging Transdiscipline*. Vol. 23, p. 47-76. [https://www.researchgate.net/publication/345342730\\_What\\_is\\_Research\\_Rigor\\_Lessons\\_for\\_a\\_Transdiscipline](https://www.researchgate.net/publication/345342730_What_is_Research_Rigor_Lessons_for_a_Transdiscipline)

H, J, Park. (2020). *Towards an Enabled Journey: An Investigation Of The Whole Journey Chain For Public Transport Journeys By People With Disabilities*. [Thesis to obtain a doctorate degree in philosophy and environmental engineering.] The University of Auckland. <https://researchspace.auckland.ac.nz/bitstream/handle/2292/53379/Park-2020-thesis.pdf?sequence=7>

Herrera, J., Guevara, G. y Munster H. (2015). Los diseños y estrategias para los estudios cualitativos. Un acercamiento teórico-metodológico. *Gaceta Médica Espirituana*, 17 (2), 120-134. <http://scielo.sld.cu/pdf/gme/v17n2/GME13215.pdf>



Loyola, F; Puertas, S. y Rengifo, I. (2018). *Servicio de Movilidad Accesible para Personas con Discapacidad Motriz, visual y/o Auditiva en Lima Metropolitana* [Tesis para obtener grado de Maestría]. Universidad Esan. [https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/1259/2018\\_MAT\\_P\\_16\\_1\\_04\\_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/1259/2018_MAT_P_16_1_04_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Morales, A. (2018). *Ciudad Accesible e Inclusiva: Modelo de Mejoramiento de la Movilidad frente a la Discapacidad*. [Tesis para obtener grado de Maestría]. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. <https://repositorioinstitucional.buap.mx/bitstream/handle/20.500.12371/8828/574618T.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Nassaji, H. (2015). Qualitative and descriptive research: Data type versus data analysis. *Language Teaching Research*. Volume 19, Issue 2, March 2015, Pages 129-132. <https://journals.sagepub.com/doi/epub/10.1177/1362168815572747>

Piza Burgos, N. D., Amaiquema Marquez, F. A., & Beltrán Baquerizo, G. (2019). Métodos y técnicas en la investigación cualitativa. Algunas precisiones necesarias. *Revista Conrado*, 15(70), 455-459. <http://scielo.sld.cu/pdf/rc/v15n70/1990-8644-rc-15-70-455.pdf>

Peña, B. (2021). *“El artículo 36 de la Ley N° 29973, sobre accesibilidad a las Instituciones Educativas y el derecho de las personas con discapacidad en Trujillo, 2021”* [Tesis para optar título profesional de Abogado]. Universidad Privada Antenor Orrego. [https://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/20.500.12759/8629/1/REP\\_BRIANA.PE%c3%91A\\_EL.ARTICULO36%c2%b0DE.LA.LEY.N%c2%b029973.pdf](https://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/20.500.12759/8629/1/REP_BRIANA.PE%c3%91A_EL.ARTICULO36%c2%b0DE.LA.LEY.N%c2%b029973.pdf)

Ponce, K. (2020). *Gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020*. [Tesis para obtener grado académico de Magister en Gestión Pública]. Universidad Cesar Vallejo. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/54761/Ponce\\_RK\\_J-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/54761/Ponce_RK_J-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Proveda, J; Márquez, L. y Monroy, N. (2017) Patrones de viaje y problemas de accesibilidad de personas en situación de discapacidad en Tunja. *Revista Lasallista de Investigación*, vol. 14, núm. 2, pp. 20-29. Corporación Universitaria Lasallista. <https://www.redalyc.org/pdf/695/69553551003.pdf>

Quispe, Y. (2021). *La calidad del servicio en el sector de transporte público urbano de la ciudad de Juliaca 2020*. [Tesis para obtener título profesional de Administración y Negocios Internacionales]. Universidad Peruana Unión [https://repositorio.upeu.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12840/5223/Yesica\\_Tesis\\_Licenciatura\\_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.upeu.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12840/5223/Yesica_Tesis_Licenciatura_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

R, Velho. (2019). Transport accessibility for wheelchair users: A qualitative analysis of inclusion and health. *International Journal of Transportation Science and Technology*. Volume 8, Issue 2, June 2019, Pages 103-115. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S204604301730117X>

Restrepo, J. (2017). *Análisis de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Medellín* [Tesis para optar título de Magister]. Universidad de Manizales. [https://ridum.umanizales.edu.co/xmlui/bitstream/handle/20.500.12746/3518/Restrepo\\_A\\_Julian\\_D.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://ridum.umanizales.edu.co/xmlui/bitstream/handle/20.500.12746/3518/Restrepo_A_Julian_D.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Rivadeneira, J. (2021). *El Acceso a la Justicia de las Personas con Discapacidad en la Republica de Ecuador*. [Tesis para optar grado de Doctor]. Universidad de Salamanca. [https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/148972/PDEDGG\\_RivadeneiraGuijarroJG\\_Accesojusticia.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/148972/PDEDGG_RivadeneiraGuijarroJG_Accesojusticia.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Rodríguez, J. y Gómez, J. (2016). Análisis preliminar de accesibilidad para personas con discapacidad física-motriz a los servicios de transporte público en el área metropolitana de Bucaramanga. *Puente Revista Científica* p. 27-38. Universidad Pontificia Bolivariana. <https://repository.upb.edu.co/handle/20.500.11912/7233>

Rojas, B; Osorio, X. (2019). Criterios de Calidad y Rigor en la Metodología Cualitativa. *Gaceta de Pedagogía* N° 36, Año 2017. ISSN: 0435 - 026X.

[https://www.researchgate.net/publication/337428163\\_Criterios\\_de\\_Calidad\\_y\\_Rigor\\_en\\_la\\_Metodologia\\_Cualitativa](https://www.researchgate.net/publication/337428163_Criterios_de_Calidad_y_Rigor_en_la_Metodologia_Cualitativa)

Saéz, C. (2020) *Accesibilidad e inclusión en el sistema de transporte público en la región Metropolitana*. [Tesis para obtener grado de Magister]. Universidad del Desarrollo.

<https://repositorio.udd.cl/bitstream/handle/11447/3469/Accesibilidad%20e%20inclusi%C3%B3n%20en%20el%20sistema%20de%20transporte%20p%C3%BAblico%20en%20la%20Regi%C3%B3n%20Metropolitana.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Salazar, E; Ulloa, I. (2021). *Terminal terrestre interprovincial de pasajeros para la ciudad de Chepén, provincia de Chepén, La Libertad*. [Tesis para obtener título profesional de Arquitecto]. Universidad Nacional de Trujillo.

Santiago, V. (2018). *Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018* [Tesis para obtener título profesional de Abogado]. Universidad Cesar Vallejo.  
[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/31956/Santiago\\_TVR.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/31956/Santiago_TVR.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Sarango, k. (2015). *Estudio de la Accesibilidad al Medio Físico y Transporte Público, para personas con discapacidad física en el área urbana de la Ciudad de Loja* [Tesis para optar grado de Ingeniera en Administración Pública]. Universidad Nacional de Loja.  
<https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/10061/1/Tesis%20Sarango%20Pardo%2C%20Karen%20Johanna%20.pdf>

Stjernborg, V. (2019). Accessibility for All in Public Transport and the Overlooked (Social) Dimension – A Case Study of Stockholm. *Sustainability*.11.4902. 10.3390/su11184902. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1398634/FULLTEXT01.pdf>

Torres, L. (2021). Metodología cualitativa como herramienta en la investigación de la calidad de vida. *Journal de Ciencias Sociales*, 9 (16), 171-175.  
<https://dspace.palermo.edu/ojs/index.php/jcs/article/view/4601/6448>

Velasco, L; Govea, R. & González, L. (2015). Inclusión Social de Personas con Discapacidad Intelectual en Guadalajara, México. *RIDE Revista Iberoamericana para la Investigación y el Desarrollo Educativo*, 6(11), ISSN 2007 – 7467. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=498150319058>

Wilches Astudillo, C.A., Jaramillo, C., & Murillo Hoyos, J. (2021). Accesibilidad y equidad espacial al transporte público para pacientes con enfermedad neurodegenerativa en Santiago de Cali, Colombia. *Investigaciones Geográficas*, (76), 179-193. <https://www.investigacionesgeograficas.com/article/view/17589>

## ANEXOS

### Anexo 1: Matriz de categorización

La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

Problema de investigación	Objetivo de investigación	Categorías	Conceptualización	Subcategorías	Fuentes	Técnicas e instrumentos de recolección de datos
<p><b>Problema principal</b> ¿En qué medida el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú?</p> <p><b>Problema específico 1</b> ¿De qué manera la accesibilidad al vehículo de transporte público garantiza la inclusión social de las personas discapacitadas</p>	<p><b>Objetivo principal</b> Determinar en qué medida el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.</p> <p><b>Objetivo específico 1</b> Analizar de qué manera la accesibilidad al vehículo de transporte público garantiza la inclusión social de las personas</p>	<p>1. Servicio de transporte público terrestre.</p> <p>2. Derechos de las personas discapacitadas</p>	<p>1. El servicio de transporte público es un sistema integral de medios de transporte de uso generalizado, capaz de dar solución a las necesidades de desplazamientos de las personas. El transporte público se basa fundamentalmente en criterios de solidaridad.</p> <p>2. La persona con discapacidad tiene los mismos derechos que el resto de la</p>	<p>1.1. Accesibilidad al vehículo. 1.2. Espacios reservados.</p> <p>2.1. Derecho a la accesibilidad. 2.2. Inclusión social.</p>	<p>- Ley 29973</p> <p>- Archivos documentados</p> <p>- Artículos de revistas</p> <p>- Artículos periodísticos</p> <p>- Otras investigaciones científicas</p> <p>- Abogados especialistas en Gestión Pública</p>	<p>Técnicas: - Entrevistas. - Análisis de documentos.</p> <p>Instrumentos: -Guía de análisis de entrevistas. - Guía de análisis documental.</p>

<p>en el Perú?  <b>Problema específico 2</b>  ¿En qué forma los espacios reservados del transporte público salvaguarda el derecho a la accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú?</p>	<p>discapacitadas en el Perú.  <b>Objetivo específico 2</b>  Precisar en qué forma los espacios reservados del transporte público salvaguarda el derecho a la accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.</p>		<p>población, sin perjuicio de las medidas específicas establecidas en las normas nacionales e internacionales para que alcance la igualdad de hecho. El Estado garantiza un entorno propicio, accesible y equitativo para su pleno disfrute sin discriminación.</p>			
---	--	--	--	--	--	--

## Anexo 2: Guía de análisis documental

### GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Título: La Vulneración a los Derechos Fundamentales de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

Autor: Carpio Suarez Luis Ángel

**Objetivo general:** Determinar en qué medida el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.

Fuente documental	<p>Nota de Prensa N° 259/OCII/DP/2019</p> <p>Defensoría del Pueblo exige mejorar la accesibilidad en el transporte para personas con discapacidad.</p> <p><a href="https://www.defensoria.gob.pe/exigimos-mejorar-la-accesibilidad-en-el-transporte-para-personas-con-discapacidad/">https://www.defensoria.gob.pe/exigimos-mejorar-la-accesibilidad-en-el-transporte-para-personas-con-discapacidad/</a></p> <p>22 de Agosto de 2019</p>
Contenido de la fuente documental	<p>“(…) A pesar de la normativa vigente, el medio de transporte más utilizado entre las personas con discapacidad es el desplazamiento a pie (53.6%), seguido del transporte público (38.2%), siendo que 28.6% se ven obligadas a usar el servicio de taxi (28.6%), generándoles una alta carga económica en comparación con los pasajes de transporte público, llegando a pagar como mínimo S/.40 en una salida de ida y vuelta.</p> <p>Al respecto, Malena Pineda, Jefa del Programa de Defensa y Promoción de los Derechos de las Personas con Discapacidad, manifestó “los juegos Parapanamericanos deben llevarnos a tomar conciencia sobre las barreras que enfrentan las personas con discapacidad día a día en nuestro país y la obligación del Estado de eliminarlas”. Dijo que, “la población con discapacidad tiene derecho a presenciar estos eventos deportivos, pero no podrá hacerlo si continuamente ven barreras en aspectos tan básicos en</p>

	<p>su vida, como lo es el transporte”.</p> <p>Indicó que el sistema de transporte no responde a las necesidades de las personas con discapacidad “, en el caso del transporte público es necesario renegociar los contratos con las concesionarias solicitando la accesibilidad en todo el sistema de transporte, mientras que en el transporte brindado por empresas privadas es necesaria una mayor fiscalización y sanción ante la falta de accesibilidad”. Asimismo, resaltó la importancia de capacitar a los conductores y población en general en el respeto de los derechos de las personas con discapacidad. En el caso del entorno urbano las municipalidades deben asegurar que las calles y avenidas sean accesibles para todos los ciudadanos</p>
<p>Análisis de contenido documental</p>	<p>E 28% de las personas discapacitadas en el Perú no tienen otra opción que usar el servicio de Taxi como medio de transporte, teniendo que asumir gastos elevados en movilización, donde indudablemente se puede apreciar la ausencia de una equidad económica en los costos de servicios; ocasionando perjuicios a su economía, ya que, mientras otras personas que no adolecen de una discapacidad gastan una tarifa menor para moverse, las personas discapacitadas gastan un mayor porcentaje de dinero en servicio de movilidad particular, viéndose vulnerado la igualdad de condiciones.</p> <p>Así mismo, el Estado Peruano debe priorizar en tomar medidas que expelen todo tipo de barrera que impida a las personas discapacitadas poder presenciar los eventos deportivos y demás actividades sociales, siendo la accesibilidad al transporte público terrestre una barrera muy común, de modo que, una de esas medidas que podrían contribuir con la causa es renegociar los contratos con las concesionarias, a fin de ofrecer mejoras en el sistema de transporte, como facilitar el acceso para las personas</p>



	<p>discapacitadas; ya que de esta manera se estaría mejorando la perspectiva de vida y calidad en los servicios que se requieren para asegurar el libre desarrollo dentro de la comunidad para un ciudadano en condición de discapacidad física.</p>
Conclusiones	<p>Una de las brechas que impiden el pleno desarrollo de las personas discapacitadas en la sociedad es la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre, siendo así, que si el estado Peruano mediante sus organismos, no toman cartas en el asunto como la de renegociar los contratos con las concesionarias para ofrecer mejoras en el servicio y en el sistema, el índice de exclusión social hacia la población con discapacidad ira en aumento vulnerando sus derechos.</p>

**Objetivo general:** Determinar en qué medida el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.

Fuente documental	<p>Proyecto de Ley N° 3597-2018-CR. Ley que dispone la instalación obligatoria de rampas para personas con discapacidad en los buses de transporte público. Exposición de Motivos Fundamentos de la Propuesta <a href="https://static.legis.pe/wp-content/uploads/2018/11/Proyecto-de-Ley-3597-2018-CR-Legis.pe_.pdf">https://static.legis.pe/wp-content/uploads/2018/11/Proyecto-de-Ley-3597-2018-CR-Legis.pe_.pdf</a> 31 de Octubre del 2018</p>
Contenido de la fuente documental	<p>1.1 Planteamiento del Problema. En el Perú la atención real a las personas con discapacidad sobre muchas actividades cotidianas que para el resto de personas es normal y regular, dista mucho de ser óptima. Por el contrario, si comparamos con la experiencia internacional en países cercanos, podemos decir que nuestro país va a la zaga en cuanto a la aplicación de los</p>

	<p>derechos de estas personas. Un problema frecuente, diríamos diario, es la dificultad de acceso a los vehículos de transporte público, por parte de las personas con discapacidad física.</p> <p>En los hechos, las personas con sillas de ruedas no pueden acceder a los buses de transporte público, no sólo porque subir al peso una persona con su silla es todo un drama, sino porque su ubicación al interior es también difícil, más cuando está lleno. Además, no pocos choferes optan por no detenerse.</p> <p>Como resultado, las personas con discapacidad se ven obligadas a usar los servicios de transporte de mayor costo. La discapacidad termina siendo onerosa para la persona, pese a que las normas internacionales y nacionales reconocen el derecho a la accesibilidad como uno de los derechos esenciales que merecen ejercer estas personas.</p>
<p>Análisis de contenido documental</p>	<p>Hay una diferencia entre los demás sistemas de transporte de otros países colindantes y el de Perú, debido que en nuestro sistema de transporte público terrestre no ofrece las garantías necesarias para que las personas con discapacidad puedan hacer uso de dicho servicio tan demandado por los ciudadanos, por diversos factores que originan barreras de accesibilidad, pudiendo ser barreras físicas, barreras actitudinales o barreras del propio entorno físico en su adecuación, de tal manera que el Estado no estaría cubriendo oportunamente una de las necesidades tan básicas de esta población como lo es el transporte, es por ello que la gran parte de las personas discapacitadas no tienen otra opción que usar el taxi, servicio que genera una mayor demanda económica.</p>
<p>Conclusiones</p>	<p>Las personas con discapacidad tienen obstáculos en la accesibilidad al transporte público, por razones que resaltan a la vista, ya que al no contar con rampas, elevadores,</p>

	<p>implementos de seguridad necesarias para asegurar la integridad del usuario en silla de rueda dentro del bus, se ven obligados a usar como único medio de movilización el Taxi o servicio de transporte privado, lo cual para muchos es un costo que excede en la economía del ciudadano en promedio, es por ello que el Congreso debería valorar a través de una iniciativa legislativa presentar otro Proyecto de Ley similar que garantice la inclusión social y el derecho de accesibilidad al TP de las personas discapacitadas.</p>
--	--

**Objetivo específico 1:** Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.

<p>Fuente documental</p>	<p>Pleno. Sentencia 738/2021 EXP. N.º 01146-2021-AA/TC LIMA Tribunal Constitucional <a href="https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2021/01146-2021-AA.pdf">https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2021/01146-2021-AA.pdf</a> 01 de Julio del 2021</p>
<p>Contenido de la fuente documental</p>	<p>Fundamentos</p> <p>31. Uno de esos ámbitos de libertad es la que recae sobre el ámbito de los derechos de las personas con discapacidad, pues conforme se ha manifestado antes, existen barreras arquitectónicas, físicas y actitudinales que impiden o restringen esa esfera de libertad; por ello, resulta prioritario que tanto el Estado como la sociedad remuevan dichas barreras. Ello significa también proteger el derecho en igualdad de condiciones de todas las personas con discapacidad a vivir en la comunidad, con opciones iguales a las de las demás. De allí que se haya consagrado en la Convención sobre Derecho de las Personas con Discapacidad las obligaciones de los Estados de adoptar las medidas efectivas y pertinentes para facilitar el pleno goce</p>

	de todos los derechos de las personas con discapacidad, a fin de lograr la plena inclusión y participación en la comunidad, asegurando, entre otras cosas, el acceso a los derechos a la salud, educación, a vivir de forma independiente, etc.
Análisis de contenido documental	La libertad es uno de los derechos fundamentales que trasciende con mayor relevancia en la vida de un ser humano, depende de la libertad de un individuo en que este pueda desarrollarse en la sociedad y poner en práctica sus demás derechos, sin libertad ello no sería posible; más aun tratándose de las personas discapacitadas, si este grupo social no tiene la libertad de poder movilizarse libremente sin algún límite o barrera social, no podrá ejercer sus derechos que impliquen su pleno desarrollo como ciudadano; parte de esa premisa en que el Estado tiene la obligación de priorizar en emplear medidas que eliminen esas barreras que ponen límites al integro desarrollo y goce de sus otros derechos de las personas discapacitadas, barreras que nada más vulneran el principio de la igualdad de condiciones, en cuanto al acceso de los servicios públicos, movilización, etc.
Conclusiones	Una de las formas en que el Estado puede promover la inclusión social de las personas con discapacidad, es quitar de en medio todo tipo de barrera emanada de la propia sociedad o del entorno físico inadecuado, mayormente esas brechas se presentan en la accesibilidad, entonces, mejorando las condiciones de accesibilidad en todo ámbito, las personas discapacitadas podrán ejercer libremente sus derechos y realizar todas sus actividades en la sociedad con la tranquilidad de no sentirse excluidos.

**Objetivo específico 1:** Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.

Fuente documental	Sentencia de Tutela N° 708/15 de Corte Constitucional, 19 de Noviembre de 2015. Colombia. Expediente T-5032587. <a href="https://vlex.com.co/vid/844421038">https://vlex.com.co/vid/844421038</a>
Contenido de la fuente documental	III. Consideraciones y Fundamentos:  4.4. En consecuencia, este Tribunal ha colegido que el servicio de transporte público es necesario para el ejercicio de la libertad de locomoción y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial, para aquellos sectores marginados de la población urbana que no cuentan con otras alternativas de transporte. Así las cosas, es deber del Estado adoptar todas las medidas a su alcance para garantizar de manera progresiva el acceso al servicio a todos los usuarios y, en especial, a los sujetos de especial protección constitucional como son las personas en condición de discapacidad.  4.5. En torno a este último punto, esta Corporación, en desarrollo del principio de igualdad, ha reiterado que de acuerdo con la Constitución es deber de las autoridades públicas promover las condiciones para que ésta sea real y efectiva, así como adoptar medidas en favor de grupos marginados o discriminados, protegiendo especialmente a aquellas personas que, por su condición física o mental, se encuentren en circunstancias de debilidad manifiesta. Con base en lo anterior, la Corte ha llegado a concluir que “las personas en situación de discapacidad son sujetos de especial protección por parte del Estado y de la sociedad en general, por lo que, tanto instituciones como individuos deben facilitar de una forma activa el ejercicio de los derechos de este sector de la población”. En efecto, dicho grupo de individuos debe ser amparado, “en primer lugar (i) mediante la prohibición de medidas negativas o restrictivas

	<p>que constituyan obstáculos o barreras para hacer efectivos sus derechos; y en segundo término (ii) mediante medidas de acción positiva o acciones afirmativas de tipo legislativo, administrativo o de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos de dicho colectivo de personas.”</p> <p>4.6. En ese contexto, en la jurisprudencia constitucional se ha sostenido que el ámbito de protección de la libertad de locomoción de una persona en situación de discapacidad contempla la posibilidad de acceder al sistema de transporte básico de una ciudad en condiciones de igualdad, es decir, sin tener que soportar limitaciones que supongan cargas excesivas, puesto que dicho grupo poblacional, en atención a los mandatos establecidos en los artículos 13, 47, 54 y 68 de la Carta, así como en la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las personas con Discapacidad y en otros instrumentos internacionales, tienen el derecho a que se remuevan todas las barreras que les impiden integrarse cabalmente a la sociedad.</p>
<p>Análisis de contenido documental</p>	<p>Bajo el criterio del Tribunal Constitucional Colombiano, se tiene que, el derecho a la libertad de locomoción se relaciona con otros derechos fundamentales que supongan el desplazamiento físico de un lugar a otro, dando lugar a una situación de dependencia entre estos derechos, siendo el caso del derecho a la inclusión social y el derecho de accesibilidad al transporte público terrestre; Si el Estado no pone en práctica estos dos últimos derechos constitucionales para garantizarlos, determinados grupos sociales como la población con discapacidad no podrán ejercer la libertad de locomoción o libertad de tránsito para desarrollar sus actividades cotidianas por no poder tener un fácil acceso al vehículo de TP.</p>

	<p>Por ende, es deber del Estado garantizar la inclusión social de las personas discapacitadas ya que son consideradas como población vulnerable a las que se les debe prestar una atención particular, no obstante, se debe descartar toda situación negativa que vulnere y obstaculice el pleno desarrollo de sus derechos constitucionales como el acceso al servicio de transporte público.</p>
Conclusiones	<p>Las personas discapacitadas cumplen el mismo rol dentro de la sociedad como cualquier otro ciudadano; por tal motivo, si el Estado promueve la inclusión social de esta población dándoles protagonismo para el desarrollo adecuado de sus derechos constitucionales, garantizando la libertad de locomoción, el acceso al transporte público; se reducirán considerablemente las desigualdades; caso contrario, seguirán existiendo limitaciones para el desarrollo efectivo de los derechos de las personas con discapacidad.</p>

**Objetivo específico 1:** Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.

Fuente documental	<p>Sentencia T-269/16 Corte Constitucional de Colombia. Expediente T-5355858. <a href="https://www.suin-juriscol.gov.co/discapacidad/T-269-16.pdf">https://www.suin-juriscol.gov.co/discapacidad/T-269-16.pdf</a> 23 de Mayo de 2016</p>
Contenido de la fuente documental	<p>II. Consideraciones y Fundamentos.</p> <p><b>4. Las personas en situación de discapacidad y el ambiente físico como presupuesto indispensable de igualdad e integración social.</b></p> <p>... La existencia de distintas barreras ha obstaculizado el ejercicio a plenitud de sus garantías básicas. Desde barreras culturales que perpetúan los prejuicios, hasta</p>

	<p>barreras legales, físicas y arquitectónicas que limitan la movilidad, la interacción y su efectiva participación en sociedad. Tradicionalmente se ha indicado que la discapacidad surge del fracaso de la adaptación del ambiente social a las necesidades de las personas en esta situación y no de la incapacidad de aquellas de adaptarse al ambiente. El entorno físico está concebido para individuos sin ningún tipo de limitación lo cual corresponde al imaginario acerca de la perfección, la belleza, el paradigma del sujeto “normalmente” habilitado. Muchas de sus dificultades surgen precisamente de un espacio físico no adaptado a sus condiciones pues un medio social negativo puede convertir la discapacidad en invalidez. Por el contrario, un ambiente social positivo e integrador puede contribuir de manera decisiva a facilitar y aliviar la vida de estas personas permitiéndoles llevar a cabo sus aspiraciones más profundas. De lo anterior surge entonces que el ambiente físico tiene una gran importancia en términos de inclusión/exclusión social para las personas en condición de discapacidad.</p>
<p>Análisis de contenido documental</p>	<p>Según el fundamento de la sentencia, el entorno físico cumple un rol crucial para la garantía de los derechos de las personas en situación de discapacidad, a tal punto de que el estado se ve en la necesidad imperiosa de plantear soluciones de mejora cuando el entorno físico presente impedimentos de accesibilidad o del desarrollo positivo de sus derechos; todo se da con la finalidad de evitar la exclusión indirecta a determinado grupo de ciudadanos que producto de su discapacidad, se vean reprimidos a emplear medios como el transporte público, que al no contar con un sistema de acceso integral para la población discapacitada, no puedan hacer valer sus derechos o realizar sus actividades cotidianas como las de desplazarse a sus</p>



	centros de trabajo; es por ello que un entorno físico adecuado al servicio de toda la comunidad promovería la inclusión e igualdad de todas las personas sin perjuicio alguno.
Conclusiones	Es necesario que el estado opte por minimizar todo tipo de desigualdad y exclusión que sean emanadas del propio entorno físico hacia las personas con discapacidad, ya que esta población vulnerable son las que comúnmente se tienen que adaptar a dicho entorno, cuando debería ser todo lo contrario, el entorno físico es el que debería tener una adaptación idónea a favor de las personas con discapacidad para el goce de los derechos constitucionales.

**Objetivo específico 2:** Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.

Fuente documental	<i>Campaña informativa vela por el respeto al asiento reservado.</i> Municipalidad de Lima Nota de prensa <a href="https://www.munlima.gob.pe/2015/06/30/campana-informativa-vela-por-el-respeto-al-asiento-reservado/">https://www.munlima.gob.pe/2015/06/30/campana-informativa-vela-por-el-respeto-al-asiento-reservado/</a> 30 de Junio del 2015
Contenido de la fuente documental	Con el propósito de concientizar a la ciudadanía y a los transportistas acerca del respeto del asiento reservado en las unidades de transporte público, la Municipalidad de Lima, Gerencia de Desarrollo Social, inició hoy una intensa campaña informativa para velar por el estricto cumplimiento de esa disposición en los transeúntes y conductores de la capital. Personal de la Oficina Municipal de Atención a las Personas con Discapacidad (OMAPED) se ubicó en uno de los

	<p>paraderos autorizados de la Av. Abancay donde repartieron volantes informativos y subieron a las unidades de transporte para instruir a pasajeros y choferes sobre este derecho.</p> <p>A través de volantes y stickers que se distribuyeron y colocaron al interior de buses, cústers y otros vehículos, el municipio recordó a la ciudadanía que está vigente la Ley 29973, que establece que los vehículos públicos deben reservar asientos y espacios preferentes de fácil acceso, y debidamente señalizados, para el uso de personas con discapacidad.</p> <p>“Las unidades de transporte público que no cumplan con esta disposición, comete una infracción que está calificada como grave, por lo que deberán pagar una multa equivalente al 20% de una UIT, equivalente a 770 Nuevos Soles, más la retención de la habilitación vehicular”, indicó la subgerenta de Promoción y Protección a la Persona con Discapacidad de la comuna limeña, Gladys Luna.</p>
<p>Análisis de contenido documental</p>	<p>Los asientos reservados juegan un papel muy importante para la seguridad del pasajero, no obstante, aseguran la integridad física del usuario discapacitado y respetan la accesibilidad al bus de transporte urbano.</p> <p>Según la Ley 29973 toda unidad debe contar con asientos reservados de fácil acceso para las personas discapacitadas, y se tiene que respetar su exclusividad, caso contrario, se incurría en prácticas discriminatorias sancionables, sin embargo, en la realidad se visualiza que el sistema de transporte público, no permite a las personas discapacitadas poder acceder fácilmente a los asientos reservados, en primer lugar, porque ascender al bus se torna muy complicado dado a que la mayoría no cuenta con rampas de fácil acceso para sillas de ruedas, y en segundo lugar una simple señalización no asegura la integridad física</p>

	<p>en caso de accidentes; estos asientos de uso exclusivo no tienen ni cinturones de seguridad o pasamanos de apoyo que permitan levantarse sin hacer un esfuerzo excesivo, entonces, si no hay un organismo que supervise estos componentes, la ley no será suficiente en sus parámetros establecidos de protección al derecho de accesibilidad de la personas con discapacidad.</p>
Conclusiones	<p>Las multas a las empresas de transportes público que omitan el cumplimiento de la correcta instalación de los asientos reservados, debidamente señalizados y de fácil acceso, no garantizan una medida necesaria que salvaguarde el derecho de accesibilidad e inclusión social, ya que no se estaría atacando el problema de raíz, porque en la práctica, los vehículos de transporte público solo acatan esta normativa por evitar las sanciones, mas no por satisfacer las necesidades de las personas discapacitadas.</p>

**Objetivo específico 2:** Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.

Fuente documental	<p>Sentencia del Tribunal Constitucional EXP. N° 02437-2013-PA/TC Lima <a href="https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2014/02437-2013-AA.pdf">https://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2014/02437-2013-AA.pdf</a> 16 de Abril del 2014</p>
Contenido de la fuente documental	<p>Fundamentos 16. En lo que atañe al principio de accesibilidad, el artículo 9 de la Convención especifica en su contenido y anota los espacios en los que la inadecuación del entorno físico ha determinado la exclusión de las personas con discapacidad, en los cuales es preciso adoptar ajustes razonables. Entre ellos, se encuentran los establecimientos abiertos al público</p>

	o de uso público, en relación con los cuales existe el deber de desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices en materia de accesibilidad a sus instalaciones; (...).
Análisis de contenido documental	La accesibilidad a los distintos servicios públicos dirigidos hacia la comunidad depende mucho de las condiciones del entorno físico en las que se presenten, un entorno físico estructurado y diseñado para abarcar las necesidades de locomoción de las personas discapacitadas, se traduce en un entorno físico eficiente, en vista que, los derechos fundamentales se verán afianzados para el pleno goce de los demás derechos que supongan su óptimo desarrollo en la comunidad, De igual forma, los operadores del Estado tienen el deber de agendar como tarea, el de supervisar el buen estado del entorno físico, plantear propuestas consistentes en rediseñar la infraestructura a fin de salvaguardar el derecho de accesibilidad a las personas discapacitadas.
Conclusiones	El Tribunal Constitucional expresa, que de ser el caso, resulta necesario adoptar ajustes razonables, que mejoren la adecuación del entorno físico en favor de la población discapacitada, mediante la aplicación de normativas; de tal manera, la accesibilidad no sería una barrera de inclusión social, sino una garantía de poder ejercer demás derechos fundamentales.

**Objetivo específico 2:** Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.

Fuente documental	Resolución Directoral N° 010-2022-ATU/DIR. Proyecto de especificaciones técnicas de seguridad, accesibilidad, comodidad y fabricación de buses eléctricos híbridos para prestar el servicio público de transporte de
-------------------	---

	<p>pasajeros en Lima y Callao.</p> <p><a href="https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3211253/8_010-2022-ATU-DIR.pdf.pdf?v=1654566849">https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3211253/8_010-2022-ATU-DIR.pdf.pdf?v=1654566849</a></p> <p>24 de Mayo de 2022</p>
<p>Contenido de la fuente documental</p>	<p><b>Punto 8 del contenido del proyecto.</b></p> <p><b>8. Equipo y/o accesorios para personas con discapacidad.</b></p> <p><b>8.1. Generalidades</b></p> <p>Los Buses podrán estar equipados para dar servicio a personas con movilidad reducida, para lo cual deben cumplir con requisitos técnicos de seguridad y comodidad, de acuerdo con la norma internacional ISO 10542-1:2007 “Sistemas de Ayuda técnica para personas con discapacidad. Sistemas de sujeción de sillas de ruedas y sujeción de ocupantes”. El Bus, dependiendo del tipo, debe contar con las siguientes características:</p> <p>a) Bus piso bajo: equipado con rampa de abordaje y sistema de arrodillamiento.</p> <p>b) Bus piso alto: equipado con plataforma elevadora.</p> <p><b>8.2. Asientos preferenciales (reservados)</b></p> <p><b>8.2.1. Generalidades:</b></p> <p>a) El Bus debe tener como mínimo 2 asientos preferenciales (reservados).</p> <p>b) Los asientos preferenciales (reservados) no deben ser abatibles.</p> <p>c) Los asientos preferenciales no deben estar ubicados transversalmente con respecto al sentido de marcha del bus.</p> <p><b>8.2.2. Ubicación</b></p> <p>a) Los asientos preferenciales (reservados) deben estar ubicados lo más cerca posible de una puerta de ingreso.</p> <p>b) Los asientos preferenciales (reservados) no deben estar sobre ningún desnivel del piso del bus (por ejemplo, encima del paso de rueda).</p>

### **8.2.3. Altura y ancho del asiento preferencial (reservado)**

El sentadero del asiento debe estar entre 400 mm y 500 mm de altura sobre el piso del bus (altura medida verticalmente desde el borde delantero del asiento hasta el piso). El ancho del sentadero del asiento debe ser mínimo de 450 mm, medido en el punto más ancho.

### **8.2.4. Respaldo del asiento preferencial (reservado)**

La inclinación del respaldo debe estar entre 5° y 15° con respecto a la vertical.

### **8.2.5. Espacio libre horizontal**

a) Si el asiento preferencial (reservado) está detrás de otro asiento (ubicado en la misma dirección), la distancia mínima entre la superficie frontal del respaldo del asiento preferencial y la superficie trasera del respaldo del otro asiento debe ser como mínimo de 950 mm (medida tomada a lo largo de la línea media del sentadero).

b) Si el asiento preferencial (reservado) está frente a otro asiento (ubicado en dirección opuesta), la distancia entre la superficie frontal del respaldo de ambos asientos debe ser como mínimo de 1.300 mm (medida tomada a lo largo de la línea media de los sentaderos).

c) La distancia entre el borde del sentadero del asiento preferencial (reservado) y la siguiente barrera debe ser de 500 mm.

### **8.2.6. Espacios libres vertical**

Debe haber un espacio libre por encima del asiento preferencial (reservado) con una altura de 1.300 mm como mínimo, medido verticalmente hacia el techo del bus (hasta cualquier obstáculo) desde la superficie superior del borde delantero del sentadero.

### **8.2.7. Descansabrazos**

En caso el asiento preferencial (reservado) tenga descansabrazos, estos tienen que ser abatibles.

	<p><b>8.2.8. Señalización</b></p> <p>a) La señalización o rótulo del asiento preferencial debe estar ubicado sobre o cerca del mismo, de tal manera que indique a cuáles asientos hace referencia y debe estar centrado a una altura de 1.100 mm.</p> <p>b) El rótulo debe estar compuesto de un pictograma</p>
<p>Análisis de contenido documental</p>	<p>Mejorar la calidad de servicio en beneficio de los usuarios es una medida que tanto las empresas como el Estado deben de tener como visión y misión, ya que de ello depende la economía y el desarrollo sostenible en la sociedad; ofrecer servicios de calidad dirigidas a satisfacer las necesidades de tales sectores sociales menos favorables promovería la inclusión social. El proyecto en consideración serviría para mejorar la calidad de servicio y los espacios reservados ya que al implementar equipamientos de seguridad en el servicio de transporte público como rampas de acceso, respaldo de asiento, descansabrazos y optar por una buena ubicación en donde no haya obstaculización para ascender y descender del vehículo, reforzaría el derecho de accesibilidad para la población discapacitada, así mismo, el Estado es el que debe tener la iniciativa de crear mayores propuestas legislativas, proyecto que impulsen a eliminar las barreras establecidas en las infraestructura de los servicios de transporte urbano que injustamente se ha normalizado.</p>
<p>Conclusiones</p>	<p>Proyectos como este, impulsan a tener una mejor perspectiva de los servicios de la comunidad hacia el ciudadano sin exclusión alguna, ya que al plantear mejoras en los implementos o equipos de seguridad que deben requerir los asientos reservados de los transportes públicos, las personas con discapacidad pueden aspirar a un futuro mejor, sintiéndose parte del desarrollo social, por ende se garantizaría la accesibilidad al servicio de transporte publico terrestre y la inclusión social.</p>

## Anexo 3: Validación de guía de entrevistas

### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

#### I. DATOS GENERALES

- I.1. Apellidos y Nombres: Wenzel Miranda Eliseo Segundo
- I.2. Cargo e institución donde labora: Docente UCV
- I.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de entrevista
- I.4. Autor(A) de Instrumento: Luis Ángel Carpio Suárez

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Este adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

#### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

SI

#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN

95%
-----



\_\_\_\_\_  
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE



## VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

### 1. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: La Torre Guerrero Ángel Fernando  
 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente UCV  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de entrevista  
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Luis Ángel Carpio Suárez

### 2. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Este adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

### 3. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

SI

### 4. PROMEDIO DE VALORACIÓN

95%
-----

\_\_\_\_\_  
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

## VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

### 1. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Carlos Alberto Urteaga Regal  
 1.2. Cargo e institución donde labora: Docente UCV  
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Guía de entrevista  
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Luis Ángel Carpio Suárez

### 2. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												x	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												x	
3. ACTUALIDAD	Este adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												x	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												x	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												x	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías.												x	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												x	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, supuestos jurídicos												x	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr verificar los supuestos.												x	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												x	

### 3. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

Si

### 4. PROMEDIO DE VALORACIÓN

95%
-----



FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

## Anexo 4: Guía de entrevistas



### INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

#### Guía de entrevistas

**Título del trabajo de investigación:** La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

---

**Entrevistado/a:** Billy Ángelo Gracey Coronado

**Cargo / profesión / grado académico:** Sub Gerente “DEMUNA”/ Abogado / Magister en Gestión Pública

**Institución:** Municipalidad distrital de Perené

---

**Objetivo principal:** *Determinar de qué manera el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su criterio, ¿Considera usted que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú vulnera los derechos de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Efectivamente si los vulnera, debido a que el actual sistema que emplean la mayoría de los buses de transporte que brindan servicio hacia la ciudadanía, no contempla los elementos necesarios para que las personas discapacitadas, en especial las que usan silla de rueda puedan hacer uso de tal servicio, entonces si una persona con discapacidad necesita ir a su centro de trabajo, ir al hospital, hacer sus actividades que supongan movilizarse de un lugar a otro, no podrán hacerlo mediante el transporte público y teniendo que usar otros medios de transporte.

2. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973-¿Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas con discapacidad relacionados al uso del transporte público terrestre? Explique su respuesta

La ley si plasma en sus artículos todos los aspectos necesarios para cubrir y garantizar los derechos de las personas discapacitados, analizando capitulo por capitulo se puede apreciar que el estado si ha contemplado el dar viabilidad sobre el trato especial que merecen las personas con discapacidad, pero en la práctica no se ve reflejado el contenido de la ley, debido a muchos factores que la sociedad misma ha impuesto o se ha normalizado.

3. A su criterio, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales promueven o fomentan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad, asimismo ¿conoce usted qué medidas están considerando tales organismos para cumplir dicho fin?

Tales organismos tienen la obligación de trabajar por el bienestar de la sociedad, y en este tema en especial si he podido enterarme mediante campañas de solarización realizadas por las municipalidades en las calles de la ciudad que informan tanto a pasajeros y a conductores de un bus el respeto y trato igualitario que se le tiene que brindar a las personas discapacitadas, así mismo funcionarios públicos realizan campañas de capacitación a las empresas de transporte para velar también por la inclusión de personas discapacitadas, pero estas medidas todavía no se han materializado en su totalidad ya que hasta la fecha no hay resultados positivos o alentadores.

**Objetivo específico 1:** *Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su juicio, ¿Piensa usted que la accesibilidad o el ingreso al vehículo de transporte público terrestre respetaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas en el Perú? Explique su respuesta

Definitivamente no se respeta la inclusión social ni el derecho de accesibilidad, debido a que los vehículos de transporte público que circulan en las calles no están diseñados para atender a este determinado grupo de personas, entonces si la ley 29973 brinda a la sociedad herramientas necesarias para salvaguardar el derecho de las personas discapacitadas, nuevamente ello no se ve reflejado en la realidad o simplemente esta regulación no es suficiente, dando como resultado que las personas con discapacidad se sientan excluidas de poder usar estos medios de transporte

2. Según su opinión, ¿Porque considera que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú?

Considero yo que esto se debe a la falta de presupuesto, así como también el desinterés del estado para agilizar el proceso de adquisición de vehículos diseñados para servir a la comunidad que padece de discapacidad, ya que como he podido apreciar de manera personal en las noticias de otros países, claramente son buses de alta tecnología lo que conlleva a deducir que tienen un costo excesivo para su importación.

3. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- ¿Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre? Explique su respuesta

Enfatizando este punto, el capítulo de la ley 29973 donde se delimita lo relacionado al acceso al transporte público para las personas discapacitadas, también he podido observar que se emplea los aspectos necesarios para dar garantía del derecho de acceso al transporte público, pero, al no haber otra legislación que alimente o mejor dicho que siga la misma correlación de estos artículos (art 20 y demás incisos) descritos en la ley 29973, como una ley que obligue a las empresas en mejorar las condiciones propias del sistema, que proporcionen la facilidad para poder acceder al vehículo de transporte terrestre en favor de los discapacitados, los derechos de este grupo seguirán siendo vulnerados.

**Objetivo específico 2:** *Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. Según su criterio, ¿En qué forma los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Contando con equipamientos de máxima seguridad, tal y como el derecho les da un trato especial a las personas discapacitadas, los buses de transporte público también tendrían que hacerlo, ya que una simple señalización no es suficiente para garantizar la inclusión social, ni tampoco el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad

2. Según su opinión, ¿Por qué los transportes públicos terrestres en el Perú no tienen espacios reservados para las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Porque las empresas no se preocupan en velar por la seguridad de sus pasajeros, simplemente cumplen su trabajo y listo, entonces si no hay fiscalización por parte de municipalidades o del propio ministerio de transporte para sancionar esta mala práctica, la seguridad de los pasajeros será un tema que se estaría dejando pasar por alto.

3. Según su punto de vista, ¿Considera usted que los espacios reservados de los transportes públicos terrestre deberían contar con las medidas de seguridad necesarias (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú? Explique por qué.

Efectivamente sí, porque será la única manera de asegurar la integridad física de todos los pasajeros en especial la de las personas con discapacidad que viajen en el transporte público terrestre, así mismo se evitarían accidentes dentro del bus que se pudieran generar por un brusco frenar del vehículo.

4. Qué recomendaciones ofrecería usted para implementar en los transportes públicos terrestres servicios que respeten la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú; además de conocer algún caso legal que trate sobre este tema.

Mi recomendación va dirigida hacia el ministerio de transportes y educaciones, que mediante una legislación clara que alimente el artículo 20 de la ley 29973, se obligue a todas las empresas a instalar un tipo de rampas en las subidas de los buses o en agilizar trámites de importación de vehículos diseñados apropiadamente para uso exclusivo de personas con discapacidad.



.....  
BILLY ANSELO  
GRACEY CORONADO  
ABOGADO  
REG. CAL. 86385

---

FIRMA Y SELLO



## **INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

### **Guía de entrevistas**

**Título del trabajo de investigación:** La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

---

**Entrevistado/a:**

**ISAC RABIN ATACHAGUA MATIAS**

**Cargo / profesión / grado académico:**

**ABOGADO, secretario Técnico de la Comisión de Procesos Administrativos Disciplinario de Docentes.**

**Institución:**

**Unidad de Gestión Educativa Local Tocache.**

---

**Objetivo principal:** *Determinar de qué manera el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su criterio, ¿Considera usted que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú vulnera los derechos de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Considero que los servicios Públicos terrestres, si vulneran a las personas con habilidades diferentes, en primer lugar, vivimos en una situación donde las personas no conocen sus derechos Fundamentales para poder reclamar, desconocen sus derechos a una mejor calidad de vida de ser atendidos por los servicios de transporte Público.

2. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- ¿Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas con



discapacidad relacionados al uso del transporte público terrestre? Explique su respuesta

Podemos decir que, el sistema de transporte no responde a las necesidades de las personas con discapacidad, en el caso del transporte público es necesario que se renegocien los contratos con las concesionarias solicitando la accesibilidad en todo el sistema de transporte, mientras que en el transporte brindado por empresas privadas es necesaria una mayor fiscalización y sanción ante la falta de accesibilidad, Asimismo, la importancia de capacitar a los conductores y población en general en el respeto de los derechos de las personas con discapacidad. En el caso del entorno urbano las municipalidades deben asegurar que las calles y avenidas sean accesibles para todos los ciudadanos.

3. A su criterio, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales promueven o fomentan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad, asimismo ¿conoce usted qué medidas están considerando tales organismos para cumplir dicho fin?

En realidad, la SUTRAN y los Gobiernos Regionales y Locales ni por casualidad se dan el tiempo para promover o fomentar el acceso al transporte público a las personas con discapacidad o (habilidades diferentes) y desconozco las medidas que están considerados de los gobiernos regionales y la SUTRAN.

**Objetivo específico 1:** *Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su juicio, ¿Piensa usted que la accesibilidad o el ingreso al vehículo de transporte público terrestre respetaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas en el Perú? Explique su respuesta

El problema es que tenemos diversas normas que deben de ayudar a brindar accesibilidad universal, a construir ciudades seguras. Sin embargo, no solo no se cumplen, sino que no se conocen. Considero el transporte público debería **tener rampas para silla de ruedas, las estaciones deberían tener información táctil, debería existir campañas de sensibilización**, entre otras

iniciativas, por lo tanto, actualmente no todo el transporte público lo tiene y aumenta por la informalidad.

2. Según su opinión, ¿Porque considera que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú?

En mi opinión, creo que la SUTRAN y los Gobiernos Regionales y locales no adquirieron los vehículos de fácil acceso a las personas con discapacidad, por motivos que tenemos un sistema político, que poco o nada lo interesa velar y gobernar para todos por iguales, sin importar si tienes un estado económico, o pobre o rico o negro

3. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- ¿Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre? Explique su respuesta

Es importante empezar entendiendo como define esta normativa a las personas con discapacidad. Hemos visto que puede ser un poco complicado definir a una persona con discapacidad con tanta terminología existente, por lo que Las actividades socialmente previstas también pueden incluir participar en actividades sociales, utilizar recursos públicos como transporte y bibliotecas, desplazarse dentro de comunidades, recibir atención médica adecuada, relacionarse con otras personas y disfrutar otras actividades del día a día, el cual en la realidad no es vista.

**Objetivo específico 2:** *Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. Según su criterio, ¿En qué forma los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

En mi criterio sobre los espacios reservados en los transportes públicos terrestre, no se respetan la inclusión social como también la sensibilizaron, sobre el tema de los derechos que tiene las personas con discapacidad (habilidades diferentes).

2. Según su opinión, ¿Por qué los transportes públicos terrestres en el Perú no tienen espacios reservados para las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Actualmente, el Perú en general e incluso Lima no está adaptado ni es accesible para las personas con discapacidad pues el transporte público ha sido edificado bajo una sociedad sin discapacidad y, bajo el enfoque social, es ahí donde surge la discapacidad.

3. Según su punto de vista, ¿Considera usted que los espacios reservados de los transportes públicos terrestre deberían contar con las medidas de seguridad necesarias (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú? Explique por qué.

Claro que si deberían de tener medidas de seguridad, para poder prevenir, cualquier tipo de circunstancias que pueda arriesgar la vida de la personas, en especial para las personas con discapacidad, es muy importante el uso de cinturón de seguridad, espalda acolchonada, barras de seguridad para poder, seguir con vida en una posible accidente de tránsito.

4. Qué recomendaciones ofrecería usted para implementar en los transportes públicos terrestres servicios que respeten la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú; además de conocer algún caso legal que trate sobre este tema.

Podemos decir que el problema de la accesibilidad a los espacios públicos radica en que el peatón suele ser la última prioridad en el diseño urbano. Por ejemplo, “cuando se quiere resolver problemas como la congestión vehicular, lo más probable es que se recorte la longitud de la vereda para añadir un nuevo carril, inhabilitando o dificultando el tránsito peatonal”.

Cabe señalar que el Ministerio de Vivienda vienen trabajando cuatro proyectos piloto a nivel nacional de hospitales accesibles, se requiere también del compromiso de los gobiernos regionales y locales, quienes

deberían incluir la dimensión de accesibilidad en sus planes de desarrollo urbano.

En ese sentido la persona humana es el centro del desarrollo humano, por lo cual debemos ser conscientes y empáticos en nuestra convivencia, ya que la accesibilidad universal es un tema que es para todos, porque, también vamos a llegar a ser adultos mayores y nuestras capacidades también van a bajar y necesitamos rutas accesibles dentro de nuestras ciudades.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Hachagual", written in a cursive style with a horizontal line through the middle.

---

FIRMA Y SELLO



## **INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

### **Guía de entrevistas**

**Título del trabajo de investigación:** La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

---

**Entrevistado/a:** YSABEL LUCIA VERA VALER

**Cargo / profesión / grado académico:** ABOGADO / ABOGADO / MAGISTER

**Institución:** UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN AGUSTIN

---

**Objetivo principal:** *Determinar de qué manera el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su criterio, ¿Considera usted que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú vulnera los derechos de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

**Yo considero que el transporte terrestre en el Perú esta es desventaja con otros países que si tienen las condiciones necesarias para las personas con alguna discapacidad (visual, auditiva y/o motora), en la actualidad en el Perú este tema se encuentra sin propuestas de mejoras o alternativas de que en un futuro lo vayan a realizar. Por tanto si vemos reflejado el desinterés y hasta indiferencia con respecto a la vulneración de los derechos de estas personas en concreto.**

2. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- ¿Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas con discapacidad relacionados al uso del transporte público terrestre? Explique su respuesta

**Existe la normativa correspondiente para la protección de los derechos de las personas con discapacidad, sin embargo no se ve en la actualidad que el Estado la haga cumplir a nivel del transporte terrestre, yo diría que más se ve la vulneración de los derechos de las personas en el transporte urbano, porque los mismos choferes son irrespetuosos con ellos o simplemente no son tolerantes ante la condición física que ellos no tienen, y también parte de un tema de cultura propia del país, no hay respeto ni tampoco empatía.**

3. A su criterio, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales promueven o fomentan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad, asimismo ¿conoce usted qué medidas están considerando tales organismos para cumplir dicho fin?

**Yo considero que las entidades pertinentes para estos casos en especial no son muy voceras de estos temas, puesto que en mi ciudad de Arequipa nunca he visto que se haga publicidad o hagan algún alcance para se cumpla con dicho fin para lo que creada esta normativa.**

**Objetivo específico 1:** *Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su juicio, ¿Piensa usted que la accesibilidad o el ingreso al vehículo de transporte público terrestre respetaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas en el Perú? Explique su respuesta

**Desde mi punto de vista no, también considero que al dar accesibilidad en los vehículos de transporte terrestre público, si garantizaría que en nuestro país exista la inclusión social y se estaría respetando los derechos, creo que el hecho de mejorar la infraestructura de los vehículos para poder mejorar la calidad del servicio también aportaría pero me parece que también eso generaría mayores costos de pasajes, y pues eso también tendría que ser consultado a la mayoría, teniendo en cuenta que por ejemplo el transporte público urbano no paga impuestos.**

2. Según su opinión, ¿Porque considera que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú?

**Considero que por el costo que esto reflejaría y el incremento de costos en pasajes, además que vuelvo a indicar el transporte urbano no paga impuestos en la mayoría ciudades del país si no es por decir en todo el país.**

3. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- ¿Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre? Explique su respuesta

**Considero que la ley no contempla los elementos necesarios y generales, debido a que no cuenta con rampas, elevadores, barras de apoyo para discapacitados, a todo esto, se suma que los asientos reservados son los mismos que los asientos para los usuarios que no padecen discapacidad, sin ofrecer medidas especiales de protección.**

**Objetivo específico 2:** *Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. Según su criterio, ¿En qué forma los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

**Yo considero que los espacios reservados siempre han existido, lo que no existe es la educación de las personas de entregarlos al momento de ver que una persona sube al transporte, muchas personas prefieren ser indiferentes o se “duermen”, sin considerar que hay personas que si lo necesitan. Todo parte de la educación en general y la cultura del país, y pues para ser sinceros nos falta mucho para poder entender el tema de inclusión social.**

2. Según su opinión, ¿Por qué los transportes públicos terrestres en el Perú no tienen espacios reservados para las personas discapacitadas? Explique su respuesta

**Yo creo que es por el tema de costos en adecuación de los vehículos en general, quizás los vehículos de transporte interprovincial ya estén dando**

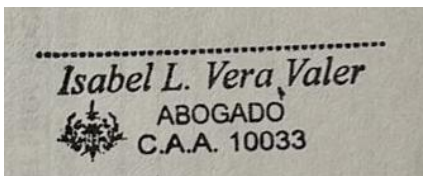
**sus pininos en mejorar estas condiciones puesto que las personas se han visto más intensas en temas de proteger sus derechos, pero desde el transporte urbano, yo considero que lo hacen por los costos que esto reflejaría, y siendo un país en vías de desarrollo nos falta mucho apoyo por parte del Estado.**

3. Según su punto de vista, ¿Considera usted que los espacios reservados de los transportes públicos terrestre deberían contar con las medidas de seguridad necesarias (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú? Explique por qué.

**Eso es obvio, que todo debería contar con medidas de seguridad, pero seamos realistas nuestro transporte por así decirlo es intolerante, irrespetuoso y menos le interesaría contar con estas medidas si es que no ven ganancia.**

4. Qué recomendaciones ofrecería usted para implementar en los transportes públicos terrestres servicios que respeten la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú; además de conocer algún caso legal que trate sobre este tema.

**Primero educación para todo el parque automotor del país, en temas de reglas de conducir.**



A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the bottom, written over a light gray background.

---

**FIRMA Y SELLO**





## **INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

### **Guía de entrevistas**

**Título del trabajo de investigación:** La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

---

**Entrevistado/a:**

**Carlos Jorge Bonilla Bedoya**

**Cargo / profesión / grado académico:**

**Abogado Asistente de Juez Magister**

**Institución:**

**Poder Judicial**

---

**Objetivo principal:** *Determinar de qué manera el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su criterio, ¿Considera usted que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú vulnera los derechos de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Tenemos en nuestra normativa regulado el trato que se les debe dar a las personas con discapacidad que es la Ley 29973, que está relacionado a la vida y protección de las personas con discapacidad; toda vez que cuentan con los mismos derechos y sobre todo que tales derechos también tienen soporte constitucional, pero la pregunta sería, si hay una protección constitucional en el Artículo dos sobre derechos fundamentales, ¿porque se creó en el año 2012 la Ley 29973? Porque esta ley protege a las personas con discapacidad en 4 ejes principales; salud, educación, trabajo y accesibilidad para que la persona con discapacidad alcance un óptimo desarrollo social, siendo esto así, para un correcto desarrollo la sociedad debe entender que estas personas tienen los mismos derechos que todos y que no se puede vulnerar estos de ninguna manera, pero como no está regulado a muchas personas se les complica el hecho de tomar un transporte público porque muchas veces no paran en los paraderos establecidos, y si entran a la unidad móvil no hay asientos libres a pesar de que hay una ley que obliga a todo transporte público a tener asientos para personas con discapacidad, pero nuestra sociedad no aprende porque la maxime de la experiencia nos hace ver que a pesar de que esos asientos

deben estar libres pero igual los ocupa cualquier persona, y solo se paran cuando ven una persona que necesita el asiento y es porque no está regulado en la norma; ahora la norma esta, lo que falta es que la misma sociedad acate la norma y sobre todo que esta se cumpla.

2. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, ¿incluye aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas con discapacidad relacionados al uso del transporte público terrestre? Explique su respuesta.

Por obvias razones claro que no, dicha ley solo se enfoca en 4 ejes que los mencione en la pregunta anterior, pero la ley indica también, que dentro de los beneficios que tienen las personas con discapacidad, está el acceso adecuado a los servicios que brinda el estado, y uno de los servicios que brinda es el transporte público, que ya sabemos que es un caos en lima, por lo tanto la ley está regulada y esta normada desde el año 2012, han pasado 10 años desde la dación de la ley, y las personas con discapacidad siguen hasta el día de hoy sufriendo este trato discriminatorio por parte de las empresas de transporte público, situación que debe ser sancionable desde todo punto de vista legal.

3. A su criterio, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales promueven o fomentan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad, asimismo ¿conoce usted qué medidas están considerando tales organismos para cumplir dicho fin?

Las medidas están dadas toda empresa constituida formalmente tiene y debe cumplir con la ley como por eje, si una persona con discapacidad viaja al interior del país se le debe dar el asiento que esté más cerca a la salida del bus, eso es lo correcto, siempre y cuando acredite su condición con su carnet de CONADIS, porque recordemos que también hay niños con diferentes dificultades y es obligación del estado proteger al niño, adolescente y adulto mayor y a la madre gestante es una prioridad y así lo establece nuestra constitución, la SUTRAN impone sanciones a los que no cumplen con las normas, pero la informalidad en nuestro país es grande, sumado a ello la capacidad económica de las personas que prefieren lo informal hace que muchos no respeten las normas.

**Objetivo específico 1:** *Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

4. De acuerdo a su juicio, ¿Piensa usted que la accesibilidad o el ingreso al vehículo de transporte público terrestre respetaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas en el Perú? Explique su respuesta

No podemos decir que no existe o no hay inclusión social, sino indicar que no es respetada por todos y al haber una norma regulada que es Ley debe ser de aplicación inmediata y general; no es posible que un sector respete y otro no, aquí lo que se tiene que hacer es sensibilizar a los señores que realizan transporte público con campañas de aprendizaje y resiliencia hacia las personas con discapacidad y sobre todo nosotros mismos como sociedad entender que tienen los mismos derechos y necesidades que cualquier ciudadano y por ende se debe respetar.

5. Según su opinión, ¿Porque considera que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú?

Por falta de voluntad política y por falta de presupuesto, porque muchas autoridades, en especial de los gobiernos regionales no saben qué hacer que el presupuesto que les dan a su región y se dedican solo a realizar obras que muchas veces quedan inconclusas y en otras llegan a ser innecesarias ya que muchos funcionarios son acusados de corrupción porque en vez de emplear el dinero de la región en realizar obras o regular medidas que sean de ayuda para la región, esto no se da y la situación de personas con discapacidad en provincias es mucho más delicada en la capital, porque en muchos lugares alejados donde no hay carretera, estas personas con discapacidad se les hace mucho más complicado poder utilizar los servicios del estado, como es el servicio público de transporte; situación que aún no lo regula SUTRAN.

6. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, ¿incluye aspectos necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre? Explique su respuesta.

La Ley está creada desde el año 2012, pero lo que indica dicha ley es que las personas con discapacidad deben tener acceso a los servicios públicos y uno de ellos es el transporte público y terrestre, lo que mencione es que los aspectos necesarios no los respeta la sociedad, porque la norma está regulada, lo que se tiene que hacer es sensibilizar a las personas para que haya un respeto a los derechos de las personas con discapacidad.

**Objetivo específico 2:** *Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

7. Según su criterio, ¿En qué forma los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

El espacio de los asientos reservados debe estar libres siempre; no esperar que suba una persona con discapacidad para que recién la otra persona se

pare y sobre todo debería haber agentes encargados de la misma SUTRAN que regulen este aspecto.

8. Según su opinión, ¿Por qué los transportes públicos terrestres en el Perú no tienen espacios reservados para las personas discapacitadas? Explique su respuesta.


Porque la SUTRAN dentro de su normativa no los obliga solo verifica el buen estado de la unidad y si ha pasado revisión técnica, la idea sería que tenga asientos para personas con discapacidad, ahora la experiencia nos dice, cuantas personas con discapacidad viajan a provincia en un mes, quien sabe un 2%, pero en cambio en provincia es mucho más donde existen pueblos alejados y caseríos donde ni siquiera llega el transporte; entonces no podemos centralizar todo en lima, sino debemos tener una idea general de lo que pasa en el Perú, a nivel nacional y pasa porque la SUTRAN no lo regula eficientemente.

9. Según su punto de vista, ¿Considera usted que los espacios reservados de los transportes públicos terrestre deberían contar con las medidas de seguridad necesarias (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú? Explique por qué.

Debería tener lo mismo que tienen los asientos normales porque la seguridad no es un tema de unos cuantos sino para todos.

10. Qué recomendaciones ofrecería usted para implementar en los transportes públicos terrestres servicios que respeten la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú; además de conocer algún caso legal que trate sobre este tema.

Primero respetar la ley, incluir dentro de las normas, sanciones a todas aquellas empresas que no paren en los paraderos establecidos y no recojan a personas con discapacidad, a las empresas formales de transporte terrestre sensibilizarlas acerca de la importancia de tener asientos adecuados para personas con discapacidad que cumplan con todos los requisitos de seguridad y sobre todo reeducar a la sociedad sobre este tema.



041 07491541

---

FIRMA Y SELLO



## **INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

### **Guía de entrevistas**

**Título del trabajo de investigación:** La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

---

**Entrevistado/a:** GODOFREDO GUANILO VASQUEZ

**Cargo / profesión / grado académico:** ABOGADO

**Institución:** Estudio Jurídico Guanilo

---

**Objetivo principal:** *Determinar de qué manera el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su criterio, ¿Considera usted que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú vulnera los derechos de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Considero que si se afectan el derecho de las personas con discapacidad en prácticamente todo el servicio de transporte público terrestre, ya que no existen rampas de fácil acceso, las que existen han sido diseñadas sin tener en consideración normas internacionales que faciliten el acceso de personas con silla de ruedas o muletas. En la mayoría de los vehículos no existen espacios adecuados para sillas de ruedas. Si bien en los buses del Metropolitano hay espacios para ello, por el volumen de personas que se movilizan es muy complicado que las personas con discapacidad se transporten adecuadamente.

2. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- ¿Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas con discapacidad relacionados al uso del transporte público terrestre? Explique su respuesta

La Ley General de la Persona con Discapacidad y su Reglamento si contienen normas relativas a la accesibilidad de este grupo humano a los medios de transporte público terrestre, pero estas son de carácter muy genérico, limitándose a señalar que las empresas deberán contar con unidades con espacios acondicionados y preferentes, lo cual debería ser supervisado por la Policía, la SUTRAN y demás autoridades regionales o municipales, todo eso considero que queda en letra muerta, ya que no existe un control efectivo y nuestro servicio de transporte realmente no está acondicionado para facilitar el uso por parte de las personas con discapacidad.

3. A su criterio, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales promueven o fomentan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad, asimismo ¿conoce usted qué medidas están considerando tales organismos para cumplir dicho fin?

Normativamente deberían promover y fomentar el acceso al transporte público, pero como dije en mi respuesta anterior ello es letra muerta porque no existe un efectivo control en los medios de transporte concesionados, mucho menos en los que son informales.

Particularmente no conozco de medidas que estén siendo tomadas por las autoridades del sector, salvo lo del metropolitano que, con sus limitaciones mantiene de cierta forma espacios exclusivos, no sé de otra institución que vele por el cumplimiento de esta normativa.

**Objetivo específico 1:** *Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

4. De acuerdo a su juicio, ¿Piensa usted que la accesibilidad o el ingreso al vehículo de transporte público terrestre respetaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas en el Perú? Explique su respuesta

Por nuestra realidad del servicio de transporte, que aún sigue siendo informal en gran parte del territorio, salvo la excepción del Metropolitano, veo que no se hace nada por permitir y/o facilitar el acceso de las personas con discapacidad a los vehículos de transporte terrestre de pasajeros.

Si en Lima no se verifica esto, en provincias es mucho peor, existe mucho más descuido hacia las personas con discapacidad.

5. Según su opinión, ¿Porque considera que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú?

Estas instituciones no son las encargadas de adquirir vehículos, lo que hacen es supervisar que las empresas de transporte que operan rutas concesionadas o no, habiliten espacios en los vehículos existentes. En cuanto a la adquisición de unidades nuevas quizás por su costo no sea rentable importarlas, considero que deberían darse facilidades para la importación para las empresas que importen estos vehículos, como se hacía antes en que ingresaban libres de impuestos vía depreciación acelerada. Lamentablemente y como se ve en las noticias los costos no justifican la inversión realizada en Lima por las empresas que tienen concesionadas las principales rutas metropolitanas, ello debido a la informalidad, y en el caso de las personas con discapacidad siempre es mejor utilizar taxi, con lo cual se afecta también su economía.

6. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- ¿Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre? Explique su respuesta

Como dije anteriormente estas normas contienen disposiciones de carácter genérico, que regulan de manera superficial los aspectos limitándose a señalar que las empresas deberán contar con unidades con espacios acondicionados y preferentes, lo cual debería ser supervisado por la Policía, la SUTRAN y demás autoridades regionales o municipales, todo eso considero que queda en letra muerta, ya que no existe un control efectivo y nuestro servicio de transporte realmente no está acondicionado para facilitar el uso por parte de las personas con discapacidad.

**Objetivo específico 2:** *Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

7. Según su criterio, ¿En qué forma los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

En primer lugar, las vías, las veredas, muchas de ellas no están diseñadas para personas que utilizan silla de ruedas, faltan rampas con las medidas y grado de inclinación adecuado. Igualmente, los accesos a los paraderos, salvo la excepción del Metropolitano, en los demás paraderos no existen rampas de acceso de fácil acceso.

En los buses ocurre una situación similar, en los buses comunes no hay forma de que una persona con silla de ruedas u otra dificultad motora pueda viajar mínimamente cómoda, sumado a ello el aforo que, en horas punta tampoco se respeta.

Se velaría por el respecto a estos espacios y sus accesos, si por ejemplo se habilitaran rampas o elevadores en los paraderos, si hubiera mayores espacios para silla de ruedas, si hubiera mayor frecuencia de salida, y si existiera una campaña masiva de concientización con toda la población.

8. Según su opinión, ¿Por qué los transportes públicos terrestres en el Perú no tienen espacios reservados para las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Porque estos requerimientos son relativamente nuevos, tomando en consideración que la Ley N° 29973 fue publicada en el 2012, y los requerimientos de dicha norma se cumplen mínimamente, el hecho de habilitar estos requerimientos en los vehículos entonces existentes implicaba un mayor gasto para los empresarios.

Si bien se han habilitado los asientos reservados, la realidad es que muy pocas personas con discapacidad hacen uso del transporte público, prefieren utilizar servicios particulares de taxi.

9. Según su punto de vista, ¿Considera usted que los espacios reservados de los transportes públicos terrestre deberían contar con las medidas de seguridad necesarias (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú? Explique por qué.

Obviamente que deberían contar con todas las medidas de seguridad y de mantenimiento de estas, para que se encuentren en óptimo estado al momento que sean requeridas.

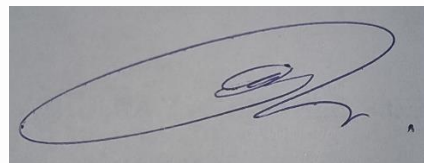
10. Qué recomendaciones ofrecería usted para implementar en los transportes públicos terrestres servicios que respeten la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú; además de conocer algún caso legal que trate sobre este tema.



Que el Estado realice a través de los municipios y entidades encargadas, inversión en la infraestructura vial existente para que se implementen paraderos con rampas de acceso.

Que se permita la importación, con beneficios arancelarios y tributarios, de flotas vehiculares modernas que cuenten con espacios y accesos especiales para personas con discapacidad.

Todo ello debe ir acompañado de una fuerte campaña de concientización de la población sobre la preferencia que debemos otorgar a las personas con discapacidad y sobre todo respetar los espacios reservados para ellos



**GODOFREDO GUANILO VASQUEZ**  
**ABOGADO**  
Reg. C.A.L. N° 34719

27 de octubre de 2022

---

**FIRMA Y SELLO**



## **INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

### **Guía de entrevistas**

**Título del trabajo de investigación:** La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

---

**Entrevistado/a:** Rahel Alejandro Aguirre Jara

**Cargo / profesión / grado académico:** Abogado Litigante Independiente

**Institución:** Abogado Litigante Independiente

---

**Objetivo principal:** *Determinar de qué manera el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su criterio, ¿Considera usted que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú vulnera los derechos de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Completamente, casi todo el transporte público no tiene habilitado lugares o asientos especiales para que puedan transportarse las personas discapacitadas. Por ejemplo, pocos transportes, solo formales lastimosamente, tienen elevadores incorporados para poder transportar personas en silla de ruedas, y debido al tiempo que requiere el uso de estos mecanismos, es que casi ningún conductor quiere tomarse el tiempo de subir y bajar pasajeros en esas condiciones; la misma suerte corren los que tienen algún estado de invalidez menor, o personas de la tercera edad, al igual que los escolares, personal del cuerpo de bomberos, etc; lo que no signifique la máxima ganancia para las personas que laboran en el transporte público, no serán del agrado de los transportistas para ofrecerles el servicio.

2. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas con discapacidad relacionados al uso del transporte público terrestre? Explique su respuesta

Si, incluye; sin embargo, al igual que la mayoría de leyes es letra muerta desde mi punto de vista. Hay varios puntos que hablan de la igualdad de los discapacitados ante la ley, y si esto se cumpliera sería perfecto, pero la realidad nos demuestra que no hay fiscalización, supervisión, ni ningún otro mecanismo de control a nivel nacional que verdaderamente garantice el respeto por los derechos de los discapacitados.

3. A su criterio, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales promueven o fomentan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad, asimismo ¿conoce usted qué medidas están considerando tales organismos para cumplir dicho fin?

Un ejemplo de ello es el artículo 42 en el punto 42.2.5 del REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE DECRETO SUPREMO N° 017-2009-MTC de la SUTRAN, en el que específicamente menciona que para los vehículos de categoría M3 y M2 que deben identificar dos asientos en la parte de delante del vehículo para personas en estado de invalidez o algún tipo de vulnerabilidad. Este articulado nos demuestra que si existen regulaciones al respecto; y el motivo por el cual se especifica este tipo de prioridad para personas así, es porque se encuentran mas accesibles a la entrada del vehículo y por lo tanto menos complicaciones se les generaría a las personas en estado de invalidez para poder viajar cómodamente.

**Objetivo específico 1:** *Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su juicio, ¿Piensa usted que la accesibilidad o el ingreso al vehículo de transporte público terrestre respetaría la inclusión social y el

derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas en el Perú?  
Explique su respuesta

En la realidad social difícilmente se puede ver reflejado ello, puesto que estamos en un país en subdesarrollado y por lo tanto no puede tener un servicio de transporte de calidad; en este apartado es irrelevante mencionar la deficiencia del país en todos los sectores, pero sirve de guía para entender el por qué el transporte público difícilmente será revolucionado. La economía es casi en su totalidad informal, y por lo tanto mucho menos regulada y supervisada, sumado a altos índices de pobreza, resulta en un transporte público que hará lo máximo posible por no perder ingresos de ningún tipo y bajo ninguna circunstancia; es así que entendemos que las personas con discapacidad requieren una atención especial y por lo tanto no significan los mismo ingresos que las personas que no padecen nada de esto por lo que finalmente termina en que sea casi imposible la accesibilidad o el ingreso de las personas con discapacidad al transporte público.

2. Según su opinión, ¿Porque considera que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú?

Al igual que los demás sistemas en el Estado peruano, este también adolece del mal de la corrupción. Muchos pensarán que cuando se habla de corrupción es el mismo discurso de siempre de que roban, roban y esto hace que no se puedan hacer obras, y es verdad, en síntesis, así es; sin embargo, hay puntos un poco mas complejos que no pueden ser desestimados, entre ellos el hecho de que la economía gira en torno al desarrollo y a la inversión cuando habrá una enorme retribución de por medio. Es por ello, que como punto principal debemos recordar que las personas en estado de invalidez son personas que en lugar de suponer un aporte considerable a las actividades económicas, estas requieren una atención especial por parte de las leyes que regulan las condiciones humanas en que estas personas deben ser tratadas, suponen una inversión extra por parte del Estado que no resultará en ningún beneficio económico, sino que por el contrario supone un gasto extra al presupuesto estatal y por lo tanto un inversión nada rentable por encima de lo socialmente

aceptable; ahora también hay que tomar en cuenta no solamente la identificación del problema en si que sería la poca iniciativa del Estado por preocuparse en fiscalizar que las leyes a favor de las personas en estado de invalidez se cumplan a cabalidad, sino que también hay que mencionar el poco atractivo que hay para con los inversionistas extranjeros que no ven fructífero el negocio de invertir en mejorar el sistema de transporte para personas que suponen un margen de ganancia muy bajo; distinto sería que se tratase de obras públicas de entretenimiento masivo, lo que evidentemente resultará en un consumo de proporciones colosales y por lo tanto una rentabilidad más atractiva y satisfactoria.

3. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre? Explique su respuesta

Si, significativamente se puede apreciar una preocupación de la ley por el acceso o ingreso a las personas con discapacidad; algunos articulados hacen hincapié en ellos. Sin embargo, debo reafirmar mi postura en que la mayoría de regulaciones no están erradas, lo que no funciona adecuadamente son los mecanismos de control de estas regulaciones, fuera del papel no hay un estricto cumplimiento de todos los apartados, sino todo lo contrario.

**Objetivo específico 2:** *Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. Según su criterio, ¿En qué forma los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

A pesar de haber una evidente discriminación entre personas y personas discapacitadas, los espacios reservados en un transporte público son esenciales para evitar que las personas en estado de invalidez se vean

perjudicadas aun mas por un sistema de transporte ineficiente que si no existieran estos asientos tendrían que buscar alguno en lo mas profundo del transporte, y esto en buses de gran envergadura podría resultar en accidentes graves que terminen por comprometer a los transportistas.

2. Según su opinión, ¿Por qué los transportes públicos terrestres en el Perú no tienen espacios reservados para las personas discapacitadas? Explique su respuesta

En realidad, si los tienen, imagino que la pregunta iría mas por las personas discapacitadas que ocupan mayor espacio como los que van en silla de ruedas. En ese caso, ya lo he mencionado en anteriores preguntas, la economía, un mayor espacio para personas discapacitadas significaría menos espacio para asientos normales, lo que resultaría en una evidente pérdida económica para los transportistas por lo que en un país como este es algo inviable. Si en su mayoría los transportes públicos intentar colocar mas asientos reduciendo considerablemente el espacio de las personas para poder hacer uso de ellos, es mas que notorio el poco interés que tienen y tendrán por reservar un espacio para personas en estado de invalidez. La respuesta es sencilla, una economía informal y personas de clase baja en estado de pobreza nunca permitirán reducir sus ingresos de ninguna manera, incluso si eso significa poner los intereses particulares por encima de los ajenos.

3. Según su punto de vista, ¿Considera usted que los espacios reservados de los transportes públicos terrestre deberían contar con las medidas de seguridad necesarias (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú? Explique por qué.

Evidentemente que sí, pero ello significaría incluso un gasto adicional que seguramente superará por mucho el presupuesto que se podría tener previsto para por ejemplo solamente tener de otro color los asientos. Entonces, si, debería haber todo lo necesario para que ninguna persona discapacitada tenga que viajar incómodamente, pero como he mencionado es un gasto adicional.

4. Qué recomendaciones ofrecería usted para implementar en los transportes públicos terrestres servicios que respeten la inclusión social y el derecho de

accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú; además de conocer algún caso legal que trate sobre este tema.

Con total honestidad tengo que responder que cualquier extra que se quiera implementar en un transporte público como regla, significaría un gasto extra y el pretender que los transportistas aceptarán ello sin reclamar es algo ilusorio, por lo que en ese sentido estricto no podría pensar en una recomendación exacta, mas que el que se respete lo ya establecido.



DANIEL ALEJANDRO  
AGUIRRE JARA  
ABOGADO  
REG. CAL. 86602

---

**FIRMA Y SELLO**



## **INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

### **Guía de entrevistas**

**Título del trabajo de investigación:** La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

---

**Entrevistado/a:** Kenny Jhordy Coral Molina

**Cargo / profesión / grado académico:** Abogado Litigante

**Institución:** Estudio Jurídico Coral & Molina

---

**Objetivo principal:** *Determinar de qué manera el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su criterio, ¿Considera usted que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú vulnera los derechos de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Sí en la mayoría, debido a que no a que este servicio no se encuentra capacitado y/o actualizado en las normativas que amparan los derechos de las personas discapacitadas, aunado a ello, el personal de trabajo carece de conocimientos en este extremo; por lo que, concurridamente hacen uso de sus propios criterios o costumbres, en el que en muchos casos suelen transgredir a las personas discapacitadas.

2. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas con discapacidad relacionados al uso del transporte público terrestre? Explique su respuesta

Sí, pero requiere de mejoras en base a los constantes cambios del comportamiento de las personas que prestar el servicio de transporte terrestre, y de los pasajeros que no son discapacitados, debido a que estos últimos no suelen respetar dicha normativa.



3. A su criterio, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales promueven o fomentan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad, asimismo ¿conoce usted qué medidas están considerando tales organismos para cumplir dicho fin?

Si lo están realizando, pero falta más fortalecimiento, debido a que como medida suelen realizar operativos y/o campañas pero no es suficiente para cubrir toda esta necesidad a nivel nacional.

**Objetivo específico 1:** *Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su juicio, ¿Piensa usted que la accesibilidad o el ingreso al vehículo de transporte público terrestre respetaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas en el Perú? Explique su respuesta

Como ya se mencionó en los párrafos anteriores, se necesitan mejoras en la normativa que regula y protege a la persona discapacitada, asimismo, se requieren mejores estrategias para combatir las vulneraciones que cometen algunas personas en contra de las personas discapacitadas antes y durante el acceso a los medios de transporte público terrestre.

2. Según su opinión, ¿Porque considera que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú?

Porque existen diversas incongruencias y malversaciones en las funciones de los altos directivos hasta los más bajos, lo que produce ineficientes gestiones y como consecuencias transgresiones a las personas discapacitadas.

3. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre? Explique su respuesta

Si en parte, porque se necesitan mejores inclusiones o modificatorias normativas, para el estricto cumplimiento de las mismas.

**Objetivo específico 2:** *Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. Según su criterio, ¿En qué forma los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Mediante la aplicación de multas o sanciones a las personas que no respetan los asientos o espacios reservados, así como la no colaboración en el acceso del transporte público terrestre.

2. Según su opinión, ¿Por qué los transportes públicos terrestres en el Perú no tienen espacios reservados para las personas discapacitadas? Explique su respuesta

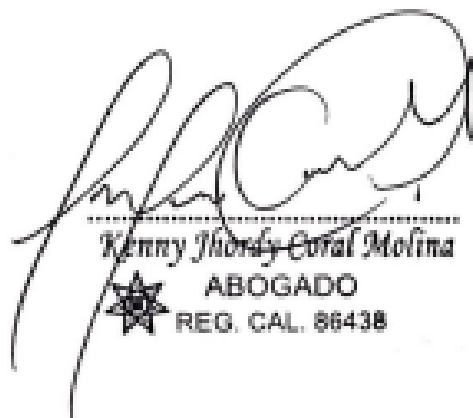
Sí suelen tener espacios reservados, pero no se suelen respetar, ya que mayormente suelen ser utilizadas por personas que no son discapacitadas.

3. Según su punto de vista, ¿Considera usted que los espacios reservados de los transportes públicos terrestre deberían contar con las medidas de seguridad necesarias (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú? Explique por qué.

Sí, porque solo en algunos medios de transporte cuentan con estos tipos de medidas, debido a que, es una forma de proteger y prevenir desastres o accidentes.

4. Qué recomendaciones ofrecería usted para implementar en los transportes públicos terrestres servicios que respeten la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú; además de conocer algún caso legal que trate sobre este tema.

Inclusiones y modificaciones en las normativas, mejores estrategias de prevención de riesgos que vulneran a las personas discapacitadas, así como un control, supervisión y monitoreo hacia los transportes públicos terrestres, de la misma forma al personal de servicio y pasajeros que no son discapacitados, con la finalidad de que respeten los derechos de las personas discapacitadas.



Kenny Jhonny Corral Molina  
ABOGADO  
REG. CAL. 86438

---

FIRMA Y SELLO



## **INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

### **Guía de entrevistas**

**Título del trabajo de investigación:** La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

---

**Entrevistado/a:** Roberth Porras Flores

**Cargo / profesión / grado académico:** Abogado Litigante

**Institución:** Defensor Privado

---

**Objetivo principal:** *Determinar de qué manera el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su criterio, ¿Considera usted que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú vulnera los derechos de las personas discapacitadas? Explique su respuesta.

Si vulnera y agrede a los derechos de las personas que tienen la disminución en el desplazamiento físico, en ese sentido, no hay respeto a la dignidad de la persona, existe un interés dominado por la competencia desleal y la lucrativa.

2. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas con discapacidad relacionados al uso del transporte público terrestre? Explique su respuesta

Obviamente que existe, dentro de cada dispositivo hay un contenido que se dirige a la protección y garantía de los derechos de las personas con discapacidad.

3. A su criterio, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales promueven o fomentan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad, asimismo ¿conoce usted qué medidas están considerando tales organismos para cumplir dicho fin?

Hasta el momento desconozco que exista una preocupación por parte de estas instituciones.

**Objetivo específico 1:** *Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su juicio, ¿Piensa usted que la accesibilidad o el ingreso al vehículo de transporte público terrestre respetaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas en el Perú? Explique su respuesta.

No existe un respeto a las personas discapacitadas, existe afectación, discriminación, todo esto se genera por las mismas circunstancias políticas que se genera en nuestro país.

2. Según su opinión, ¿Porque considera que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú?

Por falta de apoyo del mismo estado, falta de recursos, o si lo existen, la corrupción lo consume.

3. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre? Explique su respuesta

La ley es clara, en sus dispositivos legales precisa y determina quién es una persona con discapacidad, en ese sentido, en sus artículo 7 y 8 de este cuerpo

normativo, alega que una persona en estas condiciones se debe priorizar, brindar las facilidades de todo sus aspectos, buscar el derecho de igualdad y no la discriminación, Sobre en su artículo 15, derecho a la accesibilidad.

**Objetivo específico 2:** *Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. Según su criterio, ¿En qué forma los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

En los espacios reservados se requiere de rampas, ascensores o medios de elevación alternativos para el acceso a las estaciones; la instalación de apoyos isquiáticos<sup>33</sup> y solados hápticos<sup>34</sup> en los andenes, así como la habilitación de baños accesibles para personas con discapacidad en las estaciones y sobre todo que exista sentido de humanidad y esto únicamente se logra a través de la educación o cultura.

2. Según su opinión, ¿Por qué los transportes públicos terrestres en el Perú no tienen espacios reservados para las personas discapacitadas? Explique su respuesta.

La respuesta es clara, nuestra cultura social se ha desvanecido, nuestros valores o principios se están consumiendo por la corrupción, nuestro conocimiento está sufriendo, es decir, se está estrechando o asfixiando por el rol social o por el favoritismo etc.

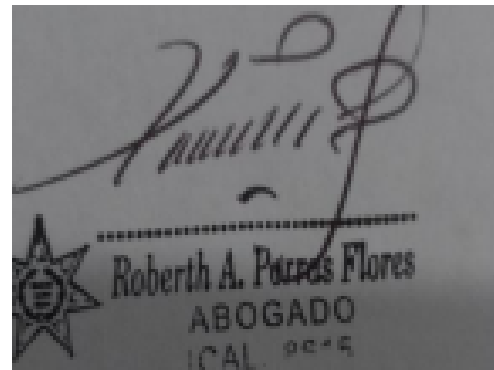
3. Según su punto de vista, ¿Considera usted que los espacios reservados de los transportes públicos terrestre deberían contar con las medidas de seguridad necesarias (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú? Explique por qué.

Definitivamente es muy importante que se debe contar con estos elementos de seguridad, o de tranquilidad, pensando en el bienestar de la persona, pensando en el desarrollo de nuestro país, lamentablemente en nuestro país en el transporte público es un caos total, se ha desenfrenado o se ha

desbordado afectan especialmente a los que sufren una discapacidad física o mental.

4. Qué recomendaciones ofrecería usted para implementar en los transportes públicos terrestres servicios que respeten la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú; además de conocer algún caso legal que trate sobre este tema.

Si bien es cierto, el mayor problema que existe en el transporte público en nuestro país es la informalidad, en ese sentido mi recomendación es que el Ministerio de Transportes, luche contra este mal institucional que genera desorden y caos, así mismo, se debe enriquecer las capacitaciones, desde una estructura jerárquica; debe existir un procedimiento basado en la orientación al respeto de la dignidad de la persona, específicamente obtener una capacitación como un curso de la materia mencionada a un promedio de tiempo de treces meses, requisito necesario para obtener una licencia de conducir.



The image shows a handwritten signature in black ink over a grey background. Below the signature is a circular official stamp. The stamp contains the text: "Robert A. Pozas Flores", "ABOGADO", and "I.C.A.L. 0009". To the left of the text in the stamp is a small emblem featuring a sun and a gear.

---

**FIRMA Y SELLO**



## **INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

### **Guía de entrevistas**

**Título del trabajo de investigación:** La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

---

**Entrevistado/a:** Enrique Andree Sáenz Palomino

**Cargo / profesión / grado académico:** Abogado Litigante

**Institución:** Defensor Privado

---

**Objetivo principal:** *Determinar de qué manera el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su criterio, ¿Considera usted que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú vulnera los derechos de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

En algunos casos sí, porque no todas las personas respetan las leyes que salvaguardan los derechos de las personas discapacitadas. Asimismo, las autoridades suelen hacer caso omiso en cuanto a las problemáticas que acarrearán estos comportamientos negativos.

2. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973 - Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas con discapacidad relacionados al uso del transporte público terrestre? Explique su respuesta

Sí, pero es necesario mejores planteamientos, modificaciones y promulgaciones de nuevas leyes, toda vez que, siguen existiendo diversos actos maliciosos que transgreden los derechos de las personas discapacitadas, y las normas vigentes no son suficientes para regular estas situaciones.

3. A su criterio, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales promueven o fomentan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad, asimismo ¿conoce usted qué medidas están considerando tales organismos para cumplir dicho fin?

Estas medidas son el de cumplir con el respeto de los accesos reservados para las personas discapacitadas en los medios de transporte público, asimismo, el de supervisar si dichos accesos cumplen con medidas de seguridad a efectos de prevenir los accidentes que lesionen físicamente a los discapacitados.

**Objetivo específico 1:** *Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su juicio, ¿Piensa usted que la accesibilidad o el ingreso al vehículo de transporte público terrestre respetaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas en el Perú? Explique su respuesta

Sí, pero no se suele respetar y cumplir con las normativas que las salvaguardan, esto en relación a que las mismas autoridades y las personas no discapacitadas suelen hacer caso omiso de ello, no obstante, existen un porcentaje de personas que sí los cumplen, pero que debería ser en general.

2. Según su opinión, ¿Porque considera que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú?

Por la mala administración de los recursos públicos por parte de los altos ejecutivos, quienes deben de efectuar una correcta dirección de sus funciones, debido a que desde la más baja jerarquía se está incumpliendo con las directrices que los reglamentos estipulan.

3. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973 - Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre? Explique su respuesta

Sí, pero la normativa citada debería implementar o modificar algunos estatutos, en razón a que, siguen continuando defectos y transgresiones a los derechos de los discapacitados, además de ello a que el comportamiento de la sociedad se encuentra en constante cambio, y eso debe de considerarse súbitamente.



**Objetivo específico 2:** *Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. Según su criterio, ¿En qué forma los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

En que algunos cuentan con medidas de seguridad para acceder y transportar en dicho medio, además de los avisos publicitarios que soslayan el respecto a la normativa que ampara el derecho a las personas discapacitadas.

2. Según su opinión, ¿Por qué los transportes públicos terrestres en el Perú no tienen espacios reservados para las personas discapacitadas? Explique su respuesta


Si cuentan con espacios reservados, pero solo en algunos medios de transportes cuentas con las medidas de seguridad a favor de las personas discapacitadas, aunado a ello en que las personas (pasajeros y personal del medio de transporte) no lo respetan y eso genera diversas vulneraciones.

3. Según su punto de vista, ¿Considera usted que los espacios reservados de los transportes públicos terrestre deberían contar con las medidas de seguridad necesarias (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú? Explique por qué.

Sí, porque son medidas indispensables para la salvaguardar la integridad física de las personas discapacitadas, toda vez que, son los más vulnerables a poder sufrir graves lesiones físicas.

4. Qué recomendaciones ofrecería usted para implementar en los transportes públicos terrestres servicios que respeten la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú; además de conocer algún caso legal que trate sobre este tema.

Implementar modificar mejores normativas y establecer un adecuado control de las funciones de las autoridades para que efectúen estrategias que salvaguarden los derechos de las personas discapacitadas.

  
.....  
ENRIQUE ANDREE  
SAENZ FALOMINO  
ABOGADO  
Reg. 34558

---

**FIRMA Y SELLO**



## **INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

### **Guía de entrevistas**

**Título del trabajo de investigación:** La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022.

---

**Entrevistado/a:** Luis Alfredo Revilla Fernández

**Cargo / profesión / grado académico:** Abogado Litigante

**Institución:** Defensor Privado

---

**Objetivo principal:** *Determinar de qué manera el servicio de transporte público terrestre vulnera los derechos de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su criterio, ¿Considera usted que el servicio de transporte público terrestre que se brinda en el Perú vulnera los derechos de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Sí, toda vez que en este tipo de servicio público incluyendo en el privado, no se respetan los derechos de las personas discapacitadas, tanto en el incumplimiento de las normativas, así como las ineficiencias de las personas que deben protegerlas.

2. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para la protección de los derechos de las personas con discapacidad relacionados al uso del transporte público terrestre? Explique su respuesta

Sí, pero se necesitan mejores normativas que sean más estrictas y modificatorias de algunas normativas que aún carecen de fortalecimiento.

3. A su criterio, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales promueven o fomentan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad,

asimismo ¿conoce usted qué medidas están considerando tales organismos para cumplir dicho fin?

Si, pero se necesita fortalecimiento, toda vez que, las estrategias que fomentan las autoridades no suelen mitigar todas las necesidades o debilidades que se carece en este aspecto.

**Objetivo específico 1:** *Analizar si la accesibilidad al vehículo de transporte público terrestre garantizaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. De acuerdo a su juicio, ¿Piensa usted que la accesibilidad o el ingreso al vehículo de transporte público terrestre respetaría la inclusión social y el derecho de accesibilidad para las personas discapacitadas en el Perú? Explique su respuesta

Si, pero se requieren mejores estrategias para evitar problemáticas en el que suelen ocurrir a diario en agravio de las personas discapacitadas.

2. Según su opinión, ¿Porque considera que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, hasta la fecha, no han adquirido vehículos de fácil acceso o ingreso para las personas con discapacidad respecto al transporte público en el Perú?

Porque existen muchos actos de corrupción por parte de las autoridades, que no saben administrar los recursos públicos a favor de la ciudadanía.

3. Desde su perspectiva, ¿Considera que la regulación de Ley N° 29973- Ley General de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluye aspectos necesarios para el acceso o ingreso a las personas con discapacidad en el transporte público terrestre? Explique su respuesta

Si, porque se necesitan mejoras en las normativas vigentes, para el prevenir y salvaguardar los derechos de los discapacitados.

**Objetivo específico 2:** *Analizar si los espacios reservados del transporte público salvaguardarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú.*

1. Según su criterio, ¿En qué forma los espacios reservados en un transporte público terrestre respetarían la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas? Explique su respuesta

Mediante sanciones, multas, castigos a las personas que incumplen con la normativa que protege a los discapacitados.

2. Según su opinión, ¿Por qué los transportes públicos terrestres en el Perú no tienen espacios reservados para las personas discapacitadas? Explique su respuesta

En cierto porcentaje suelen contar con espacios reservados, pero no se suelen respetar por parte de las personas que no son discapacitadas y por parte de las autoridades que no fomentan el cumplimiento.

3. Según su punto de vista, ¿Considera usted que los espacios reservados de los transportes públicos terrestre deberían contar con las medidas de seguridad necesarias (cinturones de seguridad, espaldar acolchonado, barras de seguridad, entre otros) para las personas discapacitadas en el Perú? Explique por qué.

Sí, para prevenir accidentes y proteger la integridad física de los discapacitados.

4. Qué recomendaciones ofrecería usted para implementar en los transportes públicos terrestres servicios que respeten la inclusión social y el derecho de accesibilidad de las personas discapacitadas en el Perú; además de conocer algún caso legal que trate sobre este tema.

Mejores normativas, estrategias operativas para el cumplimiento de estas normativas, y supervisiones por parte del ministerio de transportes hacia las autoridades que a veces no suelen cumplir con sus funciones.



Luis Nicolás Fernández  
ABOGADO  
CAL 88129

---

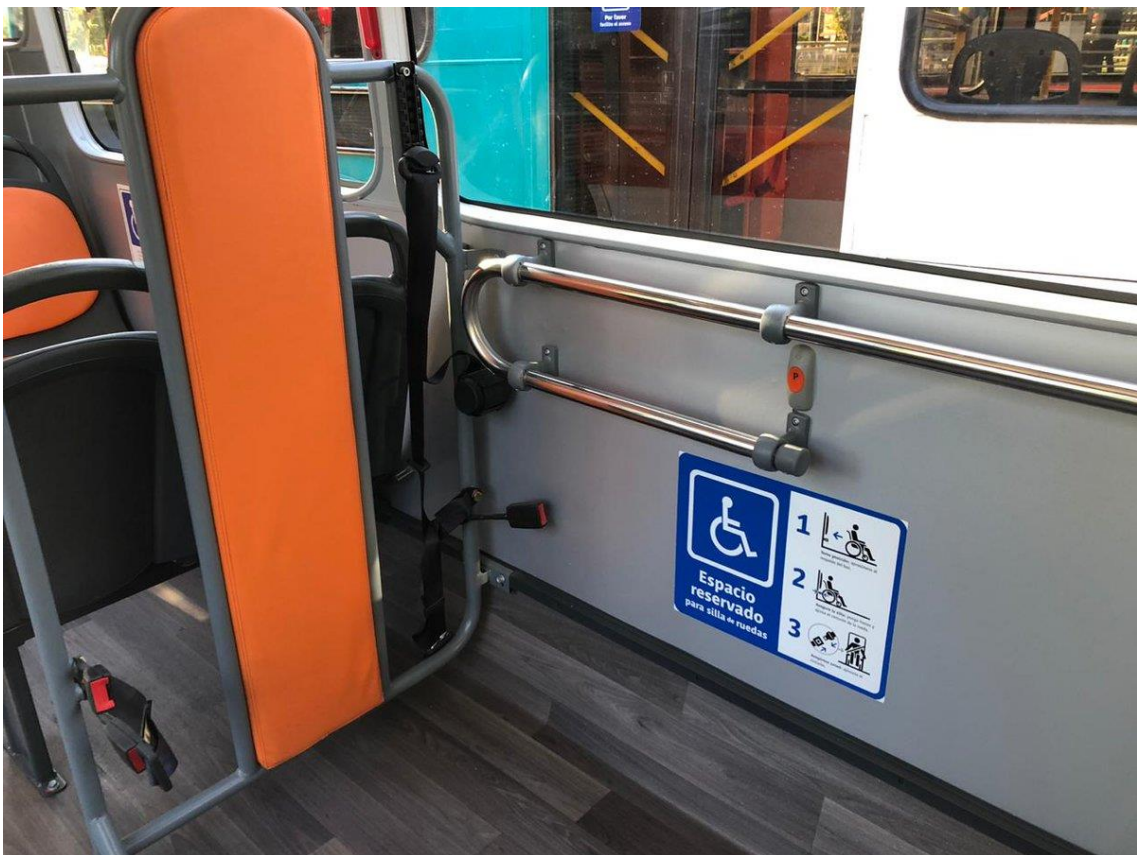
FIRMA Y SELLO

## Anexo 5: Imágenes













**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, LUI LAM POSTIGO CAROLINA, docente de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "La Vulneración a los Derechos de las Personas Discapacitadas y el Servicio de Transporte Público Terrestre, Perú 2022", cuyo autor es CARPIO SUAREZ LUIS ANGEL MAURICIO, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 24.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 22 de Noviembre del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
LUI LAM POSTIGO CAROLINA <b>DNI:</b> 44147832 <b>ORCID:</b> 0000-0003-0126-4510	Firmado electrónicamente por: CLUILAM el 24-11- 2022 00:06:12

Código documento Trilce: TRI - 0449689