

UNIVERSIDAD DE HUANUCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
PROGRAMA ACADÉMICO DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS



UDH
UNIVERSIDAD DE HUANUCO
<http://www.udh.edu.pe>

TESIS

“El cumplimiento del reglamento de la ley 29973 y el derecho accesible del transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023”

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADA

AUTORA: Lecca Vera, Monica Rossana

ASESORA: Orihuela Yllatopa, Ofelia Adelajuana

HUÁNUCO – PERÚ

2024

U

D

H



UDH
UNIVERSIDAD DE HUANUCO
<http://www.udh.edu.pe>

TIPO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN:

- Tesis (X)
- Trabajo de Suficiencia Profesional ()
- Trabajo de Investigación ()
- Trabajo Académico ()

LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN: Derecho procesal**AÑO DE LA LÍNEA DE INVESTIGACIÓN** (2020)**CAMPO DE CONOCIMIENTO OCDE:****Área:** Ciencias Sociales**Sub área:** Derecho**Disciplina:** Derecho**DATOS DEL PROGRAMA:**

Nombre del Grado/Título a recibir: Título

Profesional de Abogada

Código del Programa: P33

Tipo de Financiamiento:

- Propio (X)
- UDH ()
- Fondos Concursables ()

DATOS DEL AUTOR:

Documento Nacional de Identidad (DNI): 08470130

DATOS DEL ASESOR:

Documento Nacional de Identidad (DNI): 46743289

Grado/Título: Maestra en derecho y ciencias políticas
con mención en derecho procesal

Código ORCID: 0000-0003-2700-6931

DATOS DE LOS JURADOS:

N°	APELLIDOS Y NOMBRES	GRADO	DNI	Código ORCID
1	Peña Bernal, Alberto	Maestro en ciencias de la educación, con mención en: docencia en educación superior e investigación	22417435	0000-0001- 5253-2453
2	Santiago Chavez, Anais	Maestra en derecho y ciencias políticas, con mención en: derecho procesal	44083902	0000-0001- 7697-8775
3	Villanueva Santamaria, Miller	Maestro en ciencias administrativas con mención en gestión publica	42229735	0000-0002- 5546-9258



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En la ciudad de Huánuco, siendo las 17:00 horas del día Veintiocho del mes de Noviembre del año dos mil veinticuatro en el Auditorio de la Universidad en cumplimiento de lo señalado en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad de Huánuco, se reunieron la Sustentante y el Jurado calificador integrado por los docentes:

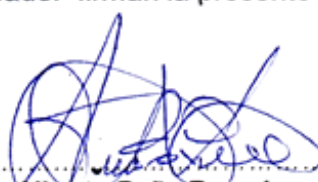
- | | |
|---|----------------------|
| ➤ MTRO. ALBERTO PEÑA BERNAL | : PRESIDENTE |
| ➤ MTRA. ANAIS SANTIAGO CHAVEZ | : SECRETARIA |
| ➤ MTRO. MILLER VILLANUEVA SANTAMARIA | : VOCAL |
| ➤ ABOG. JESUS DELGADO Y MANZANO | : JURADO ACCESITARIO |
| ➤ MTRA. OFELIA ADELAJUANA ORIHUELA YLLATOPA | : ASESORA |

Nombrados mediante la Resolución N° 1334-2024-DFD-UDH de fecha 28 de Noviembre del 2024, para evaluar la Tesis titulada: **"EL CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DE LA LEY 29973 Y EL DERECHO ACCESIBLE DEL TRANSPORTE PUBLICO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD FISICA EN PACHACUTEC, VENTANILLA 2023"**; presentado por la Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas, **MONICA ROSSANA LECCA VERA** para optar el Título profesional de Abogada.

Dicho acto de sustentación se desarrolló en dos etapas: Exposición y Absolución de preguntas; procediéndose luego a la evaluación por parte de los miembros del jurado

Habiendo absuelto las objeciones que le fueron formuladas por los miembros del jurado y de conformidad con las respectivas disposiciones reglamentarias, procedieron a deliberar y calificar, declarándolo (a) aprobado por unanimidad con el calificativo cuantitativo de Trece y cualitativo de Suficiente.

Siendo las 18:20 horas del Veintiocho del mes de Noviembre del año dos mil veinticuatro miembros del jurado calificador firman la presente Acta en señal de conformidad.


Mtro. Alberto Peña Bernal
DNI: 22417435
CODIGO ORCID: 0000-0001-5253-2453
PRESIDENTE


Mtra. Anais Santiago Chávez
DNI: 44083902
CODIGO ORCID: 0000-0001-7697-8775
SECRETARIO


Mtro. Miller Villanueva Santamaria
DNI: 42229735
CODIGO ORCID: 0000-0002-5546-9258
VOCAL



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD

El comité de integridad científica, realizó la revisión del trabajo de investigación del estudiante: MONICA ROSSANA LECCA VERA, de la investigación titulada “El cumplimiento del reglamento de la ley 29973 y el derecho accesible del transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023”, con asesora OFELIA ADELAJUANA ORIHUELA YLLATOPA, designada mediante documento: RESOLUCIÓN N° 623-2023-DFD-UDH del P. A. de DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS.

Puede constar que la misma tiene un índice de similitud del 12 % verificable en el reporte final del análisis de originalidad mediante el Software Turnitin.

Por lo que concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio y cumple con todas las normas de la Universidad de Huánuco.

Se expide la presente, a solicitud del interesado para los fines que estime conveniente.

Huánuco, 11 de julio de 2024



RICHARD J. SOLIS TOLEDO
D.N.I.: 47074047
cod. ORCID: 0000-0002-7629-6421



FERNANDO F. SILVERIO BRAVO
D.N.I.: 40618286
cod. ORCID: 0009-0008-6777-3370

7. Lecca Vera Mónica Rossana.docx

INFORME DE ORIGINALIDAD

12%

INDICE DE SIMILITUD

12%

FUENTES DE INTERNET

5%

PUBLICACIONES

5%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

hdl.handle.net

Fuente de Internet

3%

2

documentop.com

Fuente de Internet

1%

3

Submitted to Pontificia Universidad Catolica
del Peru

Trabajo del estudiante

1%

4

cdn.www.gob.pe

Fuente de Internet

1%

5

repositorio.ucv.edu.pe

Fuente de Internet

<1%



RICHARD J. SOLIS TOLEDO,
D.N.I.: 47074047

cod. ORCID: 0000-0002-7629-6421



FERNANDO F. SILVERIO BRAVO
D.N.I.: 40618286

cod. ORCID: 0009-0008-6777-3370

DEDICATORIA

Esta Investigación está dedicada a las personas que padecen de discapacidad física motora, con el propósito de contribuir a mitigar la problemática que enfrentan y mejorar sus condiciones de vida.

AGRADECIMIENTO

A mi Señor, a quien debo todo lo que soy, que constantemente renueva sus misericordias en mi vida, brindándome vida, salud, fuerzas, inteligencia y oportunidades. Gracias a Él, he podido llegar hasta aquí, a presentar este trabajo con su ayuda, e inspirándome a seguir adelante.

A la memoria de mis padres, quienes, con su guía y ejemplo, forjaron en mí principios para enfrentar la adversidad y seguir en busca de mejores objetivos.

Y mi profundo agradecimiento, a la Dra. Ofelia por su valiosa orientación y profesionalismo. Su apoyo ha sido fundamental para el avance de este trabajo de investigación.

Muchas bendiciones.

ÍNDICE

DEDICATORIA	II
AGRADECIMIENTO	III
ÍNDICE.....	IV
ÍNDICE DE TABLAS	VII
ÍNDICE DE FIGURAS.....	IX
GLOSARIO DE TÉRMINOS	X
RESUMEN	XI
ABSTRACT.....	XII
INTRODUCCIÓN	XIII
CAPÍTULO I	15
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	15
1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	15
1.2. PROBLEMA PRINCIPAL	17
1.2.1. PROBLEMA PRINCIPAL	17
1.2.2. PROBLEMAS ESPECÍFICOS.....	17
1.3. OBJETIVOS.....	17
1.3.1. OBJETIVO GENERAL	17
1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	17
1.4. JUSTIFICACIÓN.....	18
1.4.1. JUSTIFICACIÓN TEÓRICA	18
1.4.2. JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA	18
1.4.3. JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA.....	18
1.5. LIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	19
1.6. VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN.....	19
CAPÍTULO II	20
MARCO TEÓRICO	20
2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	20
2.1.1. ANTECEDENTES INTERNACIONALES	20
2.1.2. ANTECEDENTES NACIONALES	22
2.1.3. ANTECEDENTES LOCALES.....	24
2.2. BASES TEÓRICAS	27
2.2.1. NORMATIVA INTERNACIONAL	27

2.2.2.	NORMATIVA NACIONAL.....	30
2.2.3.	REGLAMENTO DE LA LEY N° 29973 LGPD.....	33
2.2.4.	EL DERECHO ACCESIBLE.....	36
2.2.5.	ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.....	36
2.2.6.	DISCAPACIDAD	39
2.2.7.	TIPOS DE DISCAPACIDAD.....	39
2.2.8.	LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO	40
2.2.9.	POLÍTICAS PÚBLICAS.....	41
2.3.	DEFINICIONES CONCEPTUALES	43
2.4.	HIPÓTESIS.....	44
2.4.1.	HIPÓTESIS GENERAL	44
2.4.2.	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	44
2.5.	VARIABLES.....	45
2.5.1.	VARIABLE INDEPENDIENTE.....	45
2.5.2.	VARIABLE DEPENDIENTE	45
2.6.	OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.....	45
CAPÍTULO III		47
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....		47
3.1.	TIPO DE INVESTIGACIÓN	47
3.1.1.	ENFOQUE	47
3.1.2.	ALCANCE O NIVEL	48
3.1.3.	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	48
3.2.	POBLACIÓN Y MUESTRA	49
3.2.1.	POBLACIÓN	49
3.2.2.	MUESTRA.....	49
3.3.	TÉCNICAS E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS...	50
3.3.1.	RECOLECCIÓN DE DATOS.....	50
3.3.2.	PRESENTACIÓN DE DATOS.....	51
3.3.3.	TÉCNICAS PARA EL ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN	51
CAPÍTULO IV.....		53
RESULTADOS.....		53
4.1.	PROCESAMIENTO DE DATOS	53
4.2.	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS:	85
CAPITULO V.....		86

DISCUSION DE RESULTADOS.....	86
5.1. DISCUSIÓN DE RESULTADOS CON LAS HIPÓTESIS.....	87
CONCLUSIONES	94
RECOMENDACIONES.....	96
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	98
ANEXOS.....	105

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de variables	45
Tabla 2 Conocimiento de la Ley 29973 y la Accesibilidad al TP de las PCDF	53
Tabla 3 Fuentes consultadas PCD de la Ley 29973 y su Reglamento	54
Tabla 4 Aspectos relevantes de la Ley 29973 y su Reglamento para PCDF54	
Tabla 5 Preferencias de transporte publico terrestre entre PCDF	55
Tabla 6 Medidas de Accesibilidad en el TPT según PCDF.....	56
Tabla 7 Medidas de Accesibilidad Deseadas en el TP por PCDF	57
Tabla 8 Problemas y Soluciones en el uso del TP según PCDF	58
Tabla 9 Conocimiento del Rol de CONADIS y la ley 29973 por PCDF	59
Tabla 10 Acciones de CONADIS en Promover la Ley 29973 en TP / PCDF	60
Tabla 11 Conocimiento de los OT de la Ley 29973 y su Reglamento	61
Tabla 12 Impacto de la Ley 29973 en PCD y la Sociedad según los OT	62
Tabla 13 Retos para los OT en el Cumplimiento de la Ley 29973	63
Tabla 14 Sanciones por Incumplimiento de la Ley 29973 / Operadores de Transporte	64
Tabla 15 Acciones de Adaptación de Vehículos / PCDF por Operadores de Transporte	65
Tabla 16 Medidas de Accesibilidad en el TP para PCDF según Operadores de Transp.....	66
Tabla 17 Sugerencias de OT / Accesibilidad y Seguridad de PCDF en Transp. Público	67
Tabla 18 Opiniones de los Operadores de Transp. sobre la Normativa de Accesibilidad	68
Tabla 19 Acciones de CONADIS / cumplimiento de la Ley 29973 en el Transp. Público	69
Tabla 20 Opiniones de los Operadores de Transporte sobre el Rol del CONADIS	70
Tabla 21 Sugerencias de OT / la Accesibilidad y Seguridad de PCDF al Transp. Público	71
Tabla 22 Percepción de la Ley 29973 y su Reglamentación del MTC por Especialistas	72

Tabla 23 Impacto del Incumplimiento del Art.20 Ley 29973 a los Derechos de las PCDF	73
Tabla 24 Desafíos a la Accesibilidad en el Transp. Público / Especialistas de Transporte	73
Tabla 25 Responsabilidad del sector Transporte en Derechos de PCD	74
Tabla 26 Implementación de Medidas / Accesibilidad PCD según Especialistas	74
Tabla 27 El Rol del CONADIS en la Accesibilidad al Transporte según Especialistas	75
Tabla 28 Mejoras en Fiscalizar y Promocionar la Ley 29973 / Especialistas en Transp.....	75

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Infracciones y Sanciones en Transp. Público Reglamento de la Ley N° 29973	35
Figura 2 Reporte de resultados ATLAS ti sobre Incumplimiento de la ley 29973	81
Figura 3 Obstáculos para el derecho accesible /Generado por ATLAS ti	82
Figura 4 Cumplimiento del reglamento de la ley 29973 / Generado por ATLAS ti i	83
Figura 5 Derecho accesible al transporte público para PCDF / Generado por ATLAS ti	83
Figura 6 Conjunto de Categorías / Obtenido de ATLAS ti	84
Figura 7 Nube de palabras / Obtenido de ATLAS ti	108
Figura 8 Validación de Instrumento 1	117
Figura 9 Validación de Instrumento 2	118
Figura 10 Validación de Instrumento 3	120
Figura 11 Acceso al Asiento Reservado en Servicio Publico.....	122
Figura 12 El Asiento Preferencial en Transporte Publico.....	123
Figura 13 Espacio libre a PCDF.....	124
Figura 14 Estado de Conservación Unidades en el Servicio Publico.....	125
Figura 15 Carné (Amarillo) de Registro en Conadis	126
Figura 16 Lugar de Estudio.....	127
Figura 17 Haciendo Las Entrevistas	128

GLOSARIO DE TÉRMINOS

ATU	Autoridad de Transporte Urbano
CDPD	Convención sobre los Derechos de las Personas con D.
CERMI	Comité Español de Representantes de Personas con D.
CONADIS:	Consejo Nacional para la Integración de la Persona con D.
DDHH	Derechos Humanos
DUDDHH	Declaración Universal de los Derechos Humanos
INEI	Instituto Nacional de Estadística e Informática
Ley 29973	Ley General de Personas con Discapacidad
LGPD	Ley General de la Persona con Discapacidad
LOPE	Ley Orgánica del Poder Ejecutivo
MIMP	Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
MVCS	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento
OMAPED	Oficina Municipal de Atención a las Personas con D
OT	Operadores de Transporte
PCD	Persona Con Discapacidad
PCDF	Persona Con Discapacidad física
PCDM	Persona Con Discapacidad Motora
PNP	Policía Nacional del Perú
SINAPEDIS	Sistema Nacional para la integración de la Persona con D.
TP	Transporte Publico
TPT	Transporte Publico Terrestre

RESUMEN

El tema de investigación nace a raíz de la problemática observada que afrontan personas con limitaciones físicas en la zona periférica de Ventanilla para movilizarse en las unidades de transporte público que se agrava por el nivel de pobreza que registra la zona y el incumplimiento de las normas dictadas en la reglamentación de la Ley 29973. Del estudio realizado abordando la falta de acceso al transporte público se encontró que vulnera una serie de derechos de las personas con discapacidad requiriendo mayor atención por parte del CONADIS.

El propósito del estudio fue analizar cuáles eran las dificultades que impiden el acceso al transporte público examinando la normativa establecida en la Ley 29973. El estudio tuvo corte cualitativo con la teoría fundamentada y el uso de ATLAS ti, con data recogida a través de entrevistas a personas con discapacidad física, operadores de transporte y expertos en el área. Comprobándose que la reglamentación de la ley 29973 se viene incumpliendo, afectando negativamente el acceso al transporte público a las PCD.

Concluyendo se hacen aportes que puedan ayudar a encontrar soluciones al problema, requiriendo mayor presencia de los órganos involucrados, con la aplicación de medidas más concretas, a fin de lograr mayor integración de la sociedad sin exclusiones y mejor calidad de vida.

Palabras clave: Ley 29973, Discapacidad Física, Accesibilidad, Vulneración de derechos, Transporte Público.

ABSTRACT

The research topic arises from the observed problems faced by people with physical limitations in the peripheral area of Ventanilla to travel on public transport units, which is aggravated by the level of poverty in the area and non-compliance with the established regulations. in the regulations of Law 29973. From the study carried out addressing the lack of access to public transportation, it was found that it violates a series of rights of people with disabilities, requiring greater attention from CONADIS.

The purpose of the study was to analyze the difficulties that prevent access to public transportation by examining the regulations established in Law 29973. The study was qualitative with grounded theory and the use of ATLAS ti, with data collected through interviews with people with physical disabilities, transport operators and experts in the area. It has been proven that the regulations of Law 29973 are not being complied with, negatively affecting access to public transportation for PWD.

Concluding, contributions are made that can help find solutions to the problem, requiring greater presence of the bodies involved, with the application of more concrete measures, in order to achieve greater integration of society without exclusions and a better quality of life.

Keywords: Law 29973, Physical Disability, Accessibility, Violation of rights, Public Transportation

INTRODUCCIÓN

Un problema recurrente para un sector de nuestra población son las personas que padecen de limitaciones físicas que por su condición deben realizar grandes esfuerzos para movilizarse y más cuando de tomar unidades de transporte público se trata. De acuerdo a esta problemática se va a desarrollar el tema de investigación que se presenta a continuación.

El capítulo I aborda la descripción que se percibe entre el desplazamiento para movilizarse y el acceso al transporte en los medios de transporte público, debido a que estos medios son de carácter masivo, por su bajo costo y que son vitales para la ejecución de las actividades diarias de las personas con bajos ingresos. En este contexto, se definen las interrogantes que surgen dilucidando los objetivos que se espera alcanzar, haciendo notoria la importancia que conlleva este estudio; que se justifica plenamente, sin dejar de lado las limitaciones observadas y su viabilidad.

Es importante mencionar que el lugar de estudio fue Pachacútec, un asentamiento humano ubicado en el distrito de Ventanilla, Provincia Constitucional del Callao. Que, según el *Mapa de Pobreza Provincial y Distrital del 2013* del INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática), la población total de Ventanilla de ese año pertenecía al grupo de más bajo nivel de ingresos. (INEI: Mapa de Pobreza Provincial y Distrital, 2013). Aunque no hay datos actualizados, la situación no ha cambiado mucho a la fecha.

El capítulo II presenta una compilación de precedentes que se aproximan y sirvieron de apoyo al tema investigativo conjuntamente con las bases teóricas de la materia, referentes de estudio que permitió desarrollar el análisis al tema.

El capítulo III tres brinda el criterio metodológico a adoptar en el proceso de la investigación correspondiente a un tema social con una mirada holística, como es el enfoque Cualitativo basado en la Teoría Fundamentada e inductivo, de nivel Descriptivo Transversal y No experimental donde se hará uso del software ATLAS ti para la sistematización del proceso.

El capítulo IV evidenció los resultados obtenidos de la evaluación según la metodología adoptada haciendo el detalle de ellos serán analizados, y presentados a través de tablas con sus respectivas interpretaciones.

El capítulo V en conjunto con el análisis se realizó la discusión de resultados haciendo una reflexión de ellos y confrontándolos con las hipótesis planteadas, que dan paso a las conclusiones arribadas y se muestran algunas recomendaciones.

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Las personas con discapacidad física enfrentan numerosos obstáculos en el transporte público, a pesar de tener los mismos derechos y deberes que los demás. A nivel mundial, más de mil millones de personas viven con alguna forma de discapacidad, y muchas ciudades aún no cuentan con infraestructuras adecuadas para su movilidad (Organización Mundial de la Salud (OMS, 2011).

En América Latina, aproximadamente el 12% de la población tiene alguna discapacidad. Solo el 30% de las ciudades cuentan con infraestructura accesible en el transporte público (*Discapacidad en América Latina y el Caribe, desafíos para las políticas públicas CEPAL*, 2012). En Perú, el 10.4% de la población tiene alguna discapacidad. La implementación de la Ley General de la Persona con Discapacidad (Ley N° 29973, 2012) en el transporte público ha sido insuficiente, con solo el 25% de los sistemas de transporte cumpliendo con los estándares de accesibilidad (Carrillo, 2018).

En Pachacútec, Ventanilla, un sector de personas con discapacidad física (PCDF) enfrentan dificultades diarias para acceder al transporte público. Aunque no se dispone de datos específicos recientes, la falta de infraestructura accesible sigue siendo un problema significativo.

El transporte público es crucial para las personas con limitaciones físicas, especialmente aquellas que viven en zonas de bajo nivel socioeconómico. En este contexto, la mayoría de los habitantes necesitan un transporte masivo y económico. Sin embargo, no todas las unidades de transporte están adecuadas a sus necesidades. Aunque existen normas legales desde el año 2000, como la Ley General de la Persona con Discapacidad (Ley N° 27050, 1998) y su actualización con la Ley N° 29973 (2012), estas normativas no aseguran plenamente el derecho a la igualdad de estas personas (Defensoría del Pueblo, 2006).

El acceso al transporte público para las personas con discapacidad (PCD) no solo depende de la adaptación de las unidades de transporte, sino también de la divulgación y el cumplimiento de las normas legales. El derecho de acceso al transporte público terrestre es esencial para una integración plena en la sociedad, promoviendo la inclusión social y una mejor calidad de vida.

No obstante, este derecho se ve reducido por barreras como la falta de sensibilización de la sociedad, el desconocimiento de la norma por parte del personal de las empresas de transporte y la ausencia de sanciones efectivas por parte del órgano competente. Las disposiciones sobre accesibilidad y la ubicación de los asientos reservados no se ejecutan correctamente, lo que permite la discriminación y vulnera la dignidad humana de las PCD (Ley N° 29973, 2012).

Este tema de investigación surge de la observación de la situación de las personas con limitaciones físicas en Pachacútec, Ventanilla, donde se incumplen las normas de accesibilidad al transporte público establecidas en la Ley 29973 y su reglamentación. El objetivo es analizar las barreras que dificultan el acceso de las PCD al transporte público terrestre y la vulneración de su derecho a la accesibilidad, que afecta negativamente su dignidad humana, autonomía personal y participación ciudadana. Además, se analizará el cumplimiento la Ley 29973 y su reglamento respecto al acceso al transporte para las PCD.

El Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) es la entidad encargada de supervisar y promover el cumplimiento de la Ley N° 29973. Sin embargo, su inacción en la fiscalización y promoción de la ley ha contribuido significativamente al incumplimiento de la norma y a la vulneración de los derechos de las PCDF. Esta investigación basada en la Ley N° 29973 busca analizar como el cumplimiento de su reglamento puede afectar el derecho a la accesibilidad al transporte público terrestre de las PCDF en Pachacútec, Ventanilla, y el rol de CONADIS en este contexto (Ley N° 29973, 2012).

1.2. PROBLEMA PRINCIPAL

1.2.1. PROBLEMA PRINCIPAL

¿Cómo se manifiesta el cumplimiento del reglamento de la Ley 29973 en el derecho a la accesibilidad al transporte público terrestre de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023?

1.2.2. PROBLEMAS ESPECÍFICOS

PE1. ¿Qué conocimiento tienen los operadores de las empresas de transporte de la Ley 29973 y su reglamento sobre el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023?

PE2. ¿Qué medidas se han implementado para adecuar las unidades de transporte público a las necesidades de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023?

PE3. ¿Cómo se manifiesta el rol que cumple CONADIS en la fiscalización y promoción del cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento sobre el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física, Ventanilla 2023?

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. OBJETIVO GENERAL

Describir y analizar cómo se manifiesta el cumplimiento del reglamento de la Ley 29973 en el derecho a la accesibilidad al transporte público terrestre de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023

1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

OE1. Determinar que conocimiento tienen los operadores de las empresas de transporte de la Ley 29973 y su reglamento sobre el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con

discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.

OE2. Identificar las medidas que se han implementado para adecuar las unidades de transporte público a las necesidades de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.

OE3. Describir cómo se manifiesta el rol que cumple CONADIS en la fiscalización y promoción del cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento sobre el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.

1.4. JUSTIFICACIÓN

La justificación de la presente investigación radica en advertir la vigencia del derecho a la accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad física a partir de la vigencia de la Ley 29973 y su reglamento.

1.4.1. JUSTIFICACIÓN TEÓRICA

El proyecto permitió describir el problema de la falta de accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad, aportando hechos que se perciben en la realidad y dando a conocer la afectación que se produce por el incumplimiento de la Ley N° 29973 y su reglamento, que vulnera el derecho fundamental a la igualdad.

1.4.2. JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA

El presente trabajo permitió proponer soluciones para mejorar la accesibilidad al transporte público para las PCD, considerando que este servicio es esencial. Con lo cual se brinda oportunidad de participar activamente en la vida social, económica y cultural del país ejerciendo plenamente sus derechos ciudadanos.

1.4.3. JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA

El estudio a través de la teoría fundamentada con carácter inductivo, nivel descriptivo y transversal, permitió describir la situación del problema y responder a las preguntas de investigación (Hernández

y Mendoza, 2019).

1.5. LIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Una de las principales limitaciones de esta investigación es la falta de datos actualizados sobre la población de personas con discapacidad y en particular en Pachacútec, Ventanilla 2023. Subrayando la necesidad de contar con datos actualizados y específicos para realizar análisis precisos y relevantes en futuras investigaciones.

1.6. VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación resultó viable debido a la disponibilidad de los recursos necesarios para su ejecución. Además, se contó con una bibliografía extensa de trabajos previos que proporcionaron un sólido sustento teórico. Estos factores permitieron llevar a cabo el estudio de manera efectiva y fundamentada.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

De la revisión realizada de los trabajos que sobre el tema se han realizado con anterioridad, se ha de considerar para la presente investigación aquellos que en su contenido brindan información relevante que la fortalezca, permitiendo acentuar estratégicamente los puntos a delimitar, en primer lugar, a nivel internacional, nacional y posteriormente local.

2.1.1. ANTECEDENTES INTERNACIONALES

Piñas et al. (2021), en el artículo, “*Discriminación a las personas con discapacidad física en el transporte público en la actual pandemia (COVID-19)*”. abordaba el tema de la accesibilidad como derecho fundamental en las PCDF, estableciendo como propósito analizar los derechos de las PCD y la vulneración que se produce en cuanto su acceso al transporte de los medios públicos durante la época de pandemia de COVID 19. Cuando fue más pronunciada la situación relacionada a la falta de cumplimiento de sus derechos vinculándose con las medidas de seguridad para contrarrestar la pandemia.

El artículo realizado por Tejada (2021), titulado *Accesibilidad de las personas con discapacidad en España y Portugal: perspectiva jurídica*, analiza el progreso en la promoción e implementación de medidas para mejorar la accesibilidad para personas con discapacidad en España y Portugal, desde una perspectiva jurídica y administrativa. La accesibilidad es fundamental para la integración y participación plena en la sociedad, y es un derecho reconocido por el Convenio Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y la Declaración Universal de los Derechos Humanos. En ambos países, se están desarrollando normas que regulan y protegen este derecho. El análisis comparativo de las legislaciones en España y Portugal revela la necesidad de medidas que combinen inclusión, derechos humanos y

equidad social. Es esencial que las administraciones adopten prácticas positivas para asegurar el acceso en igualdad de condiciones, promoviendo así la plena integración de las personas con discapacidad en la sociedad.

En tanto, Fajardo (2019), presenta su tesis denominada “*Acceso de las personas con discapacidad física al servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá*”, a fin de verificar si jurídicamente su debido acceso a este servicio de transporte masivo para las PCDF estaba garantizado, desarrollado a través del método dogmático jurídico y la sistematización del análisis de las normas materia de estudio. Concluyendo, que la Jurisprudencia y las Normas de Derecho de DDHH como locales, estaban plenamente garantizados y protegidos su acceso para este grupo de personas y además en forma diferenciada.

Según el artículo publicado por Díaz (2019), la revista científica venezolana de gerencia, que lleva de título “*Discapacidad en el Perú: Un análisis de la realidad a partir de datos estadísticos*” desde un modelo cuantitativo precisaba explicar la problemática de la discapacidad, desarrollando una investigación descriptiva, luego de haber rastreado la información y conceptualizado la coyuntura luego del análisis comparado; consideró la variada población con discapacidad en sus tipos y segmentos. Afirmando sobre ella que hay coincidencia en las alertas de informes internacionales en la condición de vulnerabilidad respecto a sus derechos humanos a los que se encuentran los discapacitados; especialmente, el sexo femenino y los de discapacidad visual, enfatizando la priorización de acciones a tomar en corto y mediano plazo, con temas integrados en prevención, atención y eficiente inclusión social.

En la misma línea, Morcillo (2019), su artículo: “*El reto de la accesibilidad y su incumplimiento por los poderes públicos: consecuencias de la inactividad reglamentaria*” analiza la STS 384/2019, sobre los argumentos expuestos por el CERMI que el Tribunal Supremo estimó dar prioridad y emitir sentencia, indicando que, con la entrada en

vigor la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad en España, en mayo 2008 la agenda política y normativa de la discapacidad se había alterado a raíz del anteproyecto de reforma del art. 49 de la Constitución juntando frentes de derecho de voto, la capacidad jurídica o la accesibilidad. Centrándose en la accesibilidad, como principio transversal a todas las políticas públicas. Ante ello, el Tribunal Supremo, en el STS 384/2019, en su sentencia, hace un llamado de atención al poder público, por su inactividad al reglamento comprobado, obligando al gobierno español de regular las condiciones básicas de accesibilidad y a no discriminar el acceso y uso de los bienes y servicios a disposición del público por PCD.

2.1.2. ANTECEDENTES NACIONALES

Con el trabajo realizado por Quenaya (2023), titulado *“Afectación del derecho de accesibilidad de personas con discapacidad física en el entorno urbano y la eficiencia de la Ley N° 29973 en la Municipalidad Distrital de Huancarani; año 2023”* investiga las barreras que enfrentan las PCDF en el entorno urbano de Huancarani, limitando su acceso a espacios públicos, evaluando la efectividad de la Ley N° 29973, para las PCD, en dicho distrito. La investigación, tipo básica descriptiva y no experimental con enfoque cualitativo, incluyó a 80 PCDF, utilizando muestreo no probabilístico y entrevistas. Indicaron los resultados la afectación del derecho de accesibilidad es significativa debido a la falta de interés y desconocimiento de la ley por las autoridades, la falta de asignación de presupuesto y el incumplimiento de funciones de la OMAPED. Hay barreras físicas que restringen la movilidad y limitan la participación plena de las PCD en las actividades municipales.

La investigación realizada por Cano y Brien (2022), titulada *“Análisis del cumplimiento de las políticas públicas dispuestas por la Ley N° 29973 ley general de la persona con discapacidad, entorno a la inclusión e inserción laboral de las personas con discapacidad en la Municipalidad Provincial del Cusco, año 2019”* a través del análisis sobre las políticas públicas acerca de la inserción laboral de las PCD en la

Municipalidad Provincial del Cusco, enfatiza el enfoque social y jurídico, primando el derecho al trabajo como constitucional hacia una participación más activa, considerando que el estado debe velar por la integración de las PCD al ser un grupo vulnerable; observando y evaluando el cumplimiento de la LGPD (Ley N°29973) en esa materia. Con la revisión de bibliografías además del análisis de documentos y entrevistas, demostraron la existencia de diferentes obstáculos que se presentaban hacia la debida inserción laboral de PCD, la misma que debía estar garantizada por el estado. Concluyendo que el derecho al trabajo es vital y aún más al tratarse de PCD a quienes les posibilita obtener independencia y mejor calidad de vida.

En el mismo sentido el estudio presentado por Chávarry y Fernández (2020), desarrollaron el trabajo de investigación, *“Ineficacia de la Ley 29973 y la Afectación al Derecho a la Accesibilidad de las Personas Discapacitadas en los Medios de Transporte Público”* a través del corte cualitativo con diseño básico, busco precisar, que la Ley 29973 era ineficaz afectando el derecho de acceder al medio de transporte en Trujillo, La Libertad. Dirigido a personas que usaban silla de ruedas, verificando que el trato que se da a este tipo de personas es a consecuencia de la falta de educación e información acerca de ellas, ahondando que además son objetos de maltratos en desmedro de sus derechos fundamentales según data obtenida de CONADIS, MTC, y algunos Especialistas del rubro. Concluyendo que una persona con esta característica de desplazarse con silla de ruedas no cuenta con el acceso a transportarse, vulnerando su derecho ante la falta de una debida difusión de la norma y una correcta aplicación de Políticas Públicas.

Huaripata (2019), presenta la tesis de maestría titulada: *“Nivel de inaplicación de ley 29973 vulnera derecho del trabajo en personas con discapacidad en el distrito de Huacho 2016”* bajo un enfoque mixto, tuvo como objeto saber si en las diversas instituciones públicas como privadas se aplica la ley 29973, considerando la opinión de diversos

especialistas en la materia conjuntamente con las PCD registradas en OMAPED del lugar, a través del método jurídico inferencial, se analizó las encuestas, dilucidando de su aplicación de la Ley 29973, al derecho del trabajo de estas personas, hipotetizando que existiría gran nivel de correlación entre ambas variables, lo cual se comprobando que ciertamente no habría voluntad para dar cumplimiento a la Ley N° 29973 en torno al derecho de trabajo para las PCD.

Cabosmalon y Yarleque (2019), desarrollaron una investigación titulada *“Accesibilidad de las Personas con discapacidad física y la Vulnerabilidad de la Ley 29973 en la Institución Educativa Gran Unidad Escolar “José Faustino Sánchez Carrión” de Trujillo”*, orientada a detectar la vulneración de la aplicación de la mencionada ley que permitiría la accesibilidad de las PCD a la Institución, recurriendo al estudio de las normas, se proveyeron de datos por medio de visitas a la entidad educativa juntamente con entrevistas aplicadas a la población de estudio de la institución, evidenciando que la infraestructura no está de acuerdo con lo que precisa la Ley y, la información que está contenida en ella no ha sido difundida, responsabilizando a CONADIS por la falta de supervisión y fiscalización; abundando en ello que a la vez no presentan un plan de capacitación, además no se ha modernizado la infraestructura pese a tener presupuesto estatal, irrespetando lo dictaminado por el MVCS, condición necesaria para la inclusión de PCD. Confirmando la vulneración de la Ley verificando que la institución es inaccesible y con ello se afectan los derechos de la Educación y asimismo el Libre Tránsito, además que las matrículas otorgadas a este sector de la población, eran mínimas, observándose las trabas para acceder a la educación.

2.1.3. ANTECEDENTES LOCALES

Del mismo modo el informe preparado por Flores y Hernández (2021), *“El cumplimiento del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte público terrestre”* enfocada en saber del cumplimiento de la Ley 29973 por medio del corte cualitativo y diseño

etnográfico, haciendo uso de entrevistas, acopio de teoría, análisis documental y uso de ATLAS ti 9, indicaron que no se cumplió con el derecho de accesibilidad, al no considerar el diseño universal en las unidades de transporte que benefician a las PCD con el acceso al transporte, determinando ser el derecho más afectado a PCD y CONADIS con las demás instituciones deberían unir esfuerzos para reducir las necesidades expuestas.

Rojas, (2021), en su trabajo realizado mediante la tesis titulada *“La Ley 29973 y la integración laboral de personas con discapacidad en los centros de salud de Carabayllo, 2018”* aborda la problemática que pasan las PCD en ese distrito. Históricamente, las PCD han sido marginadas y discriminadas, aun cuando la Ley 29973, promovida por el MIMP y supervisada por CONADIS y la Municipalidad de Carabayllo, busca promover la igualdad de oportunidades, se observan afectaciones. La investigación revela que, de los ocho centros de salud en Carabayllo, cinco cuentan con infraestructura adecuada para PCD y que algunos trabajadores con discapacidad dependen de familiares para desplazarse debido a la falta de accesibilidad. Por ello, la municipalidad es responsable de verificar el cumplimiento de la ley, especialmente en lo referente a la no discriminación y la accesibilidad de infraestructura, pero persisten barreras que limitan la igualdad de condiciones laborales.

Siguiendo con el informe de Bartolomé (2020), llamado: *“Eficacia en el Ámbito Laboral de la Ley General de Personas con Discapacidad Ley 29973 y su Reglamento en la Municipalidad Distrital de Villa el Salvador Año 2018”* su investigación fue desarrollada siguiendo una investigación mixta de tipo básica, descriptiva y transversal, mediante entrevistas, enfocada en analizar la Ley 29973 y su reglamentación a fin de determinar si estaba aplicada correctamente para las personas vulnerables que laboraban en dicha Municipalidad, la cual concluyó en ineficaz atribuyendo la falta de supervisión por los órganos competentes que sobrevendrá en sanción por la inaplicación de la norma, afectando el derecho al trabajo e incumpliendo con el porcentaje correspondiente

según Ley.

En el mismo sentido el trabajo de investigación realizado por Gómez y Rojas (2019) presentando la tesis *“Factores que Afectan los Derechos Fundamentales de las Personas con Discapacidad”* con un trabajo desarrollado de corte cualitativo, básico y no experimental, expresaron que el personal de CONADIS, solicitó información sobre los derechos de los discapacitados, a diferentes instituciones, a fin de conocer qué factores predominan para que se incumplan los derechos básicos de las PCD. Teniendo, el factor cultural que, a raíz de sus limitaciones son tomados de burla en su entorno social, factor de la educación cuando los empleadores no cumplen en capacitar y educar a sus trabajadores conforme a ley sobre los derechos fundamentales de la PCD. Y, el factor infraestructura, que las instituciones públicas y privadas no han adecuado su infraestructura, para atender a un administrado con discapacidad o de un empleador ante un empleado con algún tipo de discapacidad; la PCD encuentra barreras, la discriminación del derecho fundamental.

Siguiendo esa línea, el trabajo de investigación realizado por Monteza (2019), *“Actos de Hostilidad hacia las personas con discapacidad y el derecho al trabajo, Corte Superior de Justicia del Callao, 2018”* realizó un análisis a la ley que regula la protección a las PCD, enfatizando la revisión de la normativa en nuestra legislación y de otros autores sobre la discapacidad de personas violentadas por la hostilidad sufrida en el centro laboral. Mediante el corte cualitativo y nivel descriptivo, a través del análisis documental y la entrevista. Concluyeron que, la discriminación por discapacidad física afecta diferentes aspectos, entre ellos el derecho al trabajo, la igualdad laboral estimado como un principio para ser tratado por igual que los demás. Y el principio de dignidad que es dejado de lado permitiendo que la persona con incapacidad sea moralmente sujeto de acoso afectando su desempeño laboral, haciéndolos vulnerables para ingresar a un centro de labor o para continuar en el mismo, de modo que la ley 29973, no cumpliría con

el marco de protección que se contempla para la PCD.

2.2. BASES TEÓRICAS

De acuerdo al fundamento teórico que Hernández y Mendoza (2019), define como: conjunto de conocimientos históricos acumulados que guardan relación con el problema y constituyéndose en definiciones en teorías o principios y en hipótesis científicas ya existentes.

2.2.1. NORMATIVA INTERNACIONAL

Derechos Humanos

Declaración Universal de Derechos Humanos (DUDH): Aprobada en 1948 “establece que todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad, derechos y tienen por base el reconocimiento de la dignidad intrínseca y de los derechos iguales e inalienables de todos los miembros de la familia humana”(OHCHR *Universal Declaration of Human Rights-Spanish (Español)*2006)

Conforme a Derechos esenciales, y Fundamentales, se le otorga la denominación que distingue tales derechos de la persona, como DERECHOS HUMANOS, en el entendido que agrupa todas las capacidades del ser humano y con mayor intensidad que le servirá de mayor crecimiento, término que ha sido universalizado.

El aspecto subjetivo que abarca estos derechos, radica en la protección que recibe la persona ante embates que puedan venir por diferentes medios incluso estatales, que a su vez permite realizar demandas para cumplimiento de acciones inherentes propias del estado, a favor de su mejora y desarrollo personal.

La posición desarrollada por esta doctrina luspositivista, citando Rojas (s.f.) al Profesor, Peces-Barba, indica que es:

- Facultad que la norma atribuye de protección a la persona en lo referente a su vida, a su libertad, a la igualdad y con posibilidad

de poner en marcha el aparato coactivo del estado en caso de infracción. (Rojas, s.f.) p. 59.

Con la posición y las palabras vertidas, la autora se identifica y lo suscribe plenamente, que siendo tales derechos amparados primeramente como fundamentales y estando inmersos en la constitución proporciona ese carácter garantista, correspondiendo al estado velar que se dé cumplimiento cabal de la norma con los medios que le asiste a un estado de derecho. Teniendo en cuenta que son imprescriptibles, irrenunciables, inviolables y efectivos.

Teoría Iuspositivista y Derechos Humanos

La teoría iuspositivista sostiene que el fundamento y valor del derecho provienen del reconocimiento de la ley, y corresponde al poder público su difusión y sanción. Para que una norma sea válida, debe cumplir con los principios que le dieron origen (Rojas, s.f., p. 62) El Tribunal Constitucional (TC) afirma que reconocer el derecho positivo es esencial para el accionar del Estado, implicando principios éticos y morales, y el derecho a la dignidad humana como fin supremo de la sociedad y del Estado (Art. 1° de la Constitución).

Clasificación de los Derechos Humanos

Primera Generación: Surgida en el siglo XVIII con la Revolución Francesa y la Independencia de los Estados Unidos, abarca derechos civiles y políticos, como el derecho a la vida, honor, integridad física y moral, seguridad personal, e igualdad ante la ley (Contró y Ugalde, s.f.).

Segunda Generación: Nacida de la ineficacia de la primera generación y la desigualdad social y económica, incluye derechos económicos, sociales y culturales, como el derecho a la salud, educación, vivienda y trabajo (Contró y Ugalde, s.f.).

Tercera Generación: Aparecida en el siglo XX, busca proteger el medio ambiente, promover el desarrollo y la paz, y valora la solidaridad. Provee mecanismos para el acceso a derechos básicos, especialmente

para personas en condiciones de discriminación (Contró y Ugalde, s.f. p. 6).

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD):

Adoptada en 2006, promueve, protege y asegura el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad (Naciones Unidas, 2006).

Es importante destacar que discapacidad no es lo mismo que incapacidad, desde la promulgación de la CDPD en el año 2006 se originó el enfoque de derechos que considera a la PCD como sujeto de derechos y obligaciones y a ser tratada con igualdad en todos los ámbitos de la sociedad.

En el artículo 9, la CDPD insta a los Estados parte a tomar las medidas necesarias para facilitar el acceso de las PCD al entorno físico, al transporte, la información y las comunicaciones, entre otros aspectos, tanto en zonas urbanas como rurales, eliminando todo tipo de barreras (Naciones Unidas, 2006).

Las personas con distintas discapacidades tienen los mismos derechos humanos que todos los demás, al ser universales, integrales e inherentes a todos los seres humanos. Entre ellos citar:

- Derecho a la no distinción, exclusión, restricción o preferencia basada en discapacidad.
- Derecho a la igualdad de oportunidades.
- Derecho a una plena igualdad y protección ante la ley.
- Derecho a un alto nivel de salud y a recibir tratamiento médico, psicológico y funcional, así como rehabilitación y otros servicios necesarios para el desarrollo de sus capacidades y habilidades.

- El derecho a trabajar, de acuerdo a sus capacidades, recibir salarios igualitarios que contribuyan al estándar de vida adecuado.
- El derecho a ser tratado con dignidad y respeto.(PDHRE, s.f.).

Según el Informe Mundial sobre la Discapacidad de la OMS y el Banco Mundial (2011). La discapacidad abarca desde pequeñas dificultades en el funcionamiento hasta grandes impactos en la vida de una persona.

La conceptualización de discapacidad ha ido evolucionando en el tiempo y se ha visto de diferentes formas. Por una parte, se ha entendido como deficiencias que impiden ciertas funciones del cuerpo (físicas), o limitaciones que dificultan el desarrollo de ciertas actividades (auditivas o visuales), o restricciones que afectan gravemente su participación social (trastornos mentales).

Desde esta perspectiva, la discapacidad no es solo un tema de salud, sino una cuestión social que depende de la relación entre las deficiencias y el entorno que las rodea. Entorno que puede estar compuesto por distintos tipos de barreras, como la actitud.

2.2.2. NORMATIVA NACIONAL

La Constitución Política del Perú, establece los derechos fundamentales de las personas y la obligación del Estado de garantizar su cumplimiento.

Derechos Fundamentales de las Personas

Los derechos fundamentales de la persona, principios absolutos e innegables de los valores innatos de las personas, y reconocidos en la Constitución de Perú de 1993, en su primer capítulo llamados derechos constitucionales por garantizar la dignidad y la libertad de las personas (Rojas, s.f.).

Derecho a la igualdad

Este derecho, de acuerdo al artículo 2 inciso 2 de la Constitución, que dice: “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” (*Constitución 1993*).

Artículo de transparencia, que reconoce a todas las personas en la misma condición y prohibiendo cualquier tipo de discriminación, basado en la ausencia de diferencias entre unas y otras, con la misma dignidad y mismos derechos, implicando que no se puede tratar de forma distinta a las personas.

En ese sentido, un trato discriminatorio resulta prohibido, según nuestro ordenamiento jurídico, que de vulnerarse este principio acarrearía la afectación de otros derechos.

Derecho a la dignidad

El derecho a la dignidad es el de mayor valor reconocido en la Constitución ya que de él se derivan los demás derechos, fortalecido a partir de las atrocidades cometidas en las guerras mundiales y las dictaduras latinoamericanas atentando contra la persona y su dignidad (Landa, 2017).

En alusión a este derecho la Constitución lo establece en el artículo 1 hablando de la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado (*Constitución, 1993*).

Ello implica que el Estado debe garantizar bienestar y desarrollo de las personas, creando las condiciones sociales y económicas. Derecho que además tiene carácter relacional, al evidenciarse cuando se afectan otros derechos (Landa, 2017).

De modo que, se vulnera la dignidad de una persona cuando es impedido de acceder a los servicios básicos por falta de adecuación,

afectando su vida digna, salud, seguridad y goce.

Libertad de Tránsito

Dentro de los derechos esenciales ubicados y consagrados en la Constitución, está la Libertad de Tránsito, en el artículo 2° inciso 11°, el cual permite que los ciudadanos elijan donde residir y desplazarse por el territorio nacional sin restricciones (*Constitución, 1993*).

Hay que destacar que de la misma forma este derecho se encuentra reconocido internacionalmente en la Convención Americana sobre DDHH en el artículo 22° inciso 1 indicando que:

“Toda persona que se halle legalmente en territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales” (Derecho de libertad de tránsito TC - LP, s.f.).

Denotando autonomía y voluntad de la persona para ejercerlo libremente, facilitando el ejercicio de los demás derechos inherentes y esenciales como el trabajo, salud y educación.

Por lo tanto, el derecho a libre tránsito garantiza el desarrollo amplio de capacidades y derechos de las personas con respaldo de la Constitución y a colación de ello el Estado debe crear condiciones necesarias para que todas las personas participen en todas las áreas de la sociedad y a transportarse sin limitaciones.

Ley N° 29973 Ley General de la Persona con Discapacidad.

Definición de PCD. La Ley N° 29973 considera a PCD “a quien presenta uno o varios desperfectos físicos, intelectuales o mentales, temporales o permanentes, que le impiden interactuar libremente debido a las barreras del entorno” (Ley 29973, 2012).

Compromiso del Estado. Con la creación y promulgación de esta Ley el 13 de diciembre de 2012, el Estado honra el compromiso adquirido con La Convención sobre los Derechos de las PCD en su artículo 4° y

su Protocolo Facultativo ratificado con DS. N° 073-2007-RE, garantiza protección y conjuntamente afianzar los principios básicos que les asisten tanto a este grupo de personas como a todo ser humano para vivir en igualdad que el resto de las personas dentro de una sociedad, citando entre ellos el correspondiente al derecho de uso de los medios de transporte, considerado soporte mínimo para el correcto desarrollo de otros derechos que se encuentran intrínsecamente ligados que se complementan, como: transitar libre, trabajar o estudiar, actividades básicas, pero que sin duda permiten el libre acceso al sentido de libertad.

Rol del MIMP y CONADIS:

- **Funciones y responsabilidades:** El Decreto Legislativo N° 1098 aprobó la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP), amparándose bajo su competencia, el amparo y garantía de los derechos de las PCD.
- **CONADIS:** Organismo adscrito al MIMP, denominado: Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), organismo adscrito al MIMP, es un ente autónomo administrativa y financieramente encargado del resguardo y protección integral de los derechos de las PCD. Promueve políticas, supervisa y fiscaliza en favor de este grupo de personas. En sus funciones, está conferido sancionar por incumplir las disposiciones especificadas en la norma, observando que estas sanciones están limitadas al personal que brinda servicios al Estado según los artículos 82, 83 y 84, incurriendo en destitución, suspensión, amonestación o multas. (Ley 29973 - 2012).

2.2.3. REGLAMENTO DE LA LEY N° 29973 LGPD

Con el Decreto Supremo N° 002-2014-MIMP se aprobó el Reglamento de la Ley N.º 29973, Este reglamento, basado en la Constitución de 1993 del Perú, establece los valores de la persona

humana como fin supremo tanto de la sociedad como del Estado. Reconoce a las personas con algún tipo de deficiencia, ya sea física o mental, y garantiza su derecho a un régimen integral de protección y seguridad (Derecho, 2021b).

Artículo 20.- Accesibilidad en el transporte público terrestre

- 20.1 La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, a nivel nacional y los Gobiernos Regionales y Locales, en el ámbito de su competencia, fiscalizan y supervisan que las empresas de transporte debidamente autorizadas, cumplan con lo dispuesto en la Ley y en el presente Reglamento, imponiendo las sanciones que correspondan. Sin embargo, no se ha evidenciado el cumplimiento de estas disposiciones.
- .20.2 Los Gobiernos Locales implementan medidas y disposiciones normativas para la reserva de asientos preferenciales, cercanos y accesibles al ingreso de los vehículos de transporte público, los mismos que son destinados al uso exclusivo de las personas con discapacidad.

Infracciones y Sanciones

El Reglamento de la Ley 29973 también establece en su Artículo 90 las infracciones y sanciones relacionadas con el servicio de transporte público. En particular, el inciso g) menciona, “negarse a brindar el servicio de transporte a una persona por su condición de discapacidad es una infracción sancionada con una multa de 7 a 9 UIT (Unidades Impositivas Tributarias)” (Ley 29973 - 2012).

Que, a pesar de la disposición, no se tiene implementación efectiva de estas sanciones, evidencia la falta de supervisión y fiscalización por las autoridades competentes, como la PNP y las municipalidades, lo que agrava la problemática de inaccesibilidad en el transporte público para las PCD, limitando su movilidad y acceso a servicios esenciales.

Conforme se aprecia en la figura 1.

Figura 1

Infracciones y Sanciones en Transp. Público Reglamento de la Ley N° 29973

INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS CONTEMPLADAS EN LA LEY N° 29973, LEY GENERAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD	
Base legal: Artículo 81 de la Ley N° 29973.	
Infracciones graves (Mayor a 5 UIT hasta 10 UIT):	Sanción
a) El impedir la entrada de la persona con discapacidad a los espectáculos culturales, deportivos o recreativos.	De 6 a 7 UIT
b) El incumplimiento injustificado de la obligación de adecuar los procedimientos de admisión y evaluación por parte de instituciones educativas de cualquier nivel.	De 7 a 9 UIT
c) La omisión de reservar el 5% de las vacantes para las personas con discapacidad en los procesos de admisión a universidades, institutos o escuelas superiores.	De 7 a 9 UIT
d) La omisión de incluir asignaturas sobre discapacidad en los currículos y programas para la formación de técnicos y profesionales en los campos de la educación, el derecho, la medicina, la psicología, la administración y el trabajo social.	De 7 a 9 UIT
e) La omisión de incluir asignaturas sobre accesibilidad y el principio de diseño universal en los currículos de sus facultades y programas para la formación de técnicos y profesionales en los campos del diseño y la construcción, las edificaciones, el transporte, las telecomunicaciones y las tecnologías de la información.	De 7 a 9 UIT

INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS CONTEMPLADAS EN LA LEY N° 29973, LEY GENERAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD	
Base legal: Artículo 81 de la Ley N° 29973.	
Infracciones graves (Mayor a 5 UIT hasta 10 UIT):	Sanción
f) No contar con intérpretes de lengua de señas o con subtítulos en los programas informativos, educativos y culturales transmitidos mediante radiodifusión por televisión.	De 7 a 9 UIT
g) Negarse a brindar el servicio de transporte a una persona por su condición de discapacidad.	De 7 a 9 UIT
h) La omisión de incluir el cumplimiento de las normas de accesibilidad para personas con discapacidad, de manera expresa, en las bases de los procesos de selección para la contratación de bienes, servicios u obras dentro de las características técnicas de los bienes, servicios u obras a contratar.	De 9 a 10 UIT
i) No considerar las normas de accesibilidad para personas con discapacidad en el otorgamiento de las licencias municipales y en la aprobación de los expedientes técnicos de obra.	De 9 a 10 UIT
j) No mantener en buen estado las instalaciones y vías públicas para garantizar y preservar la seguridad, salud e integridad física de la persona con discapacidad.	De 9 a 10 UIT
k) Incumplir el deber de vigilar y verificar que las instalaciones que son responsabilidad de las empresas prestadoras de servicios públicos se mantengan en estado óptimo para no poner en riesgo a la persona con discapacidad.	De 9 a 10 UIT

Nota. Esta figura muestra las infracciones y sanciones establecidas en el Reglamento de la Ley N° 29973, destacando la ausencia de sanciones específicas para la falta de accesibilidad en el transporte público. Adaptado de "Reglamento de la Ley N° 29973" (MIMP, 2014).

Entidades Responsables - Fiscalización y supervisión

MUNICIPALIDADES y PNP: Supervisan y fiscalizan el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en el transporte público.(Ley 29973, 2012).

OMAPED: Promueve campañas sobre los derechos de las PCD, supervisa la ejecución de normas y denuncia su incumplimiento. (Ley 29973 - 2012)

SINAPEDIS: Asegura el cumplimiento de las políticas públicas establecidas en la Ley N° 29973. (Ley 29973, 2012).

2.2.4. EL DERECHO ACCESIBLE

José María Químper destaca que el derecho implica justicia, honor y verdad, permitiendo que las personas con discapacidad física (PCDF) accedan al transporte público en igualdad de condiciones, según el Plan Nacional de Accesibilidad (MVCS, 2018a).

El Decreto Supremo 007-2021 MIMP (2021), establece políticas multisectoriales sobre la discapacidad hasta 2030, reconociendo la atención al transporte como un problema social que afecta a las PCD. Este decreto identifica los principales problemas de acceso en el transporte público urbano (39%), mototaxis (25.8%) y taxis (19.86%), siendo estos los medios de desplazamiento más frecuentes entre las PCD.

La accesibilidad es un derecho básico indispensable para una vida digna. El transporte público debe ser adecuado para todos los usuarios, incluyendo a las PCDF, y estar equipado con infraestructura apropiada para su desplazamiento. La falta de accesibilidad vulnera el derecho a la igualdad, impactando negativamente en la dignidad y creando discriminación. Es una Condición sine qua non, indispensable para el desarrollo de una vida digna

2.2.5. ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 20° de la Ley 29973

- 20.1 Las empresas de transporte público terrestre de pasajeros cuentan con unidades accesibles para personas con discapacidad y personas adultas mayores. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamenta la introducción progresiva de estos vehículos (Ley 29973, 2012).

A pesar de esta normativa, no se han observado unidades accesibles en el servicio público masivo de transporte, salvo en el Metropolitano y los buses alimentadores, que están segmentados para ciertas áreas de la ciudad y no cubren las zonas periféricas. Esta falta

de accesibilidad en el transporte público afecta directamente los derechos de las personas con discapacidad, limitando su movilidad y acceso a servicios esenciales.

Artículo 20°2 de la Ley 29973

20.2 Los vehículos destinados a servir al transporte terrestre de pasajeros deben reservar los asientos y espacios preferenciales con un acceso fácil para las PCD. Esta obligación estará supervisada y fiscalizada por la PNP y las municipalidades vigilando su cumplimiento (Ley 29973, 2012).

En la práctica diaria, no se observa el cumplimiento de esta disposición. Además, no se ha evidenciado una supervisión efectiva por parte de la PNP y las municipalidades, lo que agrava la situación de inaccesibilidad para este grupo de personas.

Artículo 15° de la Ley N° 29973

Derecho a la accesibilidad

La persona con discapacidad tiene derecho a acceder, en igualdad de condiciones que las demás, al entorno físico, los medios de transporte de manera más autónoma y segura posible. El Estado, a través de los distintos niveles de gobierno, establece las condiciones necesarias para garantizar este derecho sobre la base del principio de diseño universal.

Este artículo subraya la importancia de garantizar la accesibilidad en el transporte público para las PCD, permitiéndoles ejercer sus derechos en igualdad de condiciones.

La Ley 29973 en apoyo a las PCD severa mediante Ley 30412, promulgada en el año 2016, se modificó estableciendo que los pasajeros con problemas de discapacidad severa viajen de manera gratuita, y por su limitación llevar un acompañante, siempre y cuando registren en CONADIS para acceder a la gratuidad y a los distintos servicios de la comuna, sin olvidar que el problema principal radica en la forma de

acceso a las unidades de transporte, accesibilidad al transporte y adaptación de la infraestructura evitando la vulneración de los derechos de las PCDF.

Accesibilidad y discapacidad

La accesibilidad tiene una gran repercusión en la sociedad, especialmente para las PCD y las personas adultas mayores. La discapacidad se entiende como el resultado de la interacción entre la persona y su entorno, con barreras que generan discriminación y limitaciones en ámbitos como transporte, educación, empleo y vivienda (*D.S. 012-2018 MVCS*, 2018).

El **Decreto Supremo N° 012-2018-Vivienda**, que aprueba el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023, reconoce que la Constitución en su artículo 7 establece que las personas con discapacidad (PCD) tienen derecho al respeto de su dignidad, protección, atención y seguridad. Basado en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), este decreto declara que se deben adoptar disposiciones necesarias para garantizar que las PCD puedan acceder al entorno físico y al transporte en igualdad de condiciones que las demás personas, y participar libremente en todos los aspectos de la vida (MVCS, 2018b).

D.S.012-2018 Vivienda: Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023. (Naciones Unidas, 2006a) (PDHRE, s.f.)

El Decreto Supremo N.º 012-2018-Vivienda, aprobando el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023, reconoce que la Constitución en su artículo 7 establece que las PCD tienen derecho al respeto de su dignidad, protección, atención y seguridad. Decreto basado en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), que Perú es parte, declara:

Se deberán adoptar disposiciones necesarias que garanticen que las PCD puedan acceder al entorno físico y transporte en igualdad de

condiciones que las demás personas, y puedan participar libremente, en todos los aspectos de vida (MVCS, 2018).

2.2.6. DISCAPACIDAD

Discapacidad física

Discapacidad física: Limita las capacidades físicas de una persona para realizar movimientos corporales debido a una enfermedad o accidente. Esta condición puede afectar la movilidad orgánica y repercutir en el desarrollo personal y social (*D.S. 012-2018 MVCS*, 2018). Según la OMS, la discapacidad física se debe a una malformación causada por una afección en el sistema neuromuscular, central o periférico, que provocó alteraciones en el control del movimiento y la postura (Arranz, 2023). Las ayudas biomecánicas mejoran la independencia y la calidad de vida.

Personas con discapacidad (PCD)

Las organizaciones han luchado por el reconocimiento de los derechos humanos de las PCD, creando instrumentos jurídicos a nivel mundial para garantizarles derechos en igualdad de condiciones. Sin embargo, muchas barreras aún existen.

2.2.7. TIPOS DE DISCAPACIDAD

Discapacidad física motora o motriz

Afecta la capacidad de desplazarse o manipular objetos debido a alteraciones en las neuronas motoras, siendo congénita o adquirida que afecta el desarrollo personal y social (Rovira, 2018; Oposinet, 2015) personas con cuadriplejia enfrentan obstáculos significativos en edificaciones y transporte no adaptados. (MINEDUC, 2007)

- Paraplejia: afectación parcial o completa de la motricidad de miembros inferiores, consecuencia de lesión medular en la región dorsal y/o lumbar.

- Tetraplejia: parálisis de las cuatro extremidades, resulta de una lesión a nivel cervical, parálisis completa de las extremidades inferiores, la afectación de las superiores varía según el nivel neurológico afectado.
- Hemiplejia: lesión en hemisferio cerebral que provoca parálisis del brazo y piernas opuestas al hemisferio dañado.
- Cuadriplejia: Parálisis de brazos, piernas y tronco por debajo del nivel de la lesión en la médula espinal, debido a un traumatismo en las vértebras cervicales quinta a séptima (Romero, 2011).

Persona con movilidad reducida

Incluye a personas con limitaciones temporales o permanentes para desplazarse debido a enfermedades, degeneración natural, accidentes u otras causas. Esta limitación implica un desplazamiento más lento y difícil, afectando a niños, adultos mayores, personas gestantes y otras con obstáculos para moverse (*D.S. 012-2018 MVCS 2018*).

2.2.8. LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público es un sistema que permite el desplazamiento de personas y cosas mediante vehículos adecuados que cobran un precio determinado. El servicio público es accesible a todos, sin distinción, y está regulado por una administración para satisfacer las necesidades de movilidad de la población (RAE, 2022).

Transporte Público Regular de Personas

La **Ordenanza 1599** de la Municipalidad de Lima regula la prestación del servicio público de transporte para personas en Lima Metropolitana, garantizando su calidad y seguridad, y mejorando la movilidad urbana y la calidad de vida de los usuarios (Ord. 1599 MML, 2012).

El transporte público, la exclusión social y la pobreza

Las zonas marginadas de las ciudades latinoamericanas sufren de exclusión social debido a la falta de acceso al transporte público, lo que dificulta su integración en la sociedad. El transporte colectivo surge como una alternativa, aunque también conlleva procesos de exclusión e inclusión social, dependiendo del tiempo, precio y cobertura del servicio (García-Schilardi, 2014).

Sistema Integrado de Transporte (SIT)

El **SIT**, creado en junio de 2012 mediante **Ordenanza 1613** (2012), busca mejorar la calidad de vida y la movilidad urbana implementando un servicio de transporte público accesible, seguro y sostenible (MTC, 2018).

Ley N° 30900 y la ATU

La **Ley 30900** en 2018, se creó la **Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)** para unificar estos distritos y eliminar barreras encargada de regular el transporte en Lima y Callao, garantizando el SIT y respetando la Ley Orgánica de Municipalidades (MTC, 2018).

ATU

Según el artículo 3 de la ley, ATU, organismo atribuido al MTC, de personería jurídica de derecho público interno y administración autónoma, económica y financiera. Su objetivo es organizar e implementar el SIT, siguiendo los lineamientos del MTC (MTC, 2018).

2.2.9. POLÍTICAS PÚBLICAS

Las políticas públicas son medios que emplea el Estado para obtener un fin determinado, basados en principios ideológicos y regulados por instrumentos como el financiamiento y los dispositivos de prestación. Se ejecutan mediante acciones coherentes con estos

principios (López y Ayala, s.f.). Según Parra (2012), son acciones del Estado en coordinación con la sociedad civil, orientadas a optimizar el nivel de vida de la población, especialmente la más vulnerable.

Para impulsar las políticas públicas, se necesitan normas jurídicas, servicios de personal humano y organizado, recursos materiales, principalmente financieros, y persuasión para generar confianza y legitimidad en el gobierno (López y Ayala, s.f.). Que respondan al interés público, eficaces, evaluando su oportunidad, calidad, transparencia y apropiación social (López y Ayala, s.f.)

Políticas Públicas y el Principio Universal

Las políticas públicas buscan lo mejor para el pueblo, complementando el objetivo del Estado de atender demandas sociales justas y válidas, respetando los principios y valores de la Declaración Universal de Derechos Humanos, Garretón (2004), destaca principios como el respeto a todos los integrantes de la familia humana, la no discriminación y la sociedad democrática marco propicio para el goce de los derechos humanos.

El Diseño Universal

Desarrolla estrategias para las diferentes condiciones del ser humano, promoviendo igualdad e inclusión social con entornos cómodos y flexibles (*Declaración Stockholm Spanish*, s.f.). Ron Mace creó el diseño universal para beneficiar a personas con diferentes condiciones, basado en siete principios: uso equitativo, adaptable, sencillo, comunicación perceptible, seguridad, mínimo esfuerzo y tamaño adecuado. Uso equitativo, que sea útil para todos, sin discriminar, y que brinde seguridad y garantía a personas con o sin problemas físicos.

Diseño universal y la discapacidad

Estos cambios modernizarán infraestructuras inoperativas para personas con discapacidad, transformando entornos, como la vivienda, el transporte y las vías públicas, permitiendo integración social (Naciones

Unidas, 2017).

Lugar de estudio, Pachacútec

El estudio se llevará a cabo en zona de Pachacútec ubicado en el distrito de Ventanilla, Callao. Según el Mapa de Pobreza Provincial y Distrital 2013 elaborado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), la población de Ventanilla aquel año era de 372,899 habitantes, de los cuales 155,479 habitantes pertenecían al grupo de más bajo nivel de ingresos y acceso mínimo a servicios básicos estimándose en la zona un ingreso aproximado de US \$400 para una familia de 4 miembros.

2.3. DEFINICIONES CONCEPTUALES

1. **Accesibilidad universal:** Diseño de productos, entornos, programas y servicios utilizables por todas las personas sin necesidad de adaptación (MVCS, 2018b).
2. **Barreras culturales y sociales:** Actitudes que estigmatizan a personas con discapacidad, limitando su adaptación y participación en la sociedad (MVCS, 2018b).
3. **Cadena de accesibilidad.** Continuidad en el acceso a espacios sin barreras, articulando actividades con servicios accesibles en igualdad de condiciones (MVCS, 2018).
4. **Deficiencia de accesibilidad:** Impacto negativo sobre la población, especialmente PCD y personas adultas mayores (MVCS, 2018b).
5. **Inclusión Social:** Garantía de oportunidades y recursos necesarios para la plena participación en la vida económica, social y cultural (Inclusión social Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo, s.f.)
6. **Medidas Adecuadas:** Acciones para garantizar que las PCD accedan en igualdad de condiciones a entornos físicos y transporte (*ArchDaily*

,2024)

7. **Publicidad:** Comunicación para dar a conocer productos o servicios y persuadir a un público objetivo (ASALE Y RAE, s.f.).
8. **Reglamento de tránsito:** Normas que regulan el uso de vías públicas, otorgando seguridad mediante señales de tránsito y límites de velocidad (Derecho, 2021).
9. **Tipificación de sanciones:** Establecimiento de conductas ilícitas y sanciones correspondientes según la normativa (Principio de tipicidad en el procedimiento sancionador, s.f.).
10. **Vulneración de derechos:** Violación que puede constituir delito y afectar la integridad física, psíquica y social de las personas (Contenidos, 2023).

2.4. HIPÓTESIS

2.4.1. HIPÓTESIS GENERAL

HG. El incumplimiento del reglamento de la Ley N° 29973 no garantiza el derecho a la accesibilidad al transporte público terrestre de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.

2.4.2. HIPÓTESIS ESPECIFICAS

HE1. El desconocimiento de los operadores de las empresas de transporte de la Ley 29973 y su reglamento repercute negativamente sobre el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física en Pachacútec en Pachacútec, Ventanilla 2023.

HE2. La falta de implementación de medidas de adecuación de las unidades de transporte público impide la movilidad y autonomía de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.

HE3. La inacción de CONADIS en la fiscalización y promoción del cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento afecta el derecho a la

accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.

2.5. VARIABLES

2.5.1. VARIABLE INDEPENDIENTE

Fenómeno que se intenta explicar, y es objeto de estudio:

“Cumplimiento del reglamento de la Ley N° 29973”

Grado en que las disposiciones del reglamento de la Ley N° 29973 son implementadas y respetadas por ET público en Pachacútec.

2.5.2. VARIABLE DEPENDIENTE

Expresados en los factores o elementos que explican un fenómeno.

“Derecho accesible al transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023”.

Capacidad que PCDF pueden utilizar el TP en Pachacútec, incluye disponibilidad de rampas, espacios reservados, servicios de apoyo.

2.6. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla 1

Operacionalización de variables

Variables	Dimensiones	Indicadores
(VI) Cumplimiento del reglamento de la ley 29973	Derechos Vulnerados	Acceso al libre tránsito Igualdad de oportunidades Inclusión social
	Falta de acción	Acción por parte de las autoridades Supervisión y Fiscalización Responsabilidad empresarial
	Precisión de la norma	Obstáculo para el cumplimiento de la ley
	Políticas publicas	Conadis Sinapedis

(VD)		
Derecho a la accesibilidad al Transporte Publico de Personas con Discapacidad	Personas con discapacidad física	Necesidad de transportarse Faltan medidas de accesibilidad Seguridad y comodidad Limitaciones económicas

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación fue de tipo básica y socio-jurídica, basada en hechos de la realidad social, con el propósito de generar conocimiento sobre lo que acontece en la realidad. Según Aranzamendi y Humpiri (2021), citando a Borda (2013), el propósito de la investigación básica es “desarrollar nuevos conocimientos o modificar los principios teóricos existentes” (p. 28)

3.1.1. ENFOQUE

La investigación siguió un enfoque cualitativo, adecuado para describir y comprender situaciones o fenómenos jurídicos. Aranzamendi y Humpiri (2021) señalan que la investigación cualitativa está “dirigida a la descripción y comprensión de una situación o fenómeno” (p. 42). Este enfoque se basa en la observación, descripción e interpretación de hallazgos, permitiendo la construcción de teorías y modelos jurídicos (p. 43).

Utilizando el método inductivo, aplicando la teoría fundamentada de Strauss y Corbin, desde fenómenos particulares para llegar a conclusiones generales mediante recopilación de datos no estandarizados en el ambiente natural, y entrevistas semiestructuradas (Hernández y Mendoza, 2019, p. 530).

Valladolid y Chávez (2020) consideran que la investigación cualitativa es adecuada para analizar problemas jurídicos y cuestiones jurisprudenciales, siendo de índole descriptiva y enfocada en identificar elementos de relevancia jurídica. La teoría fundamentada, según Hernández y Mendoza, (2019), citando a Glaser y Strauss (1967), “provee de un sentido de comprensión sólido porque embona en la situación bajo estudio” (p. 527).

Este enfoque permitió entender la realidad de manera integral,

considerando actitudes y experiencias de las personas, abordando los fenómenos desde la mirada de los participantes sin variar el entorno (Hernández y Mendoza, 2019, p. 390).

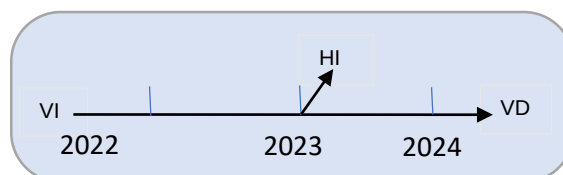
3.1.2. ALCANCE O NIVEL

La investigación es descriptiva y transversal, permitiendo describir la situación real de la problemática para comprenderla y responder a las preguntas de investigación. Se busca determinar de qué manera el cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento afecta el derecho a la accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla, en 2023.

3.1.3. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El diseño de esta investigación es no experimental, ya que no se aplicará ninguna manipulación a las variables. Es descriptiva y transversal, con el objetivo de describir las características más importantes del fenómeno estudiado y analizar la afectación de las variables en el tiempo determinado (Dankhe, 1986).

Según la pregunta de investigación específica que dice ¿De qué manera el cumplimiento de la Ley N° 29973 y su reglamento afecta el derecho a la accesibilidad al transporte público terrestre de las PCDF en Pachacútec, Ventanilla 2023? Con el siguiente esquema:



VI = Cumplimiento del reglamento de la ley 29973

VD= Derecho accesible al transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023

HI= Hechos que se investigan

3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.2.1. POBLACIÓN

Arias (2020), citando a Mejía, (2005) define la población como la totalidad de elementos del estudio, delimitada por el investigador según la definición formulada.

La población de esta investigación fueron las personas con discapacidad (PCD) en Pachacútec, Ventanilla. Debido a la falta de datos específicos, se utilizarán estimaciones basadas en datos nacionales y locales. Según el Censo Nacional 2017 del INEI (Carrillo, 2018), aproximadamente el 10.4% de la población peruana tiene alguna discapacidad. Aplicando este porcentaje a la población de Pachacútec estimada en 2013, alrededor de 16,170 personas podrían tener alguna discapacidad (10.4% de 155,479).

3.2.2. MUESTRA

Hernández y Mendoza (2019), consideran la muestra como la parte representativa de la población. En esta investigación cualitativa, se utilizará una muestra no probabilística, ya que no busca generalizar resultados, sino comprender el fenómeno a profundidad y responder a las preguntas de investigación.

La muestra intencional estuvo compuesta por 24 personas, distribuidas de la siguiente manera:

- 12 PCD residentes en Pachacútec.
- 9 operadores de transporte público
- 2 especialistas en accesibilidad y transporte.
- 1 gerente de una empresa de transporte público.

Esta distribución permite obtener una visión integral y diversa sobre el cumplimiento de la Ley N° 29973 y su reglamento en relación con la

accesibilidad al transporte público en Pachacútec.

3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Técnicas

Las técnicas e instrumentos de recolección de datos son herramientas esenciales para obtener información pertinente y responder a las preguntas de la investigación (Narváez, 2023). Ríos (2017) indica que las técnicas son el medio por el cual se desarrolla la investigación, siendo esenciales para la recolección de datos (p. 101).

Técnica de campo

La técnica de campo se realizó en el lugar del hecho en estudio, para obtener información fidedigna y práctica que permita confrontar la teoría con la realidad. Esta investigación, empleará la entrevista no estructurada, que consiste en un diálogo guiado con preguntas abiertas y flexibles, para recoger información veraz y profundizar en los aspectos cualitativos del tema de estudio.

3.3.1. RECOLECCIÓN DE DATOS

En el proceso cualitativo, el investigador es el principal instrumento de recolección de datos, utilizando diferentes métodos y técnicas (Hernández y Mendoza, 2019).

Instrumento. Ríos (2017), define un instrumento de recolección de datos como una herramienta concreta en la cual el investigador registra datos provenientes de las unidades de análisis (p.103). La investigación será validada si cumple con:

- **Calidad:** Estilo y claridad de elementos.
- **Confiabilidad:** Consistencia interna de los resultados.
- **Validez:** Pertinencia del instrumento con el estudio, midiendo lo relacionado con el objetivo.

- **Objetividad:** Evitar influenciar las respuestas.
- **Prueba piloto:** Aplicación previa del instrumento para evitar errores en su construcción.

Tipos de Instrumentos. Según la técnica aplicada, se utilizarán la guía de entrevista semiestructurada para formular preguntas abiertas relacionadas con las categorías y subcategorías. El cuadro de doble entrada se empleará para organizar los datos de forma ordenada, permitiendo ver la realidad desde diferentes perspectivas (Rivera et al, 2011).

3.3.2. PRESENTACIÓN DE DATOS

Para la presentación de datos cualitativos, Milles et al., 2014 (2014) proponen el uso de tablas que relacionen la información del análisis de datos cualitativos obtenidos de entrevistas o estudios de caso. En esta investigación se utilizaron tanto tablas como sociogramas para aportar valor y claridad.

3.3.3. TÉCNICAS PARA EL ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

El análisis de la información obtenida de entrevistas semiestructuradas seguirá un enfoque cualitativo y método inductivo, utilizando la teoría fundamentada propuesta por Strauss y Corbin. Este proceso incluye:

- **Codificación abierta:** Descomposición de los datos, comparando y asignando códigos para agruparlos en categorías (Hernández y Mendoza, 2019, citando a Strauss y Corbin 1990).
- **Codificación axial:** Relacionar categorías y subcategorías para generar nuevos conceptos.
- **Codificación selectiva:** Integrar y perfeccionar las categorías.

El software ATLAS.ti se utilizará para el análisis de datos

cualitativos, facilitando el manejo de la información de forma objetiva y viable. Sin embargo, el resultado dependerá del análisis realizado por la investigadora, ya que la herramienta solo sistematiza la información presentada.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1. PROCESAMIENTO DE DATOS

Para el procesamiento de la información obtenida de las entrevistas, se consideró una muestra de veinticuatro personas: doce PCDF, nueve operadores de transporte, un gerente de empresa de transportes y dos expertos. Las entrevistas se realizaron en tres grupos: personas con discapacidad física, operadores de transporte y expertos. A continuación, se detallan los resultados mediante tablas en el orden respectivo.

Personas con discapacidad física (PCDF)

Tabla 2

Conocimiento de la Ley 29973 y la Accesibilidad al TP de las PCDF

Entrevista 1- Rpta. por PCDF - Preg.1: ¿Qué sabe sobre la Ley 29973 y su reglamento que establecen las normas para garantizar el derecho a la accesibilidad de las PcD al transporte público

E. N° 01	E. N° 02	E. N° 03	E. N° 04	E. N° 05	E. N° 06
No sabía que existía esa ley y no conocía que había derechos de ese tipo.	Si tuve conocimiento que existía esa ley. Pero no, derechos en transporte.	No, sabía que existía esa ley, y no, conozco de derechos de ese tipo.	No, tenía información de esa ley, y no sabía que había derechos de acceso para el transporte.	Si estoy informado, pero en la actualidad no se respetan.	Si conozco esa ley pero solo algunas cosas.
E. N° 07	E. N° 08	E. N° 09	E. N° 10	E. N° 11	E. N° 12
Que tiende a garantizar derechos de las personas discapacitadas	Por esta ley las personas con discapacidad tienen derechos y con ellos acceso al transporte.	Supe que esta ley nos da beneficios para poder transportarnos .	No conozco mucho de la ley, solo de la cuota de trabajo	Conozco sólo generalidades.	Si me informe de la ley, mi interés era por el transporte .

Nota. De acuerdo a los participantes tres indicaron absolutamente que no tenían ningún conocimiento de la ley, luego cinco de ellos saben que existe esa ley, pero no la conocen bien y no saben de sus derechos al transporte, una minoría declara conocerla pero que igual dicha ley no es respetada. Por lo que reclamaban la atención de CONADIS.

Tabla 3*Fuentes consultadas PCD de la Ley 29973 y su Reglamento*

<i>Entrevista 2: Rpta por PCDF - Preg.2: ¿Cómo se informó sobre esta ley y su reglamento? ¿Qué fuentes de información utilizo o consulto?</i>					
E. N° 01 No, estaba informado y ahora que me entero	E. N° 02 Una ocasión me visitaron de conadis para empadronarme, y despues nadie volvió.	E. N° 03 Nada de eso, recién hasta ahora que me entero.	E. N° 04 Apenas que me entero.	E. N° 05 Por medio de unas amistades.	E. N° 06 Unas amistades me hicieron saber.
E. N° 07 Por amistades y desde esa fecha para informarme mejor revise el internet.	E. N° 08 Me informe por medio de unas amistades.	E. N° 09 Unas amistades me contaron.	E. N° 10 En una reunion de amistades, fueron mis fuentes de información.	E. N° 11 Me entere por los medios informativos.	E. N° 12 El personal de mi institución me comento y comenze a indagar de la ley.

Nota. Según los participantes, del mismo modo tres indicaron que nadie les informo, mientras uno de ellos fue visitado por personal de Conadis para empadronarlo comentando generalidades y sin llegar a concretar se retiró, en tanto que los demás obtuvieron información mediante amistades, pero en suma todos coincidieron que era necesario se les de mayor conocimiento de sus derechos requiriendo mayor actividad de parte de la entidad encargada.

Tabla 4*Aspectos relevantes de la Ley 29973 y su Reglamento para PCDF*

<i>Entrevista 3: Rpta por PCDF - Preg.3: ¿Qué aspectos de esta ley y su reglamento le parecen más importantes o relevantes para su situación personal y sus necesidades de movilidad?</i>					
E. N° 01 Lo relevante es la movilidad para todo, sin ello no se puede hacer nada. Y si se aplicara en esta zona seria de mucho beneficio, aqui los transportistas no lo respetan.	E. N° 02 Lo importante, es poder acceder a los beneficios al certificarse mi discapacidad severa, que algo apoyaria a mi economía.	E. N° 03 Si se trata de la movilidad, hare un esfuerzo para ir a conadis y tramitar mi carnet amarillo.	E. N° 04 Recien lo conozco y no sabria cual sera lo importante.	E. N° 05 No la he analizado bien, solo se algunas cosas básicas.	E. N° 06 Lo que corresponde a la movilidad y el apoyo del carnet amarillo para la exoneración de pago de pasajes .

E. N° 07 Que precisen lo que dice la norma de las unidades accesibles para PCD, que es lo qué intentaron decir, eso es relevante, y a mi parecer quedo inconclusa.	E. N° 08 Que ayuda en mi economía, por lo del carnet amarillo debido a mi discapacidad severa que estoy exonerado del pago de pasajes en transporte público.	E. N° 09 Lo más importante que ayuda a mi economía y puedo movilizarme, sin costo con el carnet amarillo, por tener discapacidad severa.	E. N° 10 Me son de ayuda, el carnet amarillo que facilita mi traslado sin costo, y que es por cuestión de necesidad	E. N° 11 El beneficio, del carnet amarillo que ayuda exonerando pago de pasajes porque tengo discapacidad severa.	E. N° 12 Lo económico, y estoy en el trámite del carnet amarillo, por considerarme con discapacidad severa genera gastos extras y esto ayuda, que la institución no brinda lo suficiente
---	---	---	--	--	---

Nota. De acuerdo a los participantes, ante esta pregunta para nueve de ellos consideran más relevante lo concerniente a la movilidad que va unido a la economía precisamente porque estas personas son de situación económica precaria y están acreditadas con discapacidad severa, en tanto que de los otros tres entrevistados manifestaron su desconocimiento y el entrevistado 07 pedía mayor precisión en la norma.

Tabla 5

Preferencias de transporte publico terrestre entre PCDF

<i>Entrevista 4: Rpta por PCDF – Preg.4: ¿Qué medios de transporte público terrestre utiliza con más frecuencia? ¿Por qué?</i>					
E. N° 01	E. N° 02	E. N° 03	E. N° 04	E. N° 05	E. N° 06
Por lo general uso el transporte público, y eso es porque está al alcance de mi economía.	Me veo obligado a tomar taxi, porque por lo general el transporte público no me quiere recoger.	Las veces en que puedo salir debo de tomar taxi, por la silla de ruedas que no me lleva el transporte normal y los que trabajan ahí tampoco tiene paciencia para recogerme.	Por cuestiones económicas debo utilizar transporte público y cuando no me recogen tengo que utilizar taxi.	Me movilizo en transporte particular porque me es imposible tomar el transporte público es muy complicado.	Por la polio he tenido problemas para tomar los carros, pero siempre utilizo transporte publico, me es imposible tomar taxi no tengo dinero para eso.

E. N° 07	E. N° 08	E. N° 09	E. N° 10	E. N° 11	E. N° 12
Utilizo el transporte público, los medios económicos no me permiten otro tipo de movilidad y mi carnet allí lo uso.	Transporte público es la forma de movilizarme, porque además es el transporte donde puedo usar el carnet amarillo.	Bus alimentador que tiene banda ascensor y sube la silla de ruedas, me transporta mejor, pero debo tomar taxi para llegar ahí.	Transporte público de la zona, porque en ese transporte accedo a la movilidad sin costo.	Siempre utilizo el transporte público, porque es el que brinda el beneficio de no cobrarnos los pasajes por uso del carnet.	Utilizo el transporte público para desplazarme a diferentes lugares, es por la economía, mi capacidad no me permite tomar taxi.

Nota. De los doce participantes, dos de ellos el 03 y 05 indicaron que se ven en la necesidad de tomar taxi ya que el transporte público no los recoge, mientras cinco, el 01, 02, 04, 06 y 12 precisaron que tienen la necesidad de transportarse en unidades de transporte público ya que van con su economía, y de los entrevistados la persona N° 9 por usar silla de ruedas sin alternativa, debe tomar taxi para empalmar al bus alimentador que está lejos de la zona, y ahí hace uso del carnet amarillo, y las cuatro personas con los números 07, 08, 10 y 11 su movilidad frecuente es el transporte público de la zona, que es el medio donde les admiten el carnet amarillo para la exoneración de pasajes por estar acreditadas con discapacidad severa.

Tabla 6

Medidas de Accesibilidad en el TPT según PCDF

<i>Entrevista 5: Rpta por PCDF – Preg.5: ¿Qué medidas de accesibilidad ha encontrado o utilizado en las unidades de transporte público terrestre que ha usado? ¿Qué le parecen estas medidas? ¿Le han facilitado o dificultado el uso del transporte público?</i>					
E. N° 01 No hay medidas, solo una vez un cobrador me brindo ayuda por lo de la fractura	E. N° 02 No he encontrado apoyos de ningún tipo.	E. N° 03 No he encontrado ningún tipo de medidas en ninguna forma. En esta zona eso no existe.	E. N° 04 Medidas específicas no, solo asientos reservados y algunas veces estan ocupados.	E. N° 05 No encuentro forma como acceder a los carros y no hay donde esperar ademas los escalones son muy altos.	E. N° 06 No, al contrario, me apuran para bajar, incluso cuando subo no esperan que me siente, sino que arranca con fuerza cuando estoy en movimiento.

E. N° 07 No encontré medidas que ayuden al acceso, uno mismo tiene que esforzarse para subir. solo algunas veces los cobradores dan alguna ayuda.	E. N° 08 Medidas no hay ninguna, solo depende de mí, yo tengo que agarrarme fuertemente de los fierros de los lados para subir y eso es todo.	E. N° 09 La banda movible del bus alimentador que se desliza y subo tipo ascensor, lo que encontré para mi movilidad que me genera libertad y es de gran facilidad.	E. N° 10 No he visto medidas de acceso, todo esta en la fuerza de nuestros brazos para impulsarnos y subir. Siempre cuelgo mi baston a un lado y asi no incomode la subida.	E. N° 11 No hay medidas que pueda ayudar en subir, solo es uno mismo que hace el intento de subir agarrándose con fuerza de los extremos de la puerta con los brazos.	E. N° 12 En el transporte comun no se conoce de las medidas de accesibilidad, todo esta en el pasajero de su habilidad para subir, yo debo sujetarme fuerte de los lados de la puerta e impulsarme.
--	--	--	--	--	--

Nota. De los entrevistados solo una persona indico que encontró medidas de accesibilidad al tomar el bus alimentador lo que sucede cuando una movilidad particular la lleva para empalmar con éste lejos de la zona de estudio, en tanto que los once participantes restantes al unísono expresaron que no existen tales medidas de accesibilidad de ningún tipo, muy por el contrario las unidades de transporte cuentan con infraestructura inadecuada con lo cual queda confirmado que no existen unidades de transporte con accesibilidad para personas con discapacidad.

Tabla 7

Medidas de Accesibilidad Deseadas en el TP por PCDF

Entrevista 6: Rpta por PCDF – Preg.6: ¿Qué medidas de accesibilidad le gustaría encontrar o utilizar en las unidades de transporte público terrestre que usa o quisiera usar? ¿Por qué?

E. 01 Aparte de cuestiones mecanicas necesarias, lo mejor es el trato del personal para los usuarios porque es mas importante.	E. 02 Me gustaria que hubiera plataformas anchas para subir con la silla de ruedas, que reduciría mis gastos, pero más que eso es el trato del personal para los usuarios.	E. 03 Requeriria una movilidad que permitiera entrar con mi silla de ruedas en transporte publico. Mis posibilidades son escasas para taxi.	E. 04 Con gradas más bajas, pero sobretodo que nos recojan en la ruta seria lo mejor que me permitiría salir con tranquilidad.	E. 05 El que halla unidades que tengan los escalones lo mas cerca del piso. Sería de gran ayuda porque ya no tendría por qué usar transporte particular,	E. N° 06 Por necesidad sería que modifiquen la altura de los escalones porque es un peligro, yo varias veces me he caido. Y mejor trato con los pasajeros
---	---	--	---	---	--

E. N° 07 Lo ideal que haya grada tipo ascensor que nos lleve al piso del bus con espacio para la silla de ruedas. Y un mejor trato en el carro.	E. N° 08 Que añadieran un escalón bajo a las gradas, son muy altas para no colgarnos al subir. Además, un personal con mejores actitudes.	E. N° 09 Que hubiera como el bus alimentador que transporte mi silla, si llegara a mi zona evitaría que tome doble transporte. Y ganar tiempo sin mayor costo.	E. N° 10 Aparte que tengan una grada más baja para levantar la pierna como cada día, tengan un personal mas humano.	E. N° 11 Sería que añadan una grada más que se adapte a los escalones, que hay que hacer tanto esfuerzo para alcanzar el primer nivel. Y que nos recojan los carros.	E. N° 12 Que fueran como el metro las unidades, son adecuados para viajar, que nos respetan a comparación del otro transporte con espacios seguros y cómodos.
--	--	---	--	---	--

Nota. De acuerdo a los entrevistados nueve de ellos manifestaron como algo de mayor importancia que desearían además de la mejora en cuestiones mecánicas necesarias contar con un personal que los respete aduciendo que los operadores de las unidades no brindan buen trato a los usuarios, mientras seis de los participantes observan que puedan implementar una grada más para contrarrestar la altura de las gradas de modo que pueda ser manejable para el ingreso y por otro lado cuatro de estas personas refirieron la necesidad de acoplar una infraestructura que facilite maniobras de ingreso con silla de ruedas asemejando el sistema del metro o bus alimentador.

Tabla 8

Problemas y Soluciones en el uso del TP según PCDF

Entrevista 7: Rpta por PCDF – Preg.7: ¿Qué problemas o dificultades ha enfrentado o experimentado al usar las unidades de transporte público terrestre? ¿Cómo los ha resuelto o superado?

E. N° 01 Los transportistas no atienden bien, aún no se termina de subir y están arrancando, solo me quejo, que se puede hacer. Y cuantas veces dejan parados a los pasajeros por no poder subir.	E. N° 02 El carro no me recoge porque uso silla de ruedas y no me pueden hacer subir. Y me limita. La movilidad me relaciona con todo y me obliga a tomar otra movilidad.	E. N° 03 Me cai por el alto de la grada, ahora me dicen que tome taxi. Y ello me sale costoso. Sin contar que no puedo cobrar mi pensión 65 que, al enviar a mi hija no le dan, estoy sin plata y no tengo como ir.	E. N° 04 Lo difícil es subir al carro por las gradas que usando muletas el espacio es angosto y alto y el personal no ayuda. A veces me he obligado a tomar taxi.	E. N° 05 En la zona no hay paraderos habilitados para esperar carros, y para subir las gradas son altas y complicado para levantar la pierna es difícil. Y llamar taxi la familia no tiene presupuesto.	E. N° 06 Que no hay paraderos definidos hace que los carros, se pasan de largo y al verme que tengo bastón no me levantan que cuando puedo subir, lo peor es bajar, por las gradas altas que me he caído varias veces.
--	--	--	--	--	---

E. N° 07 La altura de las gradas es gran problema. Pero por la necesidad de viajar para subir tengo que colgarme de los fierros de la puerta y solo así logro subir a la unidad.	E. N° 08 Cuando estoy solo en un paradero el carro no me recoge, se pasa de largo que para poder tomarlo tengo que ir donde hay gente y subir con ellos y, sin contar lo difícil de subir por las gradas altas.	E. N° 09 A veces los transportistas han desconocido el carnet, parece que molesta que podamos subir y no pagar, por eso para evitar, yo pagaba para viajar tranquila	E. N° 10 Las gradas para subir a la unidad y la falta de sensibilización de los conductores. Solo queda poner fuerza de voluntad esperando que un día las cosas cambien	E. N° 11 Los conductores que se pasan de largo por qué no quieren levantarnos y también que para subir al carro nos valemos de nuestros brazos, por las gradas altas.	E. N° 12 Las unidades no son las apropiadas, sufro mucho para subir por el tamaño de las gradas. Aparte algunos no te levantan y como estoy con ropa de civil no les preocupa quien es el pasajero.
---	--	---	--	--	--

Nota. De la información obtenida sobre las dificultades encontradas por los participantes en primer lugar se tiene que nueve de ellos señalaron como peligrosa la altura de las gradas por que más de uno ha sufrido caídas y además que, por la falta de paraderos no pueden abordar los carros añadiendo a ello que la falta de recursos económicos les imposibilita tomar otro tipo de transporte, en segundo lugar denotan como insensibilidad por parte del conductor cuatro personas aduciendo que no los quieren recoger de los paraderos.

Tabla 9

Conocimiento del Rol de CONADIS y la ley 29973 por PCDF

Entrevista 8: Rpta por PCDF - Preg.8: ¿Qué sabe sobre el CONADIS y su rol como ente rector del Sistema Nacional para la Integración de la PCD (Sinapedis) y como entidad competente para conocer y aplicar las infracciones y sanciones por el incumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento?

E. N° 01 No conocía la existencia de CONADIS. Pero entiendo, que debería de cumplir su responsabilidad haciendo efectivas las sanciones.	E. N° 02 Si lo conocía, pero no sé cómo pueda ayudarme porque se olvidó de mí.	E. N° 03 No sabia de Conadis ninguna cosa, hasta ahora.	E. N° 04 No sabia como dije de Conadis	E. N° 05 Aunque sé de qué se trata, no tengo suficiente conocimiento de ello.	E. N° 06 Si sé que es Conadis pero no veo que cumplan con su función.
---	---	--	---	--	--

E. N° 07	E. N° 08	E. N° 09	E. N° 10	E. N° 11	E. N° 12
Conadis tiene la responsabilidad y autoridad para sancionar a los transportistas por no aplicar la ley, pero no lo hace.	Conadis es responsable de lo que sucede, por no cumplir con su labor de fiscalización por eso es que la ley no se cumple.	A Conadis no he visto aplicando sanciones y eso a nadie le llama la atención.	Conadis podría aplicar sanciones para eso tiene autoridad, lo que no se sabe, es porque no ejecuta, talvez falte poner mano firme	Conadis hace lo que puede, quizá no tenga personal adecuado para hacer fiscalizaciones	Conozco Conadis pero de Sinapedis no se nada y no se su trabajo. Sera por falta de personal no cumplen los objetivos de la ley.

Nota. Según la información brindada por los participantes de la totalidad de ellos nueve reconocen de la rectoría de Conadis y la potestad para sancionar aluden en parte desconocimiento al hecho que no aplique sus funciones al rol asignado o atribuyendo a la falta de personal idóneo para ese fin, cuando por otro lado hay tres de los entrevistados absolutamente no conocen nada de la institución.

Tabla 10

Acciones de CONADIS en Promover la Ley 29973 en TP / PCDF

Entrevista 9: Rpta por PCDF - Preg.9: ¿Qué acciones o actividades ha realizado el CONADIS para fiscalizar y promover el cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento en el sector transporte público terrestre? ¿Cómo te has enterado de estas acciones o actividades?

E. N° 01	E. N° 02	E. N° 03	E. N° 04	E. N° 05	E. N° 06
No conocia de su existencia, no se lo que hagan.	Hasta donde se ninguna.	Como repito no se nada de CONADIS hasta ahora.	Que puedo decir si no se nada de ella.	No estoy al corriente de lo que esten haciendo.	Estuve varias veces en Conadis pero no he visto esas actividades.
E. N° 07	E. N° 08	E. N° 09	E. N° 10	E. N° 11	E. N° 12
No hace nada lamentablement e y la ley requiere que se ponga en práctica para ser cumplida.	Desconozco que acciones haya hecho.	No he visto intervenciones por Conadis, fiscalizaciones sobre la ley 29973.	De las actividades que haya realizado no tengo mayor conocimiento .	Es una ley, y no hacen nada para que funcione y se vean resultados	Acciones sean de fiscalizar o promocionar la ley, no he apreciado.

Nota. De la información obtenida, ante la pregunta objetiva de acciones que pueda haber realizado o promovido Conadis los participantes en forma unánime respondieron no tener ningún conocimiento, y de la misma manera enfatizaron que para que la ley pueda ser cumplida y lograrse los objetivos trazados requiere en primer lugar ponerse en práctica.

Entrevistas a operadores de transporte

Las entrevistas que se presentan a continuación corresponden a empresas formales de transporte en el primer grupo, los numerales 1,2,3,4, son respuestas ofrecidas por personal (conductores) de una empresa que hace el servicio con unidades tipo combi, y el gerente de ella se sumó a los participantes, mientras los numerales 5,6,7,8 y 9 son entrevistas realizadas a operadores de transporte con Unidades grandes de 9M y 32 pasajeros.

Tabla 11

Conocimiento de los OT de la Ley 29973 y su Reglamento

Entrevista 10: Rpta por operadores de transporte - Preg.1 ¿Qué sabe sobre la Ley 29973 y su reglamento que establecen las normas para garantizar el derecho a la accesibilidad de las PCD al transporte público?

E. N° 01 No tengo mucha información de esa ley, pero como concepto es de apoyo que se les da a personas con discapacidad.	E. N° 02 Sobre la ley no estoy muy informado, pero siempre estamos para apoyar a ese tipo de personas.	E. N° 03 Que como toda ley su lado positivo es de tratar de garantizar derechos a personas con discapacidad.	E. N° 04 De la ley se que deben tener y respetar los asientos reservados y exonerar de cobro a quienes tienen carnet amarillo.	E. Gerente Tengo un ligero conocimiento de esa ley, aunque no todas las empresas tienen el mismo tipo de unidades y por tanto las condiciones de cada una varía de acuerdo a la tipología.
E. N° 05 Tengo cierto conocimiento de esa ley.	E. N° 06 La ley no conozco mucho, pero para ese tipo de personas hay asientos reservados y el no cobro de pasaje al tener carnet amarillo según ATU.	E. N° 07 No tengo conocimiento de eso.	E. N° 08 No conozco bien esa ley.	E. N° 09 De la ley no conozco bien, según entiendo es para dar garantía a los derechos de acceso a las personas que pasan discapacidad.

Nota. La información obtenida en líneas generales sobre la pregunta planteada, todos los operadores incluido el gerente de la empresa no tenían conocimiento de la ley, algunos se remitían a generalidades de lo que representa como valor, en el caso presente se rigen por directivas y charlas de ATU para desarrollar sus funciones y que el desacato de ella genera imposición de multas mas no por el acatamiento de la ley en estudio.

Tabla 12*Impacto de la Ley 29973 en PCD y la Sociedad según los OT**Entrevista 11: Rpta por operadores de transporte - Preg.2: ¿Qué beneficios considera que tiene esta ley para las PCD y para la sociedad en general?*

E. N° 01	E. N° 02	E. N° 03	E. N° 04	E. Gerente
Se benefician con el no pago de pasaje a los que tengan carnet amarillo.	Como beneficio no se cobra pasajes a quien muestra el carnet amarillo.	Beneficios que se aplican en casos severos es la exoneración de pago de pasajes	El beneficio es que, no se cobra pasaje a los que tienen carnet amarillo.	La ayuda para ese tipo de personas es el de brindar como beneficio el exonerar de cobro a los portadores del carnet amarillo y reservar los asientos para su seguridad, en lo que respecta al transporte publico.
E. N° 05	E. N° 06	E. N° 07	E. N° 08	E. N° 09
Por medio de esta ley brinda ayuda económica que en algo apoya en su economía a esta clase de personas. Si fuera aplicable	El beneficio, es la ayuda económica que se brinda al exonerar de pago de pasaje por tener carnet amarillo.	Beneficio que perciben es la exoneración de pago de pasajes por lo del carnet que en algo puede aliviar, y eso como ayude a la sociedad no sabría decir.	Desde lo económico el efecto es inmediato.	Sería beneficioso para esas personas y para la sociedad, dando un paso a la modernidad con una visión de sociedad mas inclusiva.

Nota. De los entrevistados solo un participante expreso su posición en que forma repercutiría los beneficios de la ley para la sociedad en general viéndola que sería un avance hacia la modernidad con otra visión más humana e inclusiva, entre tanto el resto de las personas centraron sus respuestas en el beneficio económico que estas personas pueden percibir al ser exoneradas del pago de pasajes, aclarando que aquellos que se encuentren en la condición de discapacidad severa, por lo cual el Conadis les hace acreedores del carnet amarillo.

Tabla 13*Retos para los OT en el Cumplimiento de la Ley 29973*

Entrevista 12: Rpta por operadores de transporte - Preg.3: ¿Qué dificultades ha encontrado para cumplir con esta ley en su trabajo como operador de transporte?

E. N° 01 No veo dificultades, yo creo que si se cumple con la ley, hablando de la atención a ese tipo de personas con los asientos reservados y no cobrandoles los pasajes a los que tienen el carnet amarillo.	E. N° 02 No he tenido obstaculo para cumplir con el no cobro de pasajes como, los asientos reservados.	E. N° 03 Se remite al tamaño de la unidad, pero igual presta el servicio.	E. N° 04 Diría que no hay mayor dificultad ya que se cumple con lo solicitado y no hay problema con la exoneración de cobro cuando corresponde.	E. Gerente Las dimensiones de las unidades de la empresa son de menor medida y no estarían aptas para implementación, en todo caso el área técnica revisara las posibilidades de ser así propondra las alternativas para un mejor acceso a las personas con problemas físicos.
E. N° 05 Por la demora de tiempo para levantarlos no permite y complica, ya que la empresa nos controla el tiempo y con esa presión es difícil hacer mejor servicio.	E. N° 06 Que para recoger a personas con esos problemas necesitan tiempo para subir y el trabajo con que cuento no permite.	E. N° 07 No se puede cumplir por el factor tiempo que necesitan para subir, cuando en el trabajo están controlando el tiempo que al excederse somos multados.	E. N° 08 A personas con sillas de ruedas, no hay unidades preparadas de poder abordar, y los otros casos que si pueden movilizarse toman un tiempo para subir que va en contra del trabajo ya que la empresa se rige por tiempos, así que no siempre pueden recoger.	E. N° 09 Dificultades hay varias, el ritmo de trabajo de la empresa va en función al tiempo, las vías no están preparadas con paraderos para la espera de las personas, no están dadas las condiciones para que suban.

Nota. De la información recopilada se pudo observar diferencias entre los dos grupos, los primeros entrevistados del 01 al 04 que pertenecen a la empresa de unidades tipo combi señalaron que para ellos no existe dificultades para cumplir con la ley y conforme al gerente de ella manifestó, estar llano a cualquier modificación que el área técnica le precisara, mostrándose plenamente identificados y abiertos con las necesidades de las personas con discapacidad. Mientras el grupo de los operadores del 05 al 09 que trabajan con unidades grandes en conjunto indicaron que la política de la empresa es controlarlos con el tiempo y por ello no pueden hacer un buen servicio en recoger a esas personas por el tiempo que ello demanda que les generaría multas, al mismo tiempo, uno de ellos atribuyo la falta de paraderos con lo necesario para una mejor atención.

Tabla 14*Sanciones por Incumplimiento de la Ley 29973 / Operadores de Transporte*

Entrevista 13: Rpta por operadores de transporte - Preg.4: ¿Sabe cuáles son las sanciones que se aplican a las unidades de transporte que no cumplen con la ley 29973?

E. N° 01 No tengo conocimiento de ese punto.	E. N° 02 No tengo conocimiento de ello, se necesita una charla explicativa.	E. N° 03 A mi entender no hay sanciones reglamentadas en relación a esta ley.	E. N° 04 No tengo conocimiento de haber algún tipo de infracción por incumplir ello.	E. Gerente De sanciones no tengo mayor conocimiento, hasta donde se sabe todavía no está normado dentro del listado de infracciones.
E. N° 05 Por la empresa a veces hemos sido sancionados por algunas quejas de afectados por algún mal servicio fuera de ello no conozco.	E. N° 06 No tengo conocimiento que existan infracciones.	E. N° 07 No me han informado de algún tipo de infracciones.	E. N° 08 No tengo conocimiento que exista sanciones.	E. N° 09 Supongo que debe haber pero no se con certeza de cuanto sea el monto, entiendo que deba existir sanciones

Nota. Según las voces de los entrevistados de manera unánime ambos grupos coincidieron en que no tenían conocimiento de haber alguna sanción por no dar el cumplimiento debido a la norma, sugirió uno de ellos que podría ser un supuesto sin la certeza debida, mientras otro entrevistado reconoció que podía haber sanciones, pero por la empresa debido a quejas formuladas por usuarios. Definitivamente todo lejos de lo prescrito en la ley.

Tabla 15*Acciones de Adaptación de Vehículos / PCDF por Operadores de Transporte*

Entrevista 14: Rpta por operadores de transporte - Preg.5: ¿Qué acciones ha realizado su empresa para adaptar los vehículos de transporte a las necesidades de las personas con discapacidad física?

E. N° 01 No he tenido conocimiento de cambios hechos o estén por hacer en la empresa con las unidades.	E. N° 02 No me ha notificado de alguna acción por la empresa para hacer cambios.	E. N° 03 La empresa no ha notificado de acciones tomadas sobre ese punto.	E. N°04 La empresa no ha dicho de hacer cambios, la unidad es pequeña para hacer alguna adecuación	E. Gerente Para tomar acción de ese tipo se necesita la asesoría de la entidad y con la orientación técnica por un personal capacitado.
E. N° 05 La empresa no indico ningún cambio por hacer.	E. N° 06 Acciones no, la empresa pide tener presente de dar prioridad de asientos reservados y no cobrar a las personas indicadas.	E. N° 07 La empresa no tiene nada programado para las unidades.	E. N° 08 La empresa no ha proyectado hacer cambios en las unidades en función a las personas con discapacidad.	E. N° 09 La empresa solo ha recomendado que respeten los asientos reservados y el caso del carnet amarillo no cobrar y es todo. Hecha la ley hecha la trampa.

Nota. De acuerdo a las voces de los entrevistados en el primer grupo manifestaron que su empresa no les habría notificado la realización de cambios a sus unidades, en virtud de ello su gerente al responder tal pregunta argumento que las unidades de la empresa al ser combis son de menor tamaño y no tendrían el espacio para hacer algún tipo de implementaciones, pero dejando abierta la posibilidad a que el área encargada se pronunciara. Sin embargo, los operadores del segundo grupo del 05 al 08 señalaron que su empresa no ha tomado acción al respecto solo que cumplan su trabajo con lo de rutina, añadiendo el entrevistado 09 que a la empresa le importa que se mantengan respetando los asientos reservados y el no cobro a quienes porten carnet amarillo y lo demás carece de valor, acuñando la frase hecha la ley hecha la trampa. Con lo cual nos lleva a inferir que el primer grupo es consecuente con la ley y esta predispuesto a cumplirla a pesar de sus limitaciones en tanto que con el segundo nos quedamos con la frase que grafica la condición de ese tipo de empresas.

Tabla 16*Medidas de Accesibilidad en el TP para PCDF según Operadores de Transp.*

Entrevista 15 Rpta por operadores de transporte - Preg.6: ¿Qué medidas de accesibilidad conoce o ha utilizado para facilitar el ingreso, el traslado y la salida de las PCDF en las unidades de transporte que manejas?

E. N° 01 Aparte de los asientos reservados y el carnet, solo ayuda el cobrador no conozco otros.	E. N° 02 No hay ninguna, es parte del pasajero, en otras ocasiones apoyo del cobrador tanto en subida y la bajada.	E. N° 03 La unidad es tamaño pequeño y no tiene medidas especiales, esas medidas si se ven pero en unidades grandes.	E. N° 04 En la unidad contamos con asientos reservados, y la colaboración del cobrador que ayuda a subir y bajar de la persona.	E. Gerente Se brindo lineamientos al personal para atender de forma conveniente a personas con problemas físicos.
E. N° 05 La unidad de por si no tiene medidas o ayudas, todo es el mismo pasajero para subir. Ya que soy chofer cobrador	E. N° 06 Las medidas solo son los asientos reservados, y el pasajero sube por sus medios, en ciertos casos el cobrador ayuda cuando es necesario, y la unidad se detiene hasta que el pasajero se ubica.	E. N° 07 La unidad en que trabajo no tiene medida especial, es el pasajero quien se impulsa y sube. Ya que yo soy chofer cobrador no tengo mayor movimiento.	E. N° 08 Medidas de accesibilidad ninguna en especial, todo esta en los pasajeros que abordan, en algunos casos la cobradora es quien ayudar cuando alguien lo necesita.	E. N° 09 No hay medidas, el pasajero por sus medios ingresa, y mi condición al ser chofer cobrador, la unidad solo apoya con los asientos reservados, y eso no tendria carácter de accesibilidad.

Nota. Según las voces, los dos grupos coinciden en que no tienen medidas específicas de accesibilidad para el abordaje de los usuarios, con la diferencia que el primer grupo del 01 al 04 son unidades de menor tamaño que se valen de la ayuda del cobrador en su caso siendo proactivo con la persona vulnerable, así lo indico su gerente, en tanto que los entrevistados del 05 al 09 al desempeñar su trabajo en unidades grandes hicieron hincapié que es el mismo pasajero quien sube por sus propios medios, además de ello los entrevistados 05, 07 y 09 se identificaron como chofer cobrador y por tanto no podía ofrecer ningún tipo de ayuda al pasajero que aborde dicha unidad precisando su apoyo en esperar a que se ubique para seguir la marcha, de este grupo el participante 06 y 08 manifestaron de igual modo que depende de la misma persona quien se impulse para subir pero al contar con cobrador en casos necesarios apoya. De estas entrevistas se concluye que el primer grupo es más consciente con las necesidades de las personas con discapacidad.

Tabla 17*Sugerencias de OT / Accesibilidad y Seguridad de PCDF en Transp. Público*

Entrevista 16: Rpta por operadores de transporte - Preg.7: ¿Qué sugerencias o recomendaciones harías para mejorar la accesibilidad y la seguridad de las PCDF en las unidades de transporte público terrestre?

E. N° 01 Se podría realizar algún tipo de mejoras sin problemas si la entidad encargada brindara guía técnica.	E. N° 02 Si requirieran ejecutar algún tipo de implementación para mejorar accesibilidad debe haber una asesoría que nos indique el que y el cómo.	E. N° 03 En la empresa no se ha tratado de alguna implementación, para eso se necesitaría una asesoría que oriente según lo que hiciera falta.	E. N° 04 Brindar mayor información a las empresas por cosas que no conocemos para mejorar el servicio.	E. Gerente Que tomen en cuenta a las empresas que las visiten con su equipo y el personal in situ apreciando la tipología de las unidades y nos emitan los juicios en cuestión de adecuaciones factibles.
E. N° 05 Recomendar que las personas con esas condiciones no salgan solas, por su seguridad.	E. N° 06 Que remitieran una lista de nombres a la municipalidad y que ellos se encarguen de transportarlos con días y tiempos programados.	E. N° 07 Recomendar a las personas que no pueden abastecerse por sí solas por seguridad se ayuden llevando consigo a un acompañante para salir.	E. N° 08 Recomendaría construir una serie de rampas que faciliten de mejor manera el ingreso de estas personas y para todos en general para comodidad y seguridad.	E. N° 09 Que tomaran en cuenta la creación de una red vial para toda lima con el diseño de pistas y paraderos implementados que garanticen seguridad y accesibilidad para todos y más para las que son vulnerables.

Nota. De lo mencionado de los grupos, entre los entrevistados del 01 al 04 e incluido el gerente de la empresa coincidieron en la necesidad que la entidad enviara un equipo a visualizar sus unidades y el área técnica determinara lo conveniente para mejorar su servicio en atención a las necesidades de las PCDF, y por otro lado los numerales del 05 y 06 recomiendan a las personas que tienen dificultades para transportarse que salgan con ayuda, mientras los numerales 08 y 09 que sea implementada una red vial que garantice la accesibilidad, y seguridad para todos, y el entrevistado 06 que la municipalidad los transporte mediante una lista de los que necesiten hacerlo. Nuevamente aquí se visualiza que el primer grupo es proactivo a los derechos de las personas vulnerables a comparación del segundo con algunas excepciones.

Tabla 18

Opiniones de los Operadores de Transp. sobre la Normativa de Accesibilidad

Entrevista 17: Rpta por operadores de transporte - Preg.8: ¿Qué opinas sobre la normativa vigente que regula la accesibilidad al transporte público terrestre para las PCDF? ¿Considera que se cumple adecuadamente? ¿Por qué?

E. N° 1 No conozco esas normas, no nos han explicado del tema, simplemente acato las recomendaciones de la empresa.	E. N° 02 Han creado leyes que no se conocen y no se cumplen, ya que los encargados de hacerlo no lo hacen, así no hagan responsables a quienes no cumplan con algo que nadie les dijo.	E. N° 03 Es una ley que necesita ajustes porque hay quienes se aprovechan de ella y también quienes no le dan cumplimiento.	E. N° 04 Con ello tratan de presionar al transportista para mejorar la atención a esas personas.	E. Gerente La ley requiere ser conocida y complementada, siendo mejor entendida porque de otra forma difícilmente se cumplirá y de ahí las insatisfacciones por las partes más vulnerables.
E. N° 05 La norma es buena pero no se cumple, eso es un asunto del Estado.	E. N° 06 Realmente no creo que se pueda cumplir esa ley y su reglamento. Ya que el sistema de trabajo se basa en los tiempos y si no se respetan nos sancionan con multas.	E. N° 07 La ley no me parece viable al no haber forma de ponerla en práctica.	E. N° 08 Adecuada y favorable para todos, porque de alguna forma esas personas se van a sentir apoyadas.	E. N° 09 Si hay buenas leyes que no se cumplen y eso tiene que ver el Estado que no las hace cumplir y si el mismo no las cumple.

Nota. De acuerdo a los entrevistados manifestaron mayoritariamente que aunque pueda ser buena la ley y bien intencionada pensando en las necesidades de un sector de personas vulnerables, al mismo tiempo resulta inviable argumentando que necesitaría ser complementada y precisa en algunos puntos, además de ello el momento no es propicio para su aplicación al no estar dadas las condiciones para su cumplimiento, del mismo modo luego de ello, el área encargada realice la correcta difusión con alcance principalmente a las partes involucradas.

Tabla 19*Acciones de CONADIS / cumplimiento de la Ley 29973 en el Transp. Público*

Entrevista 18: Rpta por operadores de transporte - Preg.9: ¿Qué acciones o actividades ha realizado el CONADIS para fiscalizar y promover el cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento en el sector transporte público terrestre?

E. N° 01	E. N° 02	E. N° 03	E. N° 04	E. Gerente
CONADIS será responsable de hacer cumplir el reglamento, si para eso existe, respondera si no se ejecuto.	Hasta la fecha no he visto participación de Conadis en ese tipo de actividades.	Que sepa hasta la fecha ninguna. Y si han realizado no lo han difundido.	Nunca he visto a nadie de esa Institución y no se exactamente cual es su función.	Hemos notado que Conadis no ha tenido presencia física en la empresa, así difícilmente se podría detallar alguna acción que pudiera haberse observado.
E. N° 05 De ellos no conozco que acciones hayan realizado.	E. N° 06 No he visto representante de Conadis y no conozco lo que hacen.	E. N° 07 No conozco nada de conadis.	E. N° 08 La acción que conocí fue que en una ocasión pidió la colaboración de las unidades para llevar personas a un evento en el callao luego nada más.	E. N° 09 No he visto alguna acción por parte de ellos hasta la fecha.

Nota. Ante esta pregunta sobre las actividades que desarrollaría Conadis, en forma unánime los entrevistados de ambos grupos incluido el gerente con sus propias versiones manifestó que no han visto en ninguna forma la participación de Conadis ni para fiscalizar o promover la ley, e incluso no conocen de sus funciones demostrando un desconocimiento total. Por lo cual se hace evidente la inacción de Conadis tanto en la promoción como fiscalización de la ley 29973 y su reglamentación en pro de los derechos de las personas con discapacidad en el sector del transporte público terrestre.

Tabla 20

Opiniones de los Operadores de Transporte sobre el Rol del CONADIS

Entrevista 19: Rpta por operadores de transporte - Preg.10: ¿Qué opina sobre el rol y la importancia del CONADIS como ente rector del Sistema Nacional para la Integración de la PCD (Sinapedis) y como entidad competente para conocer y aplicar las infracciones y sanciones por el incumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento?

E. N° 01 Su importancia debería de hacerse conocida, haciendo visitas a las empresas instruyendo para aplicar infracciones	E. N° 02 Por ley CONADIS es directo responsable de hacer cumplir el reglamento, entonces es quien debe responder por la no ejecución.	E. N° 03 CONADIS es el unico responsable que la ley y su reglamento no se cumplan. Deberian tomar su trabajo en serio y hacerse una autocritica evaluando si les satisface la labor realizada.	E. N° 04 Según el rol que tiene es reponsable que se haga cumplir la ley. Y si no sucede tendra que dar cuentas.	E. Gerente CONADIS responsable de los derechos de las personas discapacitadas ha descuidado su labor siendo tambien responsable del incumplimiento de la ley al no orientar como se debia a las empresas.
E. N° 05 Conadis, es importante, depende de ella que las empresas sean responsables y cumplan una ley que beneficiaria a quienes necesitan. Y aplicando sanciones obligaria a que se pusieran a derecho.	E. N° 06 Podria decir a mi forma de ver que no es posible que se cumpla la ley en la forma que esta dada. Y ahi Conadis dudo que pueda hacer algo.	E. N° 07 Según el rol que tiene tambien deberia verificar si los carnets en calle han sido emitidos por ellos. Ya que, a veces los dejan abandonados.	E. N° 08 Que ellos se escudan en el MTC, y no ejercen lo encomendado, cuando lo que competeria es hacer que la ley se respete y la hagan cumplir.	E. N° 09 Parece que han fijado su atención en los carnet, porque despues de ello la ley y el reglamento no son posibles de ser cumplidos.

Nota. Los entrevistados reconocieron que el rol y la importancia de Conadis como entidad le facultaba para hacer efectiva la ley habiendo podido aplicar sanciones y, entre sus opiniones manifestaron que al haber descuidado la labor encomendada se ha hecho responsable de su incumplimiento, el cual tendría que haberse iniciado con instruir a las empresas orientándolas, y presumiblemente se estuvieran escudando en que el MTC ejerciera el control que les correspondía a ellos. Asimismo, algunos entrevistados hicieron notorio sin desligarse de las funciones de la entidad como parte de ella, el seguimiento y fiscalización a los carnets emitidos comprobando su autenticidad. Por otro lado, un entrevistado para atenuar la responsabilidad de Conadis atribuyo a la ley misma como ineficaz y por ello la poca efectividad para su cumplimiento.

Tabla 21*Sugerencias de OT / la Accesibilidad y Seguridad de PCDF al Transp. Público*

Entrevista 20: Rpta por operadores de transporte - Preg.11: ¿Qué sugerencias o recomendaciones haría para mejorar la accesibilidad y la seguridad de las PCDF en las unidades de transporte público terrestre?

E. N° 01 El implementar paraderos para recojo de forma segura a ese tipo de personas, ver que las empresas estén informadas, y sean visitadas para mejor información técnica para posibles adecuaciones	E. N° 02 Hacer visitas a empresas e implementar paraderos donde las personas que tuvieran problemas físicos puedan tomar sus movilidades.	E. N° 03 Para cumplir del objetivo deberían de contar con personal calificado y comprometer a empresas, habilitando lugares con guía segura en adaptar e implementar unidades.	E. N° 04 Deberían hacer visitas a las empresas y aleccionarlas, dar charlas y verificar si esta todo conforme a ley.	E. Gerente Que participe activamente, y se dedique a comunicar la necesidad de realizar los cambios, apoyando con un equipo técnico a las empresas, y complementando con charlas a los operadores, ayudando que se cumpla la ley.
E. N° 05 Que visiten a las empresas evaluando las unidades si están aptas, tratar con el personal dando charlas.	E. N° 06 Ver la forma de arreglar con las empresas, y coordinen de manera que nadie se afecte.	E. N° 07 Que hagan visitas a las empresas que les conozcan e interactuen con los operadores y sepan lo que pasa en ruta.	E. N° 08 Que se consideren paraderos con rampas para pasajeros con lo que implique menores riesgos.	E. N° 09 Implementar paraderos, y que el chasis de la carrocería de las unidades sea para pasajeros y no de chasis camion para que cumpla con los objetivos.

Nota. De acuerdo a lo manifestado por los entrevistados en su totalidad recomiendan que la entidad encargada sea más activa visitando a las empresas, verificando el tipo de unidades utilizadas para el transporte público de pasajeros debido a que uno de los entrevistados refirió que la gran mayoría de empresas utilizan chasis de camión para buses pasajeros por el costo y capacidad y el estado de en qué se encuentran que de ser el caso con su área técnica lo determinen a fin de comprobar si cumplen con las condiciones necesarias para el servicio y además de conocer el sistema de trabajo de los operadores, proponiendo charlas de capacitación, además de considerar la implementación tan requerida de paraderos con rampas para el abordaje seguro de los pasajeros principalmente de las personas con discapacidad.

Entrevistas a expertos

Seguidamente se presentan sendas entrevistas realizadas a expertos en la materia, quienes y emitieron sus voces a las preguntas efectuadas.

Tabla 22

Percepción de la Ley 29973 y su Reglamentación del MTC por Especialistas

Entrevista 21: Rpta de abogados - Preg.1: La ley 29973 establece en el artículo 20° que “las empresas de transporte público de pasajeros cuentan con unidades accesibles” para PCD.

¿Qué opinión le merece esta afirmación? ¿Y cómo interpreta la declaración que el “MTC reglamenta la introducción progresiva de estos vehículos” en las unidades de transporte de Lima?

Dr. Pedro Zazzali Peña	Ab. 2
Se ha de tener en cuenta que las unidades vehiculares para el servicio de transporte, vienen del extranjero y no tienen facilidad de acceso en el interior y menos tienen habilitados los espacios y los asientos para personas con Discapacidad. De modo que no hay forma que se de cumplimiento a lo descrito, la ley en la materia es letra muerta pero sin duda es necesaria y requiere hacer efectivo lo acotado en ella.	Las empresas de transporte público, destinan asientos preferentes para el uso de personas con Discapacidad entre otros, sin embargo no esta implementada su adecuación para personas con discapacidad en sillas de ruedas, siendo necesaria la introducción progresiva para la instalación de rampas y/o espacios de fácil acceso

Nota. De la reflexión de estos profesionales, el Dr. Pedro señalaba que por venir las unidades del extranjero no tendrían la habilitación correspondiente necesaria para la accesibilidad a personas con discapacidad y según su concepción no se puede cumplir con lo dictado en la ley pero reflexionando, indico que es necesaria y requiere que se haga efectiva, en el mismo sentido el Ab. 2 indico que las unidades no cumplirían con la adecuación necesaria para personas con sillas de ruedas, recalando lo estipulado en la norma sobre la necesidad de adecuarse las unidades de transporte e instalarse las rampas y/o espacios para un fácil acceso. De modo que coincidieron en la necesidad que la ley y su normativa se cumpla; de acuerdo a sus comentarios se puede inferir, que el artículo 20 de la ley 29973 no ha tenido cumplimiento al no haberse alcanzado los objetivos trazados.

Tabla 23*Impacto del Incumplimiento del Art.20 Ley 29973 a los Derechos de las PCDF*

Entrevista 22: Rpta de abogados - Preg.2: Con la falta de acceso al transporte por el incumplimiento del Art 20 de la ley 29973, ¿qué otros derechos se estarían vulnerando a las personas con limitaciones físicas?

Dr. Pedro Zazzali Peña

Ab. 2

Cuando una autoridad no hace valer la ley, ocasiona vulneración derechos de las personas afectadas por acción u omisión de la autoridad, causando daños materiales, morales o psicológicos. Como el derecho del libre tránsito, la igualdad de oportunidades e inclusión social.

El cumplimiento parcial de la Ley 29973, genera la vulneración al derecho de acceso al libre tránsito, igualdad de oportunidades e inclusión social.

Nota. Según el juicio de ambos abogados coincidieron que, con la falta de acceso al transporte causado por el incumplimiento del artículo 20 de la ley 29973 se ocasiona la vulneración de derechos de las personas afectadas, citando entre ellos: el derecho al libre tránsito, la igualdad de oportunidades e inclusión social.

Tabla 24*Desafíos a la Accesibilidad en el Transp. Público / Especialistas de Transporte*

Entrevista 23: Rpta de abogados - Preg.3: ¿Para ud qué factores o causas influyen o dificultan el cumplimiento del reglamento de la ley 29973 en cuanto a la accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad física?

Dr. Pedro Zazzali Peña

Ab. 2

La inobservancia de la norma se da evidentemente por la ausencia de autoridades que hagan valer la ley, es de considerar que ellos mismos la desacatan al ver la situación, actuando como si esta realidad fuera natural. Por tanto, tenemos que presenciar dicho incumplimiento del reglamento de la Ley 29973.

Entre los factores que han generado el incumplimiento del reglamento de la Ley 29973, se puede denotar la inobservancia de la norma por parte de las empresas de transporte público, como la falta de fiscalización por parte de las Municipalidades, Policía de Transporte y SUTRAN en supervisar, y fiscalizar conforme lo estipula en su artículo 20 inciso 20.2.

Nota. De acuerdo al criterio de los expertos señalaron en simultaneo que, debido a la falta de fiscalización por los organos encargados, según lo estipula el artículo 20 inciso 20.2 de la ley 29973, es el factor que ha permitido la inobservancia de la norma por parte de la empresas de transporte publico, en cuanto a la accesibilidad al transporte público para PCDF, dando lugar al incumplimiento del reglamento de la Ley 29973.

Tabla 25*Responsabilidad del sector Transporte en Derechos de PCD*

Entrevista 24: Rpta de abogados - Preg.4: ¿Cuál es el rol o responsabilidad que tiene o considera que tiene el sector transporte en cuanto al incumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad, especialmente en la accesibilidad al transporte?

Dr. Pedro Zazzali Peña	Ab. 2
Ante autoridades de transporte que omiten cumplir su función por faltas evidentes de los transportistas, es natural que el sector transporte no tenga la visión puesta en las necesidades de las personas como si la dignidad humana no existiera dirigiendome hacia aquellas personas con menos posibilidades de ser vistas o escuchadas.	El estado debe garantizar un entorno propicio, accesible y equitativo para su pleno disfrute sin discriminación, por lo que las políticas y programas respecto a transporte, corresponde al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, siendo responsable de garantizar la accesibilidad de forma integral.

Nota. Los abogados entrevistados tuvieron diferentes juicios respecto de la pregunta formulada indicando, por un lado, el Dr. Zazzali adjudica responsabilidad a las autoridades de transporte por la omisión de sanción ante faltas cometidas por los transportistas desviando de esa forma la mirada a personas con menor capacidad de atención a ejercer sus reclamos, mientras el abogado 2 indica que corresponde al estado como responsable de las políticas y programas en transporte mediante el MTC, garantizar la accesibilidad de forma integral.

Tabla 26*Implementación de Medidas / Accesibilidad PCD según Especialistas*

Entrevista 25: Rpta de abogados - Preg.5: ¿Cuáles considera que son las medidas o acciones que se han implementado o se deberían implementar para mejorar el cumplimiento del reglamento de la ley 29973 en cuanto a la accesibilidad al transporte público para las personas con limitaciones físicas?

Dr. Pedro Zazzali Peña	Ab. 2
Es de conocimiento publico que no estan implementadas las unidades de transporte publico, es necesario que la norma sea complementada de manera que pueda ser viable y redunde en la mejora de la accesibilidad al transporte y se pueda dar cumplimiento al reglamento .	Aun no se implementan de forma integral las unidades para que personas con discapacidad tengan acceso al transporte público, siendo necesario se reglamente implementar de manera técnica con el acompañamiento del sector transporte, para el logro adecuado del cumplimiento de la norma.

Nota. En atención a la pregunta formulada sobre implementaciones habidas para la mejora del cumplimiento del reglamento de la ley 29973 sobre la accesibilidad al transporte público para personas con limitaciones físicas, los abogados tuvieron el mismo criterio afirmando que no se han dado tales implementaciones hasta la fecha, argumentando además ambos especialistas que la norma requiere de un soporte técnico aunado del sector transporte para su logro.

Tabla 27*El Rol del CONADIS en la Accesibilidad al Transporte según Especialistas*

Entrevista 26: Rpta de abogados - Preg.6: ¿Qué rol o responsabilidad tiene o considera que tiene el CONADIS en cuanto al cumplimiento de la ley 29973 y su reglamento, en relación a la accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad física?

Dr. Pedro Zazzali Peña

Ab. 2

Sus competencias en ejercicio de la potestad sancionadora, verifica el cumplimiento de las normas que proteja a personas con discapacidad ejecutan sanciones cuando se trate de la accesibilidad en los medios de transporte público, observando la Ley No 29973 Ley General de la Persona con Discapacidad.

Este Consejo Nacional para Integración de la Persona con Discapacidad en sus competencias de la potestad sancionadora, puede verificar el cumplimiento de las normas que protegen a las personas con discapacidad como la accesibilidad en los medios de transporte público, en observancia a la Ley N° 29973.

Nota. Según lo expresado por los entrevistados en torno a la responsabilidad de Conadis en cuanto al cumplimiento de la ley 29973 y su reglamento, hablando de la accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad física, indicaron del mismo modo, que las competencias en ejercicio de la potestad sancionadora, verifican el cumplimiento de las normas que protejan a las personas con discapacidad verificando el cumplimiento a la ley 29973.

Tabla 28*Mejoras en Fiscalizar y Promocionar la Ley 29973 / Especialistas en Transp*

Entrevista 27: Rpta de abogados - Preg.7: ¿Cuáles serían sus sugerencias o recomendaciones que daría usted al CONADIS o alguna otra entidad para mejorar la fiscalización y promoción del cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento en cuanto a la accesibilidad al transporte público terrestre?

Dr. Pedro Zazzali Peña

Ab. 2

Es necesario, que hagan efectiva la acción fiscalizadora con normas rígidas, accionando inicialmente las medidas de prevención de la Ley 29973 y su reglamento, a los Transportistas a fin de sancionar a los que transgreden la ley.

Es necesario, que previo a la acción fiscalizadora se implemente acciones de prevención e inducción sobre la Ley 29973 y su reglamento, a fin que las Empresas de Transporte le den el valor e importancia sobre los derechos de las personas con discapacidad de tener acceso al derecho de libre tránsito, igualdad de oportunidades e inclusión social.

Nota. Las sugerencias brindadas por los abogados, enfatizaron la realización de las acciones fiscalizadoras con normas rígidas, pero, para llegar a ello es primordial se lleven a cabo la implementación de medidas de prevención e inducción basadas en la ley 29973 y su reglamento, concientizando al personal de las empresas de transporte del valor de las personas y la vulneración de los derechos afectados por la afectación que se les causa con la falta de accesibilidad al transporte público.

Interpretación del análisis OE1

Del proceso de análisis conforme a los resultados obtenidos a través de las entrevistas realizadas, procediendo a interpretar de lo expresado por cada uno de los participantes en el contexto de estudio, se analizó lo señalado en el objetivo uno refiriéndose al conocimiento de los operadores de las empresas de transporte sobre la Ley 29973 como su reglamentación sobre la accesibilidad al transporte público a PCD.

Las empresas formales de transporte de pasajeros autorizadas por ATU que regula el transporte urbano en Lima, los operadores correspondieron a tres empresas diferentes, una de combis incluido su gerente y dos de ellas empresas con unidades de gran tamaño, mostrando en general falta de conocimiento de la ley 29973, unos solo valoraron lo que es una ley, pero sobre el tema en estudio sencillamente indicaron que se regían por directivas enviadas por **ATU**. Determinando la **falta de difusión** de la ley y su reglamento.

Conforme a lo expresado por un entrevistado que de cumplirse las directivas emitidas por ATU, la ley repercutiría en **beneficios** efectivos para esas personas y para la sociedad en general contribuyendo a la modernidad, con una sociedad más inclusiva E11(09)¹ signo de **progreso**; mientras, el resto de los participantes se centraron en beneficios económicos que les alcanzarían por la exoneración en el pago de pasajes con el uso del carnet amarillo a quienes padecen discapacidad severa.

Interpretación del análisis OE2

En la misma línea, los hallazgos analizados e interpretados del segundo objetivo dirigido hacia la identificación de las medidas que hubieran sido implementadas contribuyendo en favorecer la accesibilidad al transporte público a las PCDF, por las empresas de transporte público. Se plantean los siguientes aspectos:

¹**Nota aclaratoria:** la cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E11(09), corresponde a: E 11= entrevista ubicada en la tabla 12 (09) = entrevistado con el N° 09.

Los entrevistados indistintamente hicieron notorio a excepción de la empresa de unidades tipo combis, mostraron su disposición para realizar los cambios necesarios para cumplir con ese fin; sin embargo, las otras empresas de mayor y mejor infraestructura no estiman posibles cambios o adaptaciones; para ellos priman principalmente las políticas que emanan de sus empresas, restringiéndose a las directivas que la autoridad del transporte señala a fin de evitar cualquier sanción, limitándose a darle fiel cumplimiento; es decir, respetando los asientos reservados y la exoneración de pago a aquellas personas que por su tipo de discapacidad severa porten carnet amarillo, por lo que un entrevistado indico gráficamente **hecha la ley hecha la trampa** E14(09)¹ infiriendo con ello que la ley puede ser evadida o burlada.

Entre los participantes, un entrevistado señaló que la gran mayoría de unidades de transporte utilizan **chasis de camión** a la cual se le adapta carrocería para pasajeros; a fin de abaratar costos; de ahí se advierte que el acceso no es apta para pasajeros, debido a la estructura de puertas angostas, gradas altas con tipo espiral no apta para personas con dificultades físicas y difícil para hacer adaptaciones. E20(09)² Lo cual denota el afán lucrativo de las empresas que sirven con este tipo de unidades, sin medir la afectación causada al derecho de transportarse de las PCDF.

Se puede señalar, que al no tener las medidas de accesibilidad para el abordaje de los usuarios como las PCDF, que se valen de la ayuda del cobrador como **en la empresa de combis** con la persona vulnerable; no obstante, en las otras unidades depende del mismo pasajero el abordar por sus propios medios ya que la mayor parte de aquellos conductores se clasifican como chofer cobrador. Por lo tanto, de lo manifestado se halló que **faltan medidas de accesibilidad** en las unidades de transporte público.

¹**Nota aclaratoria:** la cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E14(09), corresponde a: E 14= entrevista ubicada en la tabla 15 y (09) = entrevistado con el N° 09.

²**Nota aclaratoria:** la cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E20(09), corresponde a: E 20= entrevista ubicada en la tabla 21 y (09) = entrevistado con el N° 09.

De lo cual se deduce que la **infraestructura inadecuada** produce la afectación al derecho de acceso al transporte de este grupo de personas vulnerables resumiendo que es uno de los **obstáculos** que se enfrentan para el cumplimiento de la ley 29973.

Un tema que no puede quedar de lado, que pasan las PCDF, aparte de la mejora de gradas o temas mecánicos para el acceso al transporte y que era de mayor trascendencia, es el respeto a los **derechos vulnerados** de las personas, como identifico el experto, el derecho de acceso al libre tránsito, igualdad de oportunidades e inclusión social E22(Ab.2)¹ y afectando su integridad personal, como indico la persona, E7(06)² al verme que tengo bastón no me levantan y el entrevistado E7(08)³ decía que cuando estoy solo en un paradero el carro no me recoge y en esa línea los testimonios son unánimes, demostrando a **operadores no capacitados** para el servicio que realizan, constituyendo un obstáculo al derecho de accesible al transporte a las PCDF.

Interpretación del análisis OE3

Abordando el siguiente tópico referido al tercer objetivo, analizando e interpretando de la data ofrecida en las entrevistas, conocer cómo el CONADIS hace debido cumplimiento a fiscalizar y promocionar la Ley 29973 y su reglamentación

De lo vertido por los entrevistados sobre las actividades desarrolladas por Conadis a fin de cumplir con su cometido, en forma unánime manifestaron no haber sido vista su presencia en ninguna forma, fiscalizando o promocionando la ley y se desconocen sus funciones. Advirtiéndose así, su **falta de acción** para desarrollar la función asignada en defensa de los derechos de las PCD, en el sector del transporte público de pasajeros, que esencial para personas con **necesidad de transportarse**.

¹**Nota aclaratoria:** La cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E22(Ab.2), corresponde a: E 22= entrevista ubicada en la tabla 23 y (Ab.2) = entrevistado es el Ab.2

²**Nota aclaratoria:** La cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E7(06), corresponde a: E 7= entrevista ubicada en la tabla 8 y (06) = entrevistado con el N° 06

³**Nota aclaratoria:** La cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E7(08), corresponde a: E 7= entrevista ubicada en la tabla 8 y (08) = entrevistado con el N° 08

De las **limitaciones económicas** que subyacen a las condiciones de vida, se hace necesario un transporte económico, en las entrevistas se hablan de sus notorias carencias como refirió el entrevistado que fue abatido en el ejercicio de su función E3(12)¹ ese costo de discapacidad severa le genera gastos extras.

Por ello, los esfuerzos para lograr acceder al transporte con una infraestructura inadecuada y con las limitaciones físicas que presentan, debe llamar la atención al ente encargado, **CONADIS**.

Interpretación del análisis OG

Abordando por un lado la ley 29973 artículo 20°, del inciso 20.1 un entrevistado inquirió que le faltaba precisión y sentido al hablar de unidades accesibles, estimándola inconclusa E3(07)². Considerar que la ley 29973 complementada con su reglamentación, ambos se implementan.

Sobre la ley 29973, analizando el artículo 20°, inciso 20.1 “Las empresas de transporte público terrestre de pasajeros cuentan con unidades accesibles para personas con discapacidad y personas adultas mayores. El MTC, reglamenta la introducción progresiva de estos vehículos”. Ambos especialistas coincidieron necesaria la introducción e instalación de rampas y/o espacios de fácil acceso E21(Ab.2)³, y la adecuación de las unidades de transporte. Aseverando el Dr. Zazzali, que no hay forma que se dé cumplimiento a lo descrito, pero sí es necesaria E21(Ab)⁴. Expresando en esa línea sobre incumplimiento del reglamento de la Ley 29973, se puede denotar en la inobservancia de la norma por las empresas de transporte público, por la falta de fiscalización. E23(Ab.2)⁵ según el Artículo 20.2 de la ley.

¹**Nota aclaratoria:** cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E3(12), corresponde a: E 3= entrevista ubicada en la tabla 4 (12) = entrevistado con el N° 12.

²**Nota aclaratoria:** La cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E3(07), corresponde a: E 3= entrevista ubicada en la tabla 4 y (07) = entrevistado con el N° 07.

³**Nota aclaratoria:** La cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E22(Ab.2), corresponde a: E 21= entrevista ubicada en la tabla 22 y (Ab.2) = entrevistado es el Ab.2

⁴**Nota aclaratoria:** La cita mostrada en el texto de interpretación, cita E22(Dr. Zazzali), corresponde a: E 21= entrevista en la tabla 22 y (Dr. Zazzali) = entrevistado Dr. Zazzali.

⁵**Nota aclaratoria:** La cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E23(Ab.2), corresponde a: E 2= entrevista ubicada en la tabla 24 y (Ab.2) = entrevistado es el Ab.2

Según lo vertido se puede inferir, que el artículo 20 inciso 20°.1 de la ley 29973, no tuvo cumplimiento al no alcanzar los objetivos trazados, no ajustándose a la realidad, necesita mayor **precisión la norma** complementándola de modo que sea comprensible y puesta en práctica, ya que en la forma presentada genera confusión, siendo inviable. Y del inciso 20°2 se deduce que la inobservancia de la ley fue producida por **falta de fiscalización**. En tanto, los operadores de transporte, reconocieron del rol y la importancia de Conadis y que las facultades con que contaba para efectivizar la ley con sanciones. Por ello, uno de los participantes subrayó que había descuidado su labor siendo responsable del **incumplimiento de la ley** E19(G)¹ Un tema en que incidió un entrevistado en el entendido como rol de la entidad, correspondería el verificar si todos los carnets que están en la calle han sido emitidos E19(7)², a fin de comprobar su autenticidad.

Finalmente, el estado puede desarrollar medidas que propicien los medios de accesibilidad para todos, y en caso de las PCDF que requieren de mayor atención por pertenecer a un grupo vulnerable en el transporte, factor de conexión principal con la creación de políticas públicas viables y ejecutables. Aunado a ello un entrevistado sugirió la creación de una **red vial** para todo Lima con diseño de pistas y paraderos implementados que garanticen seguridad y accesibilidad para todos y más para PCD que son vulnerables E16(9)³, con diseños implementados logrando el clima de inclusión social y mejor nivel de sociedad.

¹**Nota aclaratoria:** La cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E19(G), corresponde a: E 19= entrevista ubicada en la tabla 20 y (G) = entrevistado es el Gerente.

²**Nota aclaratoria:** La cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E19(7), corresponde a: E 19= entrevista ubicada en la tabla 20 y (7) = entrevistado con el N° 07.

³**Nota aclaratoria:** La cita mostrada en el texto de interpretación esta cita E16(9), corresponde a: E 16= entrevista ubicada en la tabla 17 y (9) = entrevistado con el N° 09.

Figura 2

Reporte de resultados ATLAS ti sobre Incumplimiento de la ley 29973

COD / ENTREV	E1 Gr=14	E2 Gr=13	E3 Gr=17	E4 Gr=17	E5 Gr=15	E6 Gr=16	E7 Gr=17	E8 Gr=15	E9 Gr=14	E10 Gr=12	E11 Gr=14	E12 Gr=15	Total	Criter. Repres	Criter. Frec
DESARROLLO Y PROGRESO	4	4	6	6	4	6	8	3	5	3	4	4	57	SI	SI
OBSTACULOS	4	6	6	4	3	5	6	2	3	3	5	6	51	SI	SI
ACCESIBILIDAD	3	4	2	3	2	6	5	5	4	5	5	6	50	SI	SI
FALTA CUMPLIMIENTO A LA LEY	4	3	2	7	5	5	3	3	3	4	5	4	48	SI	SI
FALTA DE ACCION	3	2	3	5	3	2	4	2	4	1	4	2	35	SI	SI
DERECHOS	5	3	4	4	2	6	3	2	1	1	2	1	34	SI	SI
ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD	1	1	2	3	3	4	1	5	2	2	2	4	30	SI	NO
RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL	2	3	1	2	5	6	1	2	0	1	4	3	30	NO	NO
BENEFICIOS Y AYUDAS ECONOMICAS	0	1	2	0	0	3	0	2	1	2	2	3	16	NO	NO
INFRAESTRUCTURA DEFICIENTE	1	1	1	2	1	2	1	0	1	2	1	2	15	NO	NO
OBSTACULOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3	NO	NO
Totales	27	28	29	36	28	45	32	27	24	24	34	35	369		
Promedio: 34 Recuento: 11 Suma: 369														0.63%	0.55%

En la **figura 2**, reporte de los resultados obtenidos de ATLAS ti, analizados e interpretados luego del proceso de sistematización desde la teoría fundamentada se obtuvieron totales a analizar.

Análisis de los totales

Se identificaron 11 categorías con una sumatoria de 369 valores codificados y un promedio de 34 elementos por categoría.

Los criterios de representatividad y frecuencia resultaron en 0.63% y 0.55%, respectivamente, alcanzando la saturación teórica. Que, Según Strauss y Corbin es alcanzada, al no encontrarse nuevas categorías o temas relevantes en los datos adicionales.

Las entrevistas revelaron que la aplicación de la ley 29973 y su reglamento es inviable por falta de condiciones y precisiones. El análisis cualitativo con ATLAS ti demostró su validez con criterios de Representatividad; el cual, indico Milles et al (2014), que un código está saturado si se repite en todos los documentos o en un grupo de ellos, reflejando la diversidad de la población. Y, frecuencia cuando los códigos se repiten más allá del promedio (34 en este caso) están saturados, garantizando validez y confiabilidad.

Las políticas empresariales, centradas en el control del tiempo, impiden

que los operadores brinden el servicio de transporte a PCDF. El tiempo extra requerido para atender sus necesidades resulta en penalizaciones para los conductores, evitando que los puedan recoger al representar un retraso.

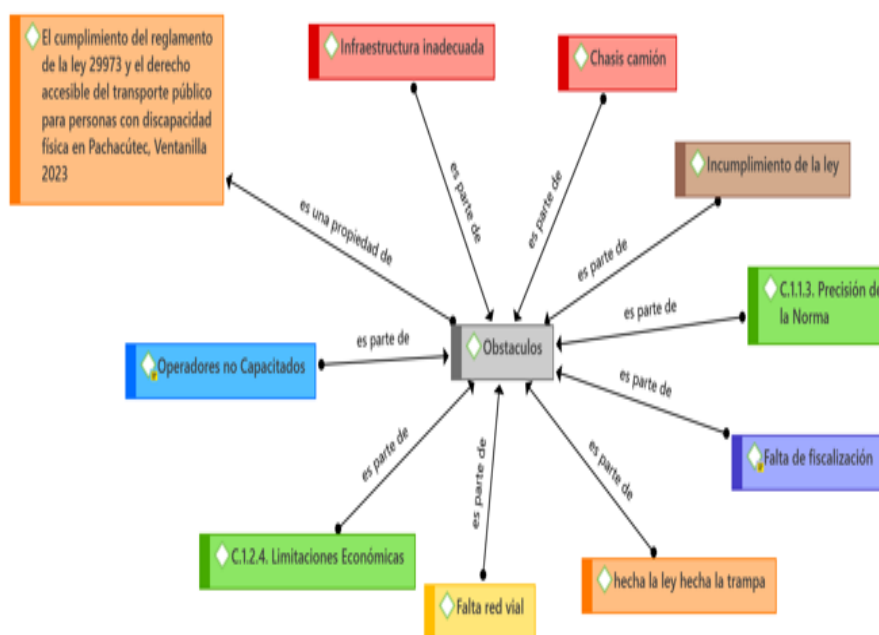
Elementos de la tabla

Las entrevistas contienen número y letra que las identifica, como la entrevista E1. Las cifras en cada celda son la frecuencia con que aparece un código en la entrevista. Como ejemplo, el número 4 en la fila E1 y columna DESARROLLO Y PROGRESO indica que ese código se mencionó cuatro veces en esa entrevista. La entrevista dos (E2) registra el mismo numeral 4, indicando que el código estuvo presente cuatro veces, y así para las demás entrevistas y códigos. Mientras los indicadores que registran las entrevistas con letra y número representan el número de citas que contienen, como Gr=14 que aparece en la fila E1, indica que tuvo 14 citas.

DESARROLLO Y PROGRESO en representatividad con el 100% al aparecer en todas las entrevistas de la data expresada por personas que sugerían mejoras para sus necesidades. Asimismo, 57 en frecuencia, por aparecer 57 veces en total.

Figura 3

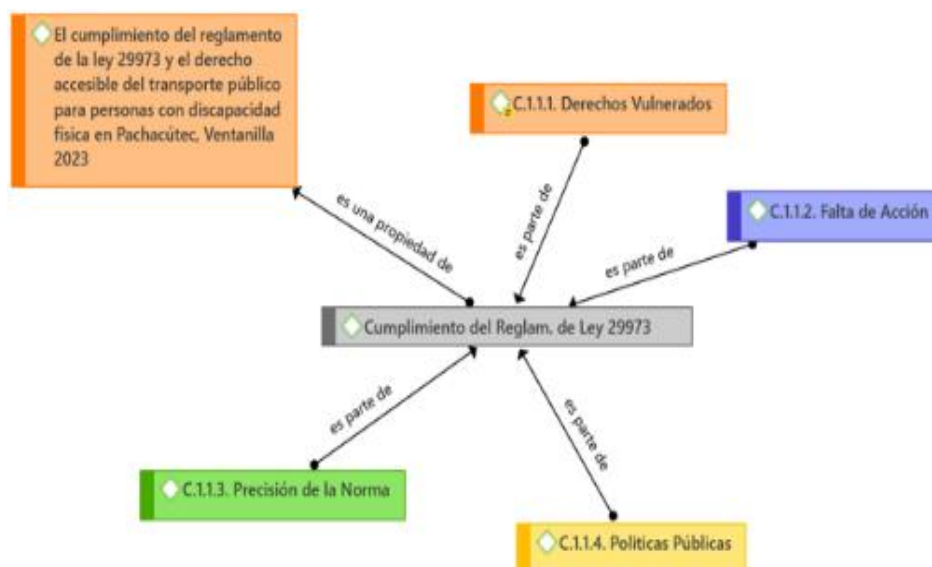
Obstáculos para el derecho accesible /Generado por ATLAS ti



La figura 3, muestra los **Obstáculos al derecho accesible**, presenta factores que impiden la efectividad de la ley 29973 para aplicarse, siendo internos o externos obstaculizando su implementación para la accesibilidad del transporte para PCDF.

Figura 4

Cumplimiento del reglamento de la ley 29973 / Generado por ATLAS ti i



La figura 4, refleja indicadores, causas externas que impiden el cumplimiento de la ley generando la vulneración de derechos.

Figura 5

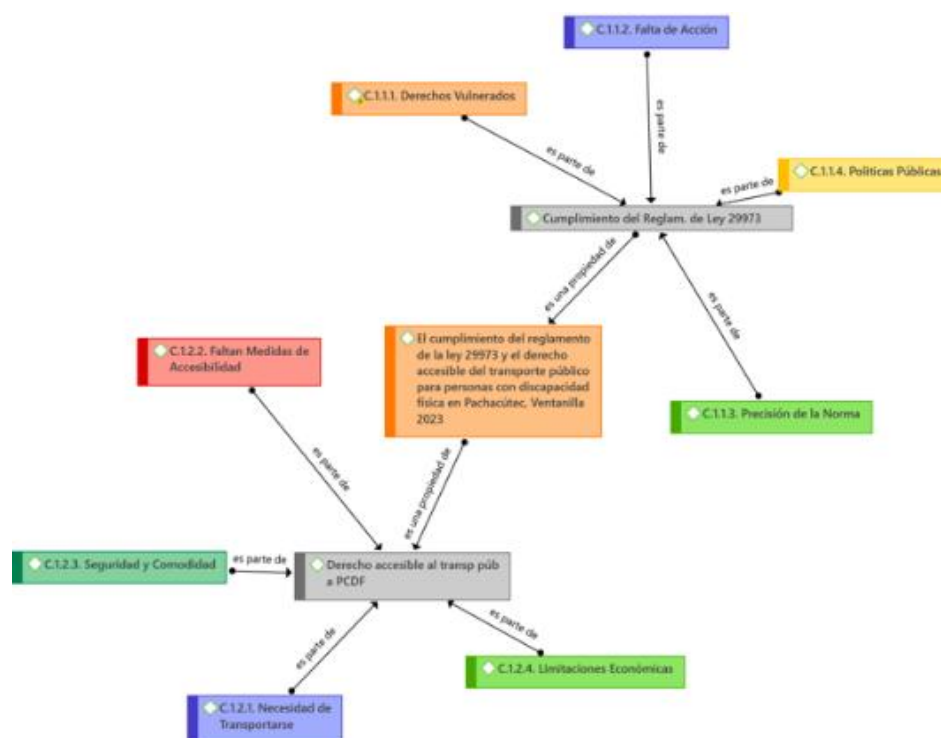
Derecho accesible al transporte público para PCDF / Generado por ATLAS ti



La figura 5, presenta la afectación que produce el Incumplimiento al Reglamento de la ley y su repercusión a PCDF en el derecho accesible al transporte público.

Figura 6

Conjunto de Categorías / Obtenido de ATLAS ti



La figura 6, sociograma generado por ATLAS. ti, ilustra categorías identificadas en la investigación de la accesibilidad al transporte público para PCDF en Pachacútec, Ventanilla 2023. Factores y consecuencias por la falta de implementación del reglamento de la ley 29973 para ser accesible al transporte de PCDF. Siendo las siguientes:

1. **Derechos Vulnerados:** enfrentan vulneración de sus derechos por falta de cumplimiento de la norma. (Naciones Unidas, 2006).
2. **Falta de Medidas de Accesibilidad:** carencias de medidas que garanticen un transporte inclusivo y accesible. (Ley 29973, 2012)
3. **Falta de Acción:** La inacción de autoridades y ET impide la implementación de medidas accesibles. (Defensoría del Pueblo, 2020)
4. **Seguridad y Comodidad:** Las PCDF no tienen condiciones de

seguridad y comodidad en el transporte público (Smith y Brown, 2019).

5. **Políticas Públicas:** Las políticas actuales no abordan las necesidades de accesibilidad de las PCDF (Parra, 2012)
6. **Necesidad de Transportarse:** Las PCDF tienen una necesidad urgente de contar con un transporte público accesible para poder participar plenamente en la sociedad (López y Ayala, s.f.).
7. **Precisión de la Norma:** Las normas existentes carecen de precisión para ser implementadas y cumplidas (Pérez, 2018).
8. **Limitaciones Económicas:** Enfrentan dificultades económicas que les impiden acceder a otros tipos de transporte más accesibles (Martínez, 2019)

4.2. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS:

La investigación realizada sobre accesibilidad al transporte público PCDF reveló obstáculos para la implementación de la ley 29973 y su reglamento que enfrenta múltiples obstáculos, desde falta de medidas de accesibilidad hasta la ineficacia de las políticas públicas como enfrentar derechos vulnerados, falta de seguridad y comodidad, limitaciones económicas que impiden su acceso al transporte público por falta de cumplimiento de la norma de la accesibilidad y la inacción de las autoridades y las ET. estas carencias impiden un transporte inclusivo y seguro. Políticas públicas que no abordan esas necesidades, y las limitaciones económicas dificultan que PCDF accedan a otros tipos de transporte más accesibles. La infraestructura vial y los vehículos de transporte público no adecuados, y falta de precisión en las normas complica su implementación.

Las figuras son los sociogramas de ATLAS. ti (Frieze, 2019), “herramientas útiles que representan gráficamente conexiones y patrones emergentes en los datos, facilitan la comprensión de las interacciones estudiadas.”

CAPITULO V

DISCUSION DE RESULTADOS

Forma de cómo integrar los procesos seguidos de manera que dan consistencia, sentido e interpretación a los resultados obtenidos en la investigación, con la revisión y el apoyo de diferente material literario aportan conocimientos que confluyen a la realización del análisis e interpretación de los resultados. Entramado que finaliza construyendo el pensamiento como consecuencia de la investigación (Aceituno Huacani et al., 2021).

El artículo 20° de la Ley 29973 sobre accesibilidad en el transporte público terrestre establece el inciso 20.1 detalla “las empresas de transporte público terrestre de pasajeros deben contar con unidades accesibles para personas con discapacidad (...)”. Sin especificar los tipos de accesibilidad, como rampas o ascensores o sistemas de información. Mientras, el reglamento de la ley enfoca sólo asientos reservados y su ubicación, omitiendo aspectos cruciales de la accesibilidad, como infraestructura necesaria para abordar y el desembarque para usuarios con discapacidad que afecta a PCDF y puedan movilizarse libremente, al no poder subir a la unidad ni alcanzar los asientos indicados.

Sobre el Reglamento de la Ley 29973 establece en su Artículo 90 sobre, infracciones y sanciones relacionadas con el servicio de transporte público. Particularmente, el inciso g) menciona “**negarse a brindar el servicio de transporte a una persona por su condición de discapacidad**” sancionada con una multa de 7 a 9 UIT (Unidades Impositivas Tributarias)” (Ley 29973, 2012). Que, no se ha observado implementación efectiva de estas sanciones, advirtiendo falta de supervisión y fiscalización por la autoridad competente, como PNP y Municipalidades. Agravando la problemática de accesibilidad al transporte público de PCD.

5.1. DISCUSIÓN DE RESULTADOS CON LAS HIPÓTESIS

Hipótesis Específica 1 (HE1)

HE1. El desconocimiento de los operadores de las empresas de transporte de la Ley 29973 y su reglamento repercute negativamente sobre el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física en Pachacútec en Pachacútec, Ventanilla 2023.

De las entrevistas realizadas, según las tablas 11, 12, 13 y 17, señalaban a limitarse en cumplir lineamientos y directivas emitidas por ATU, que constituían la guía para el desarrollo de sus labores, el incumplimiento de ellas les generaría multas. Mostrando el desconocimiento de la Ley 29973, por la falta de difusión.

Por otro lado, la **Ordenanza 1599**, del año 2012 emitida por la exalcaldesa Susana Villarán, al operar la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) en la MML., en el título IV, establecía entre las condiciones operacionales a cumplir por las empresas autorizadas para el servicio de transporte, el Artículo 54.4 “Reservar y señalizar como mínimo los dos (2) asientos más cercanos a la puerta de acceso delantera del vehículo para uso preferente de las PCD” (*Ordenanza 1599 MML*, s.f.). en similitud con el Artículo 20.2° de la ley 29973, que dice “Los vehículos que prestan servicios de transporte terrestre de pasajeros reservan asientos y espacios preferentes de fácil acceso, debidamente señalizados, para el uso de personas con discapacidad” y que el reglamento lo presenta en un texto similar, pero dirigida a gobiernos locales, a quienes exige la implementación de medidas y disposiciones normativas acerca de la reserva de asientos preferenciales que conlleva el ingreso a vehículos de transporte público, a PCD (Derecho, 2021).

En esa línea, el trabajo de (**Chávarry y Fernández, 2020**), concluyo que los operadores desconocían la ley limitándose a cumplir directivas y charlas emitidas por ATU, que regula el transporte en Lima y Callao por ser de obligatorio cumplimiento, coincidiendo con el hallazgo que se presenta y que el incumplimiento generaría multas y sugiriendo mayor publicidad a través de redes sociales para difusión de la ley.

El análisis realizado muestra que los operadores de las empresas de transporte tienen conocimiento limitado sobre la Ley 29973 y su reglamento, por falta de difusión adecuada afectando la implementación efectiva de las normativas de accesibilidad, y subraya la necesidad de estrategias de comunicación y publicidad más efectivas, por la entidad de modo que asegure que los operadores estén bien informados y puedan cumplir con las disposiciones legales.

Confirmando la **HE1**, que el desconocimiento de la ley repercute negativamente en el servicio de transporte a las PCD.

Hipótesis Específica 2 (HE2)

HE2. La falta de implementación de medidas de adecuación de las unidades de transporte público impide la movilidad y autonomía de las personas con discapacidad física en Pachacútec.

Se observó que los operadores priorizan las políticas de las empresas y las directivas de la ATU para evitar sanciones, siguiendo la Ordenanza 1599 que, además de indicar requisitos operacionales, presenta un listado de infracciones relacionadas con señalizaciones, con lo que empresas y trabajadores cumplen para evitar multas. La Ordenanza 1599, emanada de la MML, cuenta con personal encargado para su ejecución, a diferencia de la Ley 29973, que desde su emisión en 2012 hasta la fecha no ha visto cumplimiento efectivo. Aunque en 2014 se emitió una reglamentación para dar más viabilidad, el Artículo 20.1 de la Ley 29973 establece que las unidades de transporte deben ser accesibles para personas con discapacidad y personas adultas mayores, y que el MTC reglamenta la introducción progresiva de estos vehículos. El Artículo 20.2 indica que los vehículos deben reservar asientos y espacios preferentes de fácil acceso para personas con discapacidad, y que las municipalidades y la PNP fiscalizan su cumplimiento.

El reglamento complementa la ley, indicando en el Artículo 20.1 que SUTRAN, y los Gobiernos Regionales y Locales, en el ámbito de su competencia, fiscalizan y supervisan que las empresas de transporte debidamente autorizadas cumplan con lo dispuesto en la Ley y el Reglamento,

para imponer las sanciones correspondientes. El Artículo 20.2 establece que se deben implementar medidas y disposiciones normativas para la reserva de asientos preferenciales, cercanos y accesibles al ingreso de los vehículos de transporte público, destinados al uso exclusivo de PCD. Sin embargo, a pesar de estas disposiciones, el reglamento solo menciona como infracción “negarse a brindar el servicio de transporte a una persona por su condición de discapacidad”, sancionándolo con una multa de 7 a 9 UIT.” Esta limitación en la escala de infracciones que refleja falta de coherencia y efectividad en la implementación de las medidas de accesibilidad, ya que no abarca otras posibles violaciones a los derechos de las PCD, como falta de unidades accesibles o no reservar asientos preferenciales.

Mientras tanto, unidades de transporte con mejor equipamiento y accesibilidad como: el Metropolitano y el bus alimentador, que circulan en áreas urbanas de mayor cobertura y mejores condiciones urbanísticas, no circulan en zonas periféricas, dejando desatendidas a personas que, por limitaciones económicas, se ubican en esas áreas, como es el caso de la zona de estudio del presente trabajo. La entrevistada E9, tabla 5, indico que para movilizarse solo podía tomar el bus alimentador, y para alcanzarlo debía tomar taxi por el uso de la silla de ruedas. el participante de la tabla 4 y E7, al abordar el Artículo 20.1 sobre las unidades accesibles, lo consideraron inconcluso y requiriendo precisión. El especialista registrado en la tabla 26, Ab. 2, acotó que “aún no se implementan de forma integral las unidades para que las PCD tengan acceso al transporte público”, y propuso que “se reglamente implementar de manera técnica con acompañamiento del sector transporte, para el adecuado cumplimiento de la norma”.

Comparación de la Ordenanza 1599 y la Ley 29973

Comparando la Ordenanza 1599 y la Ley 29973, la Ordenanza 1599, con requisitos claros y un catálogo de infracciones para unidades de transporte público, implementada con personal encargado de su ejecución, garantizó su cumplimiento y evitó sanciones a las empresas de transporte. Mientras tanto, unidades como el Metropolitano y los buses alimentadores, que operan en áreas urbanas de mayor cobertura, cumplen con los

estándares de accesibilidad debido a esta Ordenanza. En contraste, la Ley 29973, también emitida en 2012, ha enfrentado dificultades en su implementación. A pesar de establecer la necesidad de unidades accesibles, la falta de precisión y claridad ha generado confusión entre los operadores de transporte. Según el participante E7, el Artículo 20.1 de la ley es inconcluso y requiere mayor precisión. El especialista Ab. 2 señaló que no se han implementado de forma integral las unidades accesibles, reflejando una falta de acción por parte de las autoridades y las empresas de transporte.

Diferencia clave entre las normativas radica en ejecución y seguimiento. La Ordenanza 1599 contó con un equipo dedicado a su implementación, mientras la Ley 29973 y su reglamento requieren de mayor precisión y mecanismo efectivo para cumplirse.

Al identificarse la falta de implementación de medidas adecuadas en unidades de transporte público se confirma la **HE2**, generando exclusión confirmándola.

Hipótesis Específica 3 (HE3)

HE3. La inacción de CONADIS en la fiscalización y promoción del cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento afecta el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.

La participación de **CONADIS** en fiscalizar el cumplimiento de la Ley 29973 ha sido limitada. Según los entrevistados, la entidad se centró en la emisión de carnets para PCD severa, sin el seguimiento adecuado del uso y autenticidad generando la percepción de ineficacia y falta de compromiso. Un entrevistado señaló haber detectado carnets abandonados en las unidades de transporte, sugiriendo su uso fraudulento E19(07).

Cuando correspondía a SINAPEDIS realizar visitas a las empresas de transporte, instruir las en la ley, verificar tipo y condición de las unidades que prestan el servicio, y emplear correcciones y aplicar infracciones o sanciones de ser requerido, se observó una falta de acción. En el contexto de la

fiscalización y supervisión, funciones de CONADIS, ente rector de SINAPEDIS, encargado de esas labores se observó la falta de medidas que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad.

El trabajo de Cabosmalon y Yarleque (2019) en Trujillo con una institución educativa que requería de la comisión encargada de fiscalizar sus instalaciones para mejorar su infraestructura, termino perjudicando a las personas con discapacidad que se albergaban en el lugar por no contar con dicho informe evaluativo. Esto resaltó la importancia de una fiscalización efectiva, ya que su ausencia puede acarrear consecuencias negativas para las personas con discapacidad.

Los carnets emitidos por CONADIS han tenido un impacto significativo en la mejora de la accesibilidad al transporte público. Pero la falta de seguimiento y fiscalización ha permitido que estos documentos sean utilizados de manera inapropiada por algunas personas para evitar pagar sus pasajes. Un participante calificó “**hecha la ley, hecha la trampa**”, indicando que la normativa no es suficiente para garantizar la seguridad y los derechos de las personas con discapacidad E14(09).

Los operadores de transporte han reportado dificultades para recoger a pasajeros con muletas o bastones debido a las políticas de tiempo de servicio impuestas por las empresas, que penalizan a los operadores por exceder el tiempo de servicio. Esto ha llevado a que muchos pasajeros con discapacidad sean dejados en la vía. Esta situación fue corroborada con múltiples testimonios, confirmando que el sistema de trabajo basado en el tiempo impide cumplir con la ley (Tabla 13, E5-E9; Tabla 18, E6).

Además, se encontró que la mayoría de las unidades de transporte utilizan **chasis de camión adaptados**, resultando en vehículos con accesibilidad limitada para personas con discapacidad. Puertas angostas y gradas altas dificultan el acceso para quienes utilizan ayudas biomecánicas. Un entrevistado destacó que estas adaptaciones no son adecuadas y es difícil realizar modificaciones adicionales para mejorar la accesibilidad (Tabla 21, E9).

Así se confirma la **HE3**, la falta de fiscalización efectiva y las políticas restrictivas de las empresas de transporte han exacerbado su exclusión y vulnerabilidad de las personas con discapacidad.

Hipótesis General - Síntesis de la Discusión

H.G. El incumplimiento del reglamento de la Ley N° 29973 no garantiza el derecho a la accesibilidad al transporte público terrestre de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.

Tras analizar la data recogida de los participantes, material teórico los antecedentes relacionados, las normas pertinentes y resultados obtenidos; se revela que la falta de una adecuada infraestructura y la inacción de las autoridades, impiden la implementación efectiva del reglamento, afectando a las personas con discapacidad física.

La infraestructura vial y los vehículos de transporte público no están adecuadamente equipados, impidiendo el transporte inclusivo y seguro. Las políticas públicas actuales no abordan de manera efectiva estas necesidades. Además, las limitaciones económicas dificultaron que las personas con discapacidad física accedan a otros tipos de transporte más accesibles, generando una serie de impactos negativos que comprometen su movilidad, autonomía y participación social.

La inviabilidad de la aplicación del reglamento de la Ley 29973, señalada en las entrevistas, destaca la necesidad de revisar y ajustar las condiciones y precisiones del reglamento. A pesar de las buenas intenciones, la implementación práctica enfrenta obstáculos significativos a ser abordados para garantizar un transporte público inclusivo y seguro.

A la luz de los resultados obtenidos, se demostró que la aplicación de la ley 29973 y su reglamento es inviable, afectando a la población objetivo. Las políticas empresariales actuales, centradas en el control del tiempo, crean barreras significativas para la accesibilidad de las PCDF. La penalización a los conductores por exceder el tiempo programado impide que los operadores brinden el servicio adecuado a estas personas. Este hallazgo sugiere que es

crucial que las empresas reconsideren sus políticas para garantizar un servicio inclusivo y accesible. La falta de flexibilidad en las políticas de tiempo afecta a las PCD, evidenciando la necesidad de un cambio estructural en la gestión del transporte público. Las dificultades que enfrentan las PCD al intentar abordar unidades no accesibles y la infraestructura inadecuada obstaculizan su seguridad.

De los resultados obtenidos de las entrevistas y el análisis cualitativo, **el estudio confirma que el incumplimiento del reglamento de la Ley N° 29973 en Pachacútec, Ventanilla, no garantiza el derecho a la accesibilidad al transporte público** terrestre de las personas con discapacidad física, señalando hallazgos claves que confirman la hipótesis general.

CONCLUSIONES

Primera Conclusión

El análisis del cumplimiento del reglamento de la Ley N° 29973 reveló que, a pesar de su existencia, su aplicación es inviable por falta de condiciones y precisiones. Se manifiesta que tanto SUTRAN como los Gobiernos Locales no cumplen con la fiscalización y supervisión establecida en el Art. 20°, y las normativas no se implementan efectivamente. La infracción específica en el reglamento resulta en insuficiente de “negarse a brindar el servicio de transporte a una Persona con discapacidad” ya que no abarca todas las necesidades de accesibilidad. La falta de coherencia entre normativas y su implementación efectiva limita la accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.

Segunda Conclusión

Se ha determinado que los operadores de las Empresas de Transporte tienen conocimiento limitado sobre la Ley N° 29973 y su reglamento que afecta negativamente la accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla. Por consiguiente, es necesario mejorar la comunicación y capacitación para que los operadores comprendan sus obligaciones legales. Asimismo, las personas con discapacidad física no tienen conocimiento debido de sus derechos, que impide que presenten denuncias.

Tercera Conclusión

Se ha identificado que la falta de medidas adecuadas en las unidades de transporte público refleja una ausencia de políticas públicas efectivas. Esto afecta la movilidad y autonomía de las personas con discapacidad física, comprometiendo la accesibilidad al transporte como derecho humano fundamental. Esta situación compromete la inclusión social y el desarrollo sostenible de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.

Cuarta Conclusión

Se ha manifestado que la inacción de CONADIS en fiscalización y promoción del cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento ha afectado negativamente el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física. La falta de seguimiento y verificación de carnets emitidos junto con la ausencia de visitas de SINAPEDIS a las Empresas de Transporte ha generado percepción de ineficacia y falta de compromiso, exacerbando la exclusión y vulnerabilidad de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.

RECOMENDACIONES

Primera Recomendación

Revisión del reglamento de la Ley N° 29973: Para mejorar el cumplimiento del reglamento de la Ley N° 29973, se recomienda revisar y ajustar el Artículo 20° especificando medidas técnicas de accesibilidad (asientos preferenciales y puertas de acceso para el paso de sillas de ruedas), y establecer sanciones por incumplimiento de estas medidas técnicas, más allá de negarse a brindar el transporte. Las empresas de transporte adaptarían al menos un 1% de sus unidades en un plazo determinado, con apoyo técnico y económico de SINAPEDIS a través del Fondo Especial y subsidios. SUTRAN y los gobiernos locales implementarían inspecciones periódicas verificando el cumplimiento de las normativas, con monitoreo continuo para evaluar su efectividad.

Segunda Recomendación

Capacitación y Difusión: Para aumentar el conocimiento de los operadores de transporte sobre la Ley N° 29973 y su reglamento, se recomienda desarrollar programas de capacitación obligatorios sobre accesibilidad y trato adecuado a las personas con discapacidad, impartidos por ATU, MTC, CONADIS y gobiernos locales incluyendo módulos sobre la Ley N° 29973, derechos de las personas con discapacidad, y técnicas de asistencia. Además, se recomienda aumentar la difusión de la Ley N° 29973 y su reglamento a través de campañas en televisión, radio, redes sociales, y desarrollar folletos, videos y materiales educativos accesibles para las personas con discapacidad física, asegurando que conozcan sus derechos y cómo ejercerlos.

Tercera Recomendación

Modificación y Fiscalización: Para adecuar las unidades de transporte público a las necesidades de las personas con discapacidad física, se recomienda incluir rampas, sistemas de sujeción y señalización adecuada en las unidades de transporte público, asegurando que los asientos

preferenciales estén claramente marcados y de fácil acceso. Además, establecer requisitos específicos de accesibilidad en el reglamento, como la obligatoriedad de rampas y asientos preferenciales, crear incentivos económicos para las Empresas de transporte que adapten sus unidades, como exenciones fiscales o subsidios. Es fundamental involucrar a organizaciones de las personas con discapacidad física en el monitoreo y evaluación de las medidas implementadas para asegurar su efectividad.

Cuarta Recomendación

Creación de Fondo Especial: Para la mejora de la fiscalización y promoción del cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento por parte de CONADIS, se recomienda la creación de un Fondo Especial para mejorar la Red Vial y el Transporte Público, utilizando partidas presupuestales no utilizadas por los gobiernos locales para adaptar unidades de transporte público. SINAPEDIS, en colaboración con el MTC y los gobiernos locales, gestionará el fondo, asegurando transparencia y eficiencia en el uso de los recursos. Además, se debe establecer un comité de representantes de las personas con discapacidad física que supervise la correcta utilización de los fondos y asegure que se destinen a mejorar la accesibilidad del transporte público.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aceituno Huacani, C., Alosilla Robles, W., & Moscoso Paricoto, I. (2021). Discusión de resultados. Estefany Lorena Vera Muñoz. <http://repositorio.concytec.gob.pe/handle/20.500.12390/2256>
- Aldaba CEE. (2019, agosto 21). Los diferentes tipos de discapacidad. <https://aldabacee.com/los-diferentes-tipos-discapacidad/>
- Aranzamendi, L., & Humpiri, J. (2021). Derecho & Ciencia: Ruta Para Hacer La Tesis En Derecho (Primera, 1-1000). Editora y Liberia Jurídica Grijley E.I.R.L.
- ArchDaily | Broadcasting Architecture Worldwide. (2024, septiembre 15). ArchDaily. <https://www.archdaily.com>
- Arias, J. (2020). Proyecto de Tesis Guía para la elaboración.
- Arranz. (2023, abril 11). Discapacidad Motora: Qué es y sus tipos| Fundación Adecco. El Blog de empleo de Fundación Adecco. <https://fundacionadecco.org/blog/que-es-la-discapacidad-motora/>
- ASALE, R.-, & RAE. (s.f.). Publicidad | Diccionario de la lengua española. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. Recuperado 7 de septiembre de 2024, de <https://dle.rae.es/publicidad>
- Bartolomé, R. (2020). Eficacia en el Ámbito Laboral de la Ley General de Personas con Discapacidad Ley 29973 y su Reglamento en la Municipalidad Distrital de Villa el Salvador Año 2018. Universidad de Huánuco. <http://localhost:8080/xmlui/handle/123456789/2414>
- Cabosmalon J & Yarleque S. (2019). “Accesibilidad De Las Personas Con Discapacidad Física Y La Vulnerabilidad De La Ley 29973 En La Institución Educativa Gran Unidad Escolar «José Faustino Sánchez Carrión» De Trujillo”. 75.
- Carrillo, M. S. (2018, septiembre 7). INEI difunde Base de Datos de los Censos Nacionales 2017 y el Perfil Sociodemográfico del Perú – Censos Nacionales 2017. <https://censo2017.inei.gob.pe/inei-difunde-base-de-datos-de-los-censos-nacionales-2017-y-el-perfil-sociodemografico-del-peru/>
- Chávarry, K., & 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. Repositorio Institucional - UCV.
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/61813>
- Constitución 1993. (s.f.). Recuperado 3 de mayo de 2022, de
<https://www.congreso.gob.pe/Docs/constitucion/constitucion/Constitucion-Febrero2022.pdf>
- Contenidos, C. &. (2023, junio 2). Vulneración de los derechos humanos. Ayuda en Acción. <https://ayudaenaccion.org/blog/derechos-humanos/vulneracion-derechos-humanos/>
- Contró, M. G., & Ugalde, P. S. (s.f.). Teoría General de los Derechos Humanos.
- Corporación. (2022, enero 11). Qué es el diseño universal. Corporación Ciudad Accesible. <https://www.ciudadaccesible.cl/que-es-el-diseno-universal/>
- Declaración Stockholm Spanish. (s.f.). Recuperado 16 de mayo de 2022, de
https://dfaeurope.eu/wordpress/wp-content/uploads/2014/05/stockholm-declaration_spanish.pdf
- Defensoría del Pueblo. (2006). Informe Defensorial No 114. <https://www.gob.pe/institucion/defensoria/informes-publicaciones/1056124-informe-defensorial-n-114>
- Defensoría del Pueblo. (2020). Informe sobre la accesibilidad en el transporte público. Recuperado de sitio web de la Defensoría.
- Derecho de libertad de tránsito TC - LP. (s.f.). Recuperado 5 de junio de 2023, de <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2022/09/Derecho-libertad-transito-TC-LPDerecho.pdf>
- Derecho, L. • P. por el. (2021a, marzo 10). TUO del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito (actualizado 2021) [DS 016-2009-MTC]. LP. <https://lpderecho.pe/texto-unico-ordenado-reglamento-nacional-transito--codigo-transito-actualizado/>
- Derecho, L. • P. por el. (2021b, noviembre 9). Reglamento de la Ley General de la Persona con Discapacidad (Decreto Supremo 002-2014-MIMP) [actualizada 2021]. LP. <https://lpderecho.pe/reglamento-ley-29973-general-persona-discapacidad-decreto-supremo-002-2014-mimp/>
- Derechos Humanos—Concepto, origen y lista de derechos. (s.f.). Concepto. Recuperado 30 de mayo de 2023, de <https://concepto.de/derechos->

humanos-2/

- Díaz, J. (2019). Discapacidad en el Perú: Un análisis de la realidad a partir de datos estadísticos. *Revista Venezolana de Gerencia*, 24(85).
<https://www.redalyc.org/journal/290/29058864014/html/>
- Díaz, R. C. (s.f.). Reglamento de la Ley No 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad.
- Discapacidad en América Latina y el Caribe, desafíos para las políticas públicas | CEPAL. (2012). <https://www.cepal.org/notas/74/Titulares2>
- D.S. 012-2018 MVCS. (s.f.). Recuperado 30 de abril de 2022, de <https://www.conadisperu.gob.pe/wp-content/uploads/2018/01/Plan-Nacional-de-Accesibilidad.pdf>
- Fajardo D. (2019). Recuperado 28 de abril de 2022, de <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/20349/FajardoRestrepo-DanielHern%C3%A1n-2019.pdf>
- Flores, F., & Hernández, N. (2021). El cumplimiento del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte público terrestre. Repositorio Institucional - UCV. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/81363>
- Friese, S. (2019). *Qualitative Data Analysis with ATLAS.ti*. 3rd ed SAGE Publications.
- García-Schilardi. (2014). Transporte público colectivo: su Rol en los Procesos de Inclusión Social. *Bitácora Urbano Territorial*, 24(01). http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132014000100035
- Garretón, R. (2004). Derechos humanos y políticas públicas. https://www.observatoriomercosur.org.uy/libro/derechos_humanos_y_politicas_publicas_1.php
- Gómez, M., & Rojas, B. (2019). Factores que Afectan Los Derechos Fundamentales de las Personas con Discapacidad.
- Hernández & Mendoza. (2019). Metodología de la investigación las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. Edamsa Impresiones.
- Huaripata, S. (2019). Nivel de Inaplicación de Ley 29973 vulnera derecho del trabajo en personas con discapacidad en el distrito de Huacho 2016. Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

- <http://repositorio.unjfsc.edu.pe/handle/UNJFSC/2988>
- Inclusión social Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo. (s.f.). Recuperado 15 de septiembre de 2024, de <https://www.eurofound.europa.eu/en/topic/social-inclusion>
- INEI: Mapa de Pobreza Provincial y Distrital 2013. (2013). https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1261/index.html
- Landa C. (2017). Los Derechos Fundamentales. Fondo Editorial PUCP.
- Ley 29973—2012. (s.f.). Recuperado 29 de abril de 2022, de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/217288/Ley-No-29973.pdf>
- Martínez, C. (2019). Socioeconomic Challenges for People with Disabilities. *Economic Journal*, 56(2), 234-250.
- López, D. R., & Ayala, c. e. c. (s.f.). ¿Qué es una Política pública? 26.
- Milles, M., Huberman, M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: An Expanded Sourcebook*. Arizona: SAGE.
- Monteza, E. (2019). Actos de Hostilidad hacia las personas con discapacidad y el derecho al trabajo, Corte Superior de Justicia del Callao, 2018. Repositorio Institucional - UCV. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/62480>
- Morcillo, J. (2019). El reto de la accesibilidad y su incumplimiento por los poderes públicos: Consecuencias de la inactividad reglamentaria. 210,287-318. <https://doi.org/10.18042/cepc/rap.210.10es>
- MTC. (2018). LEY N° 30900. <http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-que-crea-la-autoridad-de-transporte-urbano-para-lima-y-c-ley-n-30900-1727064-7/>
- MVCS. (2018a). Decreto Supremo que aprueba el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023-Decreto Supremo-N° 012-2018-VIVIENDA. <http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-el-plan-nacional-de-accesibilida-decreto-supremo-n-012-2018-vivienda-1678547-1/>
- Naciones Unidas. (2006). Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. OHCHR. <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities>

- Naciones Unidas. (2017). Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. OHCHR. <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/standard-rules-equalization-opportunities-persons-disabilities>
- Narváez, M. (2023, enero 17). Técnicas de recolección de datos: Qué son y cuáles existen. QuestionPro. <https://www.questionpro.com/blog/es/tecnicas-de-recoleccion-de-datos/>
- OHCHR | Universal Declaración of Human Rights—Spanish (Español). (s.f.). OHCHR. Recuperado 15 de septiembre de 2024, de <https://www.ohchr.org/en/human-rights/universal-declaration/translations/spanish>
- OMS. (2011, diciembre 14). Informe mundial sobre la discapacidad 2011. <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789241564182>
- Oposinet. (2015, febrero 3). Medición y evaluación del desarrollo motor. Tendencias en los aspectos a evaluar. Procedimientos e instrumentos para la medición y evaluación del desarrollo motor. Oposinet. <https://www.oposinet.com/temario-educacion-fisica/temario-2-educacion-fisica/tema-8-medicin-y-evaluacin-del-desarrollo-motor-tendencias-en-los-aspectos-a-evaluar-procedimientos-e-instrumentos-para-la-medicin-y-evaluacin-del-desarrollo-motor-2/>
- Ord. 1613. (s.f.). Ordenanza N° 1613—Norma Legal Diario Oficial El Peruano. Recuperado 4 de julio de 2022, de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ordenanza-que-crea-el-sistema-integrado-de-transporte-public-ordenanza-n-1613-807033-1/>
- Ordenanza 1599 MML. (s.f.). Recuperado 29 de abril de 2022, de <http://elcomercio.e3.pe/66/doc/0/0/4/6/7/467299.pdf>
- Parra, C. (2012). Elementos de las políticas públicas en Colombia. Editorial La República. <https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/elementos-de-las-politicas-publicas-en-colombia-2009287>
- PDHRE. (s.f.). Los derechos de las Personas con Discapacidades Distintas. Recuperado 4 de mayo de 2022, de

<https://www.pdhre.org/rights/disabled-sp.html>

Pérez, A. (2018). Analysis of Accessibility Regulations. *Law Review*, 34(1), 45-67.

Piñas, L. F., Jácome Altamirano, C. J., Rojas García, F. D., Jácome Altamirano, C. J., & Rojas García, F. D. (2021). Discriminación a las personas con discapacidad física en el transporte público en la actual pandemia (COVID-19). *Dilemas contemporáneos: educación, política y valores*, 9(SPE1). <https://doi.org/10.46377/dilemas.v9i.2975>

Principio de tipicidad en el procedimiento sancionador. (s.f.). vLex. Recuperado 8 de septiembre de 2024, de <https://vlex.es/vid/principio-tipicidad-procedimiento-sancionador-427619938>

Quenaya Mendoza, V. E. (2023). Afectación del derecho de accesibilidad de personas con discapacidad física en el entorno urbano y la eficiencia de la Ley No 29973 en la Municipalidad Distrital de Huancarani, año 2023. <http://repositorio.uandina.edu.pe/handle/20.500.12557/5773>

RAE. (2022). Transporte | Diccionario de la lengua española. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario. <https://dle.rae.es/transporte>

Ríos, J. T. (2021). Accesibilidad de las personas con discapacidad en España y Portugal: Perspectiva jurídica. *Revista Jurídica de Investigación e Innovación Educativa (REJIE Nueva Época)*, 24, Article 24. <https://doi.org/10.24310/REJIE.2021.vi24.12140>

Ríos, R. (2017). Metodología para la investigación y redacción: Vol. Primera Edición Digital (Grupo de investigación (SEJ 309) eumed.net de la Universidad de Málaga, España). Servicios Académicos Intercontinentales S.L. <http://www.eumed.net/libros/libro.php?id=166>

Rivera, R., López, A., & Ramírez, M. (2011). Estrategias de comunicación para el descubrimiento y uso de recursos educativos abiertos. *Revista Iberoamericana sobre Calidad, Eficacia y Cambio en Educación.*, 9(4), 18.

Rojas Castro, P. A. (2021). La ley 29973 y la Integración Laboral de las personas con Discapacidad de los Centros de Salud, Carabayllo 2018. Repositorio Institucional - UCV. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/105890>

- Rojas, J. (s.f.). Derecho Constitucional 1 (Derecho Constitucional). Universidad de Huánuco. www.udh.edu.pe/distancia
- Romero, A. R. Y. S. (2011, noviembre 22). Consecuencias Accidentes de Tráfico. y consecuencias Accidentes de Tráfico. <https://accidentesdetraficoyconsecuencias.blogspot.com/2011/11/para-plejia.html>
- Rovira. (2018). Neuronas motoras: Definición, tipos y patologías. <https://psicologiaymente.com/neurociencias/neuronas-motoras>
- Smith, J., & Brown, L. (2019). Ergonomics and Accessibility in Public Transport. *Journal of Transport Studies*, 45(3), 123-145.
- Valladolid, M., & Chávez, L. (2020). El enfoque cualitativo en la investigación jurídica, proyecto de investigación cualitativa y seminario de tesis. *Vox Juris*, 38(2), Article 2.

COMO CITAR ESTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Lecca Vera, M. (2024). *El cumplimiento del reglamento de la ley 29973 y el derecho accesible del transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023* [Tesis de pregrado, Universidad de Huánuco]. Repositorio Institucional UDH. <http://...>

ANEXOS

ANEXO 1

MATRIZ DE CONSISTENCIA

“El cumplimiento del reglamento de la ley 29973 y el derecho accesible del transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023”

Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	V. Independiente	Metodología
¿Cómo se manifiesta el cumplimiento del reglamento de la Ley 29973 en el derecho a la accesibilidad al transporte público terrestre de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023?	Describir y analizar cómo se manifiesta el cumplimiento del reglamento de la Ley 29973 en el derecho a la accesibilidad al transporte público terrestre de las PCDF en Pachacútec, Ventanilla 2023.	El incumplimiento del reglamento de la Ley 29973 no garantiza el derecho a la accesibilidad al transporte público terrestre de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.	Cumplimiento del reglamento de la Ley 29973	Enfoque Cualitativo Teoría Fundamentada Diseño De La Investigación No experimental
Problemas Específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas	V. Dependiente	Nivel de Estudio Descriptivo Transversal
¿Qué conocimiento tienen los operadores de las empresas de transporte de la ley 29973 y su reglamento sobre el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023?	OE1. Determinar que conocimiento tienen los operadores de las empresas de transporte de la Ley 29973 y su reglamento sobre el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.	HE1. El desconocimiento de los operadores de las empresas de transporte de la Ley 29973 y su reglamento repercute negativamente sobre el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.	Derecho a la accesibilidad al transporte Público de Personas con Discapacidad	Tipo de estudio Básico MUESTREO No Probabilística Población: PCD en Pachacútec

¿Qué medidas se han implementado para adecuar las unidades de transporte público a las necesidades de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023?	OE2. Identificar las medidas que se han implementado para adecuar las unidades de transporte público a las necesidades de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.	HE2. La falta de implementación de medidas de adecuación de las unidades de Transporte Público impide la movilidad y autonomía de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.	Unidad de análisis PDF silla de ruedas muletas, y bastón. Operadores de transporte y expertos m:24
¿Cómo se manifiesta el rol que cumple CONADIS en la fiscalización y promoción del cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento sobre el derecho a la accesibilidad al TP de las PCDF en Pachacútec, Ventanilla 2023?	OE3. Describir cómo se manifiesta el rol que cumple CONADIS en la fiscalización y promoción del cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento sobre el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023.	HE3. La inacción de CONADIS en la fiscalización y promoción del cumplimiento de la Ley N° 29973 y su reglamento afecta el derecho a la accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla .	TECNICA Entrevista no estructurada INSTRUMENTO Guía de entrevista

Libro base Metodológico: *Metodología de la investigación Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*, Hernández-Sampieri Christian y Mendoza Torres (2019) Fuente: **Elaboración propia**

Nube de palabras / Obtenido de ATLAS ti



ANEXO 2

INSTRUMENTOS

Guía de entrevista a las PCDF

Fecha :

Entrevistado :

Ocupación :

La entrevista que se le presenta a Ud. tiene como finalidad de obtener su opinión para complementar la investigación titulada, **"El cumplimiento del reglamento de la ley 29973 y el derecho accesible del transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023"**.

1. ¿Qué sabe sobre la Ley 29973 y su reglamento que establecen las normas para garantizar el derecho a la accesibilidad de las PcD al transporte público?

2. ¿Cómo se informó sobre esta ley y su reglamento? ¿Qué fuentes de información utilizó o consultó?

3. ¿Qué aspectos de esta ley y su reglamento le parecen más importantes o relevantes para su situación personal y sus necesidades de movilidad?

4. ¿Qué medios de transporte público terrestre utiliza con más frecuencia? ¿Por qué?

5. ¿Qué medidas de accesibilidad ha encontrado o utilizado en las unidades de transporte público terrestre que ha usado? ¿Qué le parecen estas medidas? ¿Le han facilitado o dificultado el uso del transporte público?

6. ¿Qué medidas de accesibilidad le gustaría encontrar o utilizar en las unidades de transporte público terrestre que usa o quisiera usar? ¿Por qué?

7. ¿Qué problemas o dificultades ha enfrentado o experimentado al usar las unidades de transporte público terrestre? ¿Cómo los ha resuelto o superado?

8. ¿Qué sabe sobre el CONADIS y su rol como ente rector del Sistema Nacional para la Integración de la PCD (Sinapedis) y como entidad competente para conocer y aplicar las infracciones y sanciones por el incumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento?

9. ¿Qué acciones o actividades ha realizado el CONADIS para fiscalizar y promover el cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento en el sector transporte público terrestre? ¿Cómo te has enterado de estas acciones o actividades?

Gracias por su tiempo.

Guía de entrevista a los Operadores de Transporte

Fecha :.....

Entrevistado :.....

Ocupación :.....

La entrevista que se le presenta a Ud. tiene como finalidad de obtener su opinión para complementar la investigación titulada, **"El cumplimiento del reglamento de la ley 29973 y el derecho accesible del transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023"**.

1. *¿Qué sabe sobre la Ley 29973 y su reglamento que establecen las normas para garantizar el derecho a la accesibilidad de las PCD al transporte público?*

2. *¿Qué beneficios considera que tiene esta ley para las PCD y para la sociedad en general?*

3. *¿Qué dificultades ha encontrado para cumplir con esta ley en su trabajo como operador de transporte?*

4. *¿Sabe cuáles son las sanciones que se aplican a las unidades de transporte que no cumplen con la ley 29973?*

5. *¿Qué acciones ha realizado su empresa para adaptar los vehículos de transporte a las necesidades de las personas con discapacidad física?*

6. *¿Qué medidas de accesibilidad conoce o ha utilizado para facilitar el ingreso, el traslado y la salida de las PCDF en las unidades de transporte que manejas?*

7. *¿Qué sugerencias o recomendaciones harías para mejorar la accesibilidad y la seguridad de las PCDF en las unidades de transporte público terrestre?*

8. *¿Qué opinas sobre la normativa vigente que regula la accesibilidad al transporte público terrestre para las PCDF? ¿Considera que se cumple adecuadamente? ¿Por qué?*

9. *¿Qué acciones o actividades ha realizado el CONADIS para fiscalizar y promover el cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento en el sector transporte público terrestre?*

10. *¿Qué opina sobre el rol y la importancia del CONADIS como ente rector del Sistema Nacional para la Integración de la PCD (Sinapedis) y como entidad competente para conocer y aplicar las infracciones y sanciones por el incumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento?*

11. *¿Qué sugerencias o recomendaciones haría para mejorar la accesibilidad y la seguridad de las PCDF en las unidades de transporte público terrestre?*

Gracias por su tiempo.

Guía de entrevista a Especialistas

Fecha :.....

Entrevistado :.....

Ocupación :.....

*La entrevista que se le presenta a Ud. tiene como finalidad de obtener su opinión para complementar la investigación titulada, **"El cumplimiento del reglamento de la ley 29973 y el derecho accesible del transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023"**.*

1. *¿La ley 29973 establece en el artículo 20° que "las empresas de transporte público de pasajeros cuentan con unidades accesibles" para PCD? ¿Qué opinión le merece esta afirmación? ¿Y cómo interpreta la declaración que el "MTC reglamenta la introducción progresiva de estos vehículos" en las unidades de transporte de Lima?*

2. *Con la falta de acceso al transporte por el incumplimiento del Art 20 de la ley 29973, ¿qué otros derechos se estarían vulnerando a las personas con limitaciones físicas?*

3. *¿Para ud qué factores o causas influyen o dificultan el cumplimiento del reglamento de la ley 29973 en cuanto a la accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad física?*

4. *¿Cuál es el rol o responsabilidad que tiene o considera que tiene el sector transporte en cuanto al incumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad, especialmente en la accesibilidad al transporte?*

5. *¿Cuáles considera que son las medidas o acciones que se han implementado o se deberían implementar para mejorar el cumplimiento del reglamento de la ley 29973 en cuanto a la accesibilidad al transporte público para las personas con limitaciones físicas?*

6. *¿Qué rol o responsabilidad tiene o considera que tiene el CONADIS en cuanto al cumplimiento de la ley 29973 y su reglamento, en relación a la accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad física?*

7. *¿Cuáles serían sus sugerencias o recomendaciones que daría usted al CONADIS o alguna otra entidad para mejorar la fiscalización y promoción del cumplimiento de la Ley 29973 y su reglamento en cuanto a la accesibilidad al transporte público terrestre?*

Gracias por su tiempo.

ANEXO 3

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

Figura 8

Validación de Instrumento 1



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
ESCUELA ACADÉMICA PROFESIONAL DE DERECHO

VALIDACIÓN POR JUECES O EXPERTOS

Título de la Investigación: "El cumplimiento del reglamento de la ley 29973 y el derecho accesible del transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023"

I. DATOS INFORMATIVOS DEL EXPERTO VALIDADOR

Apellidos y Nombres : Martel Santiago, Alfredo
Cargo o Institución donde labora : Docente universitario en la Universidad de Huánuco
Nombre del Instrumento : Guías de entrevistas a las PCDF
Teléfono : 962810986
Autor/a del Instrumento : Bach. Mónica Lecca Vera

Hoja de instrucciones para la evaluación

CATEGORÍA	CALIFICACIÓN	INDICADOR
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir, debe ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo nivel	El ítem tiene una alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide este.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que están midiendo.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo nivel	El ítem tiene una relación tangencial con la dimensión.
	3. Moderado nivel	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que está midiendo.
	4. Alto nivel	El ítem tiene relación lógica con la dimensión.
SUFICIENCIA Los ítems que pertenecen a una misma dimensión bastan para obtener la medición de esta.	1. No cumple con el criterio	Los ítems no son suficientes para medir la medición.
	2. Bajo nivel	Los ítems miden algún aspecto de la dimensión, pero no corresponden con la dimensión total.
	3. Moderado nivel	Se deben incrementar algunos ítems para poder evaluar la dimensión completamente.
	4. Alto nivel	Los ítems son suficientes.



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
ESCUELA ACADÉMICA PROFESIONAL DE DERECHO

	1	¿Se evidencia que los resultados de la investigación tienen similitudes con otras investigaciones?	2	3	4	3
ASPECTOS DE FORMA Y FONDO	2	¿Se evidencia que se ha anexando las fotos suficientes que acrediten el trabajo de campo con toda la muestra?	2	3	3	3
	3	¿Se evidencia en la tesis una adecuada ortografía y redacción?	2	3	2	3
	1	¿Es posible que los tesisistas para optar su título no estén validando sus instrumentos de investigación?	3	3	4	2
VALIDEZ Y CONFIABILIDAD	2	¿Se evidencia que están anexadas las fotos que acreditan el trabajo de campo?	2	3	3	3
	3	¿Se evidencia que todas las dimensiones están siendo evaluadas?	4	3	2	3

¿Hay alguna dimensión o ítem que no fue evaluada? SI () NO (X) En caso de SI, ¿Qué dimensión o ítem falta?

DECISIÓN DEL EXPERTO: ALTO
El instrumento debe ser aplicado: **SI (X)** NO ()

Huánuco, 07 de setiembre 2024.



Alfredo Martel Santiago
ORCID 0000-0001-5129-5345

Figura 9

Validación de Instrumento 2

Validación del instrumento

Validación de juicio de experto del instrumento de investigación

1. Datos generales:

- 1.1. Apellidos y nombres del informante: Jesús Pedro Villegas Zamudio
- 1.2. Grado académico del informante: Magister/Maestro
- 1.3. Institución donde labora: Universidad Nacional Autónoma Altoandina de Tarma
- 1.4. Tiempo: 7 años
- 1.5. Cargo Actual: Gerente/docente Universitario
- 1.6. Áreas de experiencia profesional: Administración, Investigación, educación, gestión Pública, metodología.
- 1.7. Título de investigación: "El cumplimiento del reglamento de la ley 29973 y el derecho accesible del transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023"
- 1.8. Tipo del instrumento: Guía de entrevista

2. Aspectos de validación:

Nº	Indicadores	Criterios	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
1.	Claridad	Esta formulado con lenguaje claro.				77	
2.	Objetividad	Revela propiedades realmente existentes en los objetos materia de investigación.				75	
3.	Actualidad	Adecuado al estado de arte.					85
4.	Organización	Existe coherencia en el manejo de la información.				75	
5.	Suficiencia	Relación de cantidad y calidad de la información.				77	
6.	Intencionalidad	La intención del investigador es la objetividad propia de la ciencia y de la técnica.					85
7.	Consistencia	La estructura de la investigación es sólida y verificable.				77	
8.	Coherencia	Entre el problema, la hipótesis variables e indicadores.				75	
9.	Metodología	Es un conjunto formalizado de preguntas.				75	
10.	Pertinencia	Es oportuno, adecuado y conveniente al propósito de la investigación.				78	

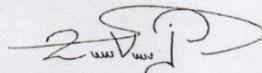
Opinión de aplicabilidad

(X) El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado.

() El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado, y nuevamente validado.

3. Promedio de valoración: 77.9

06 de septiembre del 2024



Jesús Pedro Villegas Zamudio

48146126

Mg. Jesús Pedro Villegas Zamudio Experto informante

Figura 10

Validación de Instrumento 3



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
ESCUELA ACADÉMICA PROFESIONAL DE DERECHO

VALIDACIÓN POR JUECES O EXPERTOS

Título de la Investigación: "El cumplimiento del reglamento de la ley 29973 y el derecho accesible del transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023"

I. DATOS INFORMATIVOS DEL EXPERTO VALIDADOR

Apellidos y Nombres : Solís Bustamante, Mónica
 Cargo o Institución donde labora : Docente universitario en la Universidad de Huánuco
 Nombre del Instrumento : Guía de entrevista
 Teléfono : 980610271
 Autora del Instrumento : Bach. Mónica Lecca Vera

II. ASPECTOS DE LA VALIDACION DEL INSTRUMENTO

INDICADORES	CRITERIOS	VALORACION	
		SI	NO
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado y claro.	X	
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.	X	
3. CONTEXTUALIZACION	Los ítems están adecuados a lo que se pretende medir en el contexto del problema de investigación.	X	
4. ORGANIZACIÓN	Los ítems guardan un criterio de organización lógica.	X	
5. COBERTURA	Los ítems abarcan todos los aspectos de las dimensiones en cantidad y calidad	X	
6. INTENCIONALIDAD	El instrumento es adecuado para valorar y/o medir aspectos del problema de investigación	X	
7. CONSISTENCIA	Sus dimensiones e indicadores están basados en aspectos teóricos científicos.	X	
8. COHERENCIA	Los ítems guardan coherencia con los indicadores y las dimensiones de sus variables.	X	
9. METODOLOGÍA	Los ítems están formulados de manera estratégica pues permiten probar las hipótesis de la investigación	X	
10. PERTINENCIA	El instrumento a la vista es pertinente para ser aplicado en la muestra propuesta: (Guía de entrevista).	X	



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
ESCUELA ACADÉMICA PROFESIONAL DE DERECHO

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo, Monica Solis Bustamante, Magister/Maestro actualmente ejerciendo el cargo de Docente Universitario de la Universidad de Huánuco por medio del presente hago constar que he revisado y validado los instrumentos de recolección de datos, presentado por la Bach. Mónica Lecca Vera, con DNI 08470130, aspirante al título de Abogada de la Universidad de Huánuco; el cual será utilizado para recabar información necesaria para la tesis titulada "El cumplimiento del reglamento de la ley 29973 y el derecho accesible del transporte público para personas con discapacidad física en Pachacútec, Ventanilla 2023".

OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Instrumento: Nombre: Guía de entrevista	☐ Aplicable después de corregir ☒ Aplicable ☐ No aplicable
--	--

Huánuco, 12 de setiembre 2024.



Mg. MONICA SOLIS BUSTAMANTE
DNI 40118197

ANEXO 4

EVIDENCIAS FOTOGRÁFICAS

Figura 11

Acceso al Asiento Reservado en Servicio Publico



Escalera de Acceso



Figura 12

El Asiento Preferencial en Transporte Publico



Espacios preparados para los asientos reservados



Figura 13

Espacio libre a PCDF

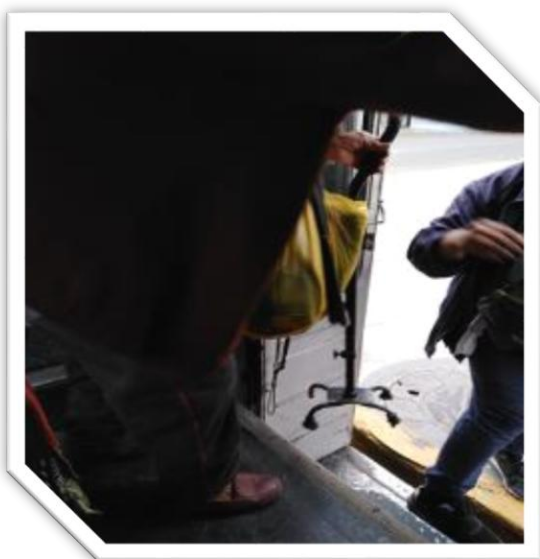
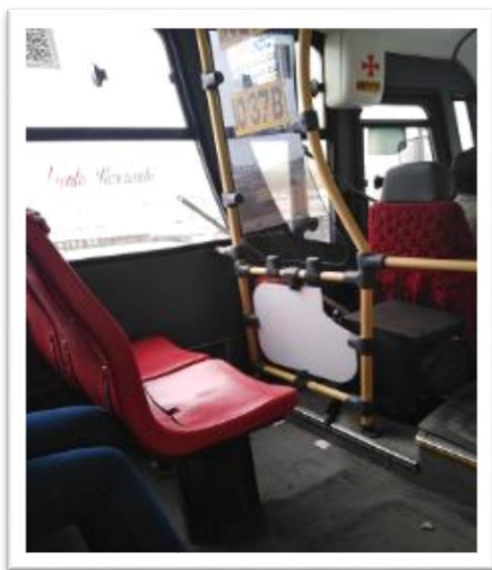


Figura 14

Estado de Conservación Unidades en el Servicio Publico

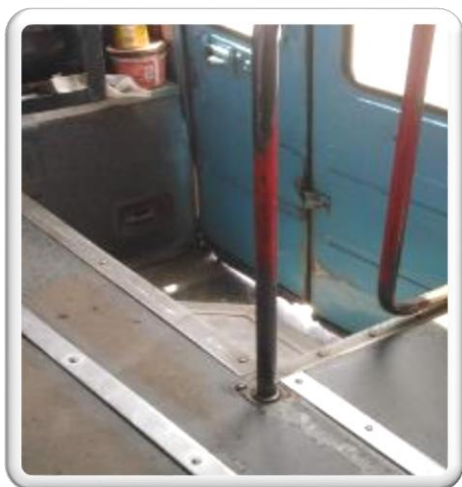


Figura 15

Carné (Amarillo) de Registro en Conadis

Accesibilidad en el transporte público terrestre (Artículo 20 de la Ley General de la Persona con Discapacidad)



donde usar



Figura 16

Lugar de Estudio

ZONA DE PACHACUTEC – VENTANILLA - CALLAO



Figura 17
Haciendo Las Entrevistas

