

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



TESIS

**“Incumplimiento de la ley N° 29973 y el derecho accesible al
transporte público de personas con discapacidad física
motriz en la provincia de Huánuco – 2024”**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTOR: Morales del Aguila, Percy

ASESORA: Garay Mercado, Mariella Catherine

HUÁNUCO – PERÚ

2025

U

D

H

**TIPO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN:**

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

LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN: Derecho civil**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 Abogado

Código del Programa: P33

Tipo de Financiamiento:

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

DATOS DEL AUTOR:

Documento Nacional de Identidad (DNI): 22962061

DATOS DEL ASESOR:

Documento Nacional de Identidad (DNI): 22500565

Grado/Título: Magíster en gestión pública

Código ORCID: 0000-0002-4278-8225

DATOS DE LOS JURADOS:

Nº	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	Berrospi Noria, Marianela	Abogada	22521052	0000-0003-2185-5529
3	Peralta Baca, Hugo Baldomero	Abogado	22461001	0000-0001-5570-7124



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En la ciudad de Huánuco, siendo las 17:00 horas del día 12 del mes de diciembre del año dos mil veinticinco, en cumplimiento de lo señalado en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad de Huánuco, se reunieron el sustentante y el Jurado calificador integrado por los docentes:

Mtro. Alberto PEÑA BERNAL	: Presidente
Abg. Hugo Baldomero PERALTA BACA	: Vocal
Abg. Marianela BERROSPI NORIA	: Secretaria
Mtra. Mariella Catherine GARAY MERCADO	: Asesora

Nombrados mediante la Resolución N° 618-2025-D-CATP-UDH de fecha 27 de noviembre de 2025, para evaluar la Tesis intitulada **"INCUMPLIMIENTO DE LA LEY N° 29973 Y EL DERECHO ACCESIBLE AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD FISICA MOTRIZ EN LA PROVINCIA DE HUÁNUCO - 2024"**, presentado por el Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas **Percy MORALES DEL AGUILA** para optar el Título profesional de Abogado.

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 Quince y cualitativo de Buena.

Siendo las 18:15 horas del día 12 del mes de diciembre del año 2025 los miembros del jurado calificador Ratificados firman la presente Acta en señal de conformidad.

Mtro. Alberto Peña Bernal
DNI: 22417435
CÓDIGO ORCID: 0000-0001-5253-2453
Presidente

Abg. Hugo Baldomero Peralta Baca
DNI: 22461001
CÓDIGO ORCID: 0000-0001-5570-7124
Vocal

Abg. Marianela Berrospi Noria
DNI: 22521052
CÓDIGO ORCID: 0000-0003-2185-5529
Secretaria



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD

El comité de integridad científica, realizó la revisión del trabajo de investigación del estudiante: PERCY MORALES DEL AGUILA, de la investigación titulada "INCUMPLIMIENTO DE LA LEY N° 29973 Y EL DERECHO ACCESIBLE AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA MOTRIZ EN LA PROVINCIA DE HUÁNUCO - 2024", con asesor(a) MARIELLA CATHERINE GARAY MERCADO, designado(a) mediante documento: RESOLUCIÓN N° 034-2024-D-CATP-UDH del P. A. de DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS.

Puede constar que la misma tiene un índice de similitud del 24 % 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, 27 de junio de 2025



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



MANUEL E. ALIAGA VIDURIZAGA
D.N.I.: 71345687
cod. ORCID: 0009-0004-1375-5004

INFORME DE ORIGINALIDAD

24%	24%	16%	9%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	hdl.handle.net Fuente de Internet	9%
2	repositorio.upsc.edu.pe Fuente de Internet	2%
3	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	2%
4	www.defensoria.gob.bo Fuente de Internet	1%
5	Calisaya Yapuchura, Pamela Yhosely. "El derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno: avances y desafíos ", Universidad Nacional del Altiplano de Puno (Peru) Publicación	1%
6	documentop.com Fuente de Internet	1%
7	Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Peru Trabajo del estudiante	1%



RICHARD J. SOLIS TOLEDO

D.N.I.: 47074047

cod. ORCID: 0000-0002-7629-6421



MANUEL E. ALIAGA VIDURIZAGA

D.N.I.: 71345687

cod. ORCID: 0009-0004-1375-5004

DEDICATORIA

A Dios todo poderoso por
la vida, salud, paz y guiarme
por el sendero del bien.

A mi padre; Germán por
sus enseñanzas, a la
memoria de mi madre Lily y
hermano Polo, quienes están
en la presencia de Dios.

A mi esposa Verónica por
su apoyo incondicional, quien,
con mucho amor, comprensión
y sacrificio, hicieron realidad
dicho anhelo.

A mí hijo Dwayne, que
es mi motor fundamental
para seguir adelante, y fruto
del amor.

AGRADECIMIENTO

A Dios por bendecirnos cada día, guiar mis pasos e iluminar mi camino y estar con cada uno de nosotros en todo momento de nuestra vida.

A mi esposa Verónica por el invaluable apoyo que siempre me está brindando.

A mi asesora Mtra. GARAY MERCADO, Mariella Catherine, por sus valiosos consejos y orientaciones para la realización de la presente tesis.

A la Universidad de Huánuco Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, por darme la oportunidad de estudiar la Carrera Profesional de Derecho.

A los docentes de la Carrera Profesional de Derecho de la UDH por haber compartido sus conocimientos a lo largo de mi formación profesional, en especial al Dr. Rafael Jaime Abal Ramos y la Dra. Sandra Besada Piñán, por sus consejos y aportes en el desarrollo de la presente tesis.

A todas aquellas personas y amigos que de una u otra forma han colaborado en el desarrollo de la presente tesis.

ÍNDICE

DEDICATORIA	II
AGRADECIMIENTO	III
ÍNDICE.....	IV
INDICE DE TABLAS	VI
INDICE DE FIGURAS.....	VIII
RESUMEN	X
ABSTRACT	XI
INTRODUCCIÓN	XII
CAPÍTULO I	14
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	14
1.1.DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	14
1.2.FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	16
1.2.1.PROBLEMA GENERAL	16
1.2.2.PROBLEMAS ESPECÍFICOS.....	16
1.3.OBJETIVOS	16
1.3.1.OBJETIVO GENERAL	16
1.3.2.OBJETIVOS ESPECÍFICOS	16
1.4.JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	17
1.5.LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN.....	18
1.6.VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN	18
CAPÍTULO II	19
MARCO TEÓRICO	19
2.1.ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	19
2.1.1.INTERNACIONALES	19
2.1.2.NACIONALES	21
2.1.3.LOCALES.....	24
2.2.BASES TEÓRICAS.....	24
2.2.1.LEY N° 29973	24
2.3.DEFINICIONES CONCEPTUALES	34
2.4.HIPÓTESIS	35
2.5.VARIABLES	36
2.5.1.VARIABLE INDEPENDIENTE.....	36

2.5.2.VARIABLE DEPENDIENTE	36
2.5.3.OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	36
CAPÍTULO III	37
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	37
3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN	37
3.1.1.ENFOQUE	37
3.1.2.ALCANCE O NIVEL	37
3.1.3.DISEÑO	38
3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA	38
3.2.1.POBLACIÓN	38
3.2.2.MUESTRA.....	38
3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS .	39
3.4. TÉCNICAS PARA EL PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.....	39
CAPÍTULO IV.....	40
RESULTADOS.....	40
4.1. ENCUESTA REALIZADA A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICO MOTRIZ.....	40
4.2. ENTREVISTA REALIZADA A LOS CONDUCTORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO	49
4.3. DESCRIPCIÓN DEL ANÁLISIS DOCUMENTAL	62
4.4. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS Y PRUEBA DE HIPÓTESIS	65
CAPÍTULO V.....	68
DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	68
5.1. CONTRASTACIÓN DE LOS RESULTADOS.....	68
CONCLUSIONES	76
RECOMENDACIONES.....	77
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	78
ANEXO.....	82

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de variables	36
Tabla 2 Considera que tu derecho a la igualdad en el servicio de transporte público es respetado por el estado y los transportistas	40
Tabla 3 ¿Cree Ud. que los gobernantes locales establecen mecanismos adecuados para garantizar un trato digno a las personas con discapacidad motora para el acceso al transporte de servicio público?	41
Tabla 4 Considera que tu derecho a la accesibilidad de transporte, es respetado por el estado y los transportistas de servicio público	42
Tabla 5 ¿Tiene conocimiento que existe una ley que vela por el derecho de las personas con discapacidad para el acceso a los medios de transporte urbano?.....	43
Tabla 6 ¿En la provincia de Huánuco se cuenta con paraderos, infraestructura accesible y están correctamente señalizados para el servicio de transporte público?.....	44
Tabla 7 ¿Considera usted que el personal a cargo de las políticas públicas para personas con discapacidad, realiza cabalmente sus funciones?.....	45
Tabla 8 ¿Considera que la falta de transporte accesible afecta a las personas con movilidad reducida?	46
Tabla 9 ¿Es eficaz el seguimiento que realiza el estado para hacer cumplir el acceso de transporte de servicio público para personas con discapacidad física?.....	47
Tabla 10 ¿Consideras que los transportistas realizan las modificaciones necesarias para incrementar la seguridad y el confort en el interior de los vehículos para las personas con discapacidad motora?.....	48
Tabla 11 Pregunta 1. Considera Ud. que el derecho a la igualdad en el servicio de transporte público es respetado por el estado y los transportistas, para las personas con discapacidad física motora	49
Tabla 12 Pregunta 2.¿Cree Ud. que el estado establece mecanismos adecuados para garantizar un trato digno a las personas con discapacidad motora para el acceso al transporte de servicio público?	50

Tabla 13 Pregunta 3. ¿Tiene conocimiento que existe una ley que vela por el derecho de las personas con discapacidad para el acceso a los medios de transporte urbano?.....	52
Tabla 14 Pregunta 4. Como operador de transporte considera que la unidad en la que trabaja cuenta con los mecanismos para el acceso de las personas con discapacidad física motora, usando silla de rueda, muletas o bastón...	53
Tabla 15 Pregunta 5. Considera Ud. que las unidades de transporte público son diseñadas adecuadamente para las personas con discapacidad motora o física	55
Tabla 16 Pregunta 6. ¿Tiene conocimiento de las sanciones que estipula la norma para quienes incumplan la ley General de Personas con Discapacidad?	56
Tabla 17 Pregunta 7. ¿Es eficaz el seguimiento que realiza el estado para hacer cumplir el acceso de transporte de servicio público para personas con discapacidad física motora?.....	58
Tabla 18 Pregunta 8. ¿Cuáles, considera que son las causas que generan que los Gobiernos Locales incumplan lo establecido en la Ley General de Personas con Discapacidad?.....	59
Tabla 19 Pregunta 9. Según su experiencia como conductor como podría integrarse el MTC, la Municipalidad de Huánuco y las empresas de transporte para hacer viable que las unidades de transporte cumplan con dar acceso a PCDM	60

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 Considera que tu derecho a la igualdad en el servicio de transporte público es respetado por el estado y los transportistas	40
Figura 2 ¿Cree Ud. que los gobernantes locales establecen mecanismos adecuados para garantizar un trato digno a las personas con discapacidad motora para el acceso al transporte de servicio público?	41
Figura 3 Considera que tu derecho a la accesibilidad de transporte, es respetado por el estado y los transportistas de servicio público	42
Figura 4 ¿Tiene conocimiento que existe una ley que vela por el derecho de las personas con discapacidad para el acceso a los medios de transporte urbano?.....	43
Figura 5 ¿En la provincia de Huánuco se cuenta con paraderos, infraestructura accesible y están correctamente señalizados para el servicio de transporte público?	44
Figura 6 ¿Considera usted que el personal a cargo de la políticas públicas para personas con discapacidad, realiza cabalmente sus funciones?.....	45
Figura 7 ¿Considera que la falta de transporte accesible afecta a las personas con movilidad reducida?	46
Figura 8 ¿Es eficaz el seguimiento que realiza el estado para hacer cumplir el acceso de transporte de servicio público para personas con discapacidad física?.....	47
Figura 9 ¿Consideras que los transportistas realizan las modificaciones necesarias para incrementar la seguridad y el confort en el interior de los vehículos para las personas con discapacidad motora?.....	48
Figura 10 Considera Ud. que el derecho a la igualdad en el servicio de transporte público es respetado por el estado y los transportistas, para las personas con discapacidad física motora	50
Figura 11 ¿Cree Ud. que el estado establece mecanismos adecuados para garantizar un trato digno a las personas con discapacidad motora para el acceso al transporte de servicio público?	51
Figura 12 ¿Tiene conocimiento que existe una ley que vela por el derecho de las personas con discapacidad para el acceso a los medios de transporte urbano?.....	53

Figura 13 Como operador de transporte considera que la unidad en la que trabaja cuenta con los mecanismos para el acceso de las personas con discapacidad física motora, usando silla de rueda, muletas o bastón	54
Figura 14 Considera Ud. que las unidades de transporte son diseñadas adecuadamente para las personas con discapacidad motora o física.....	56
Figura 15 ¿Tiene conocimiento de las sanciones que estipula la norma para quienes incumplan la Ley General de Personas con Discapacidad?.....	57
Figura 16 ¿Es eficaz el seguimiento que realiza el estado para hacer cumplir el acceso de transporte de servicio público para personas con discapacidad física motora?	58
Figura 17 ¿Cuales, considera que son las causas que generan que los Gobiernos Locales incumplan lo establecido en la Ley General de Personas con Discapacidad?.....	60
Figura 18 Según su experiencia como conductor como podrían integrarse el MTC, la Municipalidad de Huánuco y las empresas de transporte para hacer viable que las unidades de transporte cumplan con dar acceso a PCDM ...	61

RESUMEN

El presente tema se centra en la problemática que afronta la población de personas con discapacidad motriz en la provincia de Huánuco, confirmando el incumplimiento de la Ley 29973, que le garantiza el derecho a un transporte público urbano accesible.

A partir del desmontaje de la norma jurídica, el estudio conceptualiza el término discapacidad y el acceso al servicio público de transporte. También describe la realidad y el cumplimiento de la Ley General de las Personas con Discapacidad, que protege los derechos de estas personas. El estudio emplea un enfoque mixto cuantitativo y cualitativo para abordar la problemática que enfrenta este grupo de personas, agravada por el alto nivel de pobreza.

Las entrevistas y los cuestionarios revelaron que la imposibilidad de aplicar los artículos 15 y 20 de la Ley 29973 afecta directamente a la imposibilidad de estas personas de utilizar el transporte público, lo que les impide llevar una vida respetable porque creen que son objeto de discriminación.

En conclusión, se encontró que las personas con discapacidad motriz en Huánuco no tienen pleno acceso al transporte público. Esto se debe a la falta de paraderos con segregación adecuada, a la falta de infraestructura de transporte accesible y, lo más importante, a la ausencia de una ley local que obligue a los gobiernos locales a implementarla de manera que beneficie a las personas con discapacidad.

Palabras claves: Ley 29973, discapacidad física motora, accesibilidad, igualdad, transporte público urbano.

ABSTRACT

This topic focuses on the problems faced by the population of persons with motor disabilities in the province of Huánuco, confirming the non-compliance with Law 29973, which guarantees the right to accessible urban public transport.

Based on the dismantling of the legal norm, the study conceptualises the term disability and access to public transport services. It also describes the reality and compliance with the General Law on Persons with Disabilities, which protects the rights of persons with disabilities. The study uses a mixed quantitative and qualitative approach to address the problems faced by this group of people, which are aggravated by the high level of poverty.

Interviews and questionnaires revealed that the inability to implement articles 15 and 20 of Law 29973 directly affects the inability of these persons to use public transport, which prevents them from leading a respectable life because they believe they are discriminated against.

In conclusion, it was found that persons with motor disabilities in Huánuco do not have full access to public transport. This is due to the lack of adequately segregated bus stops, the lack of accessible transport infrastructure and, most importantly, the absence of a local law that obliges local governments to implement it in a way that benefits persons with disabilities.

Keywords: Law 29973, physical motor disability, accessibility, equality, urban public transport.

INTRODUCCIÓN

Dado que el servicio de transporte público es necesario para el desplazamiento de los residentes, así como también de las personas con discapacidad motriz, su importancia en el crecimiento de una nación es indiscutible. Aunque la inserción de este conjunto de población, ha mejorado en las naciones europeas, en uso del servicio de transporte público, aún existen grandes diferencias en naciones latinoamericanas como Perú, y particularmente en la ciudad de Huánuco.

Tanto la infraestructura como las leyes que garantizan el acceso de las personas con discapacidad motriz son deficientes en las unidades automotrices y en el sistema de transporte público de Huánuco. Sus derechos humanos y constitucionales están siendo vulnerados en esta circunstancia, particularmente en lo que se refiere a la inserción social y la igualdad de oportunidades que promueven las políticas estatales.

Según las conclusiones del estudio, Huánuco no contempla suficientemente el derecho de las personas con discapacidad motriz a utilizar este tipo de medio de desplazamiento público. Los mayores obstáculos al utilizar este medio de transporte para las personas con discapacidad motriz son la falta de infraestructuras y ciertas normas.

El público en general, los proveedores de transporte y las organizaciones gubernamentales locales deben actuar con rapidez para garantizar que las personas con discapacidad motriz de Huánuco tengan acceso al transporte público. Esto implica actualizar y revisar la normativa existente, educar al público sobre los derechos de las personas con discapacidad motriz y capacitar a los empleados de las empresas de transporte. A fin de complementar y ejecutar la Ley N° 29973 sobre disponibilidad de transporte público para personas con discapacidad motriz, también se aconseja la creación y puesta en vigencia de normas locales. Estas acciones contribuirán a que las personas con discapacidad motriz de Huánuco tengan libertad para desplazarse y a crear una ciudad más acogedora y respetuosa de los derechos de todos.

La investigación está segmentada en V capítulos, que establecen lo siguiente: el capítulo I trata del problema de investigación, descripción, formulación del problema, determinación de objetivos, justificación y viabilidad de la investigación; el capítulo II trata del marco teórico, contexto internacional, nacional y local, fundamentos teóricos, definiciones conceptuales, variables y su operacionalización; el capítulo III trata de la Metodología de Investigación, tipos, población y muestreo, técnicas de recolección de datos y procesamiento de datos; el capítulo IV de los resultados y análisis; el capítulo V de las discusiones de los resultados, y por ultimo las conclusiones y recomendaciones acompañado del apéndice.

CAPÍTULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Entre otros factores, el envejecimiento de la población contribuye al aumento diario del número de personas con discapacidad en todo el mundo. Los años de vida adicionales aumentan la probabilidad de desarrollar una discapacidad en la vejez como consecuencia de una enfermedad o porque nuestras capacidades funcionales se deterioran con la edad.

Aparte del envejecimiento, otros factores relacionados con la discapacidad son los accidentes, conflictos armados, violencia social, drogadicción, alcoholismo, desastres naturales, el hambre, la marginación de grupos sociales y la pobreza extrema.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) informa que se calcula que hay 785 millones de personas en todo el mundo que viven con discapacidades, de las cuales 60 millones residen en las Américas.

El Perú no es ajeno a las estadísticas de discapacidad, donde el Estado empezó a recopilar información y datos sobre esta comunidad en el año 2000 tras la creación del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), Iglesias (2020). Según el INEI (2017), en el Perú existen más de 3 millones 209 mil 261 personas con discapacidad, es decir, el 10.3 % de la población total de la nación. De ellos, el 48.3 % tienen problemas para ver, y el 15.1 % tienen problemas para moverse o usar sus brazos y piernas. Para ello, el INEI utiliza como guía la definición de persona con discapacidad que se encuentra en el artículo 2 de la Ley General de la Persona con Discapacidad N° 29973 del 24 de diciembre de 2012, que a la letra dice: La persona con discapacidad es aquella que tiene una o más deficiencias físicas, sensoriales, mentales o intelectuales de carácter permanente que, al interactuar con diversas barreras actitudinales y del entorno, no ejerza o pueda verse impedida en el ejercicio de sus derechos y su inclusión plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones que las demás.

La región Huánuco cuenta con 721,047 habitantes, de los cuales 67,883 tienen algún tipo de discapacidad, constituyendo el 9.41 % de la población total, según los Censos Nacionales 2017. Además, se ha evidenciado que la limitación más común que experimentan las personas con discapacidad en Huánuco es la incapacidad para ver (42.5 %), la cual es seguida por la incapacidad para moverse o caminar (16.3 %) y oír (9.4 %). Es significativo recordar que el 19 % de las personas tiene dos o más limitaciones de participación. Esto es algo que debe tenerse en cuenta a la hora de crear y aplicar políticas públicas.

En la provincia de Huánuco hay unas 27,736 personas discapacitadas, lo que representa el 40.9 % del total de discapacitados de la región, le sigue la provincia de Leoncio Prado con el 19.1 % de discapacitados, y el 40 % las nueve provincias restantes de la región.

Por otra parte, la accesibilidad es definida como un derecho en el artículo 15 de la Ley N° 29973, también conocida como Ley General de la Persona con Discapacidad, que se sustenta además en el artículo 20 que trata sobre el acceso al transporte público terrestre y los derechos que se otorgan en función de la condición física de la persona para poder utilizar el medio de transporte básico que le permita realizar sus actividades cotidianas.

La norma mencionada tiene en cuenta los retos a los que se enfrentan las personas que necesitan apoyo para movilizarse mientras viven en una adaptación adecuada. En cuanto al transporte, las medidas de accesibilidad son necesarias porque la mayoría de las unidades actuales son muy altas por su longitud y capacidad, lo que en ocasiones ha provocado caídas con graves consecuencias.

Al enfrentarse a estos obstáculos, en ocasiones tienen que dar pasos adicionales que repercuten negativamente en su economía para poder desplazarse, lo que vulnera tanto sus derechos legales como su derecho a viajar en igualdad de condiciones.

Debido a lo anterior, presento este tema de estudio para analizar si la implementación de la Ley N° 29973 ha cumplido adecuadamente con los objetivos establecidos en beneficio de las personas con discapacidad.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. PROBLEMA GENERAL

¿Cuáles son los efectos del incumplimiento de la Ley N° 29973 en la accesibilidad del transporte público para personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco – 2024?

1.2.2. PROBLEMAS ESPECÍFICOS

PE1: ¿Cuáles son las causas del incumplimiento de los artículos 15 y 20 de la Ley N° 29973 sobre el derecho de acceso al transporte público de las personas con discapacidad física motriz?

PE2: ¿Cómo se relaciona la ley N° 29973 con el derecho accesible al transporte público de las personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco?

PE3: ¿De qué manera los órganos rectores y los medios de transporte público, contribuyen con el acceso de las personas con discapacidad física motriz?

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. OBJETIVO GENERAL

Analizar los efectos del incumplimiento de la Ley N° 29973 en el derecho accesible al transporte público para personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco – 2024.

1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

OE1: Determinar las causas del incumplimiento que los artículos 15 y 20 de la Ley N° 29973 tienen en la accesibilidad del transporte público para las personas con discapacidad física motriz.

OE2: Establecer la relación entre la Ley N° 29973 y el acceso al transporte de personas con discapacidad física motriz, en la provincia de Huánuco - 2024.

OE3: Detallar de qué manera los órganos rectores y los medios de transporte público, contribuyen con el acceso de las personas con discapacidad física motriz.

1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Teóricamente, este estudio es aceptable, ya que produjo ideas sobre la igualdad de las personas con discapacidad motriz que utilizan sillas de ruedas, muletas y bastones en el transporte público. Dado que el transporte terrestre urbano no es accesible a estas personas en igualdad de circunstancias, las políticas públicas de los Gobiernos Central y Local, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y las empresas de transporte público las discriminan indirectamente.

El Estado debe tener la ciudad preparada para que todas las personas con esta discapacidad puedan ser incluidas bajo el principio de igualdad sin sufrir discriminación. Desde una perspectiva práctica, este estudio también nos ayudó a comprender la realidad situacional a la que se enfrentan las personas con discapacidad motriz cuando se viola su derecho a la igualdad en el acceso al transporte público debido a las barreras de infraestructura en los vehículos de transporte terrestre que hacen caso omiso de este derecho fundamental. Esto se debe al hecho de que la falta de movilidad de las extremidades inferiores se traduce en una minusvalía y se convierte en una condición humana.

Una minusvalía no puede limitar el derecho de una persona a la dignidad humana porque es deber fundamental del Estado desarrollar políticas reintegradoras de accesibilidad y justicia basadas en normas internacionales de la ONU como el diseño universal.

El derecho a la igualdad, que es un derecho fundamental que toda persona posee desde su nacimiento y no puede ser violado, así como los derechos a la educación, la salud, el ocio y el empleo estarían todos en peligro si el transporte público no estuviera disponible. Dado que permite a las personas desplazarse de un lugar a otro para cumplir con sus obligaciones sociales, el transporte público es una necesidad fundamental para todos los residentes.

Este estudio, que pretendía regularizar la normativa, los procedimientos y las herramientas metodológicas para abordar el núcleo del ejercicio del derecho a la igualdad en el acceso al transporte público, también se apoya en un enfoque metodológico. La escasez de información y de investigaciones

previas sobre este tema en la zona también plantea un problema. Se necesitarán técnicas cualitativas y cuantitativas innovadoras para recopilar datos pertinentes y representativos sobre el estado del transporte público en la actualidad y las necesidades de la población discapacitada local.

1.5. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN

Información que debe proporcionar la entidad edil de la provincia de Huánuco, se insistió reiteradamente para procesar la información.

Dificultad para entrevistar a los operadores de transporte público, por su trabajo que realizan y desconocimiento de la normativa.

Dificultad para contestar el cuestionario de parte de las personas con discapacidad, por falta de conocimiento de la normativa.

El rechazo de algunos ciudadanos con limitación (estos afirman que solo buscan aprovecharse de su necesidad).

1.6. VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

Técnica: Para explicar correctamente la interpretación de las variables, la aplicación efectiva de la metodología, los procedimientos y los instrumentos asociados, fue necesario contar con un asesor que sirvió de guía durante este proceso.

Económico: La investigación dentro de las posibilidades se tuvo los recursos financieros para obtener los materiales necesarios para la realización de la tesis.

Personal: Desde el punto de vista jurídico y metodológico, es vital que la universidad cuente con el respaldo de profesionales con gran experiencia, ya que ello aumentaría la viabilidad de la investigación.

La ejecución de la tesis permitió un compromiso directo con las circunstancias de aquellos cuyos derechos han sido vulnerados, en este caso, las personas con discapacidad motriz.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Tras revisar las investigaciones anteriores sobre el tema, debemos tener en cuenta los trabajos que, por su contenido, ofrecen información pertinente que refuerza la investigación actual y nos permite hacer hincapié estratégicamente en las cuestiones que es necesario delimitar, en primer lugar:

2.1.1. INTERNACIONALES

Fajardo (2019), presenta su tesis denominada: Acceso de las personas con discapacidad física al servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá, desarrollado a través del método dogmático jurídico y la sistematización del análisis de las normas en estudio para verificar si legalmente se garantizó su debido acceso a este servicio de transporte masivo para PCD. Concluyendo que la jurisprudencia y las normas de la ley de derechos humanos como local, garantizan y protegen completamente el acceso a este grupo de personas vulnerables.

Comentario: Desde una perspectiva eminentemente jurídica, la investigación de Fajardo demuestra cómo los sistemas de transporte colectivo de Bogotá facilitan los desplazamientos de las personas con limitaciones físicas. Determinando cómo el sistema de transporte público de Bogotá salvaguarda los derechos de las personas con discapacidad física, empleando una técnica dogmático-jurídica para ordenar y examinar las leyes relativas al tema de estudio.

Morcillo (2019), en su artículo: El reto de la accesibilidad y su incumplimiento por los poderes públicos: consecuencias de la inactividad reglamentaria, examina la STS 384/2019 basándose en los argumentos del CERMI, que el Tribunal Supremo determinó que eran lo suficientemente significativos como para merecer una sentencia. En ella se indica que, tras la entrada en vigor en España de la convención internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad en

mayo de 2008, el panorama político y normativo en torno a la discapacidad había cambiado debido a una propuesta de modificación del artículo 49 de la constitución que combinaba disposiciones relativas al derecho de voto, la capacidad jurídica y la accesibilidad. Anteponiendo la accesibilidad como principio transversal de toda política pública. Por ello, el Tribunal Supremo, en la sentencia de la STS 384/2019, llama la atención sobre la inacción del poder público respecto a la regulación establecida, obligando al Gobierno de España a regular los términos fundamentales de accesibilidad y abstenerse de discriminar en el uso y acceso a los bienes y servicios públicos prestados por PCD.

Comentario: El artículo redactado por Morcillo se centra en la accesibilidad, un principio que permea todas las acciones públicas. Además de los recientes reglamentos aprobados en este sentido tanto en la UE como en España, este documento examina las razones que impulsaron al Tribunal Supremo, en su STS 384/2019, el contencioso-administrativo recurso interpuesto por CERMI, obligando a la administración gubernamental española a ratificar la normativa que rige los requisitos esenciales de accesibilidad y no-discriminación para el acceso y uso de bienes y servicios accesibles para la población con discapacidades.

Bolaños (2018), en su trabajo de maestría presentado: El derecho humano al acceso al transporte público para las personas con discapacidad física en la ciudad de Quito, dedicado a analizar ese derecho humano para PCDF según la Constitución de Ecuador además de otros instrumentos internacionales en DDHH y las políticas públicas entre los años 2007 a 2017 del gobierno central, y del 2000 a 2017 por el Municipio de Quito, visualizando la relación con el enfoque de derechos humanos y diversidades. Basado en fuentes primarias y secundarias, destacándose las entrevistas semiestructuradas de un grupo focal y sobre todo la observación que realizó del hecho mismo al ser participante visibilizó directamente la situación de las PCDF al usar el transporte público local. De acuerdo a ello, formuló ciertos lineamientos con el afán de contribuir a un desarrollo normativo, así de

la institución y el sistema de gestión para fortalecer la política de accesibilidad al transporte público de PCDF en Quito.

Comentario: Este estudio se centra en la Constitución de la República de Ecuador y en las leyes internacionales de derechos humanos que otorgan a las personas con discapacidad el derecho a utilizar el transporte público. Ofrece pruebas concretas de las circunstancias que encuentran las personas con deficiencias físicas cuando utilizan el transporte público en su comunidad. Este estudio pretende ayudar a la ciudad de Quito a consolidar su política de accesibilidad a la movilidad pública para las personas con deficiencias físicas mediante la elaboración de una propuesta de directrices fundamentales en materia de desarrollo normativo, institucionalidad y sistema de gestión.

2.1.2. NACIONALES

Chávarry & Fernández (2020), desarrollaron el trabajo de investigación: Ineficacia de la Ley N° 29973 y la afectación al derecho a la accesibilidad de las personas discapacitadas en los medios de transporte público, demuestra la ineficacia de la Ley N° 29973 a través de un corte cualitativo con un diseño sencillo, que tuvo impacto en el derecho al uso del transporte en Trujillo, La Libertad. Dirigido a las personas que usan silla de ruedas, confirmó -con base en datos del CONADIS, MTC y algunos expertos en el tema- que el trato que se le da a esta población se debe a la falta de conocimiento y sensibilización sobre ellos, y que en el proceso se vulneran sus derechos. Concluyendo que una persona que se desplaza en silla de ruedas carece de acceso al transporte y que sus derechos son vulnerados como consecuencia de la inadecuada implementación de políticas públicas y la insuficiente distribución de normas.

Comentario: El estudio de los autores ilustra la ineficacia de la Ley 29973 y su impacto en el derecho de acceso al transporte público de las personas con discapacidad en Trujillo la Libertad, ya que una persona discapacitada que utiliza silla de ruedas carece de los recursos necesarios para transportarse, por lo que se encuentra en desventaja

frente a los demás. Por ello, los autores llegaron a la conclusión de que se está vulnerando el derecho al uso del transporte público, lo que se traduce en la no ejecución de políticas públicas eficientes y en la ausencia de publicidad legal.

Santiago (2018), en su tesis titulada: Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra 2018, en su análisis, pretendo conocer el impacto del derecho a la igualdad en el acceso al transporte de los usuarios de sillas de ruedas de PCDM, teniendo en cuenta el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales, la implicación de las entidades bajo su jurisdicción y las posibles consecuencias del incumplimiento de la norma. Para ello, se realizaron entrevistas a expertos en derecho constitucional, entre los que se encontraban funcionarios de PCDM y del centro de estudios OMAPED.

Luego de analizar las entrevistas utilizando el derecho comparado, se determinó que el Estado aún no ha cumplido con las políticas públicas para reorganizar el transporte de manera que se acabe con la desigualdad. Esto indica que la ley N° 29973 no ha sido aplicada, lo que vulnera la accesibilidad de este grupo de personas e impacta en su derecho a la igualdad.

Comentario: La investigación del autor demuestra el desarrollo integral sobre el incumplimiento del derecho a la igualdad en el acceso al transporte público de las personas con discapacidad motriz que utilizan silla de ruedas en el distrito de Puente Piedra. Afirmando además que el Principio de Diseño Universal incluye medidas de accesibilidad y que el Estado aún no ha promulgado políticas públicas estrictas para la reforma del transporte público accesible y no se adhiere a las disposiciones de accesibilidad de las leyes nacionales, incluida la Ley 29973, Ley General de las Personas con Discapacidad.

Cano & Lau (2022): La afectación al derecho de accesibilidad de personas con discapacidad física en el entorno urbano peruano por ineficacia de la Ley N° 29973, tesis pregrado, llegando a las siguientes conclusiones:

Si la inaplicabilidad de la Ley N° 29973 afecta los derechos de accesibilidad de las personas con discapacidad física en el entorno urbano.

Los gobiernos locales hacen caso omiso de la Ley N° 29973 por diversas razones: Entre las causas se encuentran: i) el desconocimiento de las leyes que protegen el derecho a la accesibilidad; ii) la falta de fondos asignados específicamente para la mejora del entorno urbano del Perú; iii) la contratación de personal inexperto y sin experiencia en accesibilidad; iv) la corrupción en la administración de empresas privadas y en la ejecución de proyectos de obras públicas; v) el deterioro de la OMAPED; y vi) la ausencia de desarrollo de políticas relacionadas con la accesibilidad.

Las principales barreras con las que se encuentran las personas con discapacidad física al intentar acceder a un entorno urbano adecuado son las siguientes (i) estructurales, como resultado de la creación de planes urbanísticos que impiden una movilidad segura, continua y adecuada; (ii) de diseño urbano, como resultado de que ciertas zonas de la ciudad tengan aceras con baches, carriles estrechos bloqueados por negocios privados, rampas sin las precauciones de seguridad necesarias o que carecen de ellas, y vías con una pavimentación inadecuada; (iii) culturales y sociales, como resultado de las costumbres sociales que fomentan la simpatía y ven a las personas con discapacidad de forma negativa.

Comentario: Con el fin de determinar los principales obstáculos que impiden a las personas con discapacidad física acceder a un entorno urbano adecuado y las razones por las que los gobiernos locales hacen caso omiso de ello, la autora examinó los efectos de la ineficacia de la Ley N° 29973 sobre su derecho a la accesibilidad en las ciudades peruanas. El estudio encontró que a pesar de que Perú cuenta con leyes como la Ley N° 29973 y la Norma A.120 que salvaguardan los derechos humanos de las personas con discapacidad física, su derecho a la accesibilidad se ve afectado.

2.1.3. LOCALES

Luego de realizar la investigación bibliográfica necesaria, no se podido ubicar estudios previos sobre el tema en la ciudad de Huánuco.

2.2. BASES TEÓRICAS

2.2.1. LEY N° 29973

Esta ley deja claro que mantiene el compromiso adquirido con la Convención sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo, para la protección y realización de esos derechos. Lo hace garantizando los principios de que toda persona tiene derecho a vivir en igualdad de condiciones con el resto de la sociedad, incluyendo el derecho a utilizar el transporte como medio de apoyo para el correcto desarrollo de otros derechos como el derecho al trabajo y al estudio o a viajar libremente.

La ley N° 29973 está dividida en ciento diecisiete (117) artículos y dieciséis (16) Disposiciones complementarias finales, una vez promulgada se integró a las políticas públicas identificadas con la discapacidad subsumida en todos los niveles de gobierno, proporcionando el marco jurídico de sustento y protección, el cual ha de promover el desarrollo y participación de forma más evidente en todas las áreas de la sociedad. Ley N° 29973 (2012).

El artículo 15°. Derecho a la accesibilidad, de la Ley N° 29973 (2012), indica:

Que: La PCD tiene el mismo derecho a acceder, en condiciones de igualdad que las demás personas al entorno físico, al medio de transporte, servicios, información y comunicación, de manera independiente y segura. En ese aspecto el estado, a través de sus niveles de gobierno, determina la forma de establecer condiciones que garanticen tal derecho afianzándose en el principio del diseño universal. Ley N° 29973 (2012).

El artículo 20°. Accesibilidad en el transporte público terrestre, señala:

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 transporte y comunicaciones reglamenta la inducción progresiva de estos vehículos. Ley N° 29973 (2012).

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 N° 29973 (2012).

2.2.2. EL ARTÍCULO 7 DE LA CARTA MAGNA

Con sentido similar: La persona incapacitada para velar por sí misma a causa de una deficiencia física o mental tiene derecho al respecto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad. Constitución (1993).

2.2.3. EL DERECHO

La palabra deriva del latín *directum*, que significa seguir el camino de la ley, mantenerse en la senda recta y estrecha, o seguir algo que está bien dirigido. Arce (2016). En general, se considera que el Derecho es un sistema de normas que otorgan autoridades y hacen cumplir deberes. Su principal objetivo es garantizar a cada miembro de la sociedad un mínimo de seguridad, igualdad, libertad y justicia, al tiempo que establece el marco para la cooperación social. Pereznieto & Ledesma (1992).

Derecho de la igualdad.

La carta magna, referente a derechos fundamentales de la persona artículo 2° inciso 2, reconoce la igualdad que toda persona tiene derecho: A la igualdad ante la ley. Nadie debe ser discriminado por motivos de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquier otra índole. Constitución (1993).

Desde la perspectiva de la igualdad, todo lo que no es apropiado o no está justificado para todos acaba siendo discriminatorio. Ejemplos de ello son ciertos centros comerciales y compañías aéreas que utilizan carteles para designar zonas de fumadores y no fumadores en función de la salud de sus clientes, una práctica aceptada por el conjunto de la sociedad.

Tal y como establece nuestro ordenamiento jurídico, está prohibido el trato discriminatorio, en el bien entendido de que otros derechos pueden verse afectados si se incumple este principio, pero sólo en los casos en que exista un motivo legítimo.

Derecho accesible.

El Plan Nacional de Accesibilidad (PNA) establece que las personas con discapacidad física tienen derecho a un transporte público accesible que mantenga su igualdad con los demás en su entorno, incluidos los medios de movilidad.

Esta accesibilidad se centra sobre todo en el transporte público, que es un servicio que los usuarios pueden utilizar desde muchas partes de la ciudad. Hace hincapié en la infraestructura que necesita el transporte público para ser utilizado amplia y cómodamente, sobre todo porque es económico.

El Real Decreto (1544/2007) establece que todos los medios de transporte, incluidos los aéreos, terrestres, autobuses y servicios privados de taxi, deben cumplir unas normas mínimas de accesibilidad y no discriminación. Estos servicios están específicamente diseñados para permitir el uso adecuado de las personas con discapacidad.

2.2.4. LIBERTAD PERSONAL

Asimismo, contenido en la sección de los derechos fundamentales de la persona, el artículo 2º inciso 24, indicando libertad y seguridad personal.

Nadie está obligado a hacer lo que la ley no manda, ni impedido de hacer lo que ella no prohíbe. No se permite forma alguna de restricción

de la libertad personal, salvo en los casos previstos por ley.... Constitución (1993).

Representa un amplio abanico de libertades sin restricciones concedidas por el Estado a los individuos, con la excepción de la búsqueda de la justicia. De ello se deduce que, con la protección de la Constitución, cada individuo es libre de desarrollar plenamente sus capacidades y derechos. También se reconoce que el Estado tiene la responsabilidad de crear las condiciones necesarias para que un individuo prospere en todas las esferas de la sociedad, incluida la capacidad sin restricciones de trabajar, mantener una buena salud, recibir una educación y utilizar el tránsito y el transporte.

2.2.5. INTERACCIÓN ENTRE DISCAPACIDAD Y ACCESIBILIDAD

Como menciona Alonzo (2016), citado en el DS 012-2018 (MVCS 2018), la discapacidad puede, de hecho, surgir de la relación entre un individuo y su entorno. Específicamente; el entorno físico y social: la cantidad de actividades que experimenta una persona con discapacidad se encontrará dependiendo de la interacción de esa persona y su entorno donde vive, es un factor que contribuye a la discapacidad. Es incuestionable que la inaccesibilidad tiene una enorme influencia negativa en la sociedad, sobre todo para los adultos mayores y las personas con discapacidad.

Esto se debe a que una serie de barreras se han conjuntado para conformar la discriminación, lo que ha generado restricciones y menos oportunidades en diversas esferas de la vida cotidiana que son esenciales para el crecimiento personal, como la vivienda, el trabajo, la educación y el transporte, entre otros; áreas que, por lo general, están destinadas a cuerpos sin discapacidad. Pengelly (2006) citado en DS 012-2018 vivienda (MVCS 2018).

2.2.6. D.S. 012-2018 VIVIENDA: PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD 2018-2023

Sobre la base de la convención DPD, de la cual el Perú fue parte integrante, se suscribió en agosto de 2018 el Decreto Supremo N° 012-2018-Vivienda, Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023, reconociendo

que el artículo 7º de la constitución distingue a las PCD, un debido respeto a su dignidad, protección, cuidado y seguridad; debiendo adoptarse las disposiciones que sean necesarias a fin de brindar seguridad para que las PCD puedan acceder de la misma manera que las demás al medio físico, como el transporte, para que puedan participar libremente en todos los aspectos de la vida. (MVCS 2018).

2.2.7. PERSONAS CON DISCAPACIDAD (PCD)

Las organizaciones llevan mucho tiempo luchando por el reconocimiento de los derechos humanos de las personas con discapacidad. Así, las reformas legislativas globales les han dado acceso a las mismas oportunidades y derechos que a los demás. Pero debido a las condiciones a las que se enfrentan, la sociedad ha levantado muchas barreras sociales y físicas que les impiden integrarse y participar plenamente.

Tipos de discapacidad.

Discapacidad motriz: Es la incapacidad para moverse, total o parcialmente, que afecta a la función motora básica del cuerpo. Uno de los efectos de esta afección es el escaso control motor y la falta de coordinación.

Los retos a los que se enfrentan las personas con este tipo de discapacidad incluyen sortear los numerosos impedimentos urbanos, así como la disposición de varias características metropolitanas, como paradas de autobús, pasarelas, escaleras, baches y rampas de acceso para el transporte público. Aldaba (2019).

Discapacidad sensorial: Este tipo de deterioro se produce por una pérdida de sensibilidad en los sentidos de la visión y la audición, que se traduce en deficiencias visuales y auditivas. Aldaba (2019).

Discapacidad intelectual: Esta discapacidad en particular se caracteriza por dos formas distintas de restricciones que afectan a las capacidades cognitivas, a saber, las relacionadas con la comprensión y el lenguaje, y que dependen de la interacción del individuo con su entorno. Aldaba (2019).

2.2.8. SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE

A partir de las definiciones aportadas, se puede deducir que el transporte público se define como el acto de proporcionar transporte accesible para todos (personas y/o cosas) en vehículos adecuados para tal fin. Estos vehículos se organizan a través de asociaciones y organizaciones que pueden estar especializadas o no, pero que están regidas por una administración que tiene cierto control sobre ellas porque el servicio está destinado a satisfacer las necesidades de la comunidad. RAE (2022).

Transporte público y exclusión social.

En las ciudades latinoamericanas, la exclusión social es un gran problema, ya que las comunidades marginadas carecen de acceso al transporte público y a los servicios que éste ofrece, que son esenciales para su integración y requieren una mejor accesibilidad al transporte y a los servicios.

Visualizando la falta de capacidad de hacer los cambios y adecuaciones surgió como alternativa la modalidad de transporte público colectivo considerado clave para la solución del transporte, esta situación atraviesa el transporte colectivo en los procesos para la exclusión e inclusión social.

2.2.9. POLÍTICAS PÚBLICAS.

Es el arte o los medios que deben emplearse para alcanzar un determinado objetivo y la dirección que orienta las acciones de un individuo o de una organización en un tema o ámbito concreto. RAE (2022).

Entendido como un comportamiento dirigido a alcanzar objetivos predeterminados de acuerdo con unas directrices para prestar un servicio mediante actividades y herramientas relacionadas.

Componentes.

La política tiene principalmente tres componentes que son:

- Los principios que lo sustentan, definido por una ideología.

- Los instrumentos a utilizar que los regulen como el financiamiento, y los dispositivos de prestación de las políticas, y
- Las acciones a llevar a cabo deben estar conforme a los principios que la sustentan. Ruiz & Cadenas (s. f.).

Las políticas públicas, según Parra (2012), son un conjunto de medidas implementadas por el gobierno en colaboración con la sociedad civil con el objetivo de mejorar las condiciones de vida, principalmente de los miembros más vulnerables de la sociedad. En la medida en que ambas partes comparten la creencia de que el Estado puede utilizar sus recursos para disminuir las demandas de la población, las políticas públicas producidas por el gobierno son indiscutiblemente tácticas para satisfacer las necesidades que la sociedad desea.

Relación de políticas públicas y el principio universal.

Desde el punto de vista de las políticas públicas basadas en los derechos, es fundamental tener en cuenta los principios rectores de la declaración universal, que son valores que deben predominar y que han sido objeto de varias declaraciones. Algunos ejemplos de estos valores son:

- El principio de la dignidad de todos los miembros de la familia humana, que origina todo el catálogo de derechos, un derecho en sí;
- El principio de no discriminación, presente en todos los instrumentos de derecho humanos, convencionales y declarativos:
- El principio de la sociedad democrática, único espacio en que es posible el goce de los derechos humanos. Garretón (2004).

El principio de diseño universal, que tiene en cuenta la dignidad que merece todo ser humano para que las personas con discapacidades físicas puedan desplazarse con comodidad y seguridad utilizando las herramientas que les permitan disfrutar de sus propios derechos en igualdad de condiciones con las demás personas, puede establecerse como fundamento de políticas públicas que tengan en cuenta estos principios.

2.2.10. DISEÑO UNIVERSAL

Este tipo de diseño ha desarrollado una serie de soluciones que se ajustan a las diversas circunstancias a las que se enfrentan las personas, combinando la inclusión social y la igualdad con espacios acogedores y adaptables que puedan albergar a la amplia gama de individuos que componen la sociedad.

En cuanto a la eficacia del diseño universal, Corporation (2022) informa de que el arquitecto Ron Mace también experimentó con la silla de ruedas. Al hacerlo, se vio impulsado a crear un diseño que beneficiara a un gran número de personas y se basa en siete principios que deben cumplirse para alcanzar el objetivo.

Estos principios son los siguientes:

- Uso equitativo, de utilidad para todos, sin discriminación, para personas con problemas físicos o sanas, brindando seguridad y garantía.
- Adaptable, es versátil que pueda acomodarse a las diferentes preferencias y usos. Sea la persona diestra o zurda como también de gran tamaño talla mínima. Va de acuerdo al uso de quien lo tome.
- No requiere de gran conocimiento, este diseño es sencillo, no requiere de alta complejidad ni concentración para su uso, de fácil entendimiento y de forma intuitiva en su llegada para el usuario.
- De comunicación perceptible, se debe distinguir que está de acuerdo y en armonía del usuario, que se pueda presentar de diferentes formas donde el usuario pueda captarlo de una manera obvia, sin mayor información. Distinguiendo que sea, (gráfica, verbal o táctil), o diferenciando el color, según la discapacidad del usuario.
- Seguridad, prevé al mínimo la reducción de cualquier situación o eventualidad que pueda producir, anulando o evitando alguna posible consecuencia que signifiquen algún peligro.
- Mínimo esfuerzo, no requiere de gran capacidad para su uso, siendo a la vez confortable al momento de ser utilizado, brindando al cuerpo sensación de comodidad.

- Para un correcto uso tener un tamaño adecuado y el espacio para uso, se debe tener el que más se aproxime para el usuario pueda tener la movilidad suficiente de acuerdo a su tipo y necesidad. Corporación (2022).

Su importancia radica en poner en práctica directrices y sugerencias que promuevan la igualdad y la inclusión entre las personas, acaben con todas las formas de prejuicio y hagan avanzar a la sociedad en general al permitir que los desfavorecidos por discapacidades de todo tipo desarrollen todo su potencial.

Diseño universal versus discapacidad.

Para que las personas con discapacidad tengan una mayor calidad de vida, el diseño universal pretende crear entornos acogedores, seguros y sin barreras. Esto permite a las personas con discapacidad crecer libremente y en igualdad de condiciones con la población general.

Con la ayuda de modificaciones creativas propiciadas por el diseño universal, se modernizarán un tipo de infraestructuras que han quedado obsoletas para el sector de la población con discapacidad, lo que se traducirá en una transformación de los distintos entornos de la sociedad, como la vivienda, el transporte y la vía pública. Esto permitirá una mayor actividad de actores que han permanecido inactivos por falta de recursos, logrando con su inclusión una interrelación más integral con la sociedad.

La asamblea de las Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad partía del supuesto de que los individuos con discapacidad se enfrentaban a numerosos obstáculos para su desarrollo. Esta suposición se apoyaba en el conocimiento de las deficiencias y limitaciones de estas personas, así como en la correlación entre el entorno físico y las personas con discapacidad.

A la luz del tema de los límites físicos motrices, los Estados deben actuar para eliminar los obstáculos a la actividad en entornos físicos mediante la promulgación de leyes que faciliten el acceso a varias

esferas de la sociedad, como la vivienda, el tránsito y los otros. Naciones Unidas (2017).

2.2.11. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SUPERVISAR Y FISCALIZAR

- **Sistema Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad. (SINAPEDIS).**

Es el marco funcional conformado por los postulados, normas, lineamientos, protocolos, métodos e instrumentos que orientan la intervención del Estado en la ejecución de las políticas públicas en materia de discapacidad en los diversos niveles de gobierno. Ley N° 29973 (2012).

- **Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad. (CONADIS).**

Depende del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables del Perú, organismo que sanciona a los empleados que infringen las normas señaladas en la norma antes mencionada que regula los derechos de las personas con discapacidad. Las sanciones incluyen despido, suspensión, amonestación o multa, y solo se aplican a los empleados que prestan servicios al Estado de acuerdo a los artículos 82, 83 y 84. Es el órgano regulador del SINAPEDIS, Ley N° 29973 (2012).

- **Ministerio de Transporte y Comunicación. (MTC).**

Por otro lado, la citada Ley designa expresamente que el MTC se encargue de ejecutar las leyes pertinentes a fin de introducir gradualmente unidades que cuenten con características accesibles y adecuadas para personas de la tercera edad y personas con discapacidad. Ley N° 29973 (2012).

- **Oficina Municipal de Atención a las Personas con Discapacidad. (OMAPED).**

Entre sus funciones se encuentran educar a la población sobre sus responsabilidades, apoyar campañas que defiendan los derechos y la dignidad de estas personas e informar sobre los servicios y programas disponibles para las PCD. vigilar la aplicación de las normas previstas y,

de acuerdo con sus atribuciones, denunciar su incumplimiento. Ley N° 29973 (2012).

- **Municipalidad y PNP.**

De la misma forma, el artículo 20.2 de la Ley N° 29973 dice: las municipalidades y la Policía Nacional del Perú supervisan y fiscalizan el cumplimiento de estas obligaciones. Constitución (1993), Ley N° 29973 (2012). Coligiendo que, estas dos instituciones están llamadas a velar que se cumpla con la obligación de respetar el principio del diseño universal, a fin de dar viabilidad al acceso de movimiento y acción para transportarse en las unidades de servicio público al colectivo de PCD.

2.3. DEFINICIONES CONCEPTUALES

2.3.1. ACCESIBILIDAD

Es la medida en que cualquier individuo, independientemente de sus capacidades tecnológicas, cognitivas o físicas, puede utilizar una cosa, ir a algún sitio o utilizar un servicio. También es un derecho que denota la capacidad real de una persona para acceder a un lugar, desplazarse por él y permanecer en él de forma segura, cómoda e independiente.

2.3.2. DIGNIDAD

Se ha escrito mucho sobre esta idea, pero el principal punto de convergencia entre el constitucionalismo y los derechos fundamentales es que la dignidad se manifiesta como un límite a la capacidad de decisión del Estado y de los individuos porque es un principio fundamental inviolable de regulación normativa en cualquier Estado porque no es aceptable de ninguna forma el respeto a la condición humana y a su existencia.

2.3.3. DERECHO A LA IGUALDAD

El artículo 1 de la citada Carta de las Naciones Unidas establece que uno de los objetivos es llevar a cabo la cooperación internacional para el desarrollo y la seguridad del respeto a los derechos humanos y a su valor fundamental de todos los hombres sin clasificarlos ni separarlos por ningún motivo. Del mismo modo, la igualdad es un

principio reconocido de las Naciones Unidas, y del prefacio de la Carta se desprende que el objetivo primordial es garantizar la seguridad de los derechos fundamentales del ciudadano frente a su dignidad y valor de hombre.

2.3.4. DISCAPACIDAD

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), una discapacidad se define como cualquier daño o deficiencia que merme la capacidad de una persona para llevar a cabo tareas que se consideran dentro de su rango normal. La discapacidad también puede ser temporal, reversible, permanente o irreversible. Es una limitación funcional que se manifiesta en las actividades cotidianas y es causada por una deficiencia. Del Aguila (2014).

Discapacidad motora.

La capacidad de ejecutar cualquier tipo de movimiento y funcionar correctamente se atribuye a las neuronas motoras, también conocidas como motoneuronas, que son células nerviosas que transmiten órdenes desde el sistema nervioso central a los músculos. Rovira (2018).

2.4. HIPÓTESIS

2.4.1. HIPÓTESIS GENERAL

Los efectos del incumplimiento de la Ley N° 29973 en la accesibilidad del transporte público para personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco – 2024, son:

2.4.2. HIPÓTESIS ESPECIFICA

HE 1: Las causas del incumplimiento de los artículos 15 y 20 de la Ley N° 29973 en el derecho de acceso al transporte público para las personas con discapacidad física motriz, son:

HE 2: Existe una relación significativa entre la ley N° 29973 y el acceso al transporte de personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco -2024.

HE 3: Los órganos rectores y los medios de transporte público contribuyen significativamente con el acceso al transporte de las personas con discapacidad física motriz.

2.5. VARIABLES

2.5.1. VARIABLE INDEPENDIENTE

Incumplimiento de la Ley N° 29973

2.5.2. VARIABLE DEPENDIENTE

Derecho accesible al transporte público de personas con discapacidad física.

2.5.3. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla 1

Operacionalización de variables

Variables	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Instrumentos
V. I. Incumplimiento de la Ley N° 29973	La ley establece un Marco legal de promoción, protección y aplicación equitativa de los derechos de las personas con discapacidad promoviendo su desarrollo e inclusión plena y efectiva en la vida política, económica, social, cultural y tecnológica. Ley N° 29973 (2012).	Derecho	Igualdad Dignidad Accesibilidad	Cuestionario Guía de análisis de entrevista Guía de análisis documental
		Transporte público	ATU	
		Políticas públicas	Diseño Universal	
V. D. Derecho accesible al transporte público de personas con discapacidad física.	Combinación de elementos constructivos y operativos que permite a cualquier persona con discapacidad de entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse independientemente, con seguridad cómodamente a espacios construidos, al transporte, información y comunicaciones. Glosario CONADIS (s.f.).	Supervisión y fiscalización	CONADIS SINAPEDIS	Cuestionario Guía de análisis de entrevista Guía de análisis documental
		Personas con discapacidad	Discapacidad física motriz	

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Es una investigación básica, socio-jurídica y basada en hechos de la realidad social, con el objetivo de producir conocimientos sobre hechos reales.

Aranzamendi & Humpiri (2021), manifiestan que, el propósito de la investigación es desarrollar nuevos conocimientos o modificar los principios teóricos existentes.

3.1.1. ENFOQUE

Debido a que su objetivo principal es brindar una descripción precisa de lo que ocurre en la realidad social, incluyendo el incumplimiento de la Ley N° 29973 y el derecho accesible al transporte público para las personas con discapacidad motriz, el trabajo de investigación tiene un enfoque mixto.

Los métodos mixtos representan un conjunto de procesos de investigación sistemáticos, empíricos y críticos e implican la recopilación y análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para hacer inferencias producidas a partir de toda la información recopilada. Hernández Sampieri et al. (2016).

3.1.2. ALCANCE O NIVEL

El presente estudio es una investigación descriptiva y explicativa que tiene como objetivo conocer cómo impacta el incumplimiento de la Ley N° 29973 en el acceso al transporte público de las personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco en el año 2024, a fin de comprender la problemática planteada y dar respuesta a las preguntas de investigación.

Cuando se quiere caracterizar una realidad en todos sus elementos esenciales, se realiza un estudio descriptivo. La investigación explicativa es aquella que tiene relación causal, no solo persigue describir o acercarse a un problema, sino que intenta precisar las causas del mismo. Hernández Sampieri et al. (2016).

3.1.3. DISEÑO

El diseño elegido para este estudio es de naturaleza no experimental, estableciendo la ocurrencia entre las variables investigadas sin necesidad de ningún tipo de manipulación de variables.

Se grafica de la siguiente manera:



Donde:

M = Muestra tomado de los participantes.

O = Observación del incumplimiento de la Ley N° 29973 y el derecho del acceso al transporte público a las personas con discapacidad física.

3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.2.1. POBLACIÓN

De acuerdo con Mejía (2005), se cita a Arias (2020), que considera que la población es el conjunto de componentes del estudio, definidos por el investigador mediante la descripción del estudio.

La población determinada de esta investigación son 151 personas con discapacidad motora que tienen movilidad reducida según CONADIS y 6 conductores de empresa de transporte, de la provincia de Huánuco – 2024.

3.2.2. MUESTRA

Para Hernández & Mendoza (2019), indica sobre que la muestra, es un subgrupo considerado como la parte representativa de la población.

Este estudio empleó una muestra no probabilística de seis conductores de transporte urbano y doce personas con discapacidad motriz en la provincia de Huánuco en el año 2024.

3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Para este estudio cualitativo y cuantitativo se emplearán técnicas de encuesta, entrevista y análisis de fuentes documentales, en función del reto que plantee la investigación.

3.4. TÉCNICAS PARA EL PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

Para el tratamiento de la información, el análisis y la interpretación de los datos se utilizan estadísticas descriptivas, junto con frecuencias y porcentajes medios para el método cuantitativo. El diseño de la teoría fundamentada se aplica al enfoque cualitativo.

La característica principal que los datos recolectados para una investigación de carácter cualitativo deben poseer, es que una vez que sean procesados y analizados, estos se conviertan en información que nos explique el comportamiento del fenómeno o sujeto de investigación. (Hernández et al, 2016).

A diferencia de una investigación con enfoque cualitativo, en una investigación cuantitativa los datos son recolectados para medir variables y analizarlos de manera estadística. (Hernández, Fernández y Batista, 2016).

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

A través de la encuesta, de la guía de entrevista aplicada a la muestra representativa de la investigación, con respecto al servicio de transporte público urbano y del análisis documental, se encontraron los siguientes resultados:

4.1. ENCUESTA REALIZADA A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICO MOTRIZ

La técnica e instrumento utilizada para la recolección de información sobre el trabajo de investigación realizada fue el cuestionario y encuesta respectivamente, de acuerdo a las preguntas formuladas, según el anexo 2, logrando obtener los siguientes resultados:

Tabla 2

Considera que tu derecho a la igualdad en el servicio de transporte público es respetado por el estado y los transportistas

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	4	33.33 %
No	8	66.67 %
TOTAL	12	100.00 %

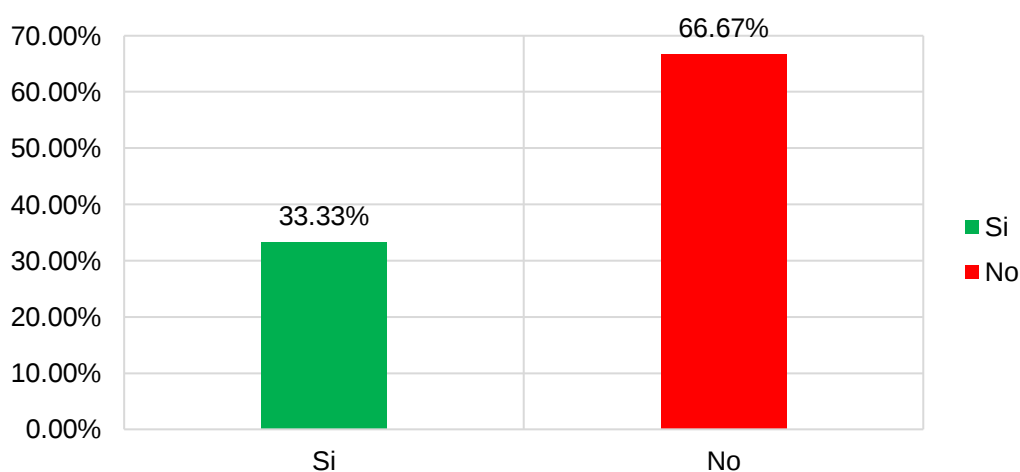


Figura 1

Considera que tu derecho a la igualdad en el servicio de transporte público es respetado por el estado y los transportistas

Según la Tabla 2 y la Figura 1, el 33.33 % de las personas discapacitadas que participaron en la encuesta afirman que el Estado y los transportistas respetan su derecho a la igualdad en el sistema de transporte público, sobre todo cuando algunos de ellos ofrecen asientos reservados. Sin embargo, el 66.67 % de los encuestados afirman que el Estado y los transportistas no respetan la igualdad en el sistema de transporte público debido al trato que reciben cuando lo utilizan y a la falta de interés del Estado.

Tabla 3

¿Cree Ud. que los gobernantes locales establecen mecanismos adecuados para garantizar un trato digno a las personas con discapacidad motora para el acceso al transporte de servicio público?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	1	8.33 %
No	11	91.67 %
TOTAL	12	100.00 %

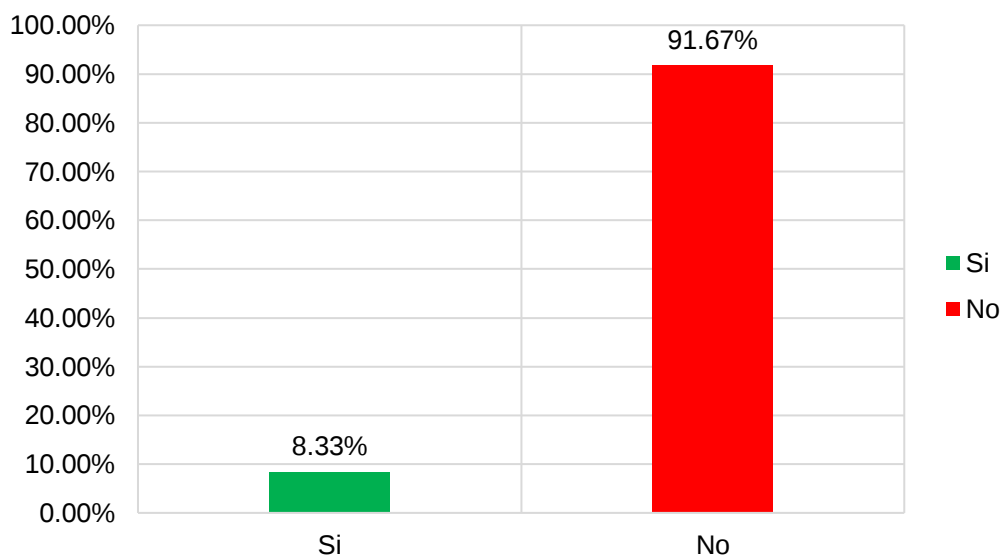


Figura 2

¿Cree Ud. que los gobernantes locales establecen mecanismos adecuados para garantizar un trato digno a las personas con discapacidad motora para el acceso al transporte de servicio público?

Según la Tabla 3 y la Figura 2, el 8.33 % de los encuestados afirma que los gobiernos locales sí proporcionan mecanismos para que las personas con

discapacidad motriz tengan un trato digno cuando utilizan el transporte público, mientras que el 91.67 % afirma que no lo hacen; más bien, nos discriminan por ser discapacitados.

Tabla 4

Considera que tu derecho a la accesibilidad de transporte, es respetado por el estado y los transportistas de servicio público

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	5	41.67 %
No	7	58.33 %
TOTAL	12	100.00 %

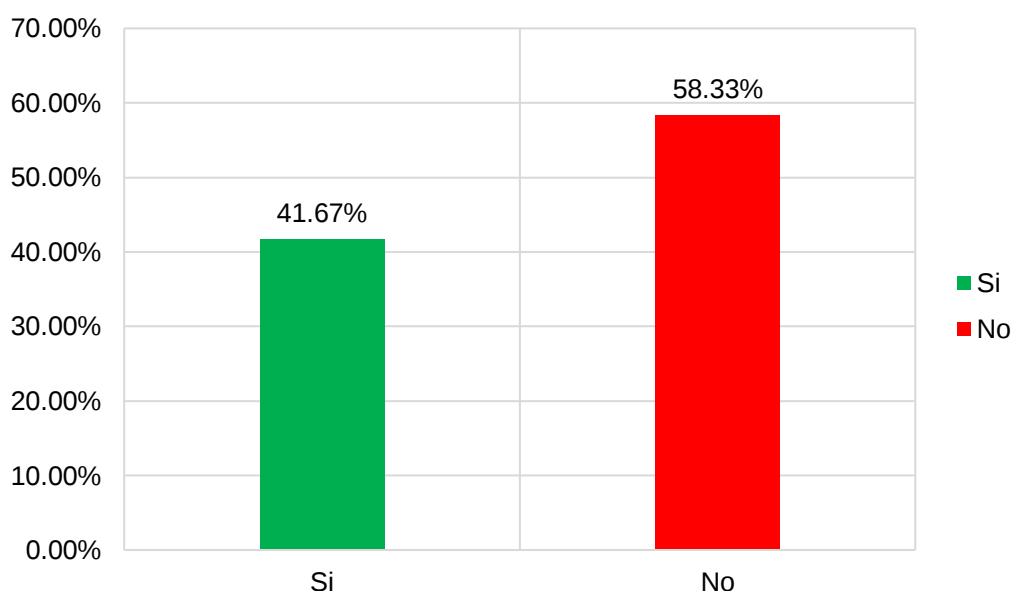


Figura 3

Considera que tu derecho a la accesibilidad de transporte, es respetado por el estado y los transportistas de servicio público

Según la Tabla 4 y la Figura 3, el 41.67 % de los encuestados cree que el Estado y los transportistas defienden sus derechos a un transporte accesible porque los transportistas se toman el tiempo necesario para ofrecerles las prioridades que necesitan. Sin embargo, el 58.33 % cree que el Estado y los transportistas no defienden sus derechos a la accesibilidad en el transporte público porque ofrecen un servicio que no satisface las necesidades de las personas con discapacidad.

Tabla 5

¿Tiene conocimiento que existe una ley que vela por el derecho de las personas con discapacidad para el acceso a los medios de transporte urbano?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	6	50.00 %
No	6	50.00 %
TOTAL	12	100.00 %

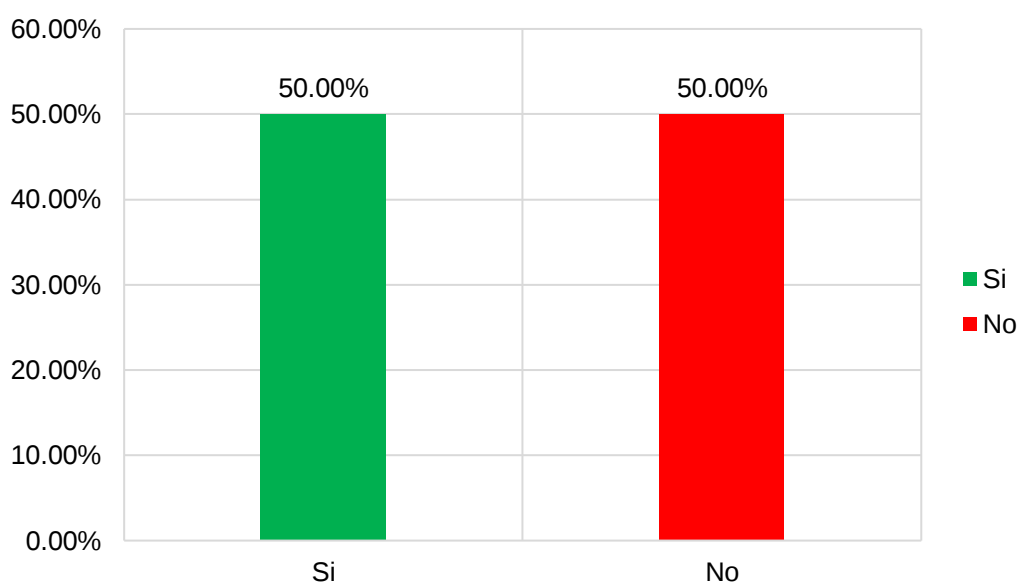


Figura 4

¿Tiene conocimiento que existe una ley que vela por el derecho de las personas con discapacidad para el acceso a los medios de transporte urbano?

El cuadro 5 y la figura 4 muestran con qué frecuencia y en qué proporción las personas con discapacidad de la ciudad de Huánuco conocen la ley que ampara su derecho a utilizar el transporte urbano. De acuerdo a los resultados, la mitad de las personas con discapacidad encuestadas dijo conocer la ley, frente a un número igual que no la conoce porque nadie se la informa.

Tabla 6

¿En la provincia de Huánuco se cuenta con paraderos, infraestructura accesible y están correctamente señalizados para el servicio de transporte público?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	3	25.00 %
No	9	75.00 %
TOTAL	12	100.00 %

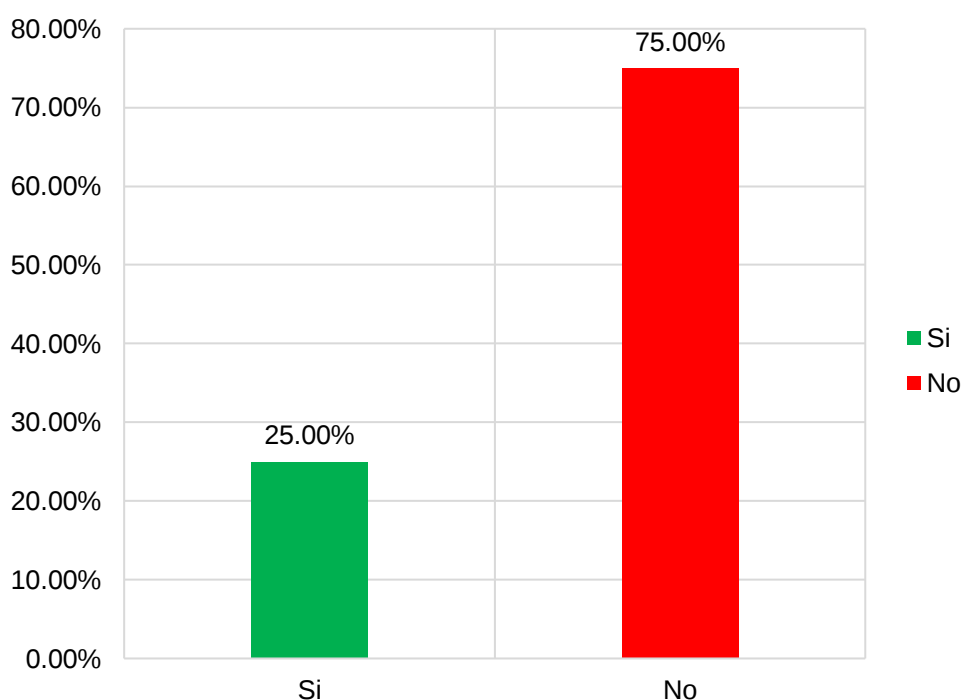


Figura 5

¿En la provincia de Huánuco se cuenta con paraderos, infraestructura accesible y están correctamente señalizados para el servicio de transporte público?

De los encuestados en la provincia de Huánuco, el 25 % afirma que los servicios de transporte público cuentan con paraderos, infraestructura accesible y están debidamente señalizados. Sin embargo, el 75 % afirma que la provincia carece de paraderos, infraestructura accesible y señalización adecuada para personas con discapacidad (Tabla 6 y Figura 5).

Tabla 7

¿Considera usted que el personal a cargo de las políticas públicas para personas con discapacidad, realiza cabalmente sus funciones?

RESPUESTA	FRECUENCIA	POCENTAJE
Si	2	16.67 %
No	10	83.33 %
TOTAL	12	100.00 %

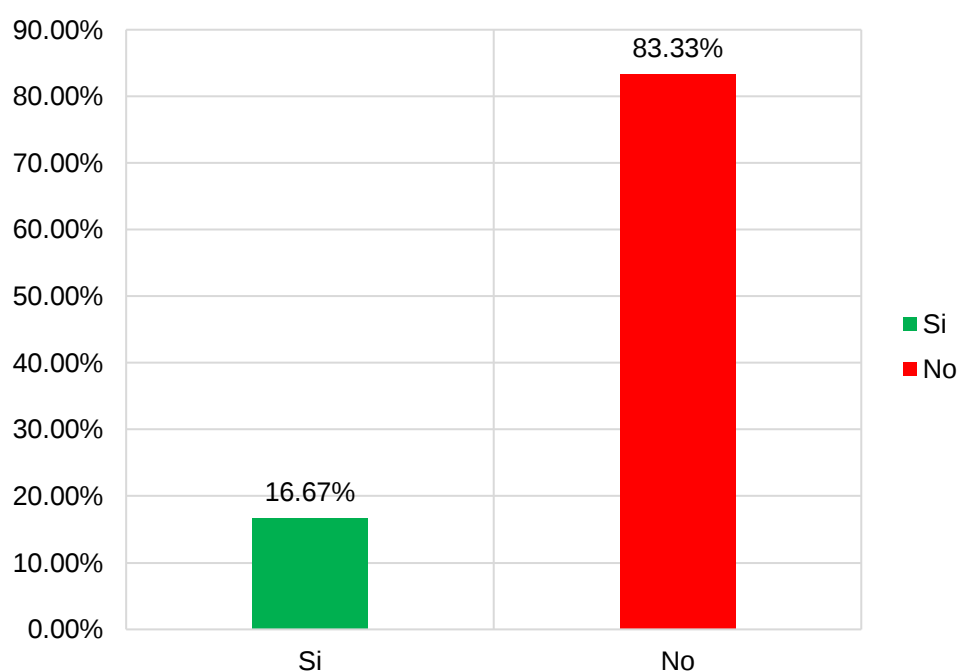


Figura 6

¿Considera usted que el personal a cargo de las políticas públicas para personas con discapacidad, realiza cabalmente sus funciones?

Como se puede observar en la Tabla 7 y en la figura 6, del total de discapacitados encuestados, el 16.67 % afirma que los responsables de las políticas públicas para discapacitados cumplen con sus funciones, mientras que el 83.33 % afirma que no.

Tabla 8

¿Considera que la falta de transporte accesible afecta a las personas con movilidad reducida?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	12	100.00 %
No	0	0.00 %
TOTAL	12	100.00%

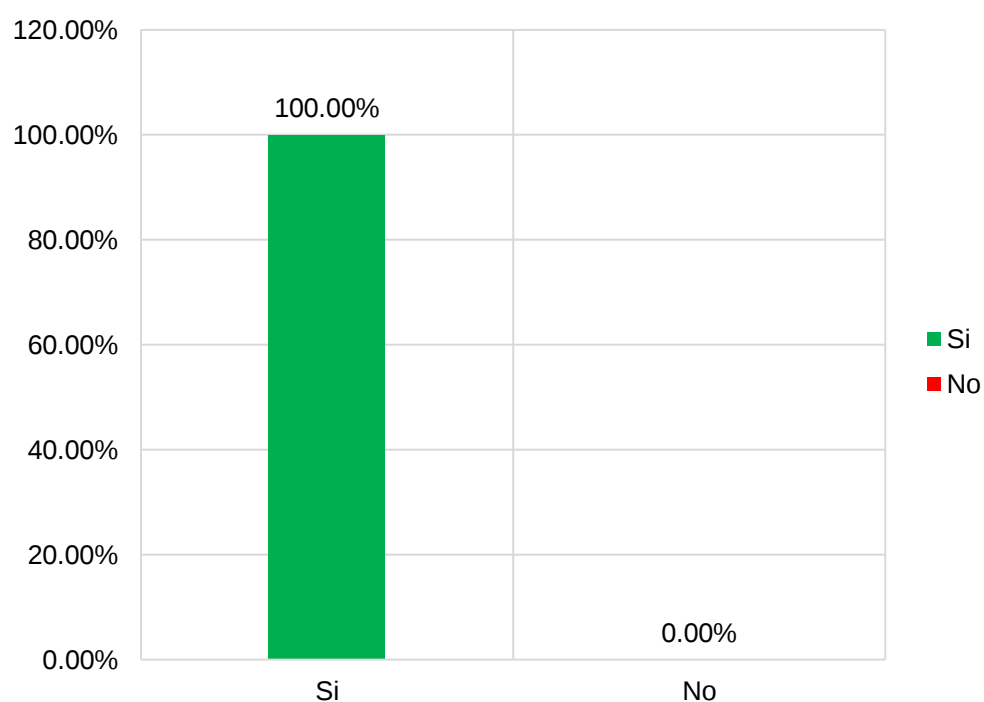


Figura 7

¿Considera que la falta de transporte accesible afecta a las personas con movilidad reducida?

La Tabla 8 y la Figura 7 muestran que todos los encuestados están de acuerdo en que la ausencia de transporte accesible tiene un impacto, ya que impide a las personas con movilidad limitada desplazarse libremente de un lugar a otro.

Tabla 9

¿Es eficaz el seguimiento que realiza el estado para hacer cumplir el acceso de transporte de servicio público para personas con discapacidad física?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	1	8.33 %
No	11	91.67 %
TOTAL	12	100.00 %

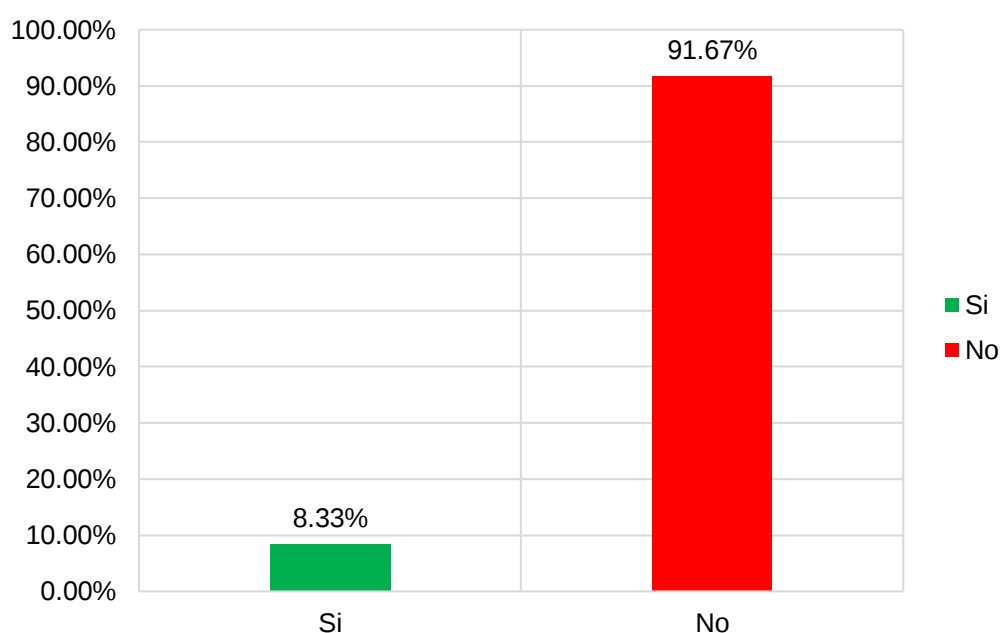


Figura 8

¿Es eficaz el seguimiento que realiza el estado para hacer cumplir el acceso de transporte de servicio público para personas con discapacidad física?

En cuanto al seguimiento que realiza el estado de acuerdo a las diferentes instituciones encargadas para velar por los discapacitados, se observa en la tabla 9 y figura 8, que el 8.33 % manifiesta que, si realiza el seguimiento por parte del estado. Sin embargo, según el 91.67 % de los encuestados, el Estado no controla si las personas con discapacidad tienen acceso al transporte porque carece de responsabilidad y de atención a quienes tienen problemas de movilidad física.

Tabla 10

¿Consideras que los transportistas realizan las modificaciones necesarias para incrementar la seguridad y el confort en el interior de los vehículos para las personas con discapacidad motora?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	2	16.67 %
No	10	83.33 %
TOTAL	12	100.00 %

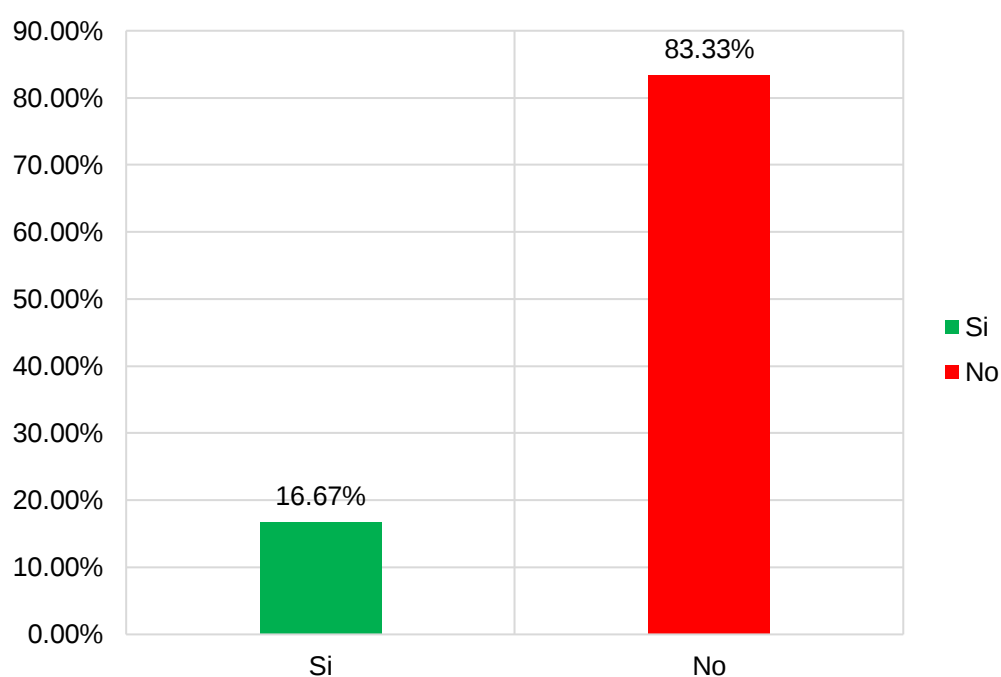


Figura 9

¿Consideras que los transportistas realizan las modificaciones necesarias para incrementar la seguridad y el confort en el interior de los vehículos para las personas con discapacidad motora?

En la tabla 10 y figura 9, se observa que el 16.67 % de las personas encuestadas manifiestan que los transportistas si realizan modificaciones necesarias a sus vehículos para seguridad y confort en el interior, mientras que el 83.33 % que no realizan modificaciones para el bienestar del transporte de los discapacitados.

4.2. ENTREVISTA REALIZADA A LOS CONDUCTORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO

De acuerdo con las respuestas que nos han proporcionado las entrevistas, que figuran en el apéndice B, se tiene los siguientes resultados:

Tabla 11

Pregunta 1. Considera Ud. que el derecho a la igualdad en el servicio de transporte público es respetado por el estado y los transportistas, para las personas con discapacidad física motora

ENTREVISTADO 1

Si, en el transporte urbano, justamente tenemos los asientos libres para los discapacitados, donde dice asiento reservado, también se debe respetar y se debe siempre sensibilizar a los señores ayudantes que le llamamos cobradores para que traten bien, deben saber cuáles son sus derechos.

ENTREVISTADO 2

Debería ser así al 100 % pero hay una cierta gente no quieren dar prioridad.

ENTREVISTADO 3

No, porque la gran mayoría les da preferencia a sus conocidos.

ENTREVISTADO 4

Somos pocos que respetamos.

ENTREVISTADO 5

El estado hace y deshace a su gusto, nosotros como transportista cumplimos, no todos, pero si la gran mayoría.

ENTREVISTADO 6

Si, es más por los transportistas que por el estado.

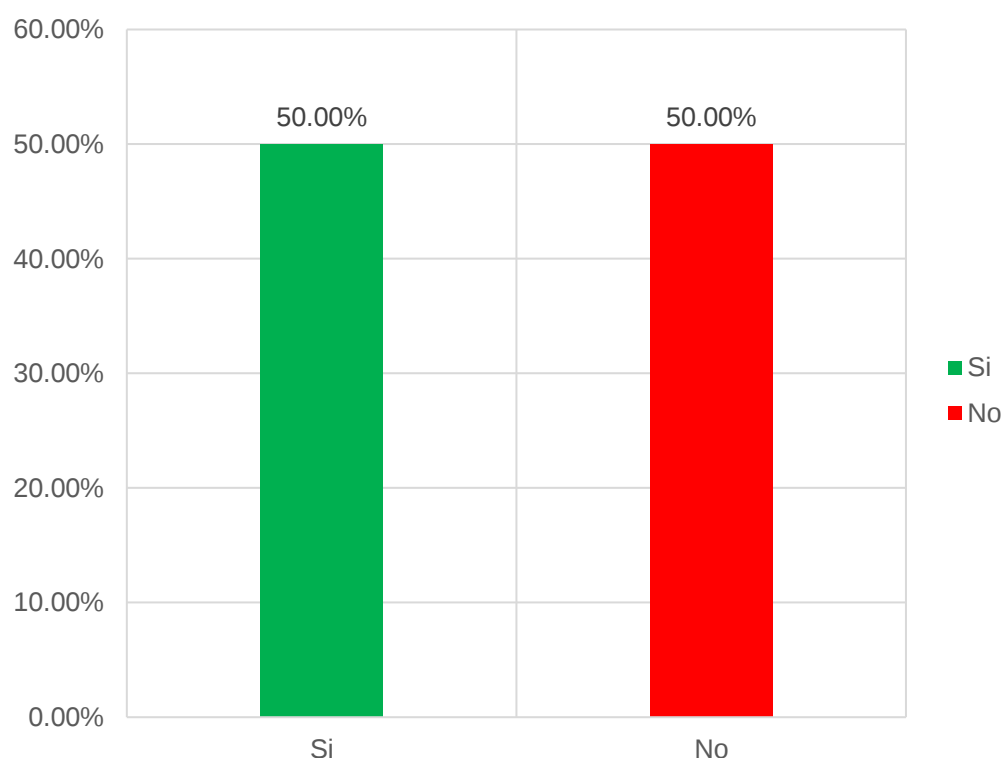


Figura 10

Considera Ud. que el derecho a la igualdad en el servicio de transporte público es respetado por el estado y los transportistas, para las personas con discapacidad física motora

Según la mitad de los entrevistados, el Estado y los transportistas no respetan el derecho de igualdad al transporte público. Esta desigualdad se debe a la forma en que los auxiliares del servicio de transporte público urbano tratan a las personas con discapacidad; se niegan a transportarlas porque lleva tiempo y cuesta más movilizarlas, lo que demuestra discriminación y limita su capacidad de integrarse normalmente en sus actividades cotidianas.

Tabla 12

Pregunta 2.¿Cree Ud. que el estado establece mecanismos adecuados para garantizar un trato digno a las personas con discapacidad motora para el acceso al transporte de servicio público?

ENTREVISTADO 1

Si, la Ley esta dicha y se tiene que cumplir, para cumplir lo que primero tenemos que hacer, repitiendo lo que he dicho primero se tiene que cumplir con los accesos y todo, entonces como propietarios o como trabajadores de cada servicio urbano estanos aptos y llanos para

cumplir, pero primero tiene que haber accesos, y sobre el trato al discapacitado se debe de dar un mejor trato como cualquier persona no debe haber ninguna diferencia.

ENTREVISTADO 2

No, porque no les interesa las personas, menos los discapacitados.

ENTREVISTADO 3

No, el estado ve su conveniencia y no les importa ni los transportistas y mucho menos las personas con discapacidad.

ENTREVISTADO 4

No, porque falta muchas rampas en las veredas y en los transportes.

ENTREVISTADO 5

Depende, porque cuando se le da la gana hace cumplir las leyes.

ENTREVISTADO 6

Depende si es para su beneficio sí, pero en realidad no hacen casi nada por los discapacitados solo les dan un carnet y nada más.

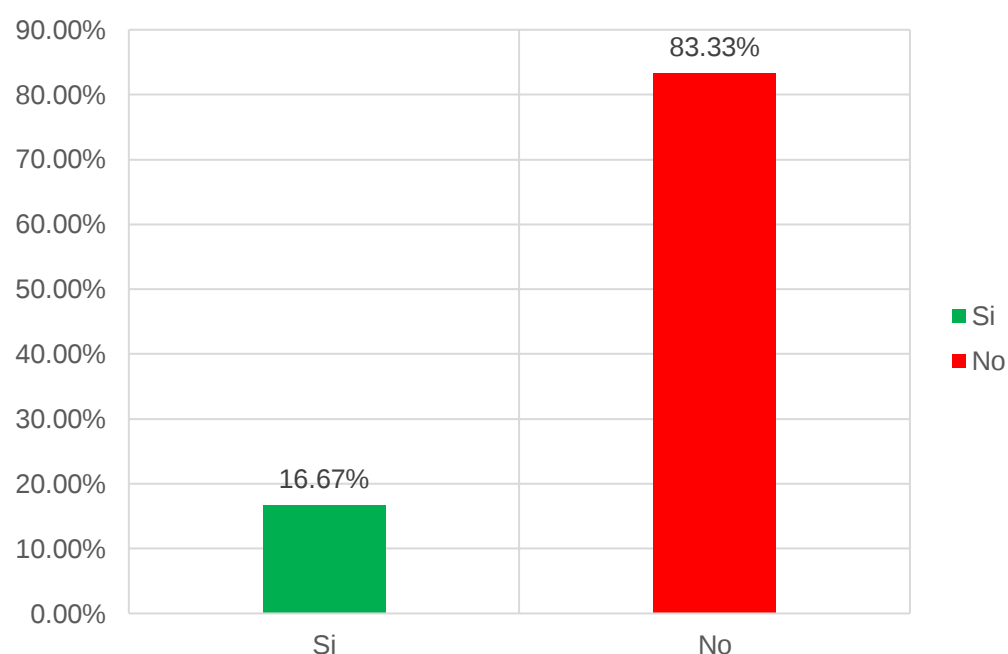


Figura 11

¿Cree Ud. que el estado establece mecanismos adecuados para garantizar un trato digno a las personas con discapacidad motora para el acceso al transporte de servicio público?

Según la mayoría de los entrevistados, el Estado no dispone de procedimientos suficientes para garantizar que las personas con discapacidad motriz reciban un trato digno cuando utilizan el transporte público. Afirman que

no tienen ningún interés en los discapacitados y que no se preocupan por los transportistas; sólo cumplen la ley cuando tienen alguna ventaja. Un entrevistado reconoció que la ley está establecida y debe cumplirse, pero no se aplica.

Tabla 13

Pregunta 3. ¿Tiene conocimiento que existe una ley que vela por el derecho de las personas con discapacidad para el acceso a los medios de transporte urbano?

ENTREVISTADO 1

Si, de la Ley para mí que estaría bastante beneficioso porque si se debe de cumplir lo que la Ley dice, pero sin embargo a veces no lo estamos haciendo caso a los discapacitados, yo pienso que debe haber una persona o algún encargado en el pueblo o distrito, provincia o departamento que se encarga de ello.

ENTREVISTADO 2

Si.

ENTREVISTADO 3

No, falta que el estado nos capacite.

ENTREVISTADO 4

No tengo mucho conocimiento, pero se tiene que respetar teniendo un asiento reservado.

ENTREVISTADO 5

Realmente no tengo mucho conocimiento, pero sí sé que la ley se tiene que cumplir hacia las normas.

ENTREVISTADO 6

Mas o menos, pero es la Ley para que no paguen pasaje.

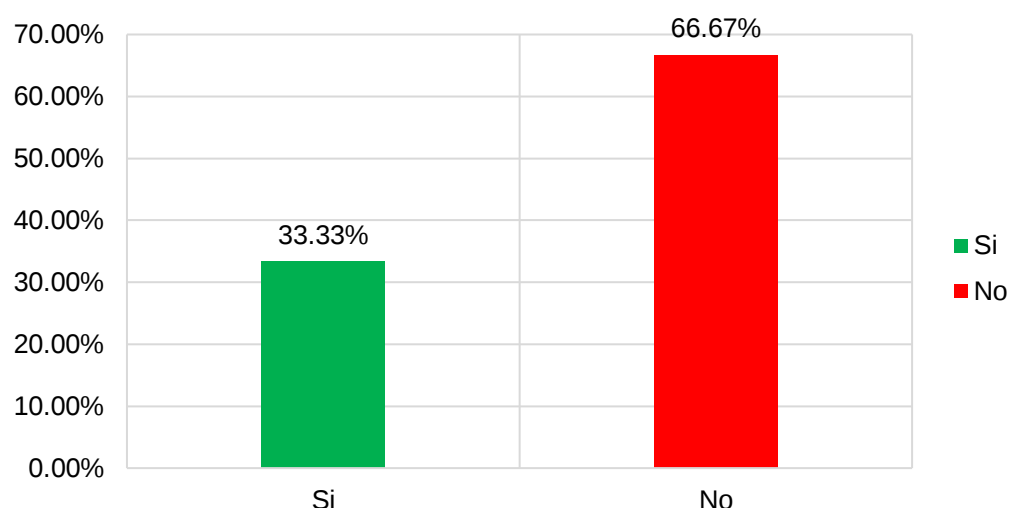


Figura 12

¿Tiene conocimiento que existe una ley que vela por el derecho de las personas con discapacidad para el acceso a los medios de transporte urbano?

Luego de realizar las entrevistas, se tiene que la mayoría de los entrevistados señalan que no tienen ningún conocimiento sobre dicha Ley, uno de ellos indica que sería bastante beneficioso, manifestando también no se cumple lo que indica la Ley, además manifiesta que debe haber personas que se encarguen exclusivamente de las personas con discapacidad. Otros entrevistados reconocieron que sí poseen algunos conocimientos básicos, pero también manifestaron que se les debe dar la suficiente capacitación y atención para que sean ilustrados sobre la normatividad y así salvaguardar los derechos constitucionales de este grupo de personas.

Tabla 14

Pregunta 4. Como operador de transporte considera que la unidad en la que trabaja cuenta con los mecanismos para el acceso de las personas con discapacidad física motora, usando silla de rueda, muletas o bastón

ENTREVISTADO 1

No hay justamente eso es la preocupación del transportista como propietario por ejemplo el discapacitado debe tener un acceso en las veredas para subir a los discapacitados, incluso en las provincias, departamentos debe haber paraderos exclusivos, subideros para los discapacitados, pero no tenemos aquí en Huánuco es bastante difícil.

ENTREVISTADO 2

No, en el transporte urbano no cuentan, en los grandes creo que sí, pero creo a nivel regional no se cuenta.

ENTREVISTADO 3

No, porque no se gana mucho, es otro gasto.

ENTREVISTADO 4

No, por falta de costo para la infraestructura.

ENTREVISTADO 5

Realmente no cuenta por que los carros que nosotros adquirimos son fabricados así, pero si queremos con todo eso nos, costaría un ojo de la cara.

ENTREVISTADO 6

No, hay muchos discapacitados en Huánuco y hacer otro gasto como esos es para alzar el pasaje.

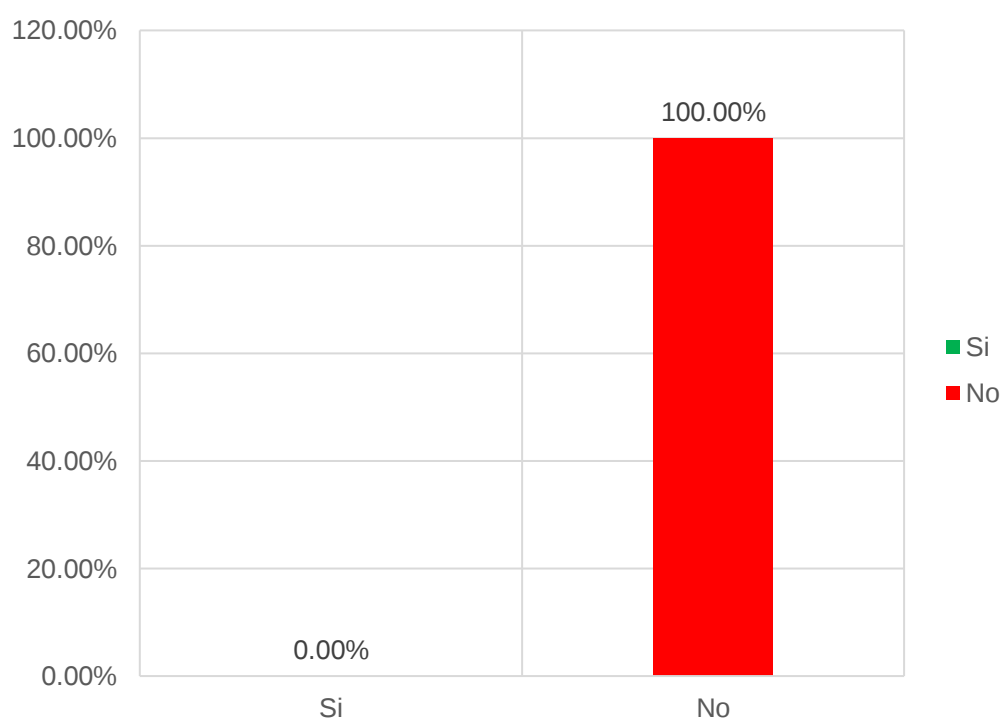


Figura 13

Como operador de transporte considera que la unidad en la que trabaja cuenta con los mecanismos para el acceso de las personas con discapacidad física motora, usando silla de rueda, muletas o bastón

La totalidad de nuestros entrevistados indican que sus unidades de transporte público no cuentan con los mecanismos de acceso para las personas con discapacidad, mucho menos para aquellos con silla de ruedas, de todo esto, el uso de implementación de coches sería perfecto, es decir, que posean las cualidades que una persona con discapacidad necesita para poder moverse con libertad e independencia a fin de crecer e integrarse en la sociedad, además manifiestan que no se cuenta con paraderos accesible en cuanto a rampas y señalizaciones que permitan el libre tránsito a este grupo de personas.

Tabla 15

Pregunta 5. Considera Ud. que las unidades de transporte público son diseñadas adecuadamente para las personas con discapacidad motora o física

ENTREVISTADO 1

No, en su mayoría no, porque para la incapacidad tiene que tener las medidas de las puertas, primeramente, ahora las alturas del paso que se debe tomar las gradas para la subida, entonces no están diseñadas, es tan difícil, si medimos nosotros una silla de rueda con las puertas de los microbuses, no están aptos para poder subir no hay acceso la medida.

ENTREVISTADO 2

No, por costo, espacio, etc.

ENTREVISTADO 3

No, porque si hubiera un carro adecuado hasta los pasajes subiría.

ENTREVISTADO 4

No son diseñados, creo es otro costo.

ENTREVISTADO 5

No, porque son para personas que no tienen discapacidad física motriz (sanas) y bajan y suben rápido.

ENTREVISTADO 6

No, por la falta de conocimiento.

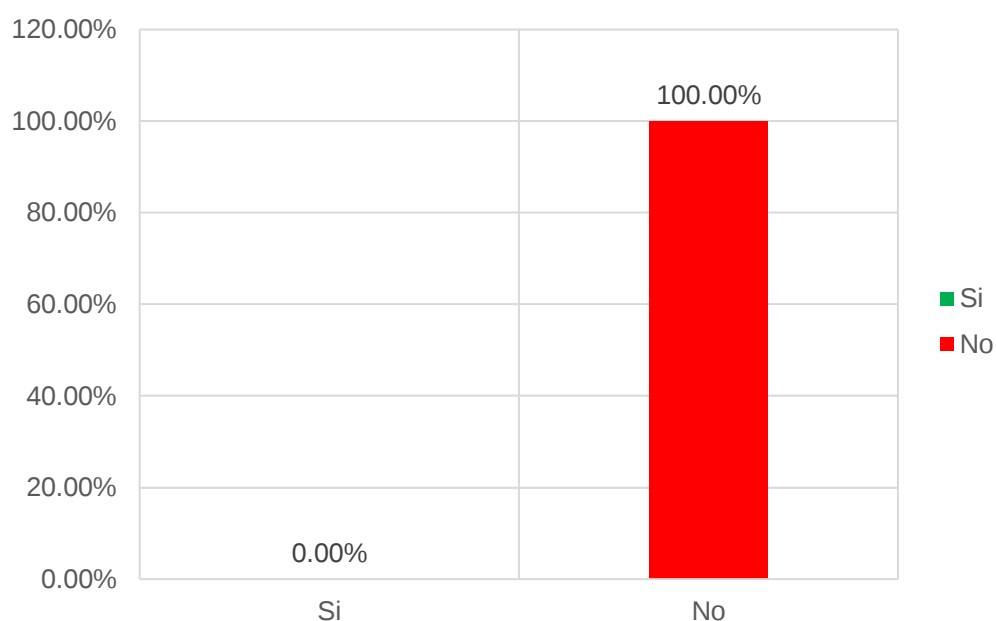


Figura 14

Considera Ud. que las unidades de transporte son diseñadas adecuadamente para las personas con discapacidad motora o física

Debido a factores como el costo, el espacio y el conocimiento, todos los encuestados afirmaron que los sistemas de transporte público no están suficientemente diseñados para las personas con discapacidad motriz. Basándose en estos resultados, se puede concluir que estos sistemas deben tener las características que permitan a una persona con discapacidad moverse libremente y de forma independiente para promover un desarrollo y una integración adecuados en la sociedad.

Tabla 16

Pregunta 6. ¿Tiene conocimiento de las sanciones que estipula la norma para quienes incumplan la ley General de Personas con Discapacidad?

ENTREVISTADO 1

Si, pero para entonces para cumplir nosotros la Ley, primero se debe cumplir con los paraderos, con los principios principalmente de los discapacitados para subir a los microbuses o diversos transportes urbanos.

ENTREVISTADO 2

Si, son sanciones muy poco, pero no es constante.

ENTREVISTADO 3

La verdad no te podría decir, siempre nos multan por otras cosas menos por esto.

ENTREVISTADO 4

No sé nada de eso.

ENTREVISTADO 5

No, porque no somos capacitados y somos pocos que conocen de esta Ley.

ENTREVISTADO 6

Si, pero no procede.

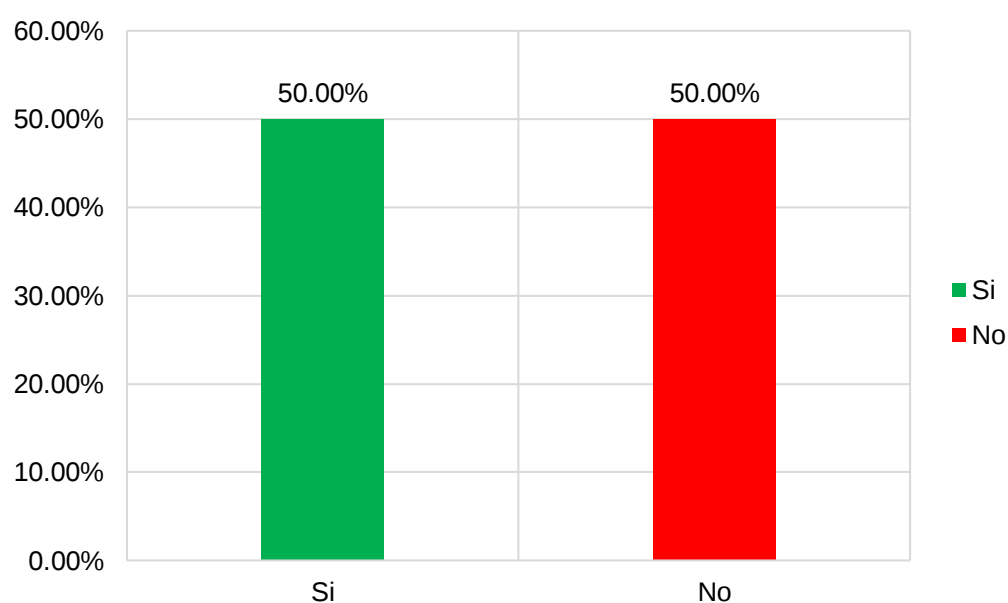


Figura 15

¿Tiene conocimiento de las sanciones que estipula la norma para quienes incumplan la Ley General de Personas con Discapacidad?

De la aplicación de la entrevista realizada a los operadores de transporte público, tres de los entrevistados afirmaron que si les sancionan, pero no es constante y no procede, uno de ellos manifiesta que primero se debe cumplir con los paraderos de accesibilidad para personas con discapacidad, los demás entrevistados dijeron no hay sanción por dicho incumplimiento, sino más bien somos sancionados por otros rubros, además indicaron que primero debe llevarse a cabo una capacitación a todos los operadores de transporte público, ya que pocos conocen la Ley de discapacitados.

Tabla 17

Pregunta 7. ¿Es eficaz el seguimiento que realiza el estado para hacer cumplir el acceso de transporte de servicio público para personas con discapacidad física motora?

ENTREVISTADO 1

Si, Primero se tiene que tomar lo que creo tiene cargo la municipalidad de hacer accesos de hacer todo los demás para poder servir a los discapacitados, como vuelvo a repetir en Huánuco no tenemos, carecemos de esos accesos.

ENTREVISTADO 2

Si y no, porque hay casos el ministerio de transporte no está al tanto.

ENTREVISTADO 3

Nunca hacen un seguimiento.

ENTREVISTADO 4

No, casi nadie hace cumplir esa Ley.

ENTREVISTADO 5

No, porque los discapacitados tienen algunos su medio de transporte.

ENTREVISTADO 6

Es ineficiente los del estado, ven su propio beneficio.

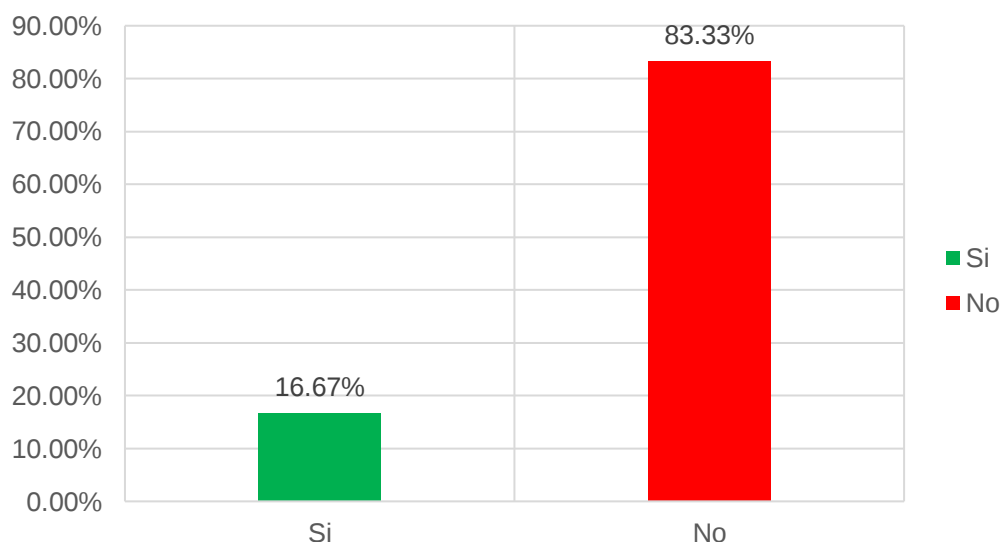


Figura 16

¿Es eficaz el seguimiento que realiza el estado para hacer cumplir el acceso de transporte de servicio público para personas con discapacidad física motora?

La mayoría de los entrevistados indican que el estado a través de las instituciones encargadas no realiza el seguimiento de hacer cumplir el acceso de servicio de transporte público para las personas con discapacidad motora, manifiesta uno de ellos, que lo primero que debe hacer la municipalidad establecer los paraderos y acondicionar el acceso adecuado para las personas con discapacidad, además manifiestan que nadie hace cumplir dicha Ley.

Tabla 18

Pregunta 8. ¿Cuáles, considera que son las causas que generan que los Gobiernos Locales incumplan lo establecido en la Ley General de Personas con Discapacidad?

ENTREVISTADO 1

Me parece que el incumplimiento viene desde la base, la Ley está dada pero nunca se ha cumplido, porque realmente ellos no están supervisados por algunos encargados como dice el gobierno, como dice la Ley, no están supervisados, ellos hacen lo que quieren cumplen cuando quieren eso es todo.

ENTREVISTADO 2

No priorizan la problemática de la gente y los reclamos de la gente los toman mal.

ENTREVISTADO 3

Son irresponsables y hay mucha corrupción.

ENTREVISTADO 4

No, tienen mucho conocimiento de las personas con discapacidad y ven sus propios beneficios.

ENTREVISTADO 5

Por corrupción.

ENTREVISTADO 6

Simplemente es corrupción al 100 %

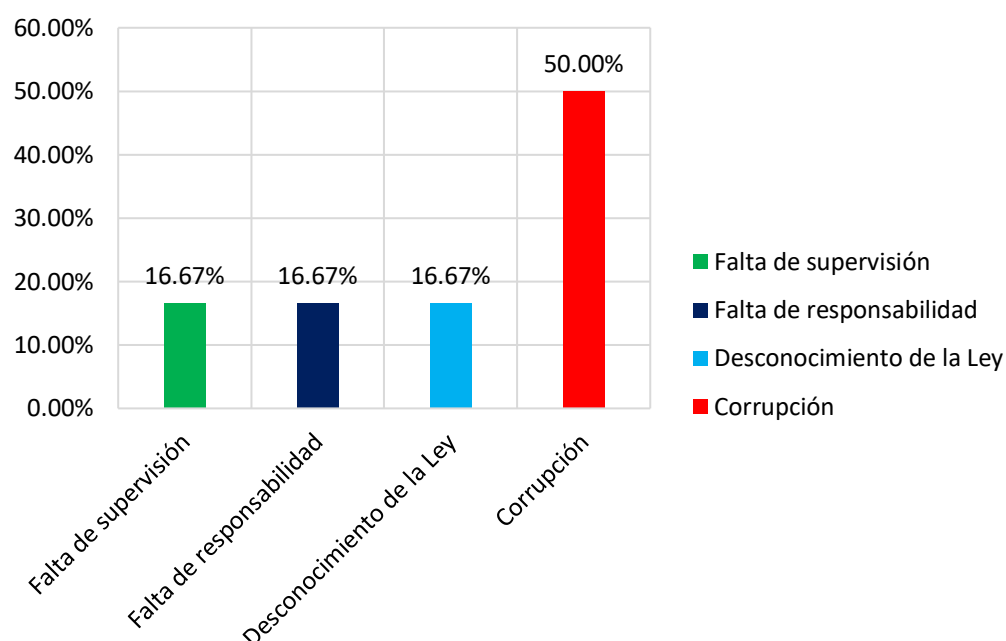


Figura 17

¿Cuáles, considera que son las causas que generan que los Gobiernos Locales incumplan lo establecido en la Ley General de Personas con Discapacidad?

Tras las entrevistas, descubrimos que varios operadores señalan las siguientes razones por las que los gobiernos locales hacen caso omiso de los requisitos de la Ley N° 29973, entre estas son: la falta de responsabilidad, de supervisión, y sobre todo por la corrupción que existe en la instituciones responsables de hacer cumplir, además ellos indican como causa principal la falta de voluntad política y por desconocimiento de la normativa de los que trabajan en dichas instituciones, por cambio permanente de los trabajadores.

Tabla 19

Pregunta 9. Según su experiencia como conductor como podría integrarse el MTC, la Municipalidad de Huánuco y las empresas de transporte para hacer viable que las unidades de transporte cumplan con dar acceso a PCDM

ENTREVISTADO 1

Para dar ese cumplimiento tiene que venir desde el patrón donde dice la Ley, de donde viene la Ley, quien debe cumplir primero y quienes debe hacer cumplir eso es la que falta.

ENTREVISTADO 2

Trabajaríamos las entidades en conjunto, pero cada uno ve sus intereses, la municipalidad genera el caos en lo transporte, es decir hay preferencia a algunas empresas.

ENTREVISTADO 3

Sería una reunión para ponernos de acuerdo, para hacer viable las Leyes, pero entre el MTC y la municipalidad se pelean por ser ellos quienes tengan la primicia del trato.

ENTREVISTADO 4

Poniendo inspectores que tienen buen trato a las personas discapacitadas, conocimiento y poniendo rampas y tener empatía.

ENTREVISTADO 5

La mayoría de nuestros compañeros hacemos valer, pero el MTC y la municipalidad quieren su tajada para que nosotros podamos adecuarnos.

ENTREVISTADO 6

El MTC y la municipalidad no hacen nada para que nosotros hagamos un convenio con ellos es decir no les interesamos a ellos.

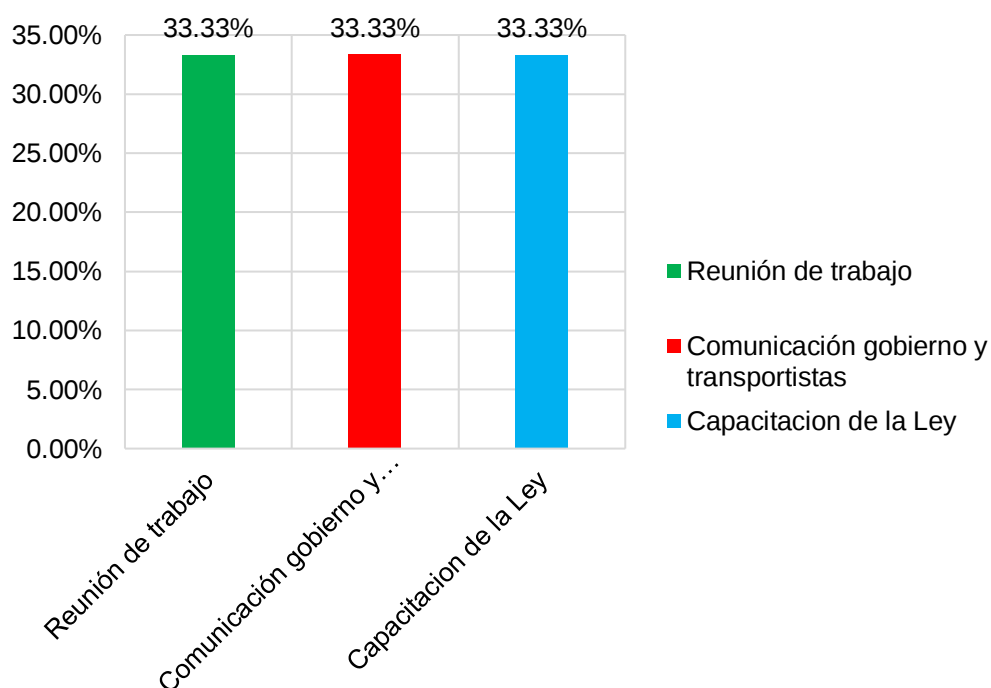


Figura 18

Según su experiencia como conductor como podrían integrarse el MTC, la Municipalidad de Huánuco y las empresas de transporte para hacer viable que las unidades de transporte cumplan con dar acceso a PCDM

Entre los diversos puntos de vista que compartieron los encuestados, los más significativos son los siguientes: reunión con las instituciones encargadas de velar por la Ley de los discapacitados, la comunicación permanente entre la MTC, municipalidad y operadores de transporte de servicio público; además de ello indican que para integrar al MTC, municipalidad y empresas de transporte es que el gobierno central de turno a través de sus instituciones responsables de este grupo de personas, deben realizar capacitación sobre la Ley y que los trabajadores no deben ser rotados o cambiados.

4.3. DESCRIPCIÓN DEL ANÁLISIS DOCUMENTAL

Plan Nacional de Accesibilidad 2018 – 2023.

Se trata de una herramienta técnico-normativa desarrollada en cumplimiento de la política nacional sobre personas con discapacidad que orienta la planificación coordinada y transversal. La accesibilidad es un estado intrínsecamente conectado con la forma en que las personas interactúan con su entorno, cuyas características influirán equitativamente en el acceso.

Es un asunto no resuelto en la agenda pública en relación con la planificación e implementación de medidas diseñadas para eliminar los obstáculos que impiden a la población ejercer sus derechos de manera cómoda y segura. Es crucial establecer condiciones de accesibilidad con un enfoque holístico en todo el territorio nacional y en cada región.

El Plan Nacional de Accesibilidad aborda la dedicación del estado peruano a ejecutar políticas y acciones que aseguren que la infraestructura y las instalaciones en las regiones urbanas y rurales de las ciudades estén adecuadamente equipadas para que las personas accedan al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones en igualdad de condiciones con los demás, haciendo de la diversidad la norma en lugar de la excepción.

Según el Plan Nacional de Accesibilidad, los obstáculos no sólo provienen de cuestiones estructurales o de diseño urbano, sino también de un mantenimiento deficiente, ya que los ayuntamientos suelen desentenderse de esta cuestión a pesar de que la ley les obliga a mantener los espacios públicos

adecuadamente. A esto se suma la falta de control en el cumplimiento de las normas y la aplicación de sanciones.

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

El 24 de diciembre de 2012 entró en vigencia la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad. Esta regulación busca crear la estructura legal para todos los asuntos relacionados con la vida y la salvaguarda de los derechos de las personas con discapacidad; además, fomenta el crecimiento de las personas con discapacidad al facilitar su participación activa en los aspectos políticos, económicos, sociales, culturales y tecnológicos de nuestra nación.

En términos de accesibilidad en el transporte, se han logrado avances notables en la eliminación de obstáculos físicos y en el establecimiento de sistemas de tránsito accesibles para personas con discapacidades. No obstante, aún persisten desafíos en cuanto a la accesibilidad en el transporte público y privado en diversas regiones del país.

Derecho comparado.

La cuestión de la accesibilidad en el transporte público no es específica de nuestro país porque, a medida que la población envejece, todo el mundo acabará sufriendo una discapacidad. De acuerdo con su Constitución de 1978, que garantiza la libertad y la igualdad efectiva en su artículo 9.2, la igualdad ante la ley en su artículo 14, el derecho a una vivienda digna en su artículo 47, y su énfasis en la prevención, rehabilitación e inclusión social en su artículo 49, España ha creado así una serie de organismos reguladores para apoyar la mejora de la accesibilidad del transporte para los usuarios de sillas de ruedas con discapacidad.

Dada su importancia y jerarquía, cabe destacar que el artículo 9.2 de la Constitución Española deriva lo siguiente: Los poderes públicos apoyan las exigencias para garantizar que los derechos de los ciudadanos incluyan la libertad y la igualdad ante la ley, removiendo las barreras que impidan o restrinjan su capacidad para participar plenamente en los ámbitos político, social, cultural y económico.

Independientemente de sus opiniones, las instituciones públicas tienen el claro deber de eliminar los obstáculos que impidan o dificulten la igualdad y la libertad de las personas, tal y como se recoge en la interpretación constitucional antes mencionada. Es lógico que, de acuerdo con el marco jurídico constitucional, se dé prioridad a la mejora de los obstáculos al transporte accesible.

La norma UNE-EN 81-40:2009, que regula el uso de ascensores especiales para el transporte de personas y productos, también ha sido ratificada por el Gobierno español. Parte 40: Las personas con movilidad reducida pueden utilizar sillas salvaescaleras y ascensores inclinados. Se pretende garantizar el acceso al transporte público mediante esta precaución de seguridad para el diseño y funcionamiento de ascensores articulados o especializados para el transporte de usuarios con equipamiento biomecánico. Por el contrario, en los Estados Unidos, aproximadamente durante la década de 1990, la legislatura nacional aprobó la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA), que prohíbe la discriminación contra las personas con discapacidades. Estas normas se establecieron para hacer más accesibles los lugares y servicios de sus infraestructuras a las personas con discapacidad. En una línea similar, esta ley ordena acciones para mejorar la calidad de los servicios prestados por el transporte público, especialmente los autobuses. En este sentido, explora la gestión que los representantes a nivel estatal necesitan para asegurar que el transporte público no aisle ni discrimine el acceso a los servicios de transporte público. De acuerdo con las estipulaciones de la ley mencionada, se deben proteger los principios de acceso conveniente en los vehículos nuevos. Las empresas de transporte público deberían comprar o alquilar autobuses con características de accesibilidad.

En otros casos, se ratificó la Ley N° 361 de 1997, que garantiza la protección de los derechos de las personas con discapacidad y proporciona herramientas para su inclusión social. Esta ley es equiparable a las normas COLOMBIANAS. De igual forma, este cuerpo legal hace énfasis en varios aspectos relacionados con los derechos humanos y comprende los deberes y esfuerzos del Estado en sus diferentes niveles para garantizar que los

usuarios menos favorecidos reciban un trato equitativo para su integración social y desarrollo personal.

De igual forma, el documento CONPES 80 del 26 de julio de 2004, que define y perfecciona la política pública de discapacidad dentro de su objeto misional, ordenó al Estado colombiano su implementación. En colaboración, se considera la Ley N° 1346, que se refiere a la ratificación de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en diciembre de 2006; de manera similar, el Decreto 470, ratificado el 12 de octubre de 2007, apoya esta iniciativa, llevando a la implementación de políticas públicas de reintegración para personas con discapacidad en el Distrito Capital.

En conclusión, la Ley 105 de 1993, establecida en el ordenamiento jurídico colombiano, estipula que, en su reglamentación adicional para el servicio público, el transporte debe garantizar el desplazamiento de las personas a través de métodos apropiados para el desarrollo de cada sector, teniendo en cuenta factores como la calidad de los vehículos, la libertad de acceso y la seguridad para los usuarios con discapacidad.

De manera similar, se han realizado avances sustanciales en la estructura regulatoria en cuanto a la accesibilidad, como se indica en el Decreto Presidencial de 2003. Por lo tanto, se confirma la disponibilidad de diferentes tipos de vehículos para el público en general, especialmente para aquellos con discapacidades. Su objetivo es garantizar progresivamente que la población en general, incluidas las personas con movilidad limitada, puedan acceder a diversos tipos de vehículos y a su transporte.

4.4. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS Y PRUEBA DE HIPÓTESIS

Análisis de la Hipótesis General:

Los efectos del incumplimiento de la Ley N° 29973 en la accesibilidad del transporte público para personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco – 2024, son:

La afirmación realizada está respaldada por los datos recopilados, examinados e interpretados mediante herramientas de recopilación de datos como encuestas, entrevistas y revisión de documentos. En este sentido, en las encuestas realizadas a personas con discapacidad motriz, la Tabla 8

muestra que un convincente 100% de los encuestados afirma que la ausencia de transporte accesible afecta a las personas con discapacidad. Según las tablas 7 y 9, el 83,33% y el 91,67% de los encuestados, respectivamente, afirmaron que no existen políticas públicas, que no se aplican las normas locales y que no hay supervisión ni control del cumplimiento de la ley general de personas con discapacidad. El estatuto que salvaguarda los derechos de las personas con discapacidad a utilizar el transporte urbano también era desconocido para la mitad de los encuestados. Además, el 75% de los encuestados afirmó que en la provincia de Huánuco no existen paradas de autobús, infraestructuras accesibles ni señalización de los servicios de transporte público. Las declaraciones de los encuestados de que sus unidades de transporte carecen de las condiciones de acceso requeridas, están diseñadas de forma inadecuada para las personas con discapacidad motriz y no controlan ni supervisan su cumplimiento corroboran aún más esta afirmación. Esto apoya la teoría general.

Análisis de las Hipótesis Específicas:

HE 1: Las causas del incumplimiento de los artículos 15 y 20 de la Ley N° 29973 en el derecho de acceso al transporte público para las personas con discapacidad física motriz, son:

Los datos recogidos a través de encuestas y entrevistas corroboran la hipótesis planteada. Confirma varios aspectos que las personas con discapacidad motriz en la provincia de Huánuco no tienen acceso al transporte público urbano, a pesar de estar contemplado en el artículo 15° Derecho a la accesibilidad y artículo 20° Accesibilidad en el transporte terrestre, contemplados en la Ley General de las Personas con Discapacidad. Se confirmó que una parte significativa de los encuestados y entrevistados creía que los gobiernos actuales no se adherían a los artículos mencionados de la ley general para las personas con discapacidad en materia de accesibilidad y acceso al transporte, como se muestra en las tablas 4 y 5. Las personas con discapacidad y los conductores de los servicios de transporte urbano también afirman que el gobierno provincial de Huánuco no ha implementado ninguna medida de política pública. Esto apoya también la hipótesis de que las personas con discapacidad son víctimas de discriminación y aislamiento.

También es importante considerar la falta de interés general en la provincia de Huánuco, ya que una parte importante de la población con discapacidad siente este desinterés por parte de la comunidad.

HE 2: Existe una relación significativa entre la ley N° 29973 y el acceso al transporte de personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco -2024.

Los datos obtenidos de la aplicación de la encuesta y entrevista sustentan la hipótesis al demostrar la correlación directa entre el derecho accesible al transporte público para las personas con discapacidad física motriz en la ciudad de Huánuco. Como se muestra en la Tabla 8, todos los encuestados (100%) consideran que la ausencia de transporte accesible impacta a las personas con discapacidad. Adicionalmente, las políticas estatales no son planificadas de manera específica, lo que hace que a largo plazo no se cumpla con el acceso de las personas con discapacidad al servicio de transporte público urbano. No obstante, los encuestados y entrevistados también expresan su desconocimiento, ya que con frecuencia se les coloca en una posición vulnerable por el mero hecho de ser discapacitados. En realidad, sin embargo, es evidente que la discapacidad no lleva a pensar que pueda considerarse un motivo para menoscabar el respeto y la dignidad como cualquier otra persona.

HE 3: Los órganos rectores y los medios de transporte público contribuyen significativamente con el acceso al transporte de las personas con discapacidad física motriz.

Tras realizar entrevistas y cotejar los resultados de las encuestas realizadas a personas con discapacidad, se descubrió que las administraciones locales, incluida la MTC, los municipios y las empresas de transporte, no toman ninguna medida para garantizar que las personas con discapacidad tengan acceso a los servicios de transporte público urbano. En consecuencia, no se cumplen las disposiciones de la ley general para las personas con discapacidad. La hipótesis queda demostrada por los contrastes realizados, que muestran que los gobernantes y las empresas de transporte no mejoran la accesibilidad del transporte público urbano para las personas con discapacidad. Como resultado, el desplazamiento de personas con discapacidad de un distrito a otro se ve directamente afectado.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1. CONTRASTACIÓN DE LOS RESULTADOS

La Ley 29973 tiene por objeto establecer las bases legales para la vida y protección de los derechos de las personas con discapacidad. El crecimiento personal y la participación activa en las facetas política, económica, social, cultural y tecnológica de nuestro país son los objetivos.

Debido a la limitada accesibilidad en la ciudad de Huánuco y otras ciudades de Perú, muchos argumentan que residimos en una ciudad para personas con discapacidad. Sin duda, un momento significativo en el desarrollo de la vida cotidiana de las muchas personas con discapacidad que enfrentan desafíos a diario.

La Ley 29973 establece estándares precisos para la accesibilidad en la comunicación, los servicios y la infraestructura. Los beneficios subsecuentes nos parecen claros:

Artículo 15: El derecho a la accesibilidad dicta que las personas con discapacidad deben tener acceso al entorno físico, el transporte, los servicios, la información y las comunicaciones de la manera más segura e independiente posible, en condiciones equivalentes a las de los demás. Basado en el concepto de diseño universal, el Estado establece las condiciones necesarias para mantener este derecho en los diversos niveles de gobierno. Además, tienen derecho a un entorno adecuado y pacífico.

Accesibilidad en el transporte terrestre: El Artículo 20 exige que los operadores de transporte público ofrezcan asientos reservados, áreas accesibles y espacios designados que sean fácilmente alcanzables y bien señalizados.

La accesibilidad universal es vital ya que permite la inclusión de personas con discapacidades en entornos o instalaciones a través de muebles, materiales y el apoyo de otros. Las empresas de transporte ofrecen un servicio al público que nos permite viajar de una ciudad a otra, ya sea por rutas cortas o largas, según las necesidades de cada individuo.

Su rechazo a las oportunidades sociales, la infracción de sus derechos y su exclusión hasta el punto de no poder coexistir en igualdad con el resto de la sociedad son ejemplos de discriminación hacia este grupo. El fracaso de las autoridades en mejorar el acceso a los servicios de transporte público es una clara ilustración de esta exclusión oculta, generalizada y de larga data. La accesibilidad sigue siendo un derecho no cumplido.

En este sentido, la falta de lugares accesibles en las redes del sistema de transporte público constituye una violación del derecho a la libre circulación de las personas con discapacidad. Cuando las personas con discapacidad no pueden participar en la economía debido a sus limitaciones de movilidad, su calidad de vida se resiente. Los numerosos problemas del panorama del servicio de transporte urbano siguen sin resolverse a pesar de la normativa vigente en Perú sobre el tema.

Los usuarios de sillas de ruedas son especialmente vulnerables en lo que respecta al transporte público, ya que les impide realizar actividades esenciales para su salud y bienestar, como acceder a centros educativos o de rehabilitación médica, y también inhibe su capacidad de progresar profesionalmente. Considerando que todos merecen el derecho a navegar por las áreas urbanas de manera segura para optimizar su entorno diario en la ejecución de sus tareas rutinarias, esta circunstancia ha impulsado la formulación continua de estrategias y políticas diseñadas para mejorar todo el sistema de movilidad. El derecho al transporte abarca la libertad de acceder al transporte siempre y donde se desee. Es una regla básica para todos.

La capacidad de un individuo para participar en la esfera social y económica depende de su movilidad; sin esta, la vida cotidiana no puede ser realmente experimentada. Una vez que el público en general esté informado para cambiar su percepción sobre las personas con discapacidad, el derecho a un acceso completo a los servicios de transporte público podrá hacerse realidad. Se ha demostrado que el sistema de transporte público existente no proporciona espacios y medidas adecuadas (accesibilidad) para que las personas con discapacidades puedan moverse con facilidad, junto con una calidad y cobertura insuficientes, y especialmente las regulaciones que están destinadas a proteger a estos usuarios.

Las personas con discapacidades a menudo carecen de un vehículo personal debido a recursos financieros limitados. El modo de transporte principal debería ser el servicio público urbano; sin embargo, si no es fácilmente accesible para el público en general, es aún más difícil para las personas con discapacidades. Estos factores conducen a la exclusión social al dificultar que este grupo consiga empleo y obtenga servicios esenciales como atención médica, educación, transporte, recreación y compras.

Los resultados obtenidos se examinan en relación con la base teórica y el contexto que llevaron a este estudio. A través del análisis realizado, junto con encuestas, entrevistas, revisiones documentales, literatura estudiada y toda la información recopilada, se determina que el objetivo general se cumple. Esto se evidencia en la vulneración de la Ley N° 29973, particularmente en sus artículos 15° y 20°, que señalan que la ausencia de opciones de tránsito adecuadas para las personas con discapacidad vulnera su derecho a la accesibilidad.

Para el objetivo general: Analizar los efectos del incumplimiento de la Ley N° 29973 en el derecho accesible al transporte público para personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco – 2024.

La tesis titulada: La realización del derecho a la accesibilidad para las personas con discapacidad en el transporte público terrestre, presentada por Flores & Hernández (2021), en sus conclusiones advierte que: (i) Debido a que los vehículos de transporte público carecen de diseño universal, criterios y/o estándares específicos que permitan a la comunidad con discapacidad acceder a ellos, se determinó que no se está cumpliendo con el derecho a la accesibilidad señalado en el artículo 20 y concordantes de la Ley N° 29973. (ii) Se constató que el derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte público es uno de los derechos más vulnerados que afecta a la población de este estudio. Por ejemplo, las barreras físicas que se encuentran en los vehículos de transporte supervisados por el estado que utilizan torniquetes para admitir a los pasajeros no tienen en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada que no pueden utilizar estos vehículos.

Según Bolaños (2022), los derechos humanos son esenciales para la existencia de las personas con discapacidad, a las que se reconoce como entidades diferenciadas capaces de plantear demandas y reivindicaciones específicas. Las necesidades de las personas con discapacidad en relación con los actos y comportamientos que pretenden marginarlas o discriminarlas se destacan como el centro de los derechos humanos. También destaca lo importante que es la accesibilidad para que las personas con discapacidad puedan vivir libremente, participar plenamente en la sociedad y ejercer sus derechos humanos en igualdad de condiciones con los demás. En conclusión, se subraya que el respeto y la promoción de los derechos humanos son esenciales para la igualdad y la inclusión de las personas con discapacidad en la sociedad.

La ciudad de Huánuco no es única en este sentido, ya que las investigaciones han demostrado inequívocamente que no se reconocen los derechos humanos de las personas con discapacidad. Los resultados son claros: la ausencia de infraestructuras viales accesibles, por no hablar de los coches que ofrecen servicios públicos, niega a las personas con discapacidad la posibilidad de utilizar el transporte público.

Para el Objetivo Específico 1: Determinar las causas del incumplimiento de los Artículos 15 y 20 de la Ley N° 29973 tienen en la accesibilidad del transporte público para las personas con discapacidad física motriz.

El Defensor del Pueblo afirma que el sistema de transporte no atiende adecuadamente las necesidades de las personas con discapacidad en el Comunicado de Prensa N° 259/OCII/DP/2019. La renegociación de los contratos con los concesionarios es crucial para el transporte público con el fin de garantizar la accesibilidad en toda la red, mientras que se necesita más supervisión y sanciones para los servicios de las empresas privadas cuando la accesibilidad es inadecuada. De manera similar, destacó la importancia de educar a los conductores y al público sobre el respeto de los derechos de las personas con discapacidad. En entornos urbanos, los gobiernos locales deben garantizar que las calles y caminos estén abiertos para todos los residentes.

Según Flores & Hernández (2021), la falta de diseño universal, criterios y estándares que permitan a las personas con discapacidad acceder a los vehículos constituye una vulneración al derecho a la accesibilidad señalado en la Ley N° 29973, particularmente en el artículo 20°, referido al transporte público terrestre. Es importante resaltar que este derecho es uno de los más amenazados, pues afecta directamente a la comunidad con discapacidad.

En consecuencia, el derecho a utilizar el transporte público es un derecho esencial que el gobierno, junto con las organizaciones públicas y privadas, debe proteger completamente, dando prioridad tanto a las personas normales como a las discapacitadas. Los derechos de las personas no establecen directrices ni distinciones en materia de accesibilidad.

Sin embargo, la ciudad de Huánuco tampoco apoya los derechos de este grupo demográfico, como se evidencia en los resultados, ya que el principal medio para garantizar el acceso al transporte público es proporcionar una infraestructura vial fuerte y adecuada, además de los servicios de transporte público, lo cual no se evidencia en los resultados.

Objetivo Específico 2: Establecer la relación entre la Ley N° 29973 y el acceso al transporte de personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco - 2024.

Mendoza (2016) destaca la importancia de defender la igualdad y la dignidad de las personas con discapacidad para garantizar que tengan los mismos derechos que las personas sin discapacidad. Los gobiernos deben abordar los posibles puntos de vista paternalistas hacia las personas con discapacidad. Dos componentes son: la concienciación sobre la necesidad de defender los derechos de las personas con discapacidad y el desarrollo de planes para capacitarlas de modo que puedan hacerse cargo de su propia vida y tomar decisiones basadas en su propio consentimiento libre e informado. Se subraya que es necesario un enfoque integrador que reconozca la autonomía y la capacidad de decisión de las personas con discapacidad, frente a puntos de vista paternalistas que podrían restringir sus derechos y libertades. Al capacitar a las personas con discapacidad y fomentar su plena participación en la comunidad, esta estrategia mejora la igualdad de oportunidades y promueve una sociedad más integradora y justa para todos.

En otro orden de cosas, el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023 (2018) señala que existen obstáculos tanto en el diseño estructural y urbanístico como en las deficiencias de mantenimiento. Esto se debe a que con frecuencia los ayuntamientos hacen caso omiso de la necesidad de mantener los espacios públicos, a pesar de que la ley les obliga a ello; al final, hay una falta de control sobre el cumplimiento normativo y la aplicación de sanciones.

De este modo, Arrieta (2011) defendió que la sociedad puede ser inclusiva para todos, no solo para las personas con deficiencias, mediante el uso del diseño universal. Por lo tanto, es responsabilidad de la sociedad y del gobierno crear medidas de promoción de la accesibilidad que eliminen todos los obstáculos y garanticen que una discapacidad no se corresponda con una limitación en entornos sociales o públicos.

De acuerdo a los resultados, al no existir una política local que vincule a las autoridades y a la comunidad, no existe esencialmente una norma local que exija el cumplimiento de la Ley N° 29973, que obliga a los gobiernos locales a hacer cumplir la ley a las personas con discapacidad. Adicionalmente, se determina que los prestadores de servicios públicos no asumen realmente la responsabilidad de integrar a las personas con discapacidad, lo que agrava el problema ya existente de discriminación social.

La comunidad y las personas con discapacidad no están bien atendidas por la aplicación por parte del gobierno peruano de los asientos preferentes en el sector del transporte público. Debido a su incapacidad para utilizar el transporte público, tienen problemas económicos y no pueden cumplir sus objetivos. Las rampas para subir a estos vehículos y/o los puentes -que deberían reservarse para este fin para conectar la acera y el vehículo de transporte- serían de gran ayuda.

Con la aplicación de políticas que garanticen un acceso suficiente a los servicios de transporte público, el estudio espera sensibilizar a los responsables políticos sobre el valor de respetar a las personas con discapacidad y defender la igualdad de derechos y la dignidad humana de todos.

Dados los hallazgos, se considera que existe una falta de cumplimiento normativo y una insuficiente accesibilidad para las personas con discapacidad, lo que indica una clara relación entre las leyes y la disponibilidad de transporte público para las personas con discapacidad. Esto lo corrobora Ponce (2021), quien destaca una clara y sustancial relación entre la gestión del transporte público urbano accesible y la accesibilidad para las personas con discapacidad en Trujillo en el año 2020.

Para el Objetivo Específico 3: Detallar de qué manera los órganos rectores y los medios de transporte público contribuyen con el acceso de las personas con discapacidad física motriz.

Es cierto que sigue habiendo ciertas lagunas en la accesibilidad del transporte público para las personas con deficiencias. A menudo, estas personas experimentan una sensación de desarraigo y luchan con su conexión con la sociedad debido a su incapacidad para realizar una tarea tan esencial como coger un autobús para llegar al trabajo u otra actividad que realizan.

El transporte accesible es el que pueden utilizar las personas con discapacidad, satisfaciendo sus necesidades de autonomía y garantizando al mismo tiempo la comodidad y seguridad de los demás pasajeros.

Es imprescindible recordar que una comunicación eficaz y la aplicación de las mejores estrategias para aumentar la accesibilidad en el transporte dependen de la formación de los empleados que ofrecen el servicio de movilidad.

Las redes de transporte público urbano no ofrecen zonas que satisfagan las normas de accesibilidad, lo que vulnera el derecho a la libre circulación de las personas con discapacidad en este aspecto. La incapacidad de las personas con discapacidad para desplazarse libremente les impide participar en actividades económicas, afectando negativamente a su calidad de vida en general. En el Perú, los diversos errores en el sector de servicios de transporte urbano han permanecido sin solución, aún con la presencia de leyes y reglamentos que abordan el tema.

En definitiva, la accesibilidad es un derecho fundamental que refleja y apoya otros derechos relativos a la búsqueda de una vida independiente y equitativa, así como a la integración de las personas con discapacidad en la sociedad. El acceso a una variedad de bienes, servicios y productos, así como la eliminación de la discriminación contra ellos, están estrechamente relacionados con el derecho de las personas con discapacidad a participar en un sistema de transporte público accesible.

Los resultados del estudio dejan claro que el gobierno, el MTC, el municipio o el transporte público no toman medidas para facilitar el acceso de los PCDM a las unidades de transporte. Sin embargo, afirman que, para reunir a los grupos públicos y privados, es fundamental establecer reuniones de trabajo, respetar las normas legales establecidas por las autoridades competentes y, sobre todo, dar a conocer públicamente la normativa.

CONCLUSIONES

Se analizó que los efectos del incumplimiento de la Ley 29973 en el derecho accesible al transporte público urbano para personas con discapacidad física motora que usan bastón, muleta y silla de ruedas, que, al no poder desplazarse libremente entre los distritos de la provincia de Huánuco, estos usuarios se enfrentan a la desigualdad, a la falta de acceso al transporte público urbano y a la violación de los derechos humanos, que se basan en la dignidad de la persona.

Se determinó que las causas que contribuyen al incumplimiento de los artículos 15º y 20º de la Ley 29973 sobre accesibilidad del transporte público para personas con discapacidad motriz son: desconocimiento de la legislación que protege su derecho a la accesibilidad; corrupción en la fiscalización de los servicios de transporte público urbano; desarrollo y ejecución de políticas públicas relacionadas con la accesibilidad; infraestructura vial inaccesible; e insuficiencia de unidades vehiculares.

Se estableció que, en la ciudad de Huánuco, existe una relación directa entre el acceso de las personas con discapacidad motriz al transporte público urbano y el incumplimiento de la Ley 29973. Según las personas con discapacidad motriz y los operadores del transporte público urbano. Las personas con discapacidad motriz no tienen acceso al transporte público urbano cuando se incumple la ley.

Se detalló que las organizaciones gobernantes como la MTC y los gobiernos regionales y municipales no intentan ayudar a las personas con discapacidades de movilidad a acceder mejor al transporte público urbano.

RECOMENDACIONES

Los lineamientos y las directrices, para aumentar la adhesión a la ley general de las personas con discapacidad y reducir las consecuencias del incumplimiento de su derecho a la accesibilidad al transporte público urbano, es necesario: desarrollar o elaborar políticas públicas locales para garantizar que las personas con discapacidad tengan acceso a los servicios de transporte; y realizar campañas de concienciación y sensibilización para el público en general, en particular para quienes utilizan este medio de transporte para desplazarse y para quienes trabajan en empresas de servicios de transporte público urbano. Todo ello contribuirá a evitar la erosión de la dignidad, la libertad y la igualdad.

Para cumplir el derecho a la accesibilidad de transporte, los gobiernos locales y las empresas de transporte de servicio público urbano de la ciudad de Huánuco deben incorporar en sus políticas públicas locales la adquisición de vehículos que se adhieran al diseño universal para cumplir con el derecho a la accesibilidad en el transporte público terrestre. De esta manera se garantizará que todas las personas tengan la oportunidad de participar en la vida social y disfrutar del derecho a la libre movilidad en igualdad de condiciones con los demás.

Para que la relación entre la ley 29973 y el acceso al transporte, se aconseja que el gobierno cree y lleve a cabo un plan de monitoreo y supervisión del sistema de transporte público urbano y tome medidas para sancionar a aquellas empresas que violen las disposiciones de la ley, a fin de mejorar la relación entre la Ley 29973 y el acceso al transporte de las personas con discapacidad motriz en términos de cumplimiento.

En la contribución del mejoramiento del acceso al transporte público urbano para las personas con discapacidad motora, se debe realizar reuniones entre las entidades rectoras con los medios de transporte para encontrar acuerdos y hacer viable el cumplimiento de la Ley, creando políticas públicas locales flexibles en el cumplimiento progresivo de incorporación de unidades vehiculares con diseño universal.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aldaba CEE. (2019, 21 de agosto). *Los diferentes tipos de discapacidad*.
<https://aldabacee.com/los-diferentes-tipos-discapacidad/>
- Aranzamendi, L., & Humpiri N., J. (2021). *Ruta para hacer la tesis en derecho*.
GRIJLEY.
- Arce Ríos, Brenda Teresa. (2016). *Incorporación del Servicio Profesional Docente al Reglamento de Condiciones Generales de Trabajo de los Servidores Públicos Docentes del Subsistema Educativo Estatal*.
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO
- Arrieta, Y. (2011). En busca de la igualdad material en ejercicio del derecho a la educación de las personas con discapacidad físico-motriz. *Revista Mario*.
- Bolaños, Moreno, M. (2018). El derecho humano al acceso al transporte público para las personas con discapacidad física en la ciudad de Quito.
[https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6166/1/T2594-MDHEE-Bola%
c3%b1os-El%20derecho.pdf](https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6166/1/T2594-MDHEE-Bola%c3%b1os-El%20derecho.pdf)
- Bolaños Moreno, M. (2022). La accesibilidad al transporte público: Los derechos de las personas con discapacidad física.
- Cano Salinas, Lourdes Karina y Lau Arias, Meylin. (2022). La afectación al derecho de accesibilidad de personas con discapacidad física en el entorno urbano peruano por ineficacia de la Ley N.º 29973. Tesis UCV
[ley 29973.pdf](#)
- 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 Política del Perú-1993. (2022). Recuperado 28 de abril de 2024,
[de file:///D:/Tesis-UDH/constitucion-noviembre2022.pdf](#)
- Defensoría del Pueblo (22 de agosto del 2019). Exige mejorar la accesibilidad en el transporte para persona con discapacidad. Nota de prensa N° 259/OCII/DP
- Del Aguila M., Luis Miguel. (2014). La Autonomía de las personas con discapacidad como principio rector. En Nueve conceptos claves para

- entender la convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Instituto de Democracia y Derechos Humanos (IDEHPUCP).
- Fajardo Restrepo, Daniel Hernán. (2019). *Acceso de las personas con discapacidad física al servicio público de transporte masivo en la ciudad de Bogotá*. Facultad de Jurisprudencia. Universidad del Rosario. Colombia.
- Flores Gómez González, Fernando y Carvajal Moreno, Gustavo. (1986). *Nociones de Derecho Positivo Mexicano*, Editorial Porrúa, Vigésima quinta Edición, México. p. 50.
- Flores, F. y Hernández, N. (2021). El cumplimiento del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte público terrestre. (Tesis de Licenciatura). Universidad César Vallejo.
- Garretón, R. (2004). *Derechos humanos y políticas públicas*. https://www.observatoriomercosur.org.uy/libro/derechos_humanos_y_politicas_publicas_1.php
- Glosario CONADIS. (s. f.). https://www.iepcjalisco.org.mx/sites/default/files/glosario_discapacidad.pdf
- Hernández & Mendoza. (2019). *Metodología de la investigación, las rutas cuantitativas, cualitativas y mixta*. Edamsa Impresiones.
- Hernández, R. Fernández, C. y Baptista, P. (2016). *Metodología de la investigación* (6a. ed.). México: McGraw-Hill.
- Iglesias, C. (2020). *Procesos de exclusión e inclusión de las personas con discapacidad. Estudio sobre los usuarios del Consejo Nacional para la Integración de las Personas con Discapacidad – CONADIS, 2016* [Tesis de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Sociales, Escuela Profesional de Antropología]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.
- INEI. (2017). *Perfil Sociodemográfico de La Población con Discapacidad*.
- Ley 29972. (2012). Recuperado 26 de abril de 2024, de: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/217288/Ley-No-29973.pdf>

- Ruiz López, D. R., & Cadénas Ayala, C. E. (s. f.). ¿Qué es una política pública?
<https://es.scribd.com/document/78835021/Que-es-una-politica-publica-Ruiz-Lopez-y-Cadenas-Ayala>
- Morcillo Moreno, J. (2019). El reto de la accesibilidad y su incumplimiento por los poderes públicos: Consecuencias de la inactividad reglamentaria.
<file:///C:/Users/hp/Downloads/Dialnet-ElRetoDeLaAccesibilidadYSuIncumplimientoPorLosPode-7238489.pdf>
- MVCS. (2018). Decreto Supremo que aprueba el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023-DECRETO SUPREMO-Nº 012-2018-VIVIENDA. <Http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-el-plan-nacional-de-accesibilidad-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>
- Organización mundial de la salud. (2011). Banco mundial. Informe mundial la discapacidad.
- Parra, C. (2012). Elementos de las políticas públicas en Colombia. Editorial la Republica.
- Pereznieto y Castro, Leonel y Ledesma Mondragón, Abel. (1992). Introducción al estudio de Derecho. 2da edición. editorial Harla. México. p.9.
- Ponce, K. (2021). Gestión de transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo 2020 [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio de la UCV.
- RAE. (2022). Transporte: Diccionario de la lengua española. Edición del tricentenario. <https://dle.rae.es/transporte>
- Rovira, R. (2018). Neuronas motoras: Definición, tipos y patologías. <https://psicologiaymente.com/neurociencias/neuronas-motoras>
- Santiago Tarazona, V. R. (2018). Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público. tesis Santiago_TV.R.pdf

COMO CITAR ESTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Morales del Aguila, P. (2025). *Incumplimiento de la ley N° 29973 y el derecho accesible al transporte público de personas con discapacidad física motriz en la Provincia de Huánuco – 2024*. [Tesis de pregrado, Universidad de Huánuco]. Repositorio institucional UDH. url: <http://...>

ANEXO

ANEXO 1

MATRIZ DE CONSISTENCIA

“INCUMPLIMIENTO DE LA LEY N° 29973 Y EL DERECHO ACCESIBLE AL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA MOTRIZ EN LA PROVINCIA DE HUÁNUCO – 2024”

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	SUB-CATEGORIA	DIMENCIONES	METODOLOGIA
Problema general: ¿Cuáles son los efectos del incumplimiento de la Ley N° 29973 en la accesibilidad del transporte público para personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco – 2024?	Objetivo general: Analizar los efectos del incumplimiento de la Ley N° 29973 en el derecho accesible al transporte público para personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco – 2024.	Hipótesis general: Los efectos del incumplimiento de la Ley N° 29973 en la accesibilidad del transporte público para personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco – 2024, son:	Variable Independiente: Incumplimiento de la Ley N° 29973.	Art. 15	Derecho Transporte público Políticas públicas	Enfoque: Mixto: Cualitativo - Cualitativo Diseño de la investigación: No experimental Nivel de estudio: Descriptivo – explicativo Tipo de estudio: Básica
Problemas específicos: PE1: ¿Cuáles son las causas del incumplimiento de los artículos 15 y 20 de la Ley N° 29973 sobre el derecho de acceso al transporte público de las personas con discapacidad física motriz?	Objetivos específicos: OE1: Determinar las causas del incumplimiento que los artículos 15 y 20 de la Ley N° 29973 tienen en la accesibilidad del transporte público para las personas con discapacidad física motriz.	Hipótesis específica: HE 1: Las causas del incumplimiento de los artículos 15 y 20 de la Ley N° 29973 en el derecho de acceso al transporte público para las personas con discapacidad física motriz, son: HE 2: Existe una relación significativa	Variable Dependiente: Derecho accesible al transporte público de personas con	Art. 20.1 y Art. 20.2 Accesibilidad	Supervisión y fiscalización Persona con discapacidad	Muestreo: No probabilístico Población N° 157 Unidad de análisis: Personas con discapacidad física motriz (12), y conductores de transporte público urbano (6) m = 18

PE2: ¿Cómo se relaciona la ley N° 29973 con el derecho accesible al transporte público de las personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco? PE3: ¿De qué manera los órganos rectores y los medios de transporte público, contribuyen con el acceso de las personas con discapacidad física motriz?	OE2: Establecer la relación entre la Ley N° 29973 y el acceso al transporte de personas con discapacidad física motriz, en la provincia de Huánuco - 2024. OE3: Detallar de qué manera los órganos rectores y los medios de transporte público, contribuyen con el acceso de las personas con discapacidad física motriz.	entre la ley N° 29973 y el acceso al transporte de personas con discapacidad física motriz en la provincia de Huánuco -2024. HE 3: Los órganos rectores y los medios de transporte público contribuyen significativamente con el acceso al transporte de las personas con discapacidad física motriz.	discapacidad física.	Técnica: Encuesta Entrevista no estructurada Análisis de documentos Instrumento: Cuestionario Guía de entrevista Guía de análisis documental
--	---	--	-----------------------------	--

ANEXO 2

INSTRUMENTO

CUESTIONARIO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD FISICA MOTRIZ

Título : “Incumplimiento de la Ley N° 29973 y el Derecho Accesible al Transporte Público de Personas con Discapacidad Física Motriz en la Provincia de Huánuco – 2024”.

Edad:

Sexo:

Fecha :

Estimado(a) señor(a): El siguiente cuestionario es realizado con el objetivo de conocer su opinión valiosa sobre la accesibilidad del servicio de transporte público de las personas con discapacidad física en la provincia de Huánuco. La encuesta es anónima y confidencial será solo para uso académico, por ello solicito responda todas las preguntas con total sinceridad.

Instrucciones :

A continuación, se le presenta una serie de preguntas las cuales deberá Ud. responder marcando con una (X) su respuesta.

1. Considera que tu derecho a la igualdad en el servicio de transporte público es respetado por el estado y los transportistas.

Si ()

No ()

Porque:

.....
.....

2. ¿Cree Ud. que los gobernantes locales establecen mecanismos adecuados para garantizar un trato digno a las personas con discapacidad motora para el acceso al transporte de servicio público?

Si ()

No ()

Porque:

.....
.....

3. Considera que tu derecho a la accesibilidad de transporte, es respetado por el estado y los transportistas de servicio público.

Si ()

No ()

Porque:

.....
.....

4. ¿Tiene conocimiento que existe una ley que vela por el derecho de las personas con discapacidad para el acceso a los medios de transporte urbano?
- Si ()
- No ()
- Porque:
-
-
5. ¿En la provincia de Huánuco se cuenta con paraderos, infraestructura accesible y están correctamente señalizados para el servicio de transporte público?
- Si ()
- No ()
- Porque:
-
-
6. ¿Considera usted que el personal a cargo de las políticas públicas para personas con discapacidad, realiza cabalmente sus funciones?
- Si ()
- No ()
- Porque:
-
-
7. ¿Considera que la falta de transporte accesible afecta a las personas con movilidad reducida?
- Si ()
- No ()
- Porque:
-
-
8. ¿Es eficaz el seguimiento que realiza el estado para hacer cumplir el acceso de transporte de servicio público para personas con discapacidad física?
- Si ()
- No ()
- Porque:
-
-
9. ¿Consideras que los transportistas realizan las modificaciones necesarias para incrementar la seguridad y el confort en el interior de los vehículos para las personas con discapacidad motora?
- Si ()
- No ()
- Porque:
-
-

ANEXO 3

GUÍA DE ENTREVISTA

Preguntas al operario de transporte

Título : “Incumplimiento de la Ley N° 29973 y el Derecho Accesible al Transporte Público de Personas con Discapacidad Física Motriz en la Provincia de Huánuco – 2024”.

Fecha :

Entrevistado :

Instrucciones : Leer detenidamente cada pregunta de la presente entrevista y responda de acuerdo a su experiencia, conocimiento, opinión con claridad y veracidad su respuesta, que será el fundamento de corroborar los objetivos de la investigación. Además, la información proporcionada será solo para uso académico y se mantendrá la confidencialidad del entrevistado.

1. Considera Ud. que el derecho a la igualdad en el servicio de transporte público es respetado por el estado y los transportistas, para las personas con discapacidad física motora.

.....
.....
.....

2. ¿Cree Ud. que el estado establece mecanismos adecuados para garantizar un trato digno a las personas con discapacidad motora para el acceso al transporte de servicio público?

.....
.....
.....

3. ¿Tiene conocimiento que existe una ley que vela por el derecho de las personas con discapacidad para el acceso a los medios de transporte urbano?

.....
.....
.....

4. Como operador de transporte considera que la unidad en la que trabaja cuenta con los mecanismos para el acceso de las personas con discapacidad física motora, usando silla de rueda, muletas o bastón.

.....
.....
.....

5. Considera Ud. que las unidades de transporte público son diseñadas adecuadamente para las personas con discapacidad motora o física.

.....
.....
.....

6. ¿Tiene conocimiento de las sanciones que estipula la norma para quienes incumplan la Ley General de Personas con Discapacidad?

.....
.....
.....

7. ¿Es eficaz el seguimiento que realiza el estado para hacer cumplir el acceso de transporte de servicio público para personas con discapacidad física motora?

.....
.....
.....

8. ¿Cuáles, considera que son las causas que generan que los Gobiernos Locales incumplan lo establecido en la Ley General de Personas con Discapacidad?

.....
.....
.....

9. Según su experiencia como conductor como podrían integrarse el MTC, la Municipalidad de Huánuco y las empresas de transporte para hacer viable que las unidades de transporte cumplan con dar acceso a PCDM.

.....
.....
.....

ANEXO 4

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS CUESTIONARIO



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES.

- 1.1. Apellidos y Nombres : MAG. RBAL RAMOS, RAFAEL JAIME
- 1.2. Institución donde labora : UDH - FACULTAD DE DERECHO.
- 1.3. Título de la Investigación : "Incumplimiento de la Ley N° 29973 y el Derecho Accesible al Transporte Público de Personas con Discapacidad Física Motriz en la Provincia de Huánuco – 2024.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN.

INDICADORES	CRITERIOS	SI	NO
1. Claridad	Los indicadores están formulados con un lenguaje apropiado y claro.	✓	
2. Objetividad	Los indicadores que se están midiendo están expresados en conductas observables.	✓	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.	✓	
4. Organización	Los ítems guardan un criterio de organización lógica.	✓	
5. Suficiencia	Abarca todos los aspectos en cantidad y calidad.	✓	
6. Intencionalidad	Sus instrumentos son adecuados para valorar aspectos de las estrategias.	✓	
7. Consistencia	Sus dimensiones e indicadores están basados en aspectos teóricos científicos.	✓	
8. Coherencia	Existe coherencia entre los indicadores y las dimensiones de su variable.	✓	
9. Metodología	La estrategia que se está utilizando responde al propósito de la investigación.	✓	
10. Pertinencia	El instrumento es adecuado para el propósito de la investigación.	✓	

III. OPINIÓN GENERAL DE LOS INSTRUMENTOS.

(1) Deficiente (2) Baja (3) Regular (4) Buena (5) Muy buena

IV. RECOMENDACIONES.

.....

.....

Huánuco, de octubre de 2024.



 Rafael Jaime Ramos
 ABOGADO
 C.O.P. N° 1097



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES.

- 1.1. Apellidos y Nombres : Santiago Poma Enrique
1.2. Institución donde labora : Universidad de Huánuco
1.3. Título de la Investigación : "Incumplimiento de la Ley N° 29973 y el Derecho Accesible al Transporte Público de Personas con Discapacidad Física Motriz en la Provincia de Huánuco – 2024.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN.

INDICADORES	CRITERIOS	SI	NO
1. Claridad	Los indicadores están formulados con un lenguaje apropiado y claro.	✓	
2. Objetividad	Los indicadores que se están midiendo están expresados en conductas observables.	✓	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.	✓	
4. Organización	Los ítems guardan un criterio de organización lógica.	✓	
5. Suficiencia	Abarca todos los aspectos en cantidad y calidad.	✓	
6. Intencionalidad	Sus instrumentos son adecuados para valorar aspectos de las estrategias.	✓	
7. Consistencia	Sus dimensiones e indicadores están basados en aspectos teóricos científicos.	✓	
8. Coherencia	Existe coherencia entre los indicadores y las dimensiones de su variable.	✓	
9. Metodología	La estrategia que se está utilizando responde al propósito de la investigación.	✓	
10. Pertinencia	El instrumento es adecuado para el propósito de la investigación.	✓	

III. OPINIÓN GENERAL DE LOS INSTRUMENTOS.

(1) Deficiente (2) Baja (3) Regular (4) Buena ~~(5)~~ Muy buena

IV. RECOMENDACIONES.

.....
.....

Huánuco, de octubre de 2024.

DNZ 41300483

ANEXO 5

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS GUÍA DE ENTREVISTA



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES.

- 1.1. Apellidos y Nombres : ABAL RAMOS, RAFAEL JAIME
1.2. Institución donde labora : DOCENTE UDH
1.3. Título de la Investigación : "Incumplimiento de la Ley N° 29973 y el Derecho Accesible al Transporte Público de Personas con Discapacidad Física Motriz en la Provincia de Huánuco – 2024.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN.

INDICADORES	CRITERIOS	SI	NO
1. Claridad	Los indicadores están formulados con un lenguaje apropiado y claro.	✓	
2. Objetividad	Los indicadores que se están midiendo están expresados en conductas observables.	✓	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.	✓	
4. Organización	Los ítems guardan un criterio de organización lógica.	✓	
5. Suficiencia	Abarca todos los aspectos en cantidad y calidad.	✓	
6. Intencionalidad	Sus instrumentos son adecuados para valorar aspectos de las estrategias.	✓	
7. Consistencia	Sus dimensiones e indicadores están basados en aspectos teóricos científicos.	✓	
8. Coherencia	Existe coherencia entre los indicadores y las dimensiones de su variable.	✓	
9. Metodología	La estrategia que se está utilizando responde al propósito de la investigación.	✓	
10. Pertinencia	El instrumento es adecuado para el propósito de la investigación.	✓	

III. OPINIÓN GENERAL DE LOS INSTRUMENTOS.

(1) Deficiente (2) Baja (3) Regular (4) Buena (5) Muy buena

IV. RECOMENDACIONES.

.....
.....


.....
Rafael Jaime Abal Ramos
ABOGADO
C.A.H. N° 1097

Huánuco, de octubre de 2024.



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES.

- 1.1. Apellidos y Nombres : Santiago Poma Enrique
1.2. Institución donde labora : Universidad de Huánuco
1.3. Título de la Investigación : "Incumplimiento de la Ley N° 29973 y el Derecho Accesible al Transporte Público de Personas con Discapacidad Física Motriz en la Provincia de Huánuco – 2024.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN.

INDICADORES	CRITERIOS	SI	NO
1. Claridad	Los indicadores están formulados con un lenguaje apropiado y claro.	✓	
2. Objetividad	Los indicadores que se están midiendo están expresados en conductas observables.	✓	
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.	✓	
4. Organización	Los ítems guardan un criterio de organización lógica.	✓	
5. Suficiencia	Abarca todos los aspectos en cantidad y calidad.	✓	
6. Intencionalidad	Sus instrumentos son adecuados para valorar aspectos de las estrategias.	✓	
7. Consistencia	Sus dimensiones e indicadores están basados en aspectos teóricos científicos.	✓	
8. Coherencia	Existe coherencia entre los indicadores y las dimensiones de su variable.	✓	
9. Metodología	La estrategia que se está utilizando responde al propósito de la investigación.	✓	
10. Pertinencia	El instrumento es adecuado para el propósito de la investigación.	✓	

III. OPINIÓN GENERAL DE LOS INSTRUMENTOS.

(1) Deficiente (2) Baja (3) Regular (4) Buena ~~(5)~~ Muy buena

IV. RECOMENDACIONES.

.....
.....

Huánuco, de octubre de 2024.

DNZ 41300483

ANEXO 6

RESULTADO DE LA ENCUESTA APLICADA A PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA

Motriz

1. Considera que tu derecho a la igualdad en el servicio de transporte público es respetado por el estado y los transportistas.						
Edad	Sexo	PCDFM	SI	NO	RT	Porque
67	F	1		X	1	
75	M	2		X	1	YO PAGO MI PASAJE COMPLETO
48	F	3		X	1	
71	M	4		X	1	TENEMOS DIFICULTAD EN TRANSITAR
71	F	5	X		2	IGUAL TRATO
65	F	6	X		2	ALGUNOS TE DAN PREFERENCIA Y OTROS NO
48	F	7		X	1	
49	M	8		X	1	ALGUNOS TRANSPORTISTA SON GROSEROS Y NO BRINDAN SU GENEROSIDAD
30	F	9	X		2	ALGUNOS TRANSPORTISTAS SI RESPETAN DANDO EL ASIENTO RESERVADO, PERO DE LAS AUTORIDADES DE ESTADO NO SE
64	F	10		X	1	EL ESTADO NO SE PERCATAN DE ESTOS PROBLEMAS
45	F	11	X		2	LOS TRANSPORTISTAS CONOCEN NUESTROS VALORES PARA QUE SEA GARANTIZADO UN SERVICIO IGUALITARIO Y ACCESIBLE PARA TODOS
40	F	12		X	1	

2. ¿Cree Ud. que el estado establece mecanismos adecuados para garantizar un trato digno a las personas con discapacidad motora para el acceso al transporte de servicio público?						
Edad	Sexo	PCDFM	SI	NO	RT	Porque
67	F	1		X	1	POCAS VECES
75	M	2	X		2	LES DAN SUS VENEFICIOS
48	F	3		X	1	
71	M	4		X	1	NO NOS TIENE EN CUENTA, NOS DEJAN DE LADO
71	F	5		X	1	SE OBSERVA DISCRIMINACION A LA PERSONAS DISCAPACITADAS
65	F	6		X	1	
48	F	7		X	1	NO NOS AYUDAN Y CUANDO QUEREMOS O TOMAMOS TAXI NO QUIEREN LLEARNOS A MOVILIZAR A ALGUN LUGAR QUE QUEREMOS IR
49	M	8		X	1	NO SON SOLIDARIOS NO NOS AYUDAN CUANDO NOS TRASLADAMOS DE UN LIGAR A OTRO
30	F	9		X	1	LA MAYORIA DE LAS PERSONAS SE RENIEGAN, SE INCOMODAN
64	F	10		X	1	ALGUNOS CIUDADANOS Y TRANSPORTISTAS NO RESPETAN NUESTRA DISCAPACIDAD
45	F	11		X	1	HAY ALGUNAS PERSONAS NO CUMPLE CON RESPETAR LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD
40	F	12		X	1	

3. Considera que tu derecho a la accesibilidad de transporte, es respetado por el estado y los transportistas de servicio público.

Edad	Sexo	PCDFM	SI	NO	RT	Porque
67	F	1		X	1	EL SERVICIO QUE PRESTAN A LOS DISCAPACITADOS ES PESIMO
75	M	2		X	1	ELLOS NO ME CONSIDERAN
48	F	3		X	1	
71	M	4	X		2	
71	F	5	X		2	NOS TIENEN MUCHA CONSIDERACION
65	F	6	X		2	MUCHAS PERSONAS TE BRINDAN PRIORIDAD
48	F	7		X	1	NO NOS AYUDAN, NO SON SOLIDARIOS
49	M	8		X	1	AQUÍ EN HUANUCO NO
30	F	9		X	1	EL ESTADO NO ESTA MUY ACTIVO EN ESE CASO Y HAY ALGUNOS TRANSPORTISTAS QUE NO TE DEJAN SUBIR A SUS MOVILIDADES
64	F	10		X	1	ALGUNOS RANSPORTISTAS NO QUIEREN HACERME SERVICIO DE TAXI
45	F	11	X		2	TODOS NECESITAMOS TENER ACCESO A UN TRANSPORTE QUE SEA SEGURO Y ACCESIBLE Y SIN IMPORTAR DE LA CONDICIONES
40	F	12	X		2	

4. ¿Tiene conocimiento que existe una ley vela por el derecho de las personas con discapacidad para el acceso a los medios de transporte urbano?

Edad	Sexo	PCDFM	SI	NO	RT	Porque
67	F	1		X	1	NO ME INFORMO CASI NUNCA
75	M	2		X	1	NO ESTOY AL TANTO DE ESTO
48	F	3	X		2	
71	M	4	X		2	
71	F	5		X	1	NUNCA NOS DIERON A CONOCER
65	F	6	X		2	POR LA DISCAPACIDAD QUE TENGO Y NECESITO SABER
48	F	7		X	1	NO TENGO CONOCIMIENTO SOBRE ESTA NORMA
49	M	8	X		2	TENGO CONOCIMIENTO DE ESTA LEY, PERO NO VEO QUE SE APLIQUE EN ESTA CIUDAD
30	F	9		X	1	NO CONOCIA DE ESTA LEY, RECIEN QUE LO MENCIONAS TENGO CONOCIMIENTO
64	F	10		X	1	NO TENGO CONOCIMIENTO DE ESTA LEY
45	F	11	X		2	EL PERSONAL DEL TRANSPORTE NOS DA UNA PRIORIDAD Y NOS ATIENDEN BIEN
40	F	12	X		2	

5. ¿En la provincia de Huánuco se cuenta con paraderos, infraestructura accesible y están correctamente señalizados para el servicio de transporte público?

Edad	Sexo	PCDFM	SI	NO	RT	Porque
67	F	1		X	1	SON MININOS INFRAESTRUCTURA QUE TIENE ACCESIBILIDAD, PARADEROS NO HAY
75	M	2	X		2	PERO NO EN CADA PAREDERO
48	F	3		X	1	
71	M	4		X	1	ES UN DESORDEN POR FALTA DE ORGANIZACIÓN DE LA MUNICIPALIDAD, NO SE ACTIVA LAS NORMAS
71	F	5		X	1	NO HAY ORDEN, ORGANIZACION
65	F	6		X	1	AUN NO PONEN NADA DE ESO U ES PELIGROSO
48	F	7		X	1	
49	M	8		X	1	NO SE ENCUENTRA EN LA CIUDAD DE HUANUCO
30	F	9		X	1	LOS PARADEROS EN SU MAYORIA SON INFORMALES, ALGUNOS NO CUENTAN CON SEÑALIZACION
64	F	10		X	1	CUANDO TOMO TAXI PADESCO EN SUBIR HAY SEÑALIZACION PARA PERSONAS CON
45	F	11	X		2	DISCAPACIDAD Y ESTAN CORRECTAMENTE SEÑALIZADOS
40	F	12	X		2	

6. ¿Considera usted que el personal a cargo de las políticas públicas para personas con discapacidad, realiza cabalmente sus funciones?

Edad	Sexo	PCDFM	SI	NO	RT	Porque
67	F	1		X	1	
75	M	2	X		2	YO ATIENDO MI TIENDA SIN PROBLEMA
48	F	3		X	1	
71	M	4		X	1	DEFICIENTE ATENCION EN LOS SERVICIOS
71	F	5		X	1	TIENEN OTROS INTERESES
65	F	6		X	1	NO MUESTRAN NINGUNA PREOCUPACION
48	F	7		X	1	
49	M	8		X	1	
30	F	9		X	1	NO SE VE NINGUNA AYUDA, AL MENOS EN MI PERSONA NO HAY NADA
64	F	10		X	1	NO LO VEO EN LAS CALLES
45	F	11		X	1	NO POR LA PERSONA DE LAS POLITICAS PUBLICAS NO HACEN SUS FUNCIONES PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD
40	F	12	X		2	

7. ¿Considera que la falta de transporte accesible afecta a las personas con movilidad reducida?						
Edad	Sexo	PCDFM	SI	NO	RT	Porque
67	F	1	X		2	
75	M	2	X		2	NO ESTAN ACONDICIONADAS PARA NOSOTROS
48	F	3	X		2	
71	M	4	X		2	
71	F	5	X		2	SOMOS PERSONAS CON DIFICULTADES DE TRANSITAR NORMALMENTE
65	F	6	X		2	NO NOS PERMITE ANDAR CON SEGURIDAD
48	F	7	X		2	SI TIENE PROBLEMA PARA TRANSPORTAR OTRO LUGAR YA QUE LOS TRANSPORTISTAS NO LE AYUDAN A MOVILIZARSE Y SON SOLIDARIOS CON NOSOTROS
49	M	8	X		2	SI NOS AFECTA PORQUE AL MOMENTO DE TRASLADARNOS CARRO O BAJAJ QUE NOS TRANSPORTAN DE INMEDIATO, TENEMOS QUE ESPERAR HASTA QUE ALGUIEN NOS AYUDE Y NO LLEGAMOS A TIEMPO A NUESTRAS LABORES
30	F	9	X		2	ES DIFICIL TRANSPORTARNOS DE UN LUGAR A OTRO POR ESO USO MAS BAJAJ
64	F	10	X		2	NO ES FACIL MOVILIZARNOS
45	F	11	X		2	LA FALTA DE TRANSPORTE ACCESIBLE PUEDE AFECTAR A LAS PERSONAS CON LA MOVILIDAD REDUCIDA LIMITANDO SU CAPACIDAD PARA MOVERSE LIBREMENTE
40	F	12	X		2	

8. ¿Es eficaz el seguimiento que realiza el estado para hacer cumplir el acceso de transporte de servicio público para personas con discapacidad física?						
Edad	Sexo	PCDFM	SI	NO	RT	Porque
67	F	1		X	1	
75	M	2		X	1	YA QUE NO HACEN CUMPLIR LAS NORMAS O REGLAS DEL ESTADO
48	F	3		X	1	
71	M	4		X	1	ES UN DESCUIDO Y FALTA DE RESPONSABILIDAD DEL GOBIERNO
71	F	5		X	1	NOS DEJAN DE LADO Y NO HAY INTERES HACIA NOSOTROS
65	F	6		X	1	NO BRINDA NINGUNA PREOCUPACION
48	F	7		X	1	
49	M	8		X	1	NO VAMOS NINGUNA MEJORA
30	F	9		X	1	AQUÍ EN HUANUCO NO VI NADA DE ESO
64	F	10		X	1	NO REALIZAN UN SEGUIMIENTO
45	F	11		X	1	NO HACEN EL SEGUIMIENTO A LAS PERSONAS QUE SOMOS DISCAPACITADOS NOS HACEN DE MENOS
40	F	12	X		2	

9. ¿Consideras que los transportistas realizan las modificaciones necesarias para incrementar la seguridad y el confort en el interior de los vehículos?

Edad	Sexo	PCDFM	SI	NO	RT	Porque
67	F	1		X	1	PEOR, SOLO EXISTEN ASIENTOS SEÑALADOS, PERO MINIMOS
75	M	2		X	1	CADA UNO TIENE SU REGLA Y EL GOBIERNO REGIONAL NO HACE NADA
48	F	3		X	1	
71	M	4	X		2	
71	F	5	X		2	HAY ASIENTO DE PREFERENCIA
65	F	6		X	1	NO LLEVAN NADA ADECUADO PARA UNA PERSONA CON DISCAPACIDAD
48	F	7		X	1	
49	M	8		X	1	
30	F	9		X	1	EN LA MAYORIA SOLO SON ASIENTOS DISPONIBLES, NO HAY PASAMONOS, EL COBRADOR SOLO TE AYUDA A SUBIR
64	F	10		X	1	PADESCO AL SUBIR AL TRANSPORTE
45	F	11		X	1	NO TODO LOS TRANSPORTISTAS REALIZAN PARA LA SEGURIDAD
40	F	12		X	1	

ANEXO 7

RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA REALIZADO A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA

Si = 2 Si = 2 Si = 2 Si = 2 Si = 2 Si = 2 Si = 2 Si = 2 Si = 2
 No = 1 No = 1 No = 1 No = 1 No = 1 No = 1 No = 1 No = 1 No = 1

PCDFM ENCUESTADO	PREGUNTA 1	PREGUNTA 2	PREGUNTA 3	PREGUNTA 4	PREGUNTA 5	PREGUNTA 6	PREGUNTA 7	PREGUNTA 8	PREGUNTA 9
1	1	1	1	1	1	1	2	1	1
2	1	2	1	1	2	1	2	1	2
3	1	1	1	2	1	1	2	1	1
4	1	1	2	2	1	2	2	1	1
5	2	1	2	1	1	2	2	1	1
6	2	1	2	2	1	1	2	1	1
7	1	1	1	1	1	1	2	1	1
8	1	1	1	2	1	1	2	1	1
9	2	1	1	1	1	1	2	1	1
10	1	1	1	1	1	1	2	1	1
11	2	1	2	2	2	1	2	1	1
12	1	1	2	2	2	1	2	2	2

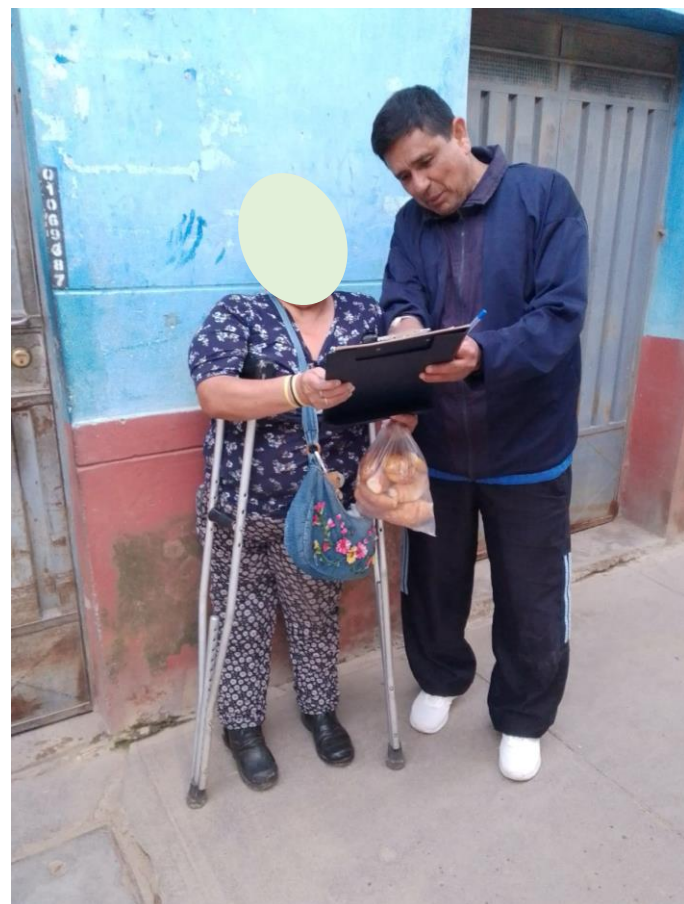
PCDFM: Persona con discapacidad física motriz.

ANEXO 8

FOTOGRAFÍAS DE APLICACIÓN DE CUESTIONARIO







ANEXO 9

FOTOGRAFÍAS DE APLICACIÓN DE ENTREVISTA







