



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO

ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN DERECHO



TESIS

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

PRESENTADA POR:

PAMELA YHOSELY CALISAYA YAPUCHURA

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:

MAESTRO EN DERECHO

CON MENCIÓN EN: DERECHO CONSTITUCIONAL Y PROCESAL
CONSTITUCIONAL

PUNO, PERÚ

2024



PAMELA YHOSELY CALISAYA YAPUCHURA

EL DERECHO DE ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL CONTEXTO DEL SERVICIO PÚBLICO D...

 Universidad Nacional del Altiplano

Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid:::8254:416944010

147 Páginas

Fecha de entrega

17 dic 2024, 11:52 a.m. GMT-5

43,795 Palabras

Fecha de descarga

17 dic 2024, 12:02 p.m. GMT-5

245,004 Caracteres

Nombre de archivo

EL DERECHO DE ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL CONTEXTO DEL S....docx

Tamaño de archivo

909.9 KB


Dr. JOSE PINEDA GONZALES
DOCENTE





9% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Filtrado desde el informe

- ▶ Bibliografía
- ▶ Texto citado
- ▶ Texto mencionado
- ▶ Coincidencias menores (menos de 12 palabras)

Fuentes principales

- 6% Fuentes de Internet
- 5% Publicaciones
- 7% Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alerta de integridad para revisión

- Texto oculto**
286 caracteres sospechosos en N.º de páginas
El texto es alterado para mezclarse con el fondo blanco del documento.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

Dr. JOSE PINEDA GONZALES
DOCENTE





UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO

ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN DERECHO

TESIS

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



PRESENTADA POR:

PAMELA YHOSELY CALISAYA YAPUCHURA

PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:

MAESTRO EN DERECHO

CON MENCIÓN EN: DERECHO CONSTITUCIONAL Y PROCESAL
CONSTITUCIONAL

APROBADA POR EL JURADO SIGUIENTE:

PRESIDENTE


Dra. ROSARIO VIVIANA CANAL ALATA

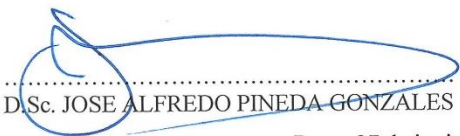
PRIMER MIEMBRO


D.Sc. DIANA MILAGROS DUENAS ROQUE

SEGUNDO MIEMBRO


D.Sc. SERGIO VALERIO SERRUTO BARRIGA

ASESOR DE TESIS


D.Sc. JOSE ALFREDO PINEDA GONZALES

Puno, 27 de junio de 2024.

ÁREA: Ciencias sociales.

TEMA: Pobreza y cierre de brechas en los indicadores de desarrollo sostenible.

LÍNEA: Derecho.



DEDICATORIA

A mi padre, por todo su amor, dedicación y apoyo incondicional. Gracias por ser el promotor de cada uno de mis logros personales y profesionales. Y aunque ya no estes físicamente a mi lado, tu amor estará por siempre grabado en mi corazón.

A mi madre, por ser mi ejemplo de fuerza y determinación, pese a las adversidades y pérdidas irreparables.

A mi esposo, por su comprensión y apoyo en los difíciles momentos que me ha tocado vivir.

Pamela Yhosely Calisaya Yapuchura



AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Nacional del Altiplano y a los docentes de la Escuela de Posgrado, Maestría en Derecho en la Mención de Derecho Constitucional y Procesal Constitucional, por contribuir en mi formación profesional y académica.

A mi Asesor, Dr. José Alfredo Pineda Gonzales, por su buena voluntad y predisposición para dirigir esta investigación; también por compartir sus conocimientos y enseñanzas a lo largo de mi formación profesional y personal.

Pamela Yhosely Calisaya Yapuchura



ÍNDICE GENERAL

	Pág.
DEDICATORIA	i
AGRADECIMIENTOS	ii
ÍNDICE GENERAL	iii
ÍNDICE DE TABLAS	v
ÍNDICE DE FIGURAS	vi
ÍNDICE DE ANEXOS	vii
RESUMEN	1
ABSTRACT	2
INTRODUCCIÓN	3

CAPÍTULO I

REVISIÓN DE LITERATURA

1.1	Contexto y marco teórico	5
1.1.1	Derechos humanos y discapacidad	5
1.1.2	Conceptualización de la discapacidad	12
1.1.3	Accesibilidad: un derecho fundamental	19
1.1.4	Transporte público: un espacio de inclusión y desafíos	27
1.2	Antecedentes	32
1.2.1	Internacionales	32
1.2.2	Nacionales	34
1.2.3	Locales	37

CAPÍTULO II

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1	Identificación del problema	38
2.2	Definición del problema	40
2.2.1	Problema general	40
2.2.2	Problemas específicos	40
2.3	Intención de la investigación	40
2.4	Justificación	41
2.5	Objetivos	42
2.5.1	Objetivo general	42
2.5.2	Objetivos específicos	42



CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1	Acceso al campo	43
3.2	Selección de informantes y situaciones observadas	43
3.3	Estrategia de recogida y registro de datos	44
3.4	Análisis de datos y categorías	45
3.4.1	Unidades y categorías de análisis	46
3.4.2	Enfoque y tipo de investigación	47
3.4.3	Métodos empleados	47

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1	Resultados	50
4.1.1	Resultados del primer objetivo específico: Analizar el marco normativo nacional referente al derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad respecto al uso del servicio público de transporte	50
4.1.2	Resultados del segundo objetivo: Determinar el nivel de implementación de las normas y regulaciones para la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio público de transporte en la ciudad de Puno	61
4.1.3	Resultados del tercer objetivo: Identificar los principales impedimentos y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio público de transporte en la ciudad de Puno, y que configuran vulneración de derechos	70
4.1.4	Resultados del cuarto objetivo: Proponer medidas y cambios legislativos necesarias para mejorar la accesibilidad y garantizar el derecho de las personas con discapacidad al uso del servicio público de transporte en igualdad de condiciones con los demás	77
4.2	Discusión	80
	CONCLUSIONES	87
	RECOMENDACIONES	90
	BIBLIOGRAFÍA	92
	ANEXOS	100



ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
1. Normativa nacional que regula el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad	50
2. Principales barreras y obstáculos según tipo de discapacidad	73



ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
1. Derechos de las personas con discapacidad	51
2. Medidas que deben adoptar los Estados parte	52
3. Herramientas para alcanzar la accesibilidad	55
4. Medidas que se deben de implementar para asegurar el acceso de las personas con discapacidad	57
5. Medidas que se deben implementar para asegurar el acceso de las personas con discapacidad	59
6. Medidas adoptadas en Puno	62
7. Personas con y sin discapacidad en Puno	70
8. Personas con discapacidad por sexo y edad en Puno	71
9. Personas con discapacidad según restricciones en la participación en Puno	71



ÍNDICE DE ANEXOS

	Pág.
1. Matriz de consistencia	100
2. Instrumentos de investigación	102
3. Entrevistas realizadas para responder el objetivo 3	106
4. Proyecto de Ordenanza que promueve la accesibilidad universal y fomenta la inclusión de las personas con discapacidad en Puno	120
5. Ficha de Validación de los Instrumentos de investigación por un investigador de la materia	134
6. Declaración jurada de autenticidad de tesis	135
7. Autorización de depósito de tesis en el Repositorio Institucional	136

RESUMEN

Esta investigación analiza la discriminación que enfrentan las personas con discapacidad en los servicios públicos, destacando la movilidad como una barrera significativa para el ejercicio de sus derechos. Centrándose en la ciudad de Puno, la investigación evalúa tanto la normativa vigente sobre la accesibilidad en el transporte público como su aplicación práctica, explorando las deficiencias entre las políticas existentes y su implementación efectiva. El objetivo fue: Analizar cómo es el tratamiento actual del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno. En cuanto a la metodología, el enfoque fue cualitativo, el diseño fue evaluativa, además, los métodos incluyen el inductivo, el dogmático y el hermenéutico, mientras que las técnicas se basan en el análisis de contenido y entrevistas, utilizando fichas de análisis y entrevistas semiestructuradas como instrumentos. Finalmente, los resultados revelan los siguientes escenarios: (i) existe una desconexión considerable entre las leyes que promueven la accesibilidad en el transporte público y su aplicación real en Puno, (ii) la implementación de estas normativas es insuficiente, enfrentando obstáculos ambientales e interactivas que persisten en el sistema de transporte y, por último, (iii) se requieren reformas legislativas y desarrollar políticas públicas efectivas para garantizar que las personas con discapacidad disfruten de un acceso pleno y equitativo al transporte público. Concluyendo, que, el servicio de transporte en la ciudad de Puno no es accesible para las personas con discapacidad.

Palabras clave: Accesibilidad, discapacidad, personas con discapacidad, servicio público, transporte público.

ABSTRACT

Discrimination faced by people with disabilities in public services, highlighting mobility as a significant barrier to the exercise of their rights focused on the city of Puno, the research had the intention of evaluating the current regulations on accessibility in public transport as its practical application, exploring the deficiencies between existing policies and their effective implementation. The objective was to analyze how the current treatment of the right of accessibility of people with disabilities is in the context of public transport service in the city of Puno. Regarding the methodology, the approach is qualitative, interpretive and the design of grounded theory through inductive, dogmatic and hermeneutic methods. The data collection instrument was semi-structured interviews through the content analysis technique, using analysis sheets. The results reveal the following scenarios: (i) there is a considerable disconnect between the laws that promote accessibility in public transport and their actual application in Puno, (ii) the implementation of these regulations is insufficient, facing environmental and interactive obstacles that persist in the transport system and, finally, (iii) legislative reforms and the development of effective public policies are required to ensure that people with disabilities enjoy full and equal access to public transport. Concluding that, the transport service in the city of Puno is not accessible to people with disabilities.

Keywords: Accessibility, disability, people with disabilities, public service, public transportation.



Dra. Diana Águeda Vargas Velásquez
CPPe. 2242990438

INTRODUCCIÓN

A lo largo de la historia, las personas con discapacidad no solo han sido discriminadas y relegadas de las oportunidades sociales; sino que además han experimentado significativas desigualdades en cuanto al ejercicio de sus derechos; y si bien en los últimos años se han logrado considerables avances en cuanto al derecho de accesibilidad, derecho fundamental para que las personas con discapacidad puedan ejercer sus derechos humanos en igualdad de condiciones que los demás; aún existen millones de personas con discapacidad que enfrentan día a día una serie de barreras y obstáculos que dificultan el pleno ejercicio de sus derechos: el acceso al servicio público de transporte en igualdad de condiciones con las demás personas, constituye un ejemplo de estas barreras, en tanto que, en lugar de ser una garantía de su derecho de locomoción, es negado por parte de nuestras autoridades, responsables de la regulación de este servicio.

Nuestro país no es la excepción, ya que, si bien existe un avance en la promoción y protección de los derechos de las personas con discapacidad, materializado en leyes específicas como la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad y su Reglamento, que establecen medidas para garantizar el acceso de las personas con discapacidad a los servicios de transporte. En el ámbito local de la ciudad de Puno aún persisten problemas de accesibilidad en el uso del servicio público de transporte, vinculados a la accesibilidad a las paradas y estaciones, a la accesibilidad de los vehículos de transporte y a las condiciones del transporte. Este escenario denota que, a pesar de los arduos esfuerzos en promover los derechos de las personas con discapacidad a nivel nacional e internacional; a nivel local aún existe una amplia brecha entre las normas y su implementación efectiva. En tal sentido, esta investigación analiza como es el tratamiento actual del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno.

La *importancia* de esta investigación tiene significancia práctica y teórica, porque se pretende conocer el tratamiento normativo del derecho de accesibilidad en la ciudad de Puno y su nivel de implementación, y así valorar las consecuencias de las intervenciones de mejora, identificando las barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad en el acceso al servicio de transporte, y con ello proponer políticas públicas y cambios legislativos para promover la igualdad de oportunidades y la

no discriminación de las personas con discapacidad en el acceso al transporte público, generando conciencia y sensibilización en la sociedad sobre la importancia de la inclusión y accesibilidad de las personas con discapacidad.

El *área* de investigación son las ciencias sociales. La *línea* de investigación es: Derecho y *sub-línea*: Derecho Constitucional y Procesal Constitucional. *Tema*: Pobreza y cierre de brechas en los indicadores de desarrollo sostenible. *Sub-tema*: Discriminación. El *propósito* de esta investigación radica en realizar un análisis profundo y detallado sobre cómo se encuentra el tratamiento del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno, así como determinar su nivel de implementación, identificando las barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio de transporte público. Con relación a la *metodología* de investigación se utilizó el enfoque cualitativo evaluativo de tipo descriptivo-explicativo, los métodos de investigación: inductivo, dogmático y hermenéutico, las técnicas: el análisis de contenido y la entrevista, y finalmente los instrumentos: fichas de análisis de contenido y la entrevista.

La estructura de la presente investigación se compone de cuatro capítulos: El **capítulo I** se enfoca en la revisión de literatura, donde se desarrollan dos aspectos: el contexto y marco teórico y los antecedentes. En el **capítulo II** se aborda la identificación del problema, incluyendo la intención, justificación y los objetivos de la investigación. No se contempla la formulación de la hipótesis al ser una investigación cualitativa. En el **capítulo III**, se describen los materiales y métodos usados durante la investigación, abordando el acceso al campo, la selección de informantes y situaciones observadas, las estrategias de recogida y registro de datos, así como el análisis de datos y las categorías. Finalmente, en el **capítulo IV** se presentan los resultados y la discusión de la investigación, los mismos que fueron abordados por objetivos. Asimismo, en la parte final se exponen las conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO I

REVISIÓN DE LITERATURA

1.1 Contexto y marco teórico

1.1.1 Derechos humanos y discapacidad

A. Los Derechos Humanos

La historia de los derechos humanos y la lucha por su reconocimiento en las leyes de las naciones comenzó en los últimos tiempos del siglo XVIII, durante los movimientos sociales que marcaron el comienzo de la era moderna: la independencia de Estados Unidos y la Revolución Francesa. Las primeras manifestaciones a favor de una serie de demandas relacionadas con las relaciones entre los individuos y los poderes públicos surgieron en la Declaración de Derechos del Estado de Virginia el 12 de junio de 1776, la Declaración de Independencia de Estados Unidos el 4 de julio de 1776 y la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, aprobada por la Asamblea Nacional de la Revolución Francesa el 26 de agosto de 1789. Estas declaraciones reconocieron la libertad, la seguridad jurídica, la igualdad, la propiedad y la búsqueda de la felicidad de los pueblos como derechos fundamentales. Además, establecieron que el poder público no se deriva de una disposición divina, sino de la soberanía popular, lo cual sentó las bases para la construcción de las democracias modernas (Bailón, n.d.).

La importancia de estas declaraciones radica en que por primera vez se reconocieron los derechos fundamentales de los seres humanos simplemente por el hecho de serlo, otorgándoles el carácter de universales.

No hay una teoría o ideología uniforme que pueda explicar de manera consistente su origen y naturaleza, ni que pueda comprender el significado que tienen en la actualidad para las comunidades y personas en conjunto (Fundación Juan Vives Suriá, 2010). Ya que cada definición sobre Derechos Humanos está cargada con el fundamento filosófico del autor.

Para el maestro Truyol (1979) decir en el contexto histórico-espiritual en el que nos encontramos, que hay Derechos Humanos o Derechos del Hombre implica reconocer la existencia de derechos esenciales que todo ser humano posee debido a su condición y valía propia. Bobbio (1991) refiere al respecto, que el iusnaturalismo es «aquella corriente que admite la distinción entre derecho natural y derecho positivo y sostiene la supremacía del primero sobre el segundo». El derecho natural consiste en un ordenamiento universal deducido de la propia naturaleza, derivándose de ahí los derechos naturales como «derechos que ostenta la persona como reflejo subjetivo de un orden normativo natural» (Fernández, 1977). Estos derechos son intrínsecos a su naturaleza y, en lugar de ser otorgados por la sociedad política, deben ser consagrados y asegurados por esta. Esta justificación racional considera a los Derechos Humanos como derechos naturales, que se conoce como iusnaturalista racionalista (Sagastume, 1991).

El profesor Peces-Barba (1979) considera que los Derechos Humanos son la facultad que la norma concede a la persona de proteger su vida, libertad, igualdad y participación política y social, así como cualquier otro aspecto fundamental que influya en su desarrollo integral como individuo en una sociedad de personas libres. Esta facultad exige que los demás hombres, las instituciones sociales y el Estado respeten dichos derechos, y en caso de violación, se tiene la posibilidad de utilizar el poder coercitivo del Estado. En resumen, indica que los derechos humanos son derechos naturales, pero que estos deben ser resguardados por el sistema jurídico de un Estado.

Asimismo, se tiene el fundamento histórico de los Derechos Humanos. Al respecto Pérez (n.d.), refiere que los Derechos Humanos se presentan como una serie de derechos y organizaciones que, en cada etapa histórica, materializan las demandas de la dignidad, la libertad y la igualdad de las personas, los cuales deben ser afirmados de forma positiva por las leyes tanto a nivel nacional como internacional.

B. Principios de los derechos humanos

B.1 Igualdad y no discriminación

Este principio enfatiza que todas las personas somos iguales en dignidad y derechos, sin importar su origen étnico, posición económica, nacionalidad, afinidad política, género u orientación sexual, así como cualquier otro aspecto o condición.

Todas las personas deben tener la capacidad de ejercer y disfrutar de sus derechos en condiciones equitativas, a través del reconocimiento de la equidad ante la ley y el establecimiento de mecanismos que permitan la participación de todos y todas en los procesos sociales con igualdad de poder, garantizando una vida digna que les permita protegerse de los abusos de poder tanto a nivel individual como grupal (Fundación Juan Vives Suriá, 2010).

Para Tomaševski (2004) la idea principal (y el ideal) de los derechos humanos es que todas las personas tienen igualdad de derechos. El principio de igualdad de derechos les otorga a aquellos que no tienen poder un derecho que busca corregir la falta de equilibrio en el poder; sin embargo, la eliminación de la discriminación implica equilibrar los derechos de cada individuo y de la comunidad, y abarca tanto aspectos individuales como estructurales, por lo que, sigue siendo un tema polémico.

Sin embargo, debemos considerar que la igualdad de derechos no implica desconocer o eliminar las características y singularidades que distinguen a los diferentes grupos sociales y pueblos, incluyendo las minorías étnicas, nacionales o de otra índole, ya que la igualdad de derechos debe garantizar que cada grupo pueda determinar su propia dignidad, siempre y cuando se respeten los derechos de cada uno de sus miembros y de otros grupos sociales con los que interactúa (Fundación Juan Vives Suriá, 2010). Pues, no tener en cuenta las diferencias entre individuos, como señala Sen (1995) puede provocar consecuencias desiguales, ya que tratar a todos por igual puede resultar en un trato injusto

para aquellos en una situación desfavorable, ya que la búsqueda de igualdad real puede ser dificultosa y complicada cuando se intenta corregir una desigualdad significativa existente.

B.2 Igualdad y equidad de género

La construcción social de la realidad solo estará de acuerdo con el discurso de los derechos humanos si se garantiza la participación equitativa de hombres y mujeres en igualdad de condiciones de poder, desde una perspectiva de género. Según Fundación Juan Vives Suriá (2010) esto implica asegurar una representación equitativa en todos los ámbitos, incluyendo la toma de decisiones públicas y la transformación de los valores sociales y culturales predominantes. Si no existiera la diversidad, la igualdad ante la ley sería un derecho superfluo; si todos los individuos fueran idénticos en términos de raza, orientación sexual, religión, capacidades y edad, y tuvieran las mismas posibilidades económicas, no sería necesario establecer que todos tienen los mismos derechos, ya que se podría simplemente elaborar una lista de derechos aplicable a todos ellos (Facio, n.d.).

B.3 Universalidad

Este principio enfatiza que todos los individuos, sin importar su contexto cultural o las particularidades de su comunidad, son sujetos de derechos debido a su igual condición humana. Así, Nikken (n.d.) enfatiza que todas las personas, por su condición humana, son titulares de los derechos humanos y no se pueden utilizar discrepancias en sistemas políticos o sociales como justificación para insultarlos o disminuirlos. Sin embargo, para Fundación Juan Vives Suriá (2010) en la actualidad solo se debe considerar legítimo promover la aceptación universal de las normas de derechos humanos mediante un diálogo intercultural que permita formas de expresión diferentes según la realidad de cada comunidad, ya que este diálogo debe estar basado en un conjunto de valores que garanticen la dignidad de las personas.

B.4 Interdependencia e indivisibilidad

Para Fundación Juan Vives Suriá (2010) la interdependencia y indivisibilidad de los derechos humanos se refiere a la relación entre todos los derechos individuales y colectivos, sin permitir que se establezca una jerarquía que ponga en peligro la capacidad de alcanzar la autonomía y la justicia social necesarias para lograr un proyecto de vida digno para todos.

B.5 Progresividad

Nikken (n.d.) plantea que, como los Derechos Humanos son inherentes a la persona y su existencia no está condicionada al reconocimiento estatal, siempre es posible ampliar el ámbito de la protección a derechos que anteriormente no gozaban de la misma. Según Fundación Juan Vives Suriá (2010) el objetivo de este principio es promover el constante crecimiento y mejora de los derechos reconocidos y sus garantías legales y materiales, así como las condiciones en las que se ejercen. Esto se logra de dos maneras: en primer lugar, mediante la incorporación de nuevos derechos o la ampliación de derechos ya existentes, y también desafiando los obstáculos que los limitan. Y, en segundo lugar, enfrentando cualquier medida o práctica que empeore las condiciones de vida o flexibilice la aplicación de las normas de manera que se vulneren los logros alcanzados.

B.6 Irrenunciabilidad

Para Fundación Juan Vives Suriá (2010) el principio de irrenunciabilidad de los derechos humanos tiene como objetivo invalidar los intentos de terceros, sean ellos el Estado o una institución privada, de negociar la renuncia a un derecho que les corresponde como individuos a cambio de beneficios u otras contraprestaciones; también busca prohibir a terceros proponer intercambios o negociaciones que empeoren las condiciones en las que se ejercen los derechos adquiridos. Si una persona, basándose en su proyecto de vida o circunstancias personales específicas, decide voluntariamente no ejercer uno de sus derechos en un momento determinado, esto no debe considerarse como una renuncia al mismo.

C. Derechos de las personas con discapacidad

La Carta Internacional de Derechos Humanos, documento más relevante del sistema internacional de derechos humanos, integrada por la Declaración Universal de Derechos Humanos proclamada por las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos conforman un catálogo fundamental de los derechos básicos aplicables a todas las personas, incluyendo a aquellos con discapacidad. Sin embargo, es importante destacar que, al igual que otros grupos desfavorecidos como los niños, las mujeres, los refugiados y los trabajadores, las personas con discapacidad suelen enfrentar desventajas que requieren instrumentos específicos; estos tratados temáticos se encargan de abordar situaciones no contempladas o insuficientemente abordadas por los acuerdos universales, para garantizar el ejercicio de los derechos en condiciones de igualdad (Necchi et al., 2015).

Al respecto, Sanjose (2007) refiere que, según se ha reconocido, la vida de las personas con discapacidad se ve considerablemente más dificultada que la de las personas con capacidades normales, pues los desafíos que enfrentan suelen tener un carácter estructural y social; por lo tanto, no podrán encontrar una solución si se deja la voluntad individual, los esfuerzos familiares y las prácticas de caridad y filantropía a su suerte; y, es por ello que, la promoción y protección de los derechos de las personas con discapacidad requiere que los Estados tomen acciones institucionales, ya que no solo es necesario establecer garantías contra la exclusión social y el desprecio derivado de la estigmatización de la discapacidad, sino también asegurar un acceso real a las oportunidades sociales a través de una reforma sistemática y amplia de los entornos físicos e institucionales que afectan su vida.

Palacios (2008) al respecto refiere que las personas con discapacidad tienen el derecho de participar plenamente en todas las actividades de la comunidad, como las económicas, políticas, sociales y

culturales, de la misma manera que las personas sin discapacidad. Esta demanda de igualdad que abarca la diversidad está relacionada con el prejuicio y la discriminación, a menudo de forma indirecta, a los que se enfrentan las personas con discapacidad.

Al respecto, Monereo (2023) refiere que la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo, aprobado el 13 de diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, vino a promover un cambio de perspectiva en las políticas de discapacidad, abandonando el enfoque de asistencia y adoptando uno centrado en la garantía de derechos, lo que implica entender que la discapacidad es un concepto socio-jurídico que evoluciona hacia una protección integral de la persona con discapacidad, que es la nueva visión proporcionada por la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la cual reconoce el derecho fundamental a la capacidad legal de las personas con discapacidad. Este cambio de paradigma en la protección de las personas con discapacidad implica considerar seriamente los derechos de las personas con discapacidad que ostentan como individuos «activos» y no solo como sujetos «pasivos», «objeto» de las políticas públicas, en el marco de una sociedad democrática, que facilita el desarrollo libre de las personas con discapacidad en todos los aspectos de su vida, reconociendo su condición de miembros activos. Por lo tanto, de lo que se trata es de que disfruten plenamente de sus derechos como seres humanos (los mismos derechos que al resto de la población) y tengan la oportunidad de desarrollar todas sus capacidades y oportunidades vitales, eliminando cualquier obstáculo social, laboral, jurídico, político o cultural que lo impida. Criterio que comparte Restrepo (2017) al referir que varios textos internacionales han evidenciado que la discapacidad es un asunto relacionado con los derechos fundamentales y que el último y más completo reconocimiento de los derechos humanos de las personas con discapacidad, expone los derechos civiles, culturales, políticos, sociales y económicos de este grupo. En este sentido, se aplica el precepto de los derechos humanos a la discapacidad, por lo que los derechos humanos generales son específicos de las personas

con discapacidad.

1.1.2 Conceptualización de la discapacidad

A. Evolución histórica y social de la discapacidad

Es bien sabido que el curso de la existencia humana en el transcurso del tiempo es un flujo constante en el cual los acontecimientos se van desencadenando progresivamente hasta conformar un continuo difícil de desmembrar. Así pues, se puede observar que, a lo largo de la historia, la concepción de un individuo varía según los principios filosóficos imperantes en cada época, como es el caso de las personas con discapacidad, en la que se distinguen tres modelos que coinciden a grandes rasgos con tres periodos históricos: el modelo de prescindencia, el modelo médico o de rehabilitación y el modelo social (Velarde, 2012).

Durante la antigüedad y la Edad Media, la actitud hacia la discapacidad era la **prescindencia**. Velarde (2012) refiere que en el modelo de prescindencia se consideraba fundamental dejar de lado a aquellas personas que evidenciaran alguna discapacidad, ya que se sostenía el prejuicio de que habían sido castigados divinamente y se asumía que sus vidas carecían de sentido y por lo mismo, no valía la pena que vivan. A raíz de ello, según Palacios y Bariffi (2008) surgieron dos consecuencias, que dieron origen a dos sub modelos: el eugenésico y el de marginación. En el submodelo eugenésico, basado en la cultura griega, la solución consistía en darles muerte. Por otro lado, en el submodelo de marginación, que se implementó con la llegada del cristianismo, se buscaba lograr el mismo objetivo separando o alejando al recién nacido del núcleo social.

A inicios del siglo XX, a raíz de la Primera Guerra Mundial y la implementación de las primeras leyes sobre seguridad social, hubo un cambio de perspectiva en relación con la discapacidad; los impedimentos físicos y mentales dejaron de ser vistos como castigos divinos y pasaron a ser considerados enfermedades tratables (las personas con alguna dolencia ya no debían ser excluidas de la sociedad). Barbosa et al. (2020) refieren

que este modelo denominado también **rehabilitador** se enfoca en tratar las enfermedades, deficiencias o condiciones de salud que causan la discapacidad; considera que la responsabilidad de la discapacidad recae en el individuo afectado y su objetivo principal es eliminarla o minimizar sus efectos, además que busca mejorar la capacidad de adaptación del sujeto y promover cambios en su comportamiento a través de la atención médica. Como efecto de esta concepción, según Pérez (2010) en términos políticos y legales, la discapacidad se incluiría en la normativa de la asistencia y seguridad social, así como en algunas cuestiones del Derecho Civil relacionadas con la «menor capacidad, la incapacidad y la tutela»; en este sentido, la atención médica se vuelve crucial, mientras que, en el ámbito político, se busca adaptar la atención médica a las necesidades de las personas con discapacidad.

Finalmente, es importante resaltar que, en la segunda mitad del siglo XX, se evidencia una gradual transición hacia un nuevo enfoque en relación con la discapacidad. A pesar de avanzar lentamente, al examinar las resoluciones de Naciones Unidas, se puede observar cómo el modelo de rehabilitación ha dejado espacio para lo que actualmente se conoce como modelo social. Respecto, al modelo **social** de la diversidad funcional Guzmán et al. (2010) consideran que el modelo social conocido hoy en día se remonta al Movimiento de Vida Independiente, movimiento que surgió en Estados Unidos en la década de los 60 en la Universidad de Berkeley, California; y aunque dicho movimiento se enfocaba en la lucha por los derechos civiles, también se llevaron a cabo transformaciones significativas desde un punto de vista ético para abordar esta realidad humana; estas transformaciones se basaron en las voces de las personas discriminadas o con diversidad funcional.

Fue así, como se originó un nuevo enfoque que busca transformar la percepción convencional de la discapacidad, desplazando el énfasis de lo personal a lo social. Así, Palacios (2008) propone que esta nueva perspectiva de inclusión desafía la concepción real de normalidad tanto en la educación como en la sociedad, sosteniendo que la normalidad es una imposición sobre una realidad en la que solo existe la diferencia. Por su

parte, Guzmán et al. (2010) afirman que este modelo se basa en destacar los obstáculos económicos, medioambientales y culturales que enfrentan las personas con discapacidad, barreras que incluyen la falta de accesibilidad en la educación, los sistemas de comunicación e información, en los entornos laborales, el transporte, la vivienda, los edificios públicos y los lugares de entretenimiento. Desde este punto de vista, las personas con discapacidad son incapacitadas debido a la negativa de la sociedad de adaptarse a las necesidades individuales y colectivas en la vida económica, social y cultural en general. En este contexto, Palacios (2008) enfatiza la importancia de diferenciar «deficiencia» y «discapacidad» según el modelo social. Según este modelo, la deficiencia se refiere a la pérdida parcial o total de un miembro, órgano o mecanismo del cuerpo, mientras que la discapacidad se refiere a las restricciones o desventajas en la actividad causadas por la organización social contemporánea, que excluye o considera insuficientemente a las personas con diversidad funcional y limita su participación en las actividades cotidianas de la sociedad. En otras palabras, la deficiencia o diversidad funcional se refiere a una característica de una persona en la que un órgano, función o mecanismo del cuerpo o mente no funciona o funciona de manera diferente a la mayoría de las personas. Por otro lado, la discapacidad está conformada por los factores sociales que restringen, limitan o impiden que las personas con diversidad funcional vivan una vida plena en sociedad.

En resumen, se puede afirmar que, el Modelo social, considera que las causas que originan la discapacidad no son ni religiosas ni científicas, sino sociales, pues no son las deficiencias individuales el origen del problema, sino las limitaciones de la sociedad misma (Velarde, 2012). En dicho modelo, como lo afirman la mayoría de los expertos, se basa la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Sin embargo, para Aristizábal (2021) la implementación de la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad ha dado lugar a un enfoque centrado en los derechos para tratar la discapacidad; este nuevo enfoque es una evolución del modelo social, ya que, desde esta

perspectiva, la discapacidad se considera simplemente como una característica más de la diversidad humana, y no como algo que debe definir a una persona y llevarla a ser discriminada y excluida. Según Guzmán et al. (2010) la importancia de la aparición de este submodelo es esencial, ya que el modelo de la diversidad presenta fundamentos éticos que van más allá del campo de los derechos humanos, lo cual no sucede en el enfoque social.

B. Aproximación al concepto de discapacidad

El tema de la discapacidad no siempre ha sido parte del discurso sobre los derechos fundamentales (Díaz, n.d.). Ha evolucionado de acuerdo con el estudio de modelos y teorías.

Conforme se advierte, el concepto de discapacidad ha evolucionado y alrededor de esta situación la World Health Organization (2001) define a la discapacidad como un término genérico que incluye déficits, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación de las personas, es decir, las consecuencias negativas producto de la interacción entre un individuo (con una condición de salud) y sus factores contextuales (ambientales y personales).

Asimismo, la Organización Mundial de la Salud y Banco Mundial (2011) respecto a la discapacidad, hace alusión a un concepto amplio que abarca deficiencias, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación. Este término denota los aspectos desfavorables que surgen de la interacción entre un individuo con problemas de salud y su entorno ambiental y personal.

En ese sentido Hollenweger (2018) considera la discapacidad como un fenómeno multidimensional, un «continuum» del funcionamiento humano que se evidencia en la interacción con determinadas situaciones del individuo con su entorno.

Al respecto Sanjósé (2007) refiere que es esencial que se eliminen las barreras sociales que impiden a las personas con discapacidad participar plenamente en la sociedad de manera igualitaria. No se debe

considerar a la persona con discapacidad como alguien con un impedimento físico, mental, intelectual o sensorial a largo plazo, sino como alguien que no puede participar en condiciones de igualdad debido a estas barreras impuestas por la sociedad. La discapacidad no es un problema de la persona, sino de la sociedad. Por lo que, se debe garantizar el pleno ejercicio de sus derechos y el respeto a su dignidad inherente, en línea con el modelo social basado en los derechos humanos.

Por lo tanto, la premisa fundamental es que las personas con discapacidad son capaces y tienen plenos derechos humanos. La clave está en superar las barreras sociales, personales, ideológicas y políticas que impiden que puedan vivir de forma autónoma, proporcionándoles los recursos necesarios para su participación en la sociedad. Este enfoque es el ideal de los derechos humanos y ha sido crucial en la creación y difusión de la Convención (Urmeneta, 2010).

De ello podemos entender que la discapacidad es la «deficiencia física, mental o sensorial», ya sea de carácter «permanente o transitorio», que restringe la capacidad de poder ejercer una o más actividades fundamentales de la vida, las cuales pueden ser resultado o empeorar debido al contexto social y económico (Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las personas con discapacidad, 1999).

C. Tipos de discapacidad y sus implicaciones

Un sector de la doctrina destaca la polémica que se genera al categorizar las discapacidades con etiquetas, debido a las posibles consecuencias que esto podría tener en la persona con discapacidad. No obstante, para obtener algún beneficio de esto, es necesario priorizar a la persona y, a partir de allí, comprender las necesidades de sus capacidades.

Así, el Grupo de Trabajo Multisectorial-PNA (2019) en el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023 clasifica como tipos de discapacidad:

C.1 Discapacidad Física o motriz

Que se origina a partir de problemas en el sistema neuromuscular (secuela o malformación), lo cual provoca dificultades en el control del movimiento y la postura. La afectación del control y movimiento del cuerpo es una condición de vida que causa dificultades en el desplazamiento, equilibrio, manipulación, habla y respiración, lo que a su vez limita el desarrollo personal y social de las personas.

C.2 Discapacidad Mental o psicosocial

Que se refiere a la alteración en el sistema neuronal de una persona, la cual, sumada a una serie de eventos incontrolables, desencadena cambios en su conducta que dificultan su evolución y convivencia. Puede derivar de una enfermedad mental, compuesta por factores bioquímicos y genéticos, y puede surgir sin estar vinculada a la discapacidad cognitivo-intelectual y presentarse de forma transitoria o duradera y engloba trastornos como la depresión, esquizofrenia o trastorno bipolar.

C.3 Discapacidad Intelectual

Que se refiere a una condición en la cual se experimenta una disminución en las habilidades cognitivas avanzadas, como la capacidad intelectual, el manejo del lenguaje y la adquisición de conocimientos, junto con una reducción en las habilidades motoras. Esta discapacidad abarca a aquellos individuos que enfrentan dificultades en el aprendizaje, en la realización de diversas tareas cotidianas y en sus habilidades para relacionarse con otros individuos. Ejemplos de esta situación son el Síndrome de Down y el autismo.

C.4 Discapacidad Sensorial

Que es aquella que engloba cualquier tipo de limitación en la vista, el oído o ambos, así como en cualquier otro sentido, y que provoca dificultades en la comunicación o el lenguaje (como la falta de visión y la falta de audición), ya sea debido a una disminución severa o una pérdida total en uno o más.

Para Huerta (2006) dado que hay una gran diversidad de condiciones de discapacidad y distintos niveles dentro de cada una, resulta complicado hacer agrupaciones homogéneas entre las personas con discapacidad. Por esta razón, y solamente para la presente investigación, nos enfocaremos únicamente en:

- Las personas con discapacidad física.
- Las personas con discapacidad sensorial.

Dentro de las personas con discapacidad física o sensorial, que requieren adecuaciones especiales encontramos:

A las personas con *discapacidad ambulatoria*, en la que se incluyen a todas las personas con discapacidad física que son capaces de caminar, pero necesitan ayudas biomecánicas (dispositivos ortopédicos, bastones, andadores, etc.) para compensar sus limitaciones debido a su discapacidad. Dentro de este grupo encontramos a personas con hemiplejía, paraplejía, amputaciones de una o ambas piernas, afectados por poliomielitis, espina bífida, esclerosis múltiple, parálisis cerebral u otros problemas que les impiden caminar. También se incluyen personas con discapacidades temporales causadas por enfermedades cardíacas o respiratorias, convalecientes de enfermedades u operaciones, personas enyesadas, personas obesas, mujeres embarazadas o con niños en brazos o cochecitos, y personas con limitaciones debido a la edad avanzada. Las principales dificultades que enfrentan las personas con capacidad de movimiento son la dificultad para circular por espacios estrechos, superar desniveles y escaleras debido a problemas físicos y de equilibrio, la dificultad para recorrer distancias largas sin descanso, el riesgo de caídas por resbalones o tropezones de los pies o las ayudas, la dificultad para abrir y cerrar puertas, especialmente si tienen mecanismos de cierre automáticos, y la dificultad para utilizar cerraduras u otros elementos que requieran el uso de ambas manos al mismo tiempo.

A las personas *usuarias de silla de ruedas*, en las que están incluidas las personas con discapacidad física que dependen del uso de una silla de ruedas para moverse, ya sea por sí mismas o con ayuda externa. Esto incluye a individuos parapléjicos, cuadrapléjicos,

hemipléjicos, amputados o con discapacidades severas como poliomielitis, esclerosis múltiple, espina bífida y parálisis cerebral, entre otros. También se incluyen personas de edad avanzada. Las personas que utilizan sillas de ruedas se enfrentan a diversos problemas, tales como la incapacidad para subir pendientes pronunciadas, superar desniveles y escaleras, pasar por lugares estrechos, y la necesidad de espacios amplios para poder moverse y maniobrar con la silla de ruedas. Además, existe el riesgo de caídas debido a volcaduras o resbalones de la silla de ruedas, y se experimenta limitaciones en el alcance manual y visual.

A las personas con *discapacidades sensoriales*, en las que están comprendidas aquellas personas que presentan limitaciones en su capacidad de ver y oír, como: individuos con discapacidad visual o con dificultades visuales y personas con sordera o limitaciones auditivas. Las personas con discapacidad visual enfrentarán diversos problemas, entre ellos: identificar lugares y objetos, detectar obstáculos que dificulten su movilidad (como bordillos, desniveles, salientes, baches, entre otros), dificultad para orientarse y seguir instrucciones, ausencia de señalización adecuada, dificultad para acceder a información escrita. En cuanto a las personas con discapacidad auditiva, se encontrarán con los siguientes problemas: Sensación de aislamiento en relación con su entorno, incapacidad para reconocer señales sonoras (como alarmas, timbres, entre otros) y la imposibilidad de captar información auditiva en espacios públicos (tales como edificios públicos, estaciones, aeropuertos, terminales, medios de transporte, entre otros).

1.1.3 Accesibilidad: un derecho fundamental

A. Definición y alcance de la accesibilidad

El origen del término «accesibilidad» radica en la acción de llegar y acercarse, así como en la entrada o paso. La accesibilidad es una cualidad esencial del entorno construido, ya que, como concepto, se refiere a la capacidad de llegar, entrar, salir y utilizar adecuadamente las casas, tiendas, teatros, parques y espacios públicos, oficinas gubernamentales, lugares de trabajo, etc., y, en caso necesario, poder ser evacuado de manera

segura (Huerta, 2006). Al respecto, Alonso (2007) refiere que se está valorando el impacto que la accesibilidad tiene en el bienestar de todas las personas, ya que esto se logra mediante un diseño de mayor calidad y enfocado en la pluralidad de los usuarios. Es importante que cualquier individuo pueda acceder y utilizar los servicios o productos, ya sea física o virtualmente, de manera cómoda y segura, en igualdad de condiciones con los demás, ya sea de forma presencial o no.

Y si bien existe un artículo en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, específicamente el artículo 9º, que establece el derecho de accesibilidad, el concepto de accesibilidad va más allá de esto. El principio de accesibilidad no se enfoca únicamente en el acceso a instalaciones y tecnología, es decir, en eliminar las barreras físicas, sino que se refiere a garantizar el acceso al ejercicio pleno de todos los derechos; en otras palabras, busca crear una sociedad accesible para todos, donde todas las barreras desaparezcan (Sanjóse, 2007).

Por lo que, para Huerta (2006) la accesibilidad se puede entender en relación con tres aspectos fundamentales de la actividad humana: movilidad, comunicación y comprensión.

B. Accesibilidad universal: principio y aplicaciones

Para De Asis (2005) la accesibilidad universal se presenta como una condición inevitable para el ejercicio de los derechos en igualdad de oportunidades por todos los individuos, con la finalidad de lograr la dignidad humana y el libre desarrollo de la personalidad de todas las personas.

Al respecto, el Grupo de Trabajo Multisectorial-PNA (2019) define la Accesibilidad Universal como la planificación, proyección, construcción, rehabilitación y conservación del entorno, teniendo en cuenta las necesidades y requisitos de todas las personas, independientemente de su edad, condición o capacidad. Su objetivo es facilitar el uso de productos, servicios, entornos y aplicaciones, garantizando la comodidad, seguridad y autonomía personal, aplicándose

en diferentes áreas, como la edificación, las vías públicas, los parques y jardines, el entorno natural, el transporte, la señalización, la comunicación, la tecnología y la prestación de servicios. Todo esto se logra a través del Diseño Universal y los Ajustes. Criterio que comparte De Asís (2013), ya que plantea la importancia de comprender que el concepto de accesibilidad universal está íntimamente relacionado con la noción de barrera; y en este ámbito, una «barrera» puede ser definida como cualquier elemento que dificulte o impida el acceso de las personas a diferentes aspectos de la vida en sociedad que pueden tener múltiples orígenes y manifestarse en distintos ámbitos; por lo que, si bien la accesibilidad puede lograrse a través de diferentes vías, se pueden destacar dos: el diseño para todos y los ajustes razonables. Así también Alonso (2007) refiere que la mejora de la accesibilidad no solo favorece a las personas con discapacidad sino a distintas personas, dentro de las que podemos identificar a tres grandes colectivos donde están incluidas las: Personas con discapacidades permanentes, personas mayores y personas afectadas por circunstancias transitorias.

Por lo que podemos entender, que la accesibilidad universal se trata de un modelo de intervención integral que busca la plena accesibilidad, en la que se debe combinar estrategias de supresión de barreras y el diseño para todos, bajo la premisa que los problemas de accesibilidad no se pueden solucionar mediante la mera supresión de barreras físicas; este modelo requiere involucrar a la sociedad en su conjunto, con la finalidad que de las personas tengan las mismas oportunidades y beneficios en el uso y disfrute de los entornos, productos y servicios.

C. Legislación sobre accesibilidad: un panorama nacional

La Constitución Política Del Perú (1993) en su artículo 7° garantiza el derecho de las personas con discapacidad a ser tratadas con dignidad y contar con un marco legal que las proteja, brinde atención, readaptación y seguridad. De acuerdo con esta disposición constitucional, la Ley N° 29973, Ley General de La Persona Con Discapacidad (2012),

su Reglamento y otras normas relacionadas, incluyen mandatos que establecen la obligación de proporcionar condiciones de accesibilidad en el entorno físico, así como plazos para la adaptación arquitectónica de instalaciones públicas y privadas, junto con sanciones en caso de incumplimiento. De esta manera, la accesibilidad se convierte en un derecho primordial para las personas con discapacidad, ya que les permite ser integradas y participar en la sociedad en igualdad de oportunidades con otros individuos. Así lo expresa en el artículo 15°, al referir que todas las personas tienen el derecho a la accesibilidad, lo cual implica el acceso en condiciones iguales al entorno físico, medios de transporte, servicios, información y comunicaciones de manera autónoma y segura, siendo tarea del Estado regular y llevar a cabo las medidas necesarias para garantizar este derecho en todos los ámbitos gubernamentales, con base en el principio de diseño universal (*Ley N° 29973, Ley General de La Persona Con Discapacidad*, 2012).

D. Barreras físicas y perceptuales en la accesibilidad

La CIF, define a las barreras como todos aquellos factores en el entorno de una persona que, cuando están presentes o ausentes limitan el funcionamiento generando discapacidad, en las que están incluidas aspectos como la inaccesibilidad a un ambiente físico, falta de tecnología para una asistencia adecuada, el proceder negativo de las personas respecto a la discapacidad, además de los servicios, sistemas y políticas, que o no existen o de existir dificultan la participación de las personas con una condición de salud en todas las áreas de su vida (World Health Organization, 2001).

De Asis (2005) clasifica las barreras de accesibilidad según ámbitos:

- Barreras en la movilidad, que se encuentran cuando las personas se movilizan con su fuerza motriz, caminando por la calle, o queriendo acceder a un edificio, así como mediante el uso del transporte.

- Barreras en la comunicación e información, que se refieren a aquellas limitaciones o impedimentos que dificultan transmitir y/o recibir de manera efectiva lo que las personas desean comunicar.
- Barreras en el acceso a bienes y servicios, que se refieren a la falta de accesibilidad en el disfrute y uso de dichos bienes y servicios, así como en las oportunidades de adquirirlos.
- Barreras representadas por las actitudes negativas hacia la discapacidad, como son los prejuicios o el acoso.

Por su parte, Huerta (2006) clasifica las barreras de accesibilidad a partir de tres formas básicas de actividad humana, que son: la movilidad, la comunicación y la comprensión.

- Las barreras urbanísticas, que consisten en los obstáculos presentes en los espacios públicos, incluyendo la disposición del mobiliario urbano.
- Las barreras arquitectónicas, que dificultan o impiden el acceso a construcciones y edificios.
- Las barreras en el transporte, que impiden el acceso a los diferentes medios de transporte, ya sean terrestres, fluviales, marítimos o aéreos, tanto privados como públicos.
- Las barreras en las comunicaciones, que afectan la captación y comprensión de los mensajes, ya sean visuales, verbales o transmitidos por medios técnicos.

E. Diseño universal: principios y beneficios

Para Alonso (2007) el diseño universal es una herramienta primordial para alcanzar la accesibilidad y dotarla de universalidad, a través de siete (7) principios que consisten en: «uso universal para todos, flexibilidad en el uso, el uso sea simple e intuitivo, la información sea perceptible, exista tolerancia para el error o el mal uso, requiera poco esfuerzo físico, y cuenten con el tamaño y espacio para su uso».

Al respecto, Huerta (2007) refiere que, en el ámbito del desarrollo urbano y arquitectónico, es frecuente omitir que cada individuo tiene

características únicas en términos de su estatura, peso, fuerza y movilidad, por lo que, resulta crucial tener en cuenta un entorno inclusivo que satisfaga las necesidades de todas las personas, sin importar sus diferencias físicas. Así, el objetivo del diseño universal es hacer la vida más fácil para todos al hacer que los productos, las comunicaciones y el entorno construido sean más accesibles para un mayor número de personas, con un costo mínimo o incluso nulo adicional (Small y Darcy, 2010).

Sin embargo, para García et al. (n.d.) si se concibe el diseño universal solamente como un conjunto impecable de técnicas infalibles, se estaría generando una falsa creencia de que la técnica puede solucionar todos los inconvenientes, sin considerar las complejas conexiones que abarcan la discapacidad (así como también son influenciadas por ella), como la clase social, el género, los conocimientos y las prácticas culturales, las representaciones, los discursos y las posiciones individuales, entre otros factores.

Por ello, se debe entender el «diseño Universal» como un creador de entornos, servicios, proyectos y tecnologías accesibles, que se pueden usar por todas las personas de forma equitativa, segura y autónoma, sin que estas tengan que ser acondicionados (Declaración de Río Sobre El Medio Ambiente y El Desarrollo, 1992). Se reconocen los siguientes principios:

E.1 Uso universal, para todos

El diseño es funcional y beneficioso para cualquier conjunto de usuarios, ofreciendo soluciones lo más similares posible para todos, siendo idénticas cuando sea posible y equivalentes cuando no. Además, evita la segregación de un tipo de usuario y garantiza igualmente medios de seguridad y autonomía para todos. En resumen, el diseño considera a todos los usuarios de manera inclusiva.

E.2 Uso flexible

El diseño es versátil y se ajusta a una amplia gama de preferencias

y habilidades individuales. Permite seleccionar diferentes métodos de uso y ofrece opciones para personas diestras y zurdas. Además, se adapta a las capacidades de los usuarios.

E.3 Uso Simple e intuitivo

El diseño posibilita una comprensión sencilla, sin importar la experiencia del usuario, su conocimiento, habilidades lingüísticas o capacidad de atención. Se desecha la complejidad innecesaria y se ajusta a las expectativas e intuiciones del usuario. Las instrucciones del diseño son simples.

E.4 Información perceptible

El diseño garantiza que el usuario reciba la información necesaria, sin importar las condiciones del entorno o las capacidades sensoriales de la persona:

- Emplea diversas formas de información, como imágenes, palabras, sensaciones táctiles, etc.
- Logra un equilibrio perfecto entre la información y su entorno (mediante el uso del color).
- Optimiza la claridad de la información esencial.
- Incluye dispositivos o ayudas tecnológicas para aquellos con dificultades sensoriales.

E.5 Tolerancia al error o mal uso

El diseño tiene como objetivo disminuir los efectos perjudiciales y resultados negativos de las acciones realizadas de forma involuntaria o por equivocación. Esto se logra situando los elementos de manera que se reduzcan las probabilidades de peligros y errores, protegiendo, aislando o eliminando cualquier cosa que pueda representar un riesgo potencial. Además, el diseño busca disminuir las oportunidades de llevar a cabo actos inconscientes que pongan en peligro la seguridad.

E.6 De poca exigencia de esfuerzo físico

El diseño posibilita un uso eficiente y cómodo con el menor cansancio posible:

- Permite que el usuario mantenga una postura corporal neutral mientras utiliza el elemento.
- Utiliza de manera racional la fuerza operativa.
- Reduce las acciones repetitivas al mínimo.
- Disminuye el esfuerzo físico prolongado al mínimo.

E.7 Tamaño y espacio para acercamiento, manipulación y uso

Proporciona un espacio óptimo que permite acercarse, alcanzar, manipular y utilizar los elementos, sin importar el tamaño del cuerpo del usuario, su postura o movilidad. Garantiza una visibilidad clara de los elementos, tanto para aquellos que se encuentran de pie como para los que están sentados:

- Acomoda los elementos de manera que sean fácilmente accesibles tanto para personas en posición de pie como para las sentadas.
- Ofrece opciones adaptadas para agarrar los elementos, considerando diferentes niveles de fuerza y tamaño de las manos.
- Algunos espacios incorporan elementos adicionales de apoyo o asistencia para las personas.

F. Ajustes razonables en el modelo social de la discapacidad

Una definición de ajustes razonables se encuentra en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2008), que define los ajustes razonables como las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no representen una carga excesiva o injusta, cuando se requieran en casos específicos para garantizar que las personas con discapacidad disfruten y ejerzan todos los derechos humanos y libertades fundamentales en igualdad de condiciones con los demás.

1.1.4 Transporte público: un espacio de inclusión y desafíos

A. Definición y características del Servicio Público de Transporte

El transporte es un conjunto de acciones constantes, que tienen como objetivo el cambio de posición de las personas y sus bienes con respecto al espacio, siendo un fenómeno complejo, con características especiales (Islas y Lelis, 2007).

El transporte de personas se define como un «servicio público» que satisface las necesidades de movilidad de los usuarios, y debe ofrecerse bajo condiciones de «calidad, seguridad, salud y cuidado del entorno», debiendo para la adecuada prestación del servicio hacer uso del sistema Nacional del Transporte terrestre, y la infraestructura complementaria (terminales terrestres, estaciones de ruta u otros que se considere necesarios) (Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, 1999).

El Tribunal Constitucional establece que, aunque el transporte urbano e interurbano no es considerado servicio público según la legislación peruana, no se puede ignorar que se trata de una actividad de «interés público». Por lo tanto, el estado tiene la responsabilidad de proteger a los usuarios mediante una regulación más exhaustiva y una supervisión adecuada del servicio (Sentencia Del Tribunal Constitucional N° 00034-2004-PI/TC, 2005).

B. La importancia de la movilidad en la sociedad contemporánea

El derecho a la movilidad, como necesidad fundamental para el funcionamiento de la sociedad, ha sido cada vez más valorado, lo que ha generado un nuevo ámbito de controversia (Hernández y Pérez, 2021).

De Asis (2005) refiere que la movilidad es un elemento esencial para poder integrarse en la vida social, económica y cultural. Es esencial para cualquier individuo ante la necesidad de desplazarse de un sitio a otro, evitando en la medida de lo posible depender de alguien más para llevar a cabo esa actividad. No debería considerarse simplemente como un factor

positivo o una necesidad social y económica, sino un derecho del que todos somos titulares.

Por su parte, Gutiérrez (2012) define la movilidad como una práctica social de desplazamiento de las personas y sus bienes, de un lugar a otro que combinan deseos y necesidades de desplazarse, aunado a la capacidad de poder satisfacerlos (ya sean objetivas o subjetivas), teniendo como resultado condiciones de acceso de las personas a la sociedad.

Ballén (2007) destaca dos niveles en los que el derecho de desplazamiento funciona como parte interrelacionada: uno a corto plazo, que se basa en una relación positiva entre el medio ambiente, el espacio público y la infraestructura de transporte, y otro a largo plazo, que permite debatir la jerarquía del derecho a la movilidad en comparación con otros derechos.

Restrepo (2017) por su parte, refiere que la movilidad es cada vez más relevante en la vida diaria y el crecimiento personal de los ciudadanos, siendo un aspecto fundamental de esa autonomía que permite a todos los trabajadores y consumidores contribuir a la sociedad y disminuir la dependencia de aquellos más vulnerables. Del mismo modo, Díaz (n.d.) manifiesta que, el acceso al entorno físico está conectado con la libertad en todas sus manifestaciones, y es especialmente vital para las personas con discapacidad, ya que constituye una condición necesaria para ejercer otros derechos, adquiriendo este derecho una relevancia y valor superiores en comparación con las personas sin discapacidad.

C. Transporte accesible: criterios y beneficios

La literatura ha puesto de manifiesto la relevancia del papel que desempeña el transporte público para aquellos individuos que presentan alguna discapacidad. Esta importancia se destaca especialmente al hablar de desarrollo sostenible e inclusivo, por lo que se ha llegado a la conclusión de que el acceso de las personas con discapacidades al transporte público no se trata simplemente de cumplir con la corrección política, sino más bien de una necesidad imperante (Litman y Breanman,

2012). El transporte inclusivo y accesible es una herramienta fundamental para que las personas con discapacidades, temporales o permanentes puedan ser independientes y participar activamente en la sociedad, ya que contar con un transporte accesible posibilita que las personas con discapacidad gocen de una existencia autónoma, lo que implica disponer de servicios de transporte flexibles que acudan a los destinos y horarios deseados, estar al tanto de las opciones disponibles, conocer su funcionamiento, ser capaces de utilizarlos y contar con los recursos económicos para sufragarlos (Restrepo, 2017).

Para que un transporte sea considerado accesible, deberá permitir a las personas satisfacer sus necesidades y deseos de viajar de forma independiente. Para lograrlo, será necesario que las paradas cuenten con las características adecuadas para facilitar el desplazamiento, no solo para las personas que utilizan sillas de ruedas, sino también para todos aquellos con limitaciones físicas o sensoriales; además, los vehículos deberán contar con el diseño y las soluciones técnicas necesarias para garantizar el acceso a todas las personas; pues un servicio que cumpla con estos requisitos no solo beneficiará a las personas con discapacidad, sino a toda la comunidad (Arriagada, 2015).

Un transporte público accesible debe lograr que las personas con discapacidad completen la «cadena del transporte», sin encontrar obstáculos en su recorrido; tanto el entorno como el vehículo deben adaptarse para que puedan ser utilizados por estas personas. Sin embargo, muchas veces estas características no se cumplen y por eso es necesario que las compañías de transporte cuenten con profesionales capacitados que puedan ayudar a superar cualquier problema que pueda surgir durante el viaje y brindar el servicio necesario (Vega, 2006).

Para Huerta (2006) el concepto de accesibilidad al sistema de transporte terrestre involucra tres instancias:

- (i) La infraestructura arquitectónica y urbanística para el desplazamiento inclusivo (por ejemplo, estaciones de tren, paradas de transporte, terminales de autobuses, aeropuertos u otros lugares).

- (ii) Los medios de transporte que permiten la accesibilidad (taxis, autobuses, combis, trenes, aviones).
- (iii) La conexión entre la infraestructura y los medios de transporte, es decir, el acceso de las personas con discapacidad desde la estación o parada de autobús o taxi hacia el medio de transporte.

D. Barreras y desafíos de accesibilidad en el transporte

La movilidad limitada repercute de manera significativa en la calidad de vida y las oportunidades de las personas con discapacidad. El transporte desempeña un papel fundamental en brindar acceso a la educación, el empleo, los servicios de salud, los eventos sociales y el entretenimiento. La ausencia de opciones accesibles para movilizarse de forma independiente genera exclusión social para un gran número de individuos con discapacidad (Barnes, 2012).

Es esencial tener en cuenta los diversos desafíos que las personas con discapacidad pueden enfrentar durante todo el trayecto para garantizar la accesibilidad de los sistemas de transporte para todos. No se debe limitar únicamente a la adaptación física de los medios de transporte público. Cada etapa del viaje, desde la información sobre el servicio hasta su uso, debe ser accesible para que el viaje sea posible y se brinde un servicio de calidad (Small y Darcy, 2010).

La «cadena de transporte», no es plenamente accesible, debido a la existencia de obstáculos y barreras, lo cual impide que muchas personas logren alcanzar sus metas. Estas barreras pueden agruparse en varios tipos: las **ambientales** (las relacionadas con el entorno, y al propio modo de transporte), y las **interactivas** (que implican contar con vías para una comunicación y relación fluida). Las personas con discapacidad experimentan aún más limitaciones en cuanto a accesibilidad, debido a sus condiciones físicas, sensoriales o intelectuales, sumadas a las barreras ambientales e interactivas (Arriagada, 2015).

Al respecto, Vega (2006) refiere que las barreras ambientales son obstáculos impuestos por las condiciones físicas o sociales del entorno y

del propio modo de transporte. También pueden ser determinantes normativos que generan una actitud de rechazo percibida por las personas con discapacidad en el transporte, pudiéndose identificar:

- Barreras en los vehículos de transporte por falta de medios adecuados que cumplan con los requisitos de accesibilidad.
- Barreras en el entorno físico y ambiental, que son obstáculos presentes en los espacios e instalaciones de transporte y otros obstáculos, como las variables climáticas, ocurren en el entorno y dificultan la capacidad de desplazamiento.

Mientras que las barreras interactivas, están relacionadas con la manera en que el personal de transporte público apoya o no a las personas con discapacidad. Estas barreras pueden manifestarse de diversas formas. Algunas de estas barreras se refieren a la destreza necesaria para realizar ciertas actividades. Algunas de estas barreras se relacionan con las necesidades de comunicación, que pueden surgir de limitaciones cognitivas, de habla, audición o visión de la persona. Estas barreras interactivas ocurren en diversos sentidos, ya que la comunicación es un proceso en el que tanto el emisor del mensaje como el receptor deben participar de manera activa. Las dificultades de expresión de las personas con discapacidad a menudo van acompañadas de una falta de atención o bloqueo por parte del oyente, quien debe dedicar tiempo e interés adicional para llevar a cabo la conversación de manera efectiva (Vega, 2006).

Por su parte Gutiérrez (2012) refiere que hablar de la accesibilidad en el transporte se puede entender más fácil asociado tres grandes grupos de problemas asociados al desplazamiento:

- Un grupo vinculado a la accesibilidad de las paradas y estaciones.
- Un grupo vinculado a la accesibilidad de los vehículos de transporte
- Un grupo relacionado con las condiciones de transporte

1.2 Antecedentes

1.2.1 Internacionales

Bolaños (2018) en la tesis “El derecho humano al acceso al transporte público para las personas con discapacidad física en la ciudad de Quito” en la Universidad Andina Simón Bolívar, analiza el derecho al acceso al transporte público de las personas con discapacidad física a la luz de las políticas adoptadas en el periodo 2007 a 2017 por el Gobierno central, y del 2000 al 2017 por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, observando su correspondencia con el enfoque de derechos humanos y de diversidades, concluyendo que se encuadra un dilema que requiere un análisis de mayor complejidad, y está relacionado a la falta de prolijidad y de atención de las autoridades competentes.

Carreño (2015) en el trabajo final de Maestría “Acceso al Transporte Público para Personas con Discapacidad en Bogotá: Caso SITP” de la Universidad Nacional de Colombia, realiza el análisis del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá- SITP, con respecto a las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad física y sensorial, quienes son sujetos de una especial protección constitucional, consagrándose en el ordenamiento jurídico colombiano su derecho fundamental de acceso al transporte público, concluyendo que en principio no existe articulación entre las normas internacionales, constitucionales y de nivel nacional con aquellas de orden local que dieron vida al SITP.

Restrepo (2017) en la tesis “Análisis de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Medellín” en la Universidad de Manizales, Colombia, analiza las posibilidades de integración de las personas con discapacidad en el transporte público de la ciudad de Medellín, de manera que dichos sistemas de transporte sean más incluyentes y permitan que las personas con discapacidad se desarrollen libremente y, por lo tanto, el transporte deje de ser un limitante para el libre desarrollo, concluyendo que resulta importante la actitud que asume la comunidad frente a la movilidad de las personas con discapacidad.

Arriagada (2015) en el Informe de Proyecto de título “Evaluación de accesibilidad al sistema de transporte público en el Centro de Concepción” en la

Universidad Católica de la Santísima Concepción – Chile, en sus conclusiones, destaca que la accesibilidad en el transporte está condicionada por la distancia y el tiempo requeridos para completar el trayecto desde el inicio hasta el destino, así como por varios aspectos físicos como aceras y cruces peatonales. Estos aspectos también incluyen las dificultades percibidas durante el recorrido, como la incomodidad y la intimidación, que afectan a las personas con discapacidad física. Además, se hace notar que hay transporte público que carece de la infraestructura adecuada para atender a estas personas.

Conde (2013) en la tesis “La accesibilidad de la persona con discapacidad a la administración electrónica: análisis sociológico de estudio de caso en el proyecto ASTIC”, en la Universidad de Sevilla- España, concluye que el análisis de la accesibilidad a la tecnología para las personas con discapacidad se considera complicado en virtud de que el modelo técnico-funcional, aunque válido y propicio para avances significativos en el diseño global, no alcanza a cubrir los componentes indispensables que se originan en el ámbito social en el que se lleva a cabo la evaluación de accesibilidad.

Ayala et al. (2019) en el artículo titulado “El derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad de bienes y servicios en toda obra pública o privada en la ciudad de Riobamba”, publicada en una revista especializada, realiza una crítica jurídico-discapacidad en cuanto a la discriminación que existe en las personas con discapacidad por no tener accesibilidad a bienes y servicios en una obra pública o privada, concluyendo que existe una vulneración de derechos constitucionales a las personas con discapacidad, materializado en los obstáculos y restricciones a su acceso de manera independiente, con dificultades de desplazarse dentro y fuera de la obra pública, sin las adecuaciones necesarias para que puedan realizar sus actividades diarias.

Rodríguez Amado y Gómez Arias (2016) en el artículo titulado “Análisis preliminar de accesibilidad para personas con discapacidad física-motriz a los servicios de transporte público en el área metropolitana de Bucaramanga” publicada en una revista especializada, expone los resultados de una investigación realizada en campo, donde se analizan las circunstancias que existen en la movilidad de las personas con discapacidad motriz en el área metropolitana de

Bucaramanga, Colombia, concluyendo que aún es necesario implementar un sistema de transporte que combine todas las ventajas al desplazarse: comodidad, cobertura, asequibilidad y facilidad de acceso. Esta situación permitiría mejorar la calidad de vida de dichas personas.

Tejada (2021) en su artículo titulado “Accesibilidad de las Personas con Discapacidad en España y Portugal: perspectiva jurídica”, publicado en una revista especializada, analiza cómo se ha ido avanzando en la promoción e implementación de medidas para conseguir una mayor accesibilidad para las personas con discapacidad, desde una perspectiva jurídica y administrativa en España y Portugal, concluyendo que en España y Portugal se está aplicando un nuevo paradigma sobre la accesibilidad universal que conlleva a la promulgación de nueva normativa relacionada y una innovadora forma de organización de políticas públicas, las mismas que están orientadas a asegurar el derecho al acceso a todos los espacios públicos y privados, en los sectores que afectan a la vida diaria de la persona con discapacidad.

1.2.2 Nacionales

Aguilar (2020) en la tesis “La persona con discapacidad y el Derecho al trabajo en la Constitución Política del Perú”, en la Universidad San Martín de Porres, examina de qué manera se sustenta el derecho al trabajo en la Constitución Política del Perú de 1993 de la persona con discapacidad y llega a la conclusión que existe una clara afectación respecto del derecho al trabajo de la persona con discapacidad, pese al deber del estado en las garantías necesarias para que puedan desarrollarse libremente.

Chávarry y Fernández (2020) en la tesis “Ineficacia de la Ley 29973 y la Afectación al Derecho a la Accesibilidad de las Personas Discapacitadas en los Medios de Transporte Público”, en la Universidad Cesar Vallejo determina de qué manera la Ley 29973 es ineficaz y afecta el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad que utilizan silla de rueda en los medios de transporte de Trujillo, concluyendo en base a su investigación que se está vulnerando el derecho a la accesibilidad en personas con discapacidad al no contar con un servicio de transporte idóneo, lo que se considera como discriminación.

Cachay et al. (2018) en la tesis “El Plan de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad 2009-2018”, en la Universidad Pontificia Universidad Católica del Perú. Concluyen que el PIO 2009-2018 responde ineficazmente a las necesidades de las personas con discapacidad relacionadas a aspectos de participación democrática, vida independiente y acceso a la información y comunicación, advirtiendo que el plan no ha diseñado actividades específicas por tipo de discapacidad ni ha planteado una meta de acceso hasta el año 2018.

Diaz (2019) en el artículo titulado “Discapacidad en el Perú: Un análisis de la realidad a partir de datos estadísticos”, publicada en una revista especializada, realiza un rastreo de información documental que aborda la problemática de la discapacidad a partir del análisis de datos estadísticos en el Perú, concluyendo que el Perú, presenta una realidad estadística en materia de discapacidad, que coincide con ciertos informes internacionales, que alertan sobre la situación de vulnerabilidad de los discapacitados, en cuanto a sus derechos humanos; en especial, el sexo femenino y aquellos que padecen de discapacidad visual, en donde se tendrán que priorizar e instrumentalizar acciones de corto y mediano plazo, que involucren temas de prevención; atención y eficiente inclusión social.

Ponce (2023) en su artículo titulado “Transporte público urbano inclusivo desde la percepción de las personas con discapacidad en una ciudad de Perú”, publicada en una revista especializada, determina la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, concluyendo que la gestión del transporte urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo tiene un nivel predominantemente deficiente, y la accesibilidad de las personas con discapacidad es principalmente mala.

Ramírez (2022) en la tesis “El transporte público y el derecho de accesibilidad en personas con discapacidad física, Lima, 2020”, en la Universidad Cesar Vallejo, determinado como el derecho de accesibilidad al transporte público se vulnera para las personas con discapacidad física, concluyendo que el transporte público y el derecho de accesibilidad se vulneran a consecuencia de la

falta de infraestructura en el transporte para el fácil acceso de las personas con discapacidad.

Ruiz (2018) en la tesis “Alcances de la Ley General de Personas con Discapacidad N° 29973 en relación a su inclusión laboral” en la Universidad Señor de Sipán – Pimentel, concluye que la Ley General de personas con discapacidad N° 29973 tiene como objetivo principal promover la inclusión laboral de este grupo de individuos. Sin embargo, se ha observado una violación a sus derechos laborales tanto en instituciones públicas como privadas. Esto se evidencia en la falta de cumplimiento de la norma que establece la contratación de un 5% y 3% de trabajadores con discapacidad en los lugares de trabajo, que es un problema persistente en la mayoría de las entidades públicas que no contratan a estas personas debido a la supuesta dificultad que representan para llevar a cabo las actividades laborales.

Huaripata (2019) en la tesis “Nivel de inaplicación de la Ley 29973 vulnera derecho del trabajo en personas con discapacidad en el Distrito de Huacho 2016” en la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión- Huacho, concluye que el incumplimiento de la ley 29973, afecta el derecho laboral de las personas con discapacidad, a pesar de ser obligatoria para las instituciones públicas y privadas. Si la ley no se aplica correctamente, se vulneran derechos garantizados por la Constitución, incluso si se promueve su cumplimiento. Por lo tanto, es necesario que las instituciones públicas y privadas tomen en cuenta esta normativa y la apliquen correctamente.

Zamora (2017) en la tesis “Ineficacia de la Ley N° 29973 y el Derecho a la Accesibilidad De las Personas con Discapacidad Física en las Instituciones Educativas De Trujillo, 2017” en la Universidad Cesar Vallejo- Trujillo, concluye que, en Trujillo, la mayoría de las Instituciones Educativas no se preocupan por adaptar sus instalaciones conforme a las reglas de accesibilidad, dado que nunca han pasado por una inspección para verificar si son accesibles para personas con discapacidad. De esta forma, las autoridades de estas instituciones creen que no están incumpliendo ninguna norma. Esto nos lleva a concluir que el artículo 15° de la Ley 29973 no es efectivo y no garantiza el derecho de acceso para personas con discapacidad en las Instituciones Educativas de Trujillo.

1.2.3 Locales

Pizarro (2020) en la tesis “Vulneración del derecho de acceso al transporte público para personas con discapacidad: caso servicio de transporte interprovincial Puno-2018” en la Universidad Nacional del Altiplano, concluye que existen limitaciones percibidas por las personas con discapacidad ante su traslado desde alguna provincia de Puno y viceversa, ejecutada por el servicio de transporte interprovincial, vulnerándose el derecho de acceso al transporte público.

Choquehuanca (2020) en la tesis “Efectividad de la Ley General de Personas con discapacidad y su Reglamento, en el ámbito laboral en la ciudad de Puno periodo 2018” de la Universidad Nacional del Altiplano, evalúa el nivel de efectividad de la Ley General de Personas con discapacidad y su reglamento, concluyendo en base a su investigación que la ley no es efectiva respecto de la cuota laboral por discapacidad en la ciudad de Puno, a pesar de existir infracciones, sanciones, incentivos y otros.

Jorge (2017) en la tesis “Factores que influyen en el proceso de inclusión laboral de las personas con discapacidad en la Provincia de Puno-2017” de la Universidad Nacional del Altiplano, concluye que las personas con discapacidad no ejercen su derecho a la inclusión laboral reconocida por la Ley N° 29973- Ley General de la persona con discapacidad, además que desde la promulgación de la ley base, ha sido muy poco el avance a fin de promover condiciones reales de inclusión laboral de las personas con discapacidad mediante el marco de políticas de ayuda.

CAPÍTULO II

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

2.1 Identificación del problema

La declaración Universal de Derechos Humanos firmada en el año 1948 establece que «*Todos los seres nacen libres e iguales en dignidad y derechos*», sin embargo pese a que han transcurrido más de 75 años desde su proclamación, aun en el mundo se evidencian situaciones de desigualdad y discriminación, producto de la crisis política, social y económica, que afecta duramente a amplios sectores, llevándose la peor parte las personas que pertenecen a los sectores más vulnerables de la población, siendo uno de estos las personas con discapacidad.

Las personas con discapacidad, a lo largo de la historia, no solo han sido discriminadas y relegadas de las oportunidades sociales, sino que además han experimentado significativas desigualdades en cuanto al ejercicio de sus derechos, y si bien en los últimos años se han logrado considerables avances en cuanto al derecho de accesibilidad, derecho fundamental para que las personas con discapacidad puedan ejercer sus derechos humanos en igualdad de condiciones que los demás, aún existen millones de personas con discapacidad que enfrentan día a día una serie de barreras y obstáculos que dificultan el pleno ejercicio de sus derechos: el acceso al servicio público de transporte en igualdad de condiciones con los demás, constituye un ejemplo de estas barreras, en tanto que, en lugar de ser una garantía de su derecho de locomoción, es negado por parte de nuestras autoridades responsables de la regulación de este servicio.

A nivel internacional, el derecho de accesibilidad al servicio de transporte de las personas con discapacidad está ganando cada vez más atención y reconocimiento, ya que es un derecho de enorme relevancia. La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), establece que las personas con discapacidad tienen derecho a la igualdad de oportunidades en diversas áreas de la vida, incluyendo el transporte. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos internacionales para promover los derechos de las personas con discapacidad, existe una amplia brecha entre las normas y su implementación efectiva.

En el Perú, existe un avance en la promoción y protección de los derechos de las personas con discapacidad. La Constitución Política reconoce el derecho a la igualdad y

no discriminación, así como el derecho de las personas con discapacidad a acceder a los servicios públicos sin restricciones. Además, se cuenta con leyes específicas, como la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, que establece medidas para garantizar el acceso de las personas con discapacidad a los servicios de transporte.

Sin embargo, a pesar de la existencia de normas internacionales y nacionales que buscan garantizar el acceso de las personas con discapacidad a los servicios públicos de transporte, en el ámbito local de la ciudad de Puno aún persisten los problemas de accesibilidad, las mismas que están vinculados a la accesibilidad de las paradas y estaciones, a la accesibilidad de los vehículos de transporte y a las condiciones del transporte. Esto se refleja en la falta de infraestructuras adecuadas y adaptadas para facilitar el acceso a las personas con discapacidad, la ausencia de rampas en las paradas de buses, la falta de señalización adecuada, la inexistencia de vehículos adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida, entre otros.

Según cifras del Instituto Nacional de Estadística e Informática (2018) en el Perú existen aproximadamente 1 millón 575 mil personas que presentan alguna discapacidad (5,2 % de la población), teniendo el mayor porcentaje de personas con discapacidad la región de Puno, con una cifra ascension al 13,12 % (153869 personas) del total de la población censada en el año 2017 (Defensoría del Pueblo, 2020), siendo la «restricción para ver» la más recurrente entre las personas con discapacidad de Puno, con un 34,1 %, seguida de la «restricción para moverse o caminar», con un 21,7 % y la «restricción para oír» con un 8,1 %, debiendo además considerar que el 25,3 % de la población tiene dos o más restricciones.

Estos datos y la problemática de falta de políticas y acciones concretas que garanticen el derecho de accesibilidad al servicio público de transporte para las personas con discapacidad física, visual y auditiva (sensorial) en nuestra ciudad de Puno, nos lleva a formularnos la siguiente pregunta ¿Cómo es el tratamiento actual del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno? ya que existe una necesidad imperante respecto a la existencia de una normativa local que establezca medidas específicas de accesibilidad de las personas con discapacidad visual, física y auditiva (sensorial) al servicio de transporte público en la ciudad de Puno, para que puedan participar de manera autónoma y con las mismas oportunidades en su entorno y específicamente en el acceso al servicio público

del transporte, pues se enfrentan en su vida diaria a grandes barreras para el acceso a este servicio, que es el resultado de la carencia de adecuadas regulaciones para la efectiva protección de sus derechos, limitando así su autonomía, independencia y participación social.

2.2 Definición del problema

2.2.1 Problema general

- ¿Cómo es el tratamiento actual del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno?

2.2.2 Problemas específicos

- ¿Como es el tratamiento del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad respecto al uso del servicio público de transporte en el marco normativo nacional?
- ¿Cuál es el nivel de implementación de las normas y regulaciones para la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio público de transporte en la ciudad de Puno?
- ¿Cuáles son los principales impedimentos y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio público de transporte en nuestra ciudad y qué configuran vulneración de derechos?
- ¿Qué medidas y cambios legislativos podrían mejorar la accesibilidad y garantizar el derecho de las personas con discapacidad al uso del servicio público de transporte en la ciudad de Puno?

2.3 Intención de la investigación

La intención de la investigación es analizar la aplicación de la normativa en cuanto a la accesibilidad de las personas con discapacidad al servicio público de transporte en la ciudad de Puno, verificando las medidas de gestión, control y seguimiento que se hayan implementado en aras de buscar una mejor accesibilidad al servicio de transporte, generando un aporte analítico propositivo, ya que al final de la investigación se pretende

plantear posibles propuestas de cambio que puedan contribuir a mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidad en este ámbito.

2.4 Justificación

El problema de investigación es relevante porque busca garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad visual, física y auditiva en la ciudad de Puno en el ámbito del transporte público. La accesibilidad en el transporte es un factor determinante para asegurar la igualdad de oportunidades y la inclusión social de las personas con discapacidad, por lo que conocer el tratamiento normativo en la ciudad, su implementación y evolución, nos permitirá valorar las consecuencias de las intervenciones de mejora, identificar las barreras que aún existen en el acceso al servicio de transporte, y con ello proponer cambios legislativos para promover la igualdad de oportunidades y la no discriminación de las personas con discapacidad en el acceso al transporte público, generando conciencia y sensibilización en la sociedad sobre la importancia de la inclusión y accesibilidad de las personas con discapacidad.

La presente investigación se justifica desde una perspectiva personal, al ser mi deber como abogada y ciudadana contribuir a la promoción y protección de los derechos de las personas con discapacidad y la accesibilidad en el transporte, que es un aspecto clave en ese sentido, además que responde a una demanda y necesidad de la población con discapacidad quienes enfrentan obstáculos cotidianos para poder desplazarse y acceder a los servicios de transporte público de manera autónoma y segura.

La investigación genera un aporte teórico significativo en el mejor conocimiento de la realidad vinculada al derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte, ya que si bien existe un marco legal y normativo que busca proteger y promover la integración de las personas con discapacidad en cada esfera de la comunidad, incluyendo el transporte público, resulta fundamental evaluar si estas leyes y normativas se están aplicando efectivamente en la ciudad de Puno, identificando los impedimentos y obstáculos que afrontan las personas con discapacidad al utilizar el transporte público, así como los aspectos legislativos que no se están aplicando adecuadamente.

Por otro lado, y considerando la falta de compromiso político para implementar una verdadera promoción de la inclusión y accesibilidad de las personas con

discapacidad, mediante la presente investigación, se pretende proponer políticas públicas o cambios legislativos para implementar su eficacia.

Por último, es importante señalar los límites de esta investigación. Debido a la complejidad del tema y los recursos disponibles (humanos, técnicos y financieros), esta investigación se limitará al contexto específico de la ciudad de Puno, al servicio público de transporte y a las personas con discapacidad visual, física y auditiva, sin poder abarcar todas las modalidades, tipos de discapacidad y situaciones particulares que existen en la ciudad.

2.5 Objetivos

2.5.1 Objetivo general

- Analizar cómo es el tratamiento actual del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno.

2.5.2 Objetivos específicos

- Analizar el marco normativo nacional referente al derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad respecto al uso del servicio público de transporte.
- Determinar el nivel de implementación de las normas y regulaciones para la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio público de transporte en la ciudad de Puno.
- Identificar los principales impedimentos y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio público de transporte en la ciudad de Puno, y que configuran vulneración de derechos.
- Proponer medidas y cambios legislativos necesarias para mejorar la accesibilidad y garantizar el derecho de las personas con discapacidad al uso del servicio público de transporte en igualdad de condiciones con los demás.

CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1 Acceso al campo

La presente investigación analiza cómo es el tratamiento actual del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno, por lo tanto, el acceso al campo de investigación se produjo con la revisión del marco normativo nacional: Constitución, Tratados Internacionales, Leyes y Ordenanzas Municipales referentes al derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad; con el estudio de libros y artículos relacionados con el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad; y con la realización de entrevistas cualitativas semiestructuradas a los presidentes de las asociaciones: Asociación de Ciegos Virgen de la Candelaria, Federación Departamental de Personas con Discapacidad Puno y Asociación de Sordos de Puno, así como al Gerente de Transportes y seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Puno.

Para obtener el marco normativo se procedió a ingresar al Portal del Gobierno del Perú, donde se realizó la búsqueda de las normas mencionadas; asimismo, para obtener el material bibliográfico, se utilizó repositorios digitales, archivos de revistas especializadas y se adquirieron libros sobre derecho de accesibilidad, habiéndose presentado algunas dificultades en el acceso de la bibliografía, las mismas que han sido superadas con esfuerzo e inversión realizada.

Para la realización de las entrevistas se procedió a realizar las labores de contacto y presentación con los entrevistados, para posteriormente fijar lugar y fecha para desarrollar las entrevistas en base al guion de entrevista semiestructurado elaborado, habiéndose presentado dificultades de comunicación con el representante de la Asociación de Sordos de Puno, la misma que fue superada con el apoyo de un tercero quien sirvió de intermediario para poder comunicarnos con el entrevistado.

Finalmente, el acceso al campo de estudio se dio de forma gradual y progresiva, conforme al cronograma de actividades.

3.2 Selección de informantes y situaciones observadas

La selección del marco normativo nacional: Constitución, Tratados

Internacionales, Leyes y Ordenanzas municipales, y la recopilación de entrevistas a los representantes de las Asociaciones de las personas con discapacidad de la ciudad de Puno y al Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno, se realizó en base al muestro razonado o intencionado, que selecciona deliberadamente algunas categorías que se consideran representativas del fenómeno a investigar, en lugar de hacerlo al azar, dado que la literatura sobre el diseño evaluativo no establece una cuantificación determinada sobre la muestra a elegir, habiendo acudido a utilizar el criterio general de determinación de la muestra cuidando en lo más posible la representatividad de las unidades de análisis. En ese sentido, la manera en la que se seleccionó la información fue la siguiente: i) Revisión del marco normativo nacional: Constitución, Tratados Internacionales, Leyes y Ordenanza Municipal que regula el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte; ii) Recopilación de entrevistas a los presidentes de las siguientes asociaciones: Asociación de Ciegos Virgen de la Candelaria, Federación Departamental de personas con discapacidad Puno y la Asociación de Sordos de Puno, seleccionados según los criterios de representatividad de las personas con discapacidad física, visual y auditiva de la ciudad de Puno, y iii) Recopilación de la entrevista al Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno, seleccionado intencionadamente, por ser representante de la Municipalidad Provincial de Puno, en los casos de transporte. Del mismo modo, la selección de situaciones concretas responde a criterios como: i) Que la información sea relativa al derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad y ii) En el contexto del servicio público de transporte.

3.3 Estrategia de recogida y registro de datos

En lo que respecta a la recolección y registro de datos, se requirió la recopilación de material bibliográfico y entrevistas. El proceso de recopilación de datos se llevó de la siguiente manera:

- Se utilizó la técnica de observación documental, análisis de contenido y entrevista para recopilar datos de la realidad de acuerdo con los objetivos de la investigación.
- Para almacenar la información obtenida, se utilizaron como instrumentos de investigación las fichas de análisis de contenido y la entrevista cualitativa semiestructurada (anexo 1).
- Para clasificar y sistematizar el marco normativo nacional referente al derecho de

accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte se utilizó las fichas de análisis de contenido, para posteriormente revisar el contenido de la información documental y determinar la información teórica o bibliográfica relevante que se usó durante la investigación.

- Para identificar los principales impedimentos y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio público de transporte se usó la entrevista cualitativa, la misma que trato sobre los principales impedimentos y obstáculos que dificultan el acceso de las personas con discapacidad al servicio de transporte público en la ciudad de Puno y la existencia de normativa específica que proteja los derechos de las personas con discapacidad (véase guion de entrevista, anexo 1). Se entrevistó a cuatro personas: Vidal Mamani Soncco, Presidente de la Asociación de Ciegos Virgen de la Candelaria; Felipe Flores Ponce, Presidente de la Federación Departamental de Personas con Discapacidad Puno; Fredy Santos Quispe Cansaya, Representante de la Asociación de Sordos de Puno y al CPC Danny Helbert Guerra Bueno, Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno, entrevistas que fueron recopiladas mediante la grabación de audios, las mismas que fueron posteriormente transcritas y analizadas sistemáticamente.

3.4 Análisis de datos y categorías

La información documental recogida durante el desarrollo de esta investigación versó sobre el tratamiento del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio de transporte. Considerando esa perspectiva, la información descartada por irrelevante fueron aquellas que regulan el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad vinculadas a la educación, salud, trabajo, justicia u otros que no estén directamente relacionados con el transporte. De ahí que esa información fue descartada. Entonces, la información con la que se trabajó es relativa al tratamiento del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio de transporte en el marco normativo nacional y local. En cuanto a la literatura revisada, se ha descartado información relativa a la teoría y fundamentos de la evolución de los derechos humanos, teorías y fundamentos del concepto de discapacidad. Asimismo, en cuanto a las entrevistas realizadas, se ha descartado información referente a obstáculos y barreras en el acceso a la educación y trabajo, que fueron manifestadas por los entrevistados, tomando en cuenta que la información que nos interesó analizar a detalle

es el tratamiento normativo del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio de transporte, así como su implementación en la ciudad de Puno en aras de mejorar la accesibilidad y garantizar el derecho de las personas con discapacidad al uso del servicio. Esta situación ha permitido que durante el desarrollo de la investigación se puedan interpretar los datos encontrados, resaltando la importancia de conocer el tratamiento normativo nacional y local.

Se empleó el programa Mendeley para organizar la información bibliográfica y poder posteriormente organizar la información cualitativa, ya que durante la investigación se tuvo que codificar y generar categorías de análisis que permitan identificar correctamente el procesamiento de datos, respecto al tratamiento del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el marco normativo nacional y su implementación en el marco normativo local.

3.4.1 Unidades y categorías de análisis

Las unidades de análisis están comprendidas por: i) Derecho de accesibilidad, ii) Personas con discapacidad, iii) Servicio público de transporte.

Las categorías de la investigación:

- Derecho a accesibilidad
- Constitución
- Leyes
- Ordenanzas Municipales
- Implementación de las normas
- Medidas de gestión
- Medidas de control
- Medidas de seguimiento
- Impedimentos y obstáculos
- Vinculados a la accesibilidad de las paradas y estaciones
- Vinculados a la accesibilidad de los vehículos de transporte
- Vinculados a las condiciones del transporte
- Medidas y cambios legislativos
- Políticas públicas
- Modificaciones legislativas

3.4.2 Enfoque y tipo de investigación

El **enfoque** de la presente investigación es **cualitativo**, que busca comprender y analizar la situación del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno. El diseño es **cualitativa evaluativa**, que consiste en construir un conocimiento de las dificultades existentes, entendiendo su verdadera naturaleza y proporcionando información precisa sobre la situación social que las autoridades deben abordar, con el objetivo de mejorarlas (Bautista, 2011).

En lo que respecta al tipo de investigación es **descriptiva-explicativa**, ya que se describirá detalladamente el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el servicio de transporte público en el marco normativo nacional y su implementación en el marco normativo local, a través de la revisión de información documental y recopilación de entrevistas a los representantes de las organizaciones de las personas con discapacidad de la ciudad de Puno y al Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno.

3.4.3 Métodos empleados

Los métodos utilizados para cada objetivo específico fueron:

A. Método dogmático-jurídico

Que se basa en principios teóricos para interpretar el sentido de las normas jurídicas, no obstante, es relevante considerar que las conclusiones obtenidas mediante este enfoque no son concluyentes, sino que están sujetas a la aceptación por parte de la comunidad legal. Por lo que, la forma en la que se empleó fue al examinar el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad al servicio público de transporte en el marco normativo nacional.

B. Método hermenéutico (argumentativo)

Que consiste en realizar una interpretación práctica, intersubjetiva y experiencial de un texto, acción o pensamiento. En concreto, la aplicación de este método permitió someter a un análisis riguroso, lógico y racional la implementación de las normas sobre accesibilidad de las



personas con discapacidad en el servicio de transporte público en la ciudad de Puno.

C. Método inductivo

Que implica inferir conclusiones generales a partir de premisas particulares. De ese modo, la forma en que se empleó dicho método fue al analizar la legislación y normativas que abordan el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad y a partir de ello se generó conclusiones universales.

Estos métodos se utilizaron a lo largo de la investigación con el objetivo de alcanzar los fines propuestos.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El propósito de este capítulo es analizar y exponer el tratamiento normativo nacional del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad respecto al uso del servicio público de transporte y su nivel de implementación en la ciudad de Puno, identificando los principales impedimentos y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio de transporte para así poder proponer políticas públicas o cambios legislativos para mejorar la accesibilidad.

Hasta el momento el tema de la discapacidad ha evolucionado de acuerdo con el estudio de modelos y teorías, siendo en si misma un fenómeno complejo y multidimensional, que desafía a una sociedad que busca soluciones universales. Las respuestas lineales no son efectivas ante la diversidad y resultan en desigualdad y exclusión. El reconocimiento de la diversidad como un valor es crucial para construir una sociedad inclusiva (Pérez, 2010).

En los siguientes párrafos analizamos y explicamos el tratamiento normativo nacional y local del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad, ello para identificar los alcances del derecho de accesibilidad y su implementación en la ciudad de Puno en el contexto del servicio de transporte. La forma en la que se estructura el análisis de los mismos se rige por los objetivos específicos, de tal manera que se alcanza a sistematizar la información recabada del marco normativo nacional: Constitución, Tratados Internacionales, Leyes y Ordenanza Municipal Provincial; procediendo a ubicar los derechos y secciones relevantes relacionadas con la accesibilidad en el transporte público de las personas con discapacidad, para luego determinar su nivel de implementación en la ciudad de Puno y si las implementaciones realizadas lograron su cometido o los puntos en los que fracasó. También fue necesario procesar las entrevistas realizadas al Presidente de la Asociación de Ciegos Virgen de la Candelaria, al Presidente de la Federación Departamental de personas con discapacidad Puno, al Representante de la Asociación de Sordos de Puno y el Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno, identificando los principales impedimentos y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio público.

4.1 Resultados

4.1.1 Resultados del primer objetivo específico: Analizar el marco normativo nacional referente al derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad respecto al uso del servicio público de transporte

Analizar el marco normativo nacional referente al derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad respecto al uso del servicio público de transporte requiere de la enumeración de las normas que componen el marco normativo, así como la descripción de estas. De ahí que las tablas y figuras que a continuación aparecen dan cuenta de ello.

Tabla 1

Normativa nacional que regula el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad

Norma	Contenido	Artículos
Constitución Política del Perú	Derecho de igualdad ante la ley.	Art. 2°
	Derecho de persona con discapacidad	Art. 7°
Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad	Medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones que los demás al transporte	Art. 9°
La Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad – OEA	Medidas que deben adoptar los Estados parte para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad	Art. III
Ley General de la Persona con Discapacidad	Derecho de accesibilidad	Art. 15°
	Accesibilidad en el transporte público terrestre	Art. 20°
Reglamento de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad	Accesibilidad en el transporte público terrestre	Art. 20°

De acuerdo a la Tabla (Tabla 1), el marco normativo nacional que regula el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad está comprendido por:

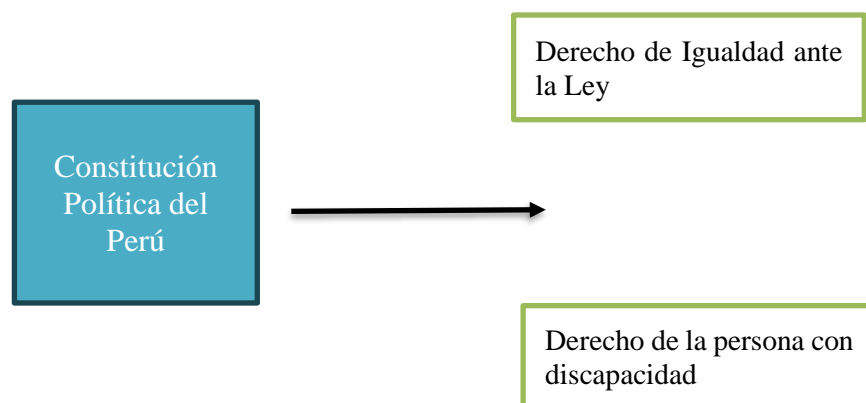
- La Constitución Política del Perú
- La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad
- La Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad – OEA
- La Ley General de la Persona con Discapacidad, Ley N° 29973
- El Reglamento de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad.

Marco normativo que se desarrolla de acuerdo con el análisis de contenido obtenido de la ficha de análisis de contenido, del siguiente modo:

A. La constitución Política del Perú

Figura 1

Derechos de las personas con discapacidad



La Constitución Política del Perú, como ley fundamental del Estado, establece los principios y derechos que rigen a todos los ciudadanos, sin excepción.

De acuerdo con el mapa semántico (Figura 1), en el caso particular de las personas con discapacidad, la Carta Magna reconoce y garantiza su derecho a la igualdad, la no discriminación y la accesibilidad.

En primer término, el artículo 2º, inciso 2 de la Constitución establece que todas las personas son iguales ante la ley, sin distinción de ningún tipo, prohibiendo la discriminación por cualquier motivo, incluyendo la discapacidad. Esto implica que el Estado debe tomar

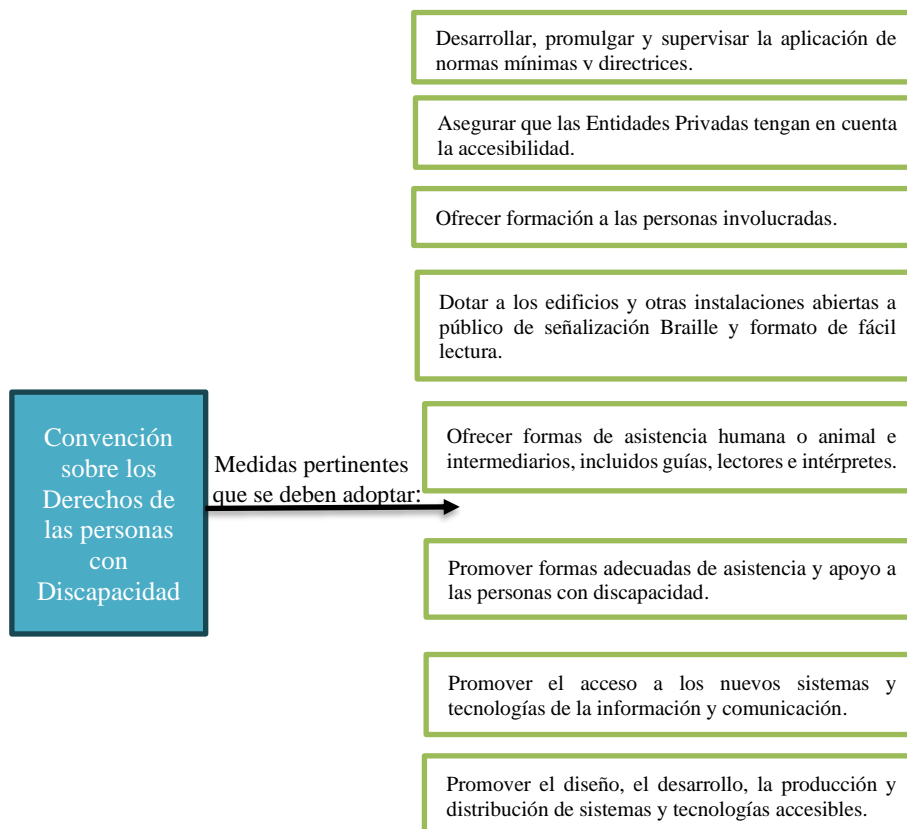
medidas para garantizar que todas las personas, independientemente de sus condiciones físicas o mentales, puedan ejercer plenamente sus derechos.

Por otro lado, el artículo 7° establece que todas las personas tienen derecho a la protección de su salud, la de su familia y la de su comunidad, estableciendo el deber de contribuir a promover y defender la salud. En este artículo reconoce el derecho de las personas con discapacidad a ser respetadas en su dignidad y a recibir un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad, en caso de que sean incapaces de cuidar de sí mismas debido a una deficiencia física o mental, con lo que se reconoce la necesidad de proteger y atender a las personas con discapacidad, asegurando su integración y bienestar en la sociedad.

B. La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad

Figura 2

Medidas que deben adoptar los Estados parte



Este mapa semántico (Figura 2), presenta una serie de medidas pertinentes que los Estados parte deben adoptar para garantizar el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones que las demás, a los sistemas de transporte tanto en zonas urbanas como rurales:

- Se debe adoptar medidas para desarrollar normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y servicios de transporte público, lo que implica que se deben establecer estándares y regulaciones que garanticen la inclusión de las personas con discapacidad en el diseño y funcionamiento de los sistemas de transporte público.
- Las entidades privadas que ofrecen servicios de transporte público también deben tener en cuenta la accesibilidad para las personas con discapacidad, lo que significa que las empresas de transporte deben adaptar sus instalaciones y servicios para hacerlos accesibles a las personas con discapacidad, garantizando su derecho de igualdad de acceso.
- Se debe proporcionar formación a todas las personas involucradas en temas de accesibilidad para las personas con discapacidad. Esto incluye a los trabajadores del transporte público, quienes deben recibir capacitación sobre cómo interactuar y asistir a las personas con discapacidad, así como brindarles apoyo y asistencia adicional según sea necesario.
- Se establece la necesidad de proporcionar señalización en Braille y en formatos de fácil lectura y comprensión en los edificios y otras instalaciones abiertas al público, pues esto facilita la orientación y promueve la autonomía de las personas con discapacidad visual.
- Se debe ofrecer formas de asistencia humana o animal, así como intermediarios, como guías, lectores e intérpretes profesionales de la lengua de señas, para facilitar el acceso a los edificios y otras instalaciones abiertas al público, para garantizar que las personas con discapacidad cuenten con el apoyo necesario para utilizar el

transporte público de manera segura y efectiva.

- Se debe promover el desarrollo y acceso a nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones para las personas con discapacidad, incluyendo Internet. Esto implica que se deben eliminar las barreras digitales y asegurar que las personas con discapacidad tengan igualdad de acceso a la información y servicios en línea.

Esta serie de medidas y obligaciones establecidas en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Tratado Internacional adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2006, y ratificado por muchos países, incluido el Perú, son herramientas que permiten asegurar el derecho de accesibilidad al transporte para las personas con discapacidad, las mismas que abarcan desde la eliminación de obstáculos y barreras hasta la capacitación del personal, el desarrollo de normas y estándares de accesibilidad, la provisión de asistencia y apoyo, y el fomento de la accesibilidad en nuevas tecnologías. Todo ello con el objetivo de garantizar la igualdad de acceso y participación de las personas con discapacidad en todos los aspectos de la vida.

En este contexto, el derecho de accesibilidad al servicio público de transporte adquiere una relevancia especial, ya que es fundamental para asegurar la movilidad y la inclusión de las personas con discapacidad en la sociedad, ya que se ha llegado a la conclusión de que el acceso de las personas con discapacidades al transporte público no se trata simplemente de cumplir con la corrección política, sino más bien de una necesidad imperante (Litman y Breanman, 2012). Por lo que es importante continuar perseverando en garantizar la accesibilidad universal (no solo en términos físicos y urbanísticos, sino también en el ámbito de las tecnologías de la información y la comunicación, incluyendo las últimas tecnologías) (Urmeneta, 2010).

C. La Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad – OEA

Figura 3

Herramientas para alcanzar la accesibilidad



Conforme lo expuesto en el mapa semántico (figura 3) en relación al servicio de transporte, se identificaron dos herramientas que se deben implementar para alcanzar la accesibilidad de las personas con discapacidad: el diseño universal y los ajustes razonables, ello según lo dispuesto por la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con discapacidad (CIDPD) que fue adoptada por la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos (OEA) en el año 1999, siendo uno de los principales instrumentos internacionales orientados a garantizar los derechos de las personas con discapacidad en América.

C.1 Diseño universal

En primer lugar, se exige que los edificios, vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen en los territorios correspondientes sean diseñados de manera que faciliten el transporte y el acceso para las personas con discapacidad. Esto implica la necesidad de eliminar los obstáculos arquitectónicos y asegurar que los medios de transporte sean accesibles para todas las personas, independientemente de su discapacidad.

Comúnmente, en el desarrollo urbanístico (diseño de la estructura de la ciudad, incluyendo las calles y aceras) y en la arquitectura (diseño de

los edificios), no se tiene en cuenta que las personas tienen capacidades y características diferentes, como su tamaño, altura, peso, fuerza o habilidad de movimiento. Por esta razón, es fundamental tener en cuenta la creación de un entorno inclusivo que pueda satisfacer las necesidades de diversas personas (Huerta, 2007).

Según la Convención de Personas con Discapacidad, el diseño universal se refiere a la elaboración de productos, programas, entornos y servicios que puedan ser utilizados por todas las personas en la medida máxima posible, sin requerir ajustes o diseños específicos. Es importante destacar que esto no excluye la posibilidad de utilizar ayudas técnicas dirigidas a grupos específicos de personas con discapacidad, en caso de ser necesarias (Díaz, n.d.).

En efecto, un sector importante de la doctrina considera crucial tener en cuenta el «diseño universal», que tiene como fin crear entornos inclusivos que satisfaga las necesidades de todas las personas, sin importar sus deficiencias físicas, para hacer la vida más fácil para todos al hacer que los productos, las comunicaciones y el entorno construido sean más accesibles para un mayor número de personas, con un costo mínimo o incluso nulo adicional (Small y Darcy, 2010).

C.2 Ajustes razonables

En segundo lugar, se establece la obligación de eliminar, en la medida de lo posible, los obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicaciones existentes que dificulten el acceso y uso para las personas con discapacidad. Esto implica la necesidad de implementar medidas que permitan superar barreras físicas y de comunicación en el transporte, como la instalación de rampas, ascensores o señalización accesible. Estas medidas están dirigidas a garantizar que las personas con discapacidad puedan disfrutar del derecho fundamental a la movilidad y al transporte en igualdad de condiciones con las demás personas.

Debe tomarse en cuenta que, en ocasiones, el diseño universal no es completamente adecuado, ya que ciertos usuarios requieren

adaptaciones específicas, por lo que es necesario la utilización de los ajustes razonables (Díaz, n.d.).

En el artículo 2° de la Convención de Personas con Discapacidad se establece que los «ajustes razonables» son aquellas modificaciones o adaptaciones imprescindibles que no generen una carga desproporcionada o indebida, cuando sean necesarias en un contexto particular, con el fin de asegurar que las personas con discapacidad puedan disfrutar y ejercer todos los derechos y libertades fundamentales en igualdad de términos que las demás. En esos términos, resulta fundamental comprender que los ajustes razonables no son privilegios, sino herramientas indispensables que garantizan el ejercicio pleno de sus derechos. Es aún más relevante cuando se tiene en cuenta que la discapacidad es consecuencia de las barreras impuestas tanto físicas como actitudinales por parte de la sociedad (Díaz, n.d.).

D. La Ley General de la Persona con Discapacidad

Figura 4

Medidas que se deben de implementar para asegurar el acceso de las personas con discapacidad



De acuerdo al mapa semántico (Figura 4), se identificaron una serie de disposiciones que debe garantizar el Estado, a través de los distintos niveles de gobierno, para alcanzar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte público terrestre:

- La obligación de que las empresas de transporte cuenten con unidades accesibles para personas con discapacidad y personas adultas mayores, siendo responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamentar la introducción progresiva de estos vehículos.
- La obligación de reservar asientos y espacios preferentes de fácil acceso, debidamente señalizados, para el uso de personas con discapacidad, siendo responsabilidad de las municipalidades y la Policía Nacional del Perú supervisar y fiscalizar el cumplimiento de esta obligación.
- La obligación de utilizar un determinado volumen de sonido dentro del vehículo que no altere a las personas con discapacidad, lo que busca proteger a los pasajeros de ruidos molestos.
- La obligación de las empresas de transporte de respetar el pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano de las personas con discapacidad severa inscritas en el registro del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (Conadis).

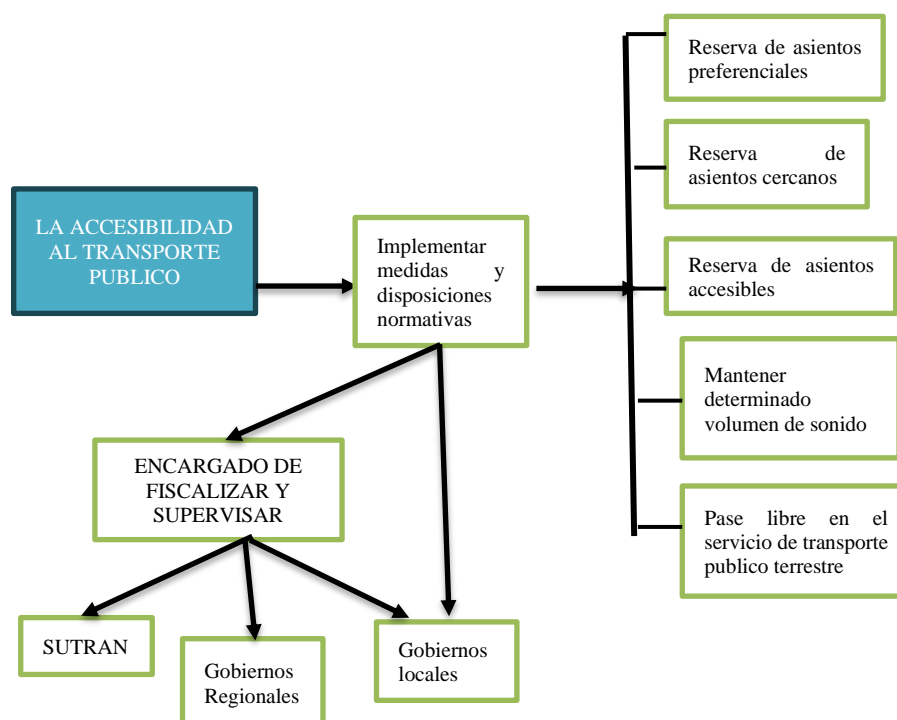
Dichas disposiciones, buscan garantizar que todas las personas tengan acceso a los servicios de transporte en igualdad de condiciones, resaltando así la importancia del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad a un transporte inclusivo y accesible. El transporte inclusivo y accesible desempeña un papel crucial para que las personas con discapacidad (tanto temporales como permanentes) puedan ser autosuficientes y participen de manera activa en la sociedad. Contar con un transporte que sea accesible resulta fundamental, ya que esto permite que las personas con discapacidad puedan llevar una vida independiente y para lograrlo, es necesario contar con servicios de transporte flexibles, que

cubran los destinos y horarios deseados. También es necesario que estas personas estén informadas acerca de las opciones disponibles, conozcan cómo funcionan dichos servicios, sean capaces de utilizarlos y cuenten con los recursos económicos necesarios para poder costearlos (Restrepo, 2017). Al respecto, la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, reconoce este derecho en su artículo 15°, y establece que las personas con discapacidad tienen derecho a acceder, en igualdad de condiciones que las demás, a los medios de transporte de la manera más autónoma y segura posible.

E. El Reglamento de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad.

Figura 5

Medidas que se deben implementar para asegurar el acceso de las personas con discapacidad



De acuerdo al mapa semántico (Figura 5), se identificaron una serie de disposiciones fundamentales que los gobiernos locales deben considerar para garantizar el derecho de accesibilidad al transporte público terrestre de las personas con discapacidad:

- Deben implementar medidas y disposiciones normativas que garanticen la reserva de asientos preferenciales, cercanos y accesibles al ingreso de los vehículos de transporte público. Estos asientos deben ser destinados al uso exclusivo de las personas con discapacidad, con el fin de asegurar su acceso adecuado al servicio, con lo que se busca garantizar que las personas con discapacidad tengan acceso a asientos que les permitan viajar de manera más cómoda y segura.
- Deben fiscalizar el volumen de sonido dentro de los vehículos de transporte público terrestre de pasajeros, pues los vehículos deben utilizar un determinado volumen de sonido que no altere a las personas con discapacidad. Esto implica que se deben tomar medidas para proteger a los pasajeros de ruidos molestos que puedan afectar su bienestar y comodidad durante el viaje.
- Deben velar por el cumplimiento del derecho de las personas con discapacidad severa a acceder al pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano. Para obtener este pase libre, los beneficiarios deben contar con un carné emitido por el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) y exhibirlo a los prestadores del servicio de transporte público terrestre.

Estas disposiciones buscan garantizar un acceso adecuado y equitativo al servicio de transporte para las personas con discapacidad. El objetivo es eliminar barreras y obstáculos que dificulten su movilidad y limiten su participación en la sociedad. Al establecer medidas como la reserva de asientos accesibles y el control del volumen de sonido, se busca asegurar que las personas con discapacidad puedan disfrutar de un transporte público inclusivo y respetuoso de sus derechos.

F. Ordenanzas Municipales Provinciales

En la ciudad de Puno únicamente se cuenta con la Ordenanza Municipal N° 311-2011-CMPP de fecha 26 de setiembre de 2011, la cual creó la Oficina Municipal de Atención a la Persona con Discapacidad

(OMAPED).

G. Resultados

De la revisión de todo el marco normativo nacional: Constitución, Tratados Internacionales, Leyes y Ordenanzas Municipal que reconocen y garantizan el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio público de transporte, hemos identificado una serie de disposiciones que se deben implementar para garantizar el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el acceso al servicio público de transporte. Estas son: **a) Implementación de medidas y disposiciones normativas** (que garanticen la reserva de asientos preferenciales, cercanos y accesibles al ingreso de los vehículos de transporte público), **b) Adaptación de las unidades de transporte público** (para hacerlas accesibles a las personas con discapacidad), **c) Formación y sensibilización** (capacitación a los conductores y personal de las empresas de transporte público en temas de discapacidad), **d) Infraestructura accesible** (las paradas, estaciones y terminales de transporte público deben contar con las condiciones necesarias de accesibilidad) y **e) Fiscalización y sanciones** (supervisión constante y efectiva por parte de las Municipalidades y la Policía Nacional). Toda esta enumeración de medidas que se deben adoptar la obtenemos a partir de la revisión de textos, artículos, normativa nacional sobre derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad y específicamente en el servicio de transporte público.

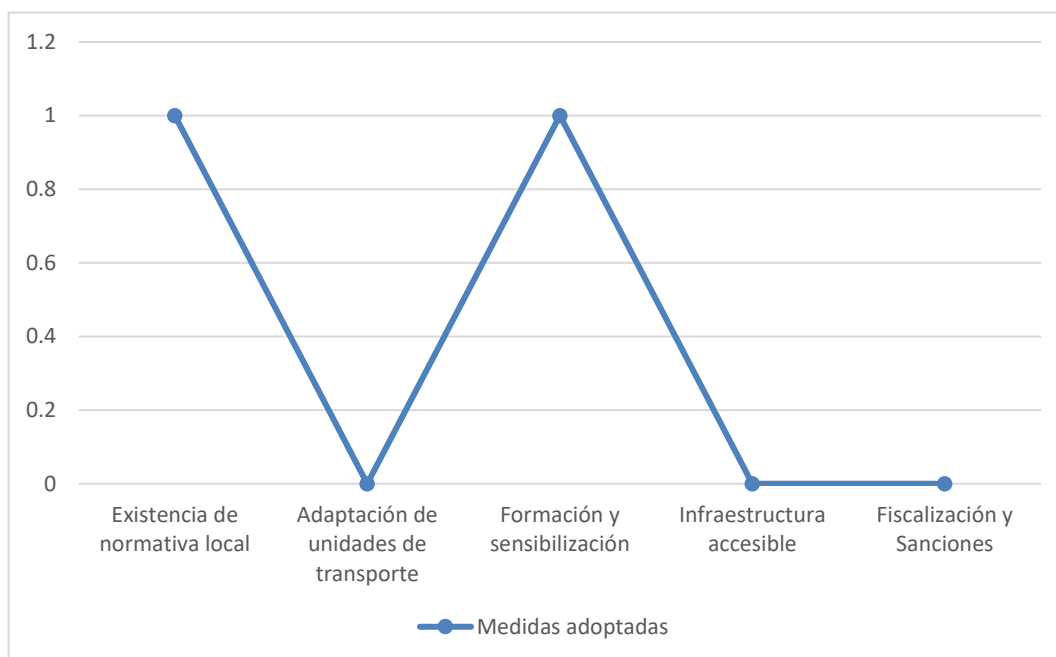
4.1.2 Resultados del segundo objetivo: Determinar el nivel de implementación de las normas y regulaciones para la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio público de transporte en la ciudad de Puno

Del análisis de los datos obtenidos en las fichas de observación y entrevistas realizadas a Vidal Mamani Soncco, Presidente de la Asociación de Ciegos Virgen de la Candelaria; Felipe Flores Ponce, Presidente de la Federación Departamental de Personas con Discapacidad Puno; Fredy Santos Quispe Cansaya, Representante de la Asociación de Sordos de Puno, y al CPC Danny

Guerra Bueno, Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad de Puno, se realizó una interpretación de las disposiciones implementadas en la ciudad de Puno que buscan garantizar el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio de transporte público, teniendo como resultado lo siguiente:

Figura 6

Medidas adoptadas en Puno



Conforme a la Figura 6, se han identificado cuales han sido hasta el momento las medidas adoptadas en la ciudad de Puno para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del transporte público:

A. Implementar medidas y disposiciones normativas

En primer lugar, en relación a la implementación de medidas y disposiciones normativas, se ha identificado que solamente se ha emitido la Ordenanza Municipal N° 311-2011-CMPP de fecha 26 de setiembre de 2011, la cual creó la Oficina Municipal de Atención a la Persona con Discapacidad (OMAPED), pero no específica acciones concretas para garantizar la accesibilidad en el transporte público. Esta normativa es anterior a la Ley N° 29973, que establece medidas de accesibilidad y no discriminación para las personas con discapacidad, lo que indica una falta

de actualización y adaptación de las normas municipales a nivel local.

Este hallazgo revela una brecha en la implementación de las medidas necesarias para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio de transporte público en la ciudad de Puno, ya que es fundamental que la Municipalidad Provincial de Puno, tome acciones concretas para adecuarse a la normativa actual y cumplir con su responsabilidad de garantizar estos derechos fundamentales, pues es responsable de implementar medidas y normas, ya que son los encargados de garantizar la reserva de asientos preferenciales, cercanos y accesibles al ingreso de los vehículos de transporte público, fiscalizar el volumen de sonido dentro de estos vehículos, y asegurar el cumplimiento del derecho de las personas con discapacidad severa a acceder al pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano.

En consecuencia, se evidencia la necesidad de promover la actualización e implementación de nuevas normas y regulaciones en la ciudad de Puno, que incorporen las disposiciones de la Ley N° 29973 y se adecuen a los estándares internacionales en materia de accesibilidad para personas con discapacidad.

B. Adaptación de las unidades de transporte público

Se ha advertido que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) no ha reglamentado hasta la fecha la introducción progresiva de vehículos accesibles para las personas con discapacidad. Esta falta de reglamentación por parte del MTC representa un incumplimiento de la ley y una negligencia hacia la población más vulnerable, como las personas con discapacidad. La implementación de medidas y disposiciones normativas para garantizar la accesibilidad en el transporte es fundamental para garantizar los derechos de estas personas y promover su inclusión en la sociedad.

En el caso específico de la Municipalidad de Puno, se evidencia una falta de acciones concretas para implementar medidas y disposiciones normativas para la implementación de unidades de transporte accesibles.

No se han establecido protocolos para garantizar la accesibilidad en los servicios de transporte público, ni se han establecido mecanismos de fiscalización y sanciones para aquellos que incumplen con la normativa. Esta falta de atención preferente a la implementación de unidades accesibles en el transporte público impide que las personas con discapacidad puedan desplazarse de manera autónoma y segura en la ciudad, conforme refieren los señores Vidal Mamani Soncco, Presidente de la Asociación Unión de Ciegos Virgen de la Candelaria, y Felipe Flores Ponce, Presidente de la Federación Departamental de Personas con Discapacidad PEDDIP, a quienes cito textualmente:

Vidal Mamani Soncco:

«(...) en la calle, en las vías no hay accesos no, por ejemplo, en otros lugares en otros países hasta han incorporado vehículos que están listos para adecuados para las personas con discapacidad y más que todo para las personas con discapacidad física ... No hay no hay nada, absolutamente cero en eso, no hay unas rampas electrónicas, Ni tampoco hay micros, no tienen nada, ¿no? En esa parte estamos cero al cuadrado en Puno (...).».

Felipe Flores Ponce:

«(...) Entonces, mira, por ejemplo, acá en la región uno, no hay transportes accesibles. Se llama vehículos accesibles para para personas con discapacidad, para el desplazamiento, por ejemplo, más que todo para la discapacidad física, es bien difícil (...).».

Es fundamental que tanto el MTC como las municipalidades, en este caso, la Municipalidad Provincial de Puno, asuman su rol y responsabilidad en la implementación de unidades accesibles en el transporte público. Esto implica la emisión de normativas claras que establezcan los plazos y condiciones para la adaptación de los vehículos existentes y la adquisición de nuevos vehículos accesibles. Además, se deben establecer mecanismos de supervisión y control para asegurar el cumplimiento de estas disposiciones.

La implementación de unidades de transporte accesibles no solo beneficia a las personas con discapacidad, sino que también contribuyen a promover una sociedad inclusiva y respetuosa de los derechos de todas las personas.

C. Formación y sensibilización

En primer lugar, es necesario destacar que la formación y sensibilización son herramientas fundamentales para concientizar a la sociedad sobre la importancia de la inclusión de las personas con discapacidad y promover un cambio de actitud hacia ellas. Sin embargo, en la ciudad de Puno, no se han llevado a cabo campañas de concientización por parte de la Municipalidad Provincial de Puno dirigidas a los conductores y personal de transporte público sobre la importancia de la accesibilidad y la atención adecuada a las personas con discapacidad, conforme a las entrevistas realizadas a los presidentes y/o representantes de la Asociación de Ciegos Virgen de la Candelaria, Federación Departamental de Personas con Discapacidad Puno y Asociación de Sordos de Puno, a quienes cito textualmente:

Vidal Mamani: «(...) Algo iniciativa más o menos quiere ser, pero así quiere que solo es en palabras, porque alguna vez nos hemos reunido, hemos pedido ese reclamo a las autoridades de la municipalidad ... pero no hay de verdad, creo que de verdad iniciativa, no hay creo (...).»

Felipe Flores: «(...) El único que promueve es la Defensoría del Pueblo, es quien reclama y pide... No leen, no están preparados, los regidores, mismo alcalde, por eso dicen ponte en mi zapato, hay una campaña de sensibilización (...).»

Fredy Quispe: «(...) Algunas veces existe la iniciativa que buscan mejorar la accesibilidad y la inclusión de las personas con discapacidad haciendo charlas con un intérprete esto es por parte de la defensoría del pueblo (...).»

En cuanto a la formación, de acuerdo a la entrevista realizada al Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad de Puno,

CPC Danny Guerra Bueno, en la ciudad de Puno se ha realizado un (01) curso de capacitación dirigida a los conductores, la misma que ha tenido muy buena aceptación y ha contado con la participación de un representante del CONADIS como ponente, sin embargo se advierte una falta de implementación de programas específicos destinados a capacitar a los conductores y personal de las empresas de transporte en temas relacionados con el trato adecuado a las personas con discapacidad, la adecuada utilización de los espacios reservados para ellos, y el correcto manejo de las ayudas técnicas y equipamientos especializados.

Así, pues la falta de capacitación y concientización de los operadores de transporte público, así como de la población en general, ha llevado a la persistencia de barreras físicas y actitudinales que dificultan el acceso de las personas con discapacidad a este servicio esencial. La ausencia de conocimiento y comprensión por parte de los actores involucrados impide que se tomen las medidas necesarias para garantizar la reserva de asientos preferenciales, el control del volumen de sonido y el acceso al pase libre por parte de las personas con discapacidad severa.

D. Infraestructura accesible

De la información extraída de las entrevistas realizadas a los presidentes de las Asociaciones de Ciegos Virgen de la Candelaria y la Federación Departamental de personas con discapacidad Puno, se ha detectado una falta de implementaciones y modificaciones por parte de la Municipalidad Provincial de Puno en relación a la infraestructura accesible para las personas con discapacidad en el acceso al servicio de transporte, lo que evidencia la falta de atención y consideración hacia este sector de la población que requiere de condiciones especiales para poder desplazarse de manera segura y autónoma. Así lo manifiestan el señor Vidal Mamani Soncco y el señor Felipe Flores Ponce, a quienes cito textualmente:

Vidal Mamani: «(...) en la calle, en las vías no hay accesos no (...) no he visto señalización para personas con su discapacidad visual (...) no hay semáforos inteligentes, bueno, en esto, ¿no? Eso también va al

transporte, había uno en Puno, en el Jr. Lima, uno, y se malogro y ahí se abandonó y ya no existe. Falta eso totalmente olvidado. (...)».

Felipe Flores: «(...) en el Municipio no está implementado, pone encadenado las esquinas en la plaza, tu ni puedes entrar con tu silla, y eso yo he reclamado, dejen espacio para que una persona pase con silla de ruedas, pero ellos no piensas. Hay en el tema transporte una norma técnica A 120, una parte habla de los vehículos accesibles, como debe ser, eso en Puno no cumplen ni en Juliaca (...)».

Esta falta de atención a la infraestructura accesible va en contra del marco normativo nacional que promueven la igualdad de oportunidades y la no discriminación de las personas con discapacidad, a través de la implementación de ajustes razonables para asegurar el acceso al servicio de transporte público.

Ya se ha destacado la importancia de una infraestructura accesible en el acceso al transporte público para las personas con discapacidad, lo que no solo implica la presencia de rampas o ascensores para facilitar el acceso a los vehículos, sino también la adecuación de las paradas de transporte público, la señalización adecuada, la eliminación de barreras arquitectónicas y la formación del personal de transporte con relación a la atención de personas con discapacidad. Por lo que, resulta fundamental que la Municipalidad Provincial de Puno tome conciencia de esta situación y realice acciones concretas para implementar y modificar la infraestructura necesaria para que las personas con discapacidad puedan acceder de forma segura y autónoma al servicio de transporte. Esto implica destinar presupuesto y recursos humanos para llevar a cabo estas acciones, así como coordinar con las empresas de transporte público para que también cumplan con la normativa de accesibilidad.

De igual manera, es fundamental involucrar a las organizaciones de personas con discapacidad y a expertos en accesibilidad para que participen en la planificación y ejecución de estas modificaciones, asegurando que sean inclusivas y efectivas. Además, es necesario establecer mecanismos de seguimiento y control para verificar que las

modificaciones sean implementadas adecuadamente y que se garantice el mantenimiento de la infraestructura accesible a lo largo del tiempo. La inclusión debe ser una prioridad en la agenda de la Municipalidad Provincial de Puno y de cualquier entidad gubernamental.

E. Fiscalización y sanciones

Conforme el análisis del marco normativa nacional referente al derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad al servicio público de transporte, se han identificado una serie de disposiciones fundamentales que los gobiernos locales deben considerar para garantizar el derecho de accesibilidad al transporte público terrestre de las personas con discapacidad.

Su fiscalización, control e imposición de sanciones frente al incumplimiento de dichas medidas recae en dos instituciones: la Municipalidad Provincial de Puno y la Policía Nacional del Perú (PNP).

Sin embargo, es importante destacar que, de acuerdo con las entrevistas realizadas al Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad de Puno, y los presidentes de las Asociaciones de Ciegos Virgen de la Candelaria y la Federación Departamental de Personas con Discapacidad Puno, la Municipalidad no realiza de manera efectiva el control, fiscalización y sanción al incumplimiento de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad. Esto se debe a la inexistencia de una ordenanza municipal, que implemente las disposiciones reguladas en la Ley N° 29973, conforme refiere el CPC Danny Guerra Bueno, el señor Vidal Mamani Soncco y el señor Felipe Flores Ponce a quienes cito textualmente:

Danny Guerra:

«Lo que no se implementaba hasta la fecha es una ordenanza municipal. Es una norma complementaria a una norma nacional, efectivamente hay un pedido, de la defensoría del pueblo de que nosotros podamos implementar eso y sobre todo lo que es sanción a los que incumplan esa ley, por supuesto este modificatoria de una ordenanza

municipal que es la 084 donde nosotros vamos a incluir la sanción a los transportistas que en incumplan esa norma (...) tenemos que partir de la base legal. Si no hay base legal, no podemos actuar o fiscalizar (...)».

A la pregunta: ¿existe alguna normativa o regulación específica en la ciudad de uno que proteja los derechos de la persona con discapacidad en el transporte público? O sea, ¿usted conoce, sabe de la existencia de alguna norma o algo?

Vidal Mamani: «(...) No (...)»

Felipe Flores Ponce: «(...) No, no, no hay (...)»

Esta situación tiene graves consecuencias para las personas con discapacidad física, visual y auditiva, quienes enfrentan barreras físicas y de accesibilidad en el uso del transporte público, lo que limita su movilidad y su inclusión social. Además, la falta de sanciones efectivas para los infractores de la norma implica impunidad y falta de incentivos para que las empresas y operadores de transporte cumplan con las adaptaciones necesarias.

Es necesario que las autoridades competentes, principalmente la Municipalidad Provincial de Puno, asuma su responsabilidad en el control, fiscalización y sanción del incumplimiento de la Ley N° 29973. Esto implica destinar los recursos necesarios, capacitar adecuadamente a los encargados de fiscalizar, y generar conciencia sobre la importancia de la inclusión de las personas con discapacidad en el acceso al transporte público. Además, es fundamental establecer mecanismos eficientes para que las personas con discapacidad puedan denunciar y reportar los casos de incumplimiento de la norma, de manera que se puedan tomar las acciones correspondientes.

4.1.3 Resultados del tercer objetivo: Identificar los principales impedimentos y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio público de transporte en la ciudad de Puno, y que configuran vulneración de derechos

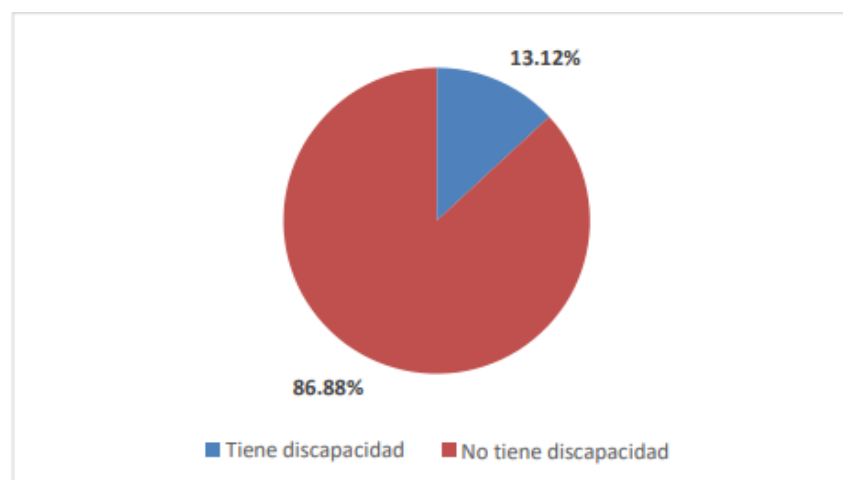
A. Cuantificación y tipologías de las personas con discapacidad en la región de Puno

Para lograr este objetivo, interesa saber previamente cuales son los perfiles de las personas que tienen problemas y limitaciones de accesibilidad en el servicio de transporte, y a que dificultades se debe dar respuesta, ya que no interesa tanto conocer las causas que han provocado su situación actual, sino su dificultad y como resolverla de la mejor manera posible.

Si bien en la práctica resulta muy difícil cuantificar la población real de personas con discapacidad con relación a la accesibilidad al servicio de transporte público, en este apartado se desarrolla una aproximación de la población con discapacidad en la ciudad de Puno y las limitaciones más comunes, que nos ayudara a identificar los principales impedimentos y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio de transporte.

Figura 7

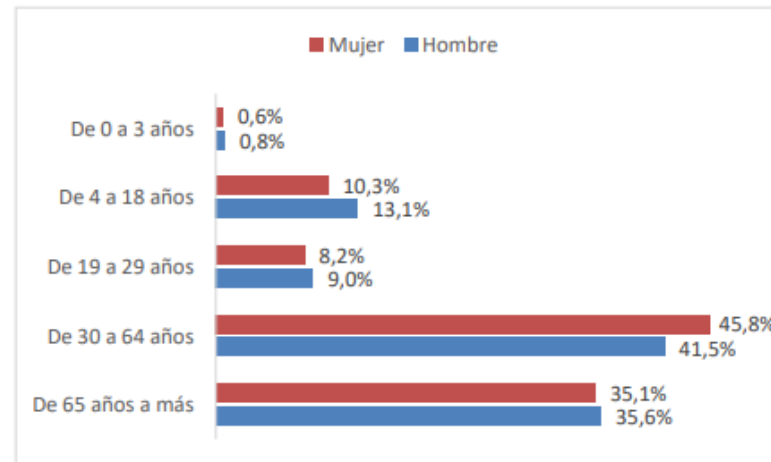
Personas con y sin discapacidad en Puno



Nota. INEI – Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. Elaboración: Defensoría del Pueblo.

Figura 8

Personas con discapacidad por sexo y edad en Puno

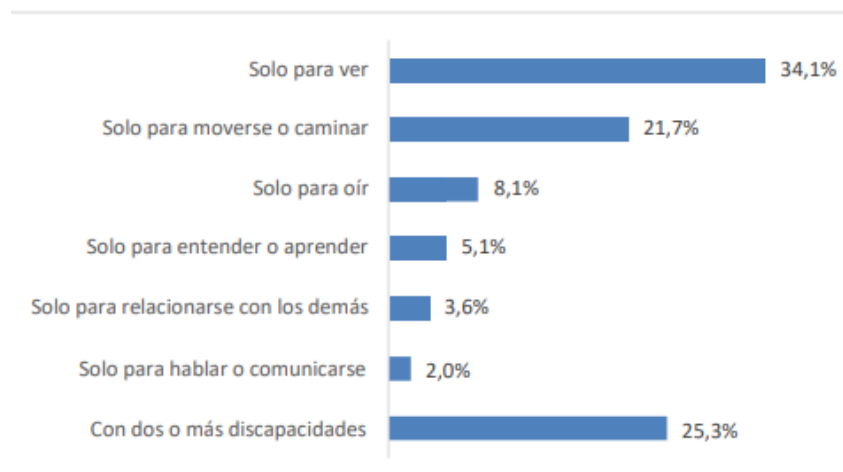


Nota. INEI – Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. Elaboración: Defensoría del Pueblo.

De acuerdo con el Censo Nacional 2017, en la región de Puno se tiene 1 172 697 habitantes, respecto de los cuales 153 869 personas tienen algún tipo de discapacidad, que representa el 13,12 % de la población, siendo la población femenina la de mayor incidencia con un 56 %.

Figura 9

Personas con discapacidad según restricciones en la participación en Puno



Nota. INEI – Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. Elaboración: Defensoría del Pueblo.

Asimismo, a través del Censo del 2017, se ha podido determinar que la limitación más común entre las personas con discapacidad en Puno es la discapacidad visual (34,1 %), seguida por la dificultad para desplazarse o caminar (21,7 %) y la restricción para oír (8,1 %). Es relevante destacar que el 25,3 % de la población presenta dos o más limitaciones en su participación. Por lo tanto, es crucial considerar este aspecto al diseñar e implementar políticas públicas en la ciudad de Puno (Defensoría del Pueblo, 2020).

Esta clasificación que se utiliza muestra grandes grupos de discapacidades, pero para una clasificación más útil para la investigación, tomando en cuenta las tres principales limitaciones en la ciudad de Puno, se ha tomado como base la siguiente categorización (Huerta, 2006):

- Las personas con discapacidad física
- Las personas con discapacidad sensorial

De esta forma se establecen grupos de personas con discapacidad lo más homogéneas posibles que nos van a permitir identificar las barreras y limitaciones que tienen las personas con discapacidad en la cadena del transporte.

B. Principales barreras y obstáculos que encuentran las personas con discapacidad

Con la información extraída de las entrevistas realizadas a: Vidal Mamani Soncco, Presidente de la Asociación de Ciegos Virgen de la Candelaria; Felipe Flores Ponce, Presidente de la Federación Departamental de Personas con Discapacidad Puno; y, Fredy Santos Quispe Cansaya, Representante de la Asociación de Sordos de Puno, se puede llegar a un acercamiento respecto a las principales barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad física, visual y auditiva al utilizar el servicio público de transporte en la ciudad de Puno, y si estas configuran vulneración de derechos.

Tabla 2

Principales barreras y obstáculos según tipo de discapacidad

Personas con discapacidad	Barreras ambientales: Vinculadas a			Barreras interactivas
	La accesibilidad de las paradas y estaciones	La accesibilidad de los vehículos de transporte	Las condiciones del transporte	
Discapacidad física	<ul style="list-style-type: none"> - Dificultad para transitar por rampas estrechas - Dificultad para superar desniveles - Largos tiempos de espera 	<ul style="list-style-type: none"> - No existen en los vehículos de transporte plataformas elevadoras - No existe un sistema de rampas 	<ul style="list-style-type: none"> - No encuentran asiento reservado - Vehículos no se encuentran adaptados 	<ul style="list-style-type: none"> - No existe comunicación entre el conductor y el pasajero. - No existe apoyo del personal - Evitan parar cuando espera una persona con silla de ruedas - Poca colaboración de los conductores y su personal de apoyo
Discapacidad visual	<ul style="list-style-type: none"> - Ausencia de señalización adecuada - No existen semáforos inteligentes con megafonía 	<ul style="list-style-type: none"> - Dificultad para movilizarse al vehículo por los desniveles - Dificultad para orientarse y seguir instrucciones. 	<ul style="list-style-type: none"> - No hay guías en el interior del vehículo - No hay información en braille - Dificultad para identificar sin hay asientos reservados disponibles 	
Discapacidad auditiva	<ul style="list-style-type: none"> - Ausencia de sistemas de alerta visual 	<ul style="list-style-type: none"> - No existen sistemas de información en lenguaje de signos. - No saben leer 	<ul style="list-style-type: none"> - No hay información en lenguaje de signos en el interior del vehículo. 	<ul style="list-style-type: none"> - No logra comunicarse con el conductor ni su personal de apoyo. - Se producen confusiones y errores para la bajada

Conforme se aprecia de la Tabla 2, las personas con discapacidad física, visual y auditiva se enfrentan a barreras ambientales e interactivas en diferentes eslabones de la cadena del transporte dependiendo del tipo de discapacidad.

Los resultados obtenidos de la entrevista realizada a Felipe Flores Ponce, Presidente de la Federación Departamental de Personas con Discapacidad Puno, quien tiene discapacidad física (persona usuaria de

silla de ruedas) y plasmadas en la tabla, muestran que las personas con **discapacidad física** enfrentan múltiples dificultades y barreras en cuanto a la accesibilidad en el transporte público en la ciudad de Puno, conforme a lo manifestado por el entrevistado.

En primer lugar, el entrevistado ha advertido barreras ambientales en las paradas y estaciones, las mismas que no se encuentran adaptadas adecuadamente, pues ha encontrado dificultades para transitar por rampas estrechas, así como para superar desniveles, lo que ha limitado su capacidad de movilidad y le ha impedido utilizar de forma autónoma el servicio público de transporte. Además, de los largos tiempos de espera, lo que ha resultado problemático para el entrevistado, ya que, por su discapacidad física, requiere de más tiempo para abordar y descender de los vehículos. Asimismo, en relación con la accesibilidad de los vehículos de transporte, el entrevistado indica que los vehículos de transporte no cuentan con plataformas elevadoras ni sistemas de rampas, lo que ha impedido que pueda acceder a los vehículos de forma segura y cómoda. En cuanto a las condiciones del transporte, ha mencionado que cuando logra acceder al servicio de transporte no encuentra disponible los asientos reservados para las personas con discapacidad, además que los vehículos de transporte no están adaptados, lo que implica que no cuentan con las condiciones necesarias para garantizar una experiencia de viaje adecuada para las personas con discapacidad física.

En segundo lugar, el entrevistado ha experimentado barreras interactivas que han dificultado aún más la accesibilidad al servicio de transporte público. Por un lado, ha experimentado la falta de comunicación entre el conductor, lo que le ha generado situaciones de confusión y desinformación sobre las paradas o rutas, aunado a la falta de apoyo por parte del personal del transporte, lo que lo ha limitado para recibir asistencia o resolver cualquier problema que puedan enfrentar durante el viaje. Y, por otro lado, el entrevistado ha experimentado actitudes discriminatorias por su discapacidad, la misma que se manifestó con la conducta de los conductores, quienes en varias oportunidades han evitado parar cuando lo han visto esperando en su silla de ruedas, lo que

evidencia una falta de conciencia sobre la importancia de garantizar la igualdad de oportunidades y el respeto hacia las personas con discapacidad física.

En cuanto a las personas con **discapacidad visual**, los resultados obtenidos de la entrevista realizada a Vidal Mamani Soncco, Presidente de la Asociación de Ciegos Virgen de la Candelaria, quien tiene discapacidad visual, conforme se muestra en la Tabla 2, evidencia que las personas con discapacidad visual enfrentan una serie de barreras en la cadena de transporte en la ciudad de Puno. El entrevistado manifiesta que hay una ausencia de señalización adecuada para su discapacidad (discapacidad visual) en las paradas y estaciones del transporte público, lo que ha dificultado su ubicación y orientación y le ha impedido su acceso al servicio de forma independiente. Asimismo, ha advertido la falta de semáforos inteligentes con megafonía en la ciudad, lo que ha limitado aún más sus posibilidades de acceder a la información necesaria para tomar el transporte adecuado. Otras barreras identificadas por el entrevistado están relacionadas con la accesibilidad de los vehículos de transporte: Los desniveles para acceder a los vehículos, los mismos que han dificultado su movilidad hacia el vehículo, experimentado así, un obstáculo físico que ha impedido su acceso y la dificultad para orientarse y seguir instrucciones. En cuanto a las condiciones del transporte, el entrevistado ha advertido en sus viajes la falta de guías en el interior de los vehículos y la falta de información en braille, lo que ha limitado su capacidad de acceder a información relevante, como rutas de transporte y costo del servicio, además de haber experimentado dificultades para navegar en el interior del vehículo e identificar si hay asientos disponibles, lo que ha dejado en evidencia la poca colaboración de los conductores y personal de apoyo en relación a las personas con discapacidad visual; esta barrera interactiva refleja una clara falta de capacitación y concientización sobre la importancia de garantizar el derecho de accesibilidad de todas las personas, sin importar sus capacidades.

Finalmente, respecto a las personas con **discapacidad auditiva** en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno, los

resultados obtenidos de la entrevista realizada a Fredy Santos Quispe Cansaya, representante de la Asociación de Sordos de Puno, persona con discapacidad auditiva, revelan la existencia de diversas barreras y obstáculos en el servicio público de transporte y que configuran una clara vulneración de sus derechos. En primer lugar, el entrevistado ha experimentado barreras ambientales vinculadas a la accesibilidad de las paradas y estaciones de transporte, reflejadas en la falta de señalización visual y la ausencia de sistemas de alerta visual, que representan obstáculos importantes, ya que dependen de estos recursos para orientarse y acceder de manera autónoma al servicio. En cuanto a la accesibilidad de los vehículos de transporte, el entrevistado ha observado que no existen sistemas de información en el lenguaje de signos, lo que le ha impedido recibir información relevante sobre las rutas y paradas. En relación con las condiciones del transporte, el entrevistado no encontró información en lenguaje de signos en el interior de los vehículos, lo que ha dificultado su comunicación con el conductor y otros usuarios del transporte, y ha generado como consecuencia situaciones de confusión y errores al momento de indicar la parada en que desea descender, limitando su autonomía, lo que se conoce como barreras interactivas.

Estos hallazgos, evidencian que las personas con discapacidad física y sensorial (visual y auditiva) que deseen utilizar de forma autónoma el servicio de transporte público tendrán que enfrentarse a una serie de barreras y obstáculos ambientales e interactivas, procedentes de las condiciones de accesibilidad de las paradas y estaciones, de las condiciones de accesibilidad a los vehículos de transporte, las propias condiciones del transporte, de los determinantes de su propia discapacidad, así como de las actitudes del personal de transporte y los propios usuarios, es decir, muchas barreras en la «cadena de transporte», que nos lleva a concluir que el servicio de transporte público en la ciudad de Puno no es plenamente accesible, lo que configura una clara vulneración de los derechos de las personas con discapacidad, ya que para que un transporte sea considerado accesible, el mismo deberá permitir a las personas satisfacer sus necesidades y deseos de viajar de forma

independiente (Arriagada, 2015), logrando que las personas con discapacidad completen la «cadena del transporte», sin encontrar obstáculos en su recorrido (Vega, 2006), lo que no sucede en la ciudad de Puno.

4.1.4 Resultados del cuarto objetivo: Proponer medidas y cambios legislativos necesarias para mejorar la accesibilidad y garantizar el derecho de las personas con discapacidad al uso del servicio público de transporte en igualdad de condiciones con los demás

Como se ha advertido en el presente capítulo el nivel de implementación de las normas y regulaciones para la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio público de transporte en la ciudad de Puno es bajo, resultado de la ausencia de actualización e implementación de las disposiciones contenidas en la Ley N° 29973, Ley general de la persona con discapacidad, agudizándose así, las barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al hacer uso de este servicio público. Este escenario, denota la importancia de contar con un sistema de transporte accesible y de calidad, que está vinculada al bienestar no solo de las personas con discapacidad, sino al de las personas en general, con relación a aspectos económicos, sociales, ambientales y culturales. Por ello, con el fin de alcanzar el presente objetivo, y en última instancia el objetivo general previsto, se hace imprescindible desarrollar una serie de políticas públicas y cambios legislativos destinadas a los diferentes actores involucrados en este proceso: la administración pública, las empresas de transporte, los usuarios con discapacidad y sus asociaciones. Estas propuestas se basan en experiencias previas y en el estudio de la problemática de la ciudad de Puno que se ha desarrollado a lo largo del presente capítulo, considerándose las más adecuadas para cada caso.

A. Medidas (Políticas públicas)

A.1 Para los conductores y pasajeros

El servicio público de transporte requiere que los actores involucrados en la cadena del transporte apliquen habilidades sociales y emocionales que les permitan comunicarse de manera clara, interactuar de

manera efectiva con los demás, y resolver conflictos de manera pacífica.

En el caso de los conductores, contar con habilidades blandas adecuadas, como la empatía, la comunicación efectiva, el trabajo en equipo y la resolución de conflictos, resulta crucial en su interacción diaria con personas con discapacidad. Los conductores deben ser capaces de comprender y atender las necesidades de las personas con discapacidad, facilitando su acceso al transporte público de forma digna y segura, manejando situaciones de estrés y conflictos de manera pacífica.

Por otro lado, en el caso de los pasajeros, usuarios del servicio público de transporte, contar con habilidades blandas contribuirá a fomentar un ambiente de respeto y entendimiento entre los usuarios del servicio, reduciendo la incidencia de conflictos y mejorando la convivencia en los vehículos. Los pasajeros que cuentan con habilidades blandas desarrolladas son más proclives a respetar las normas de convivencia, a actuar de manera empática hacia los demás y a resolver conflictos de manera pacífica, lo que coadyuva a crear un ambiente más seguro y agradable en el transporte.

Por ello, resulta importante realizar programas de habilidades blandas dirigida a los conductores y pasajeros del servicio público de transporte de la ciudad de Puno, que permitirá favorecer la adquisición, mejora y consolidación de las habilidades blandas y contribuirá a mejorar la calidad del servicio público de transporte, mejorar la percepción de los usuarios respecto a la calidad del servicio de transporte de personas e incrementar la participación de las personas con discapacidad en el servicio de transporte público. Asimismo, los programas de habilidades blandas pueden ayudar a sensibilizar a conductores y pasajeros sobre la importancia de brindar un trato respetuoso y no discriminatorio hacia las personas con discapacidad. La promoción de una cultura de inclusión en el transporte público contribuirá a crear un entorno más amigable y accesible para todos los usuarios, independientemente de sus capacidades.

A.2 Para las empresas de transporte

La colaboración de las empresas de transporte es necesaria. Sin su total disposición, no se podrá avanzar en la mejora de la accesibilidad, ya que imponer directrices a las empresas sin contar con su participación resultaría en un alto grado de incumplimiento y obligaría a la Municipalidad Provincial de Puno a realizar rigurosas inspecciones.

Por ello, una manera de lograr un entorno adecuado dentro de las empresas de transporte es impulsar campañas de formación y sensibilización dirigidas a las empresas de transporte que deben realizarse conjuntamente con la Municipalidad Provincial de Puno y las asociaciones de las personas con discapacidad.

A.3 Para las asociaciones de las personas con discapacidad

Una forma efectiva de determinar si se están logrando los objetivos es consultar a los receptores de la actuación. Los grupos de personas con discapacidad deben ser incluidos en aquellos consejos, comités o reuniones donde se traten asuntos relacionados con la accesibilidad. Estos representantes tienen conocimiento de las distintas dificultades a las que se enfrentan diariamente los usuarios discapacitados y saben cómo superar las barreras.

Otra forma de participación de los usuarios y mejorar los canales de comunicación entre las empresas de transporte y los usuarios, es establecer una forma de reclamo que permitan que sus necesidades sean escuchadas y atendidas adecuadamente, tal como el buzón de sugerencia.

B. Cambios Legislativos

Mejorar la accesibilidad en la ciudad de Puno requiere del compromiso de la Municipalidad Provincial de Puno, la misma que debe asumir un rol protagónico en la protección de los derechos de las personas con discapacidad.

Como propuesta, ante la necesidad de la actualización e implementación de una norma local que se adecue al marco normativo nacional, se debe promulgar una Ordenanza Municipal que incorpore las

disposiciones de la Ley N° 29973, Ley general de la Persona con Discapacidad y su Reglamento, especificando las obligaciones y/o prohibiciones de los diferentes actores involucrados en la cadena del transporte, para así garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte público de la ciudad de Puno, el mismo que debe adecuarse a los estándares nacionales e internacionales en materia de accesibilidad para personas con discapacidad.

Asimismo, ante la falta de fiscalización, control e imposición de sanciones frente al incumplimiento a la Ley N° 29973 se debe incorporar a la Ordenanza Municipal N° 084-2021-C/MPP de fecha 11 de febrero de 2021, que aprueba el Reglamento de aplicación de multas y sanciones Administrativas-RAMSA, la tipificación de las acciones u omisiones que significan el incumplimiento de las disposiciones de competencia municipal, que establezcan obligaciones y/o prohibiciones en el marco de la Ley N° 29973, así como la imposición de las sanciones y su ejecución, ello con finalidad de crear una actitud inclusiva, orientada al respeto de los derechos de las personas con discapacidad por parte de los particulares, empresas de transporte e instituciones, que permitan la convivencia en comunidad y el desarrollo integral de la ciudad de Puno.

4.2 Discusión

Las personas con discapacidad atraviesan mayores dificultades en el servicio de transporte público que las personas con capacidades normales, siendo imperante por ello, la protección de sus derechos por parte del Estado, la misma que no se reduce en establecer garantías contra la exclusión social, sino también en asegurar un acceso real al servicio público de transporte. Al ser el tema de discapacidad un fenómeno muy complejo y multidimensional, su tratamiento normativo ha evolucionado de acuerdo al estudio de modelos y teorías, por ello que, con la intención de conocer el tratamiento normativo del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad y su nivel de implementación en la ciudad de Puno, en esta investigación, analizamos el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad respecto al uso del servicio público de transporte en todo el marco normativo nacional que regula tal derecho y sus alcances, tales como la Constitución Política del Perú, la Convención sobre los Derechos de las Personas con

Discapacidad, la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad – OEA, la Ley General de la Persona con Discapacidad, Ley N° 29973 y el Reglamento de la Ley N° 29973. Lo que hemos encontrado en los resultados es que nuestro marco normativo nacional reconoce el derecho de las personas con discapacidad a ser respetadas en su dignidad y a recibir un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad, lo que implica que deben tener la capacidad de ejercer y disfrutar de sus derechos en condiciones equitativas que los demás, a través del reconocimiento de la equidad ante la ley y el establecimiento de mecanismos que permitan la participación de todos y todas en los procesos sociales con igualdad de poder (Fundación Juan Vives Suriá, 2010). Es por ello, que en el contexto del servicio de transporte público, el derecho de accesibilidad adquiere una relevancia especial, ya que es fundamental para asegurar la movilidad y la inclusión de las personas con discapacidad en la sociedad; pues contar con un transporte accesible permite que las personas con discapacidad puedan llevar una vida independiente y participar activamente en la sociedad (Restrepo, 2017); y para lograrlo, de la información recabada, se requiere de la implementación de una serie de disposiciones: **i) Implementación de medidas y disposiciones normativas** (que garanticen la reserva de asientos preferenciales, cercanos y accesibles al ingreso de los vehículos de transporte público), **ii) Adaptación de las unidades de transporte público** (para hacerlas accesibles a las personas con discapacidad), **iii) Formación y sensibilización** (capacitación a los conductores y personal de las empresas de transporte público en temas de discapacidad), **iv) Infraestructura accesible** (las paradas, estaciones y terminales de transporte público deben contar con las condiciones necesarias de accesibilidad), y **v) Fiscalización y sanciones** (supervisión constante y efectiva por parte de las Municipalidades y la Policía Nacional). Disposiciones que no son únicas ni exclusivas (pueden ir variando).

La información recabada sobre el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio de transporte público denota la importancia de implementar las disposiciones enunciadas que tienen sustento en la normativa actual, y que guardan coherencia con la teoría de los Derechos Humanos, por ello cuando se evaluó el nivel de implementación de las normas y regulaciones para la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio público de transporte en la ciudad de Puno, lo que se encontró es que, el nivel de implementación es bajo, ya que de las cinco disposiciones enunciadas, se implementaron, aunque de forma insuficiente y ligera,

únicamente dos (02): (i) Implementación de medidas y disposiciones normativas, y, (iii) Formación y sensibilización.

Cuando analizamos la (i) *Implementación de medidas y disposiciones normativas*, se aprecia que en la ciudad de Puno solo se emitió la Ordenanza Municipal N° 311-2011-CMPP de fecha 26 de setiembre de 2011 la cual creó la Oficina Municipal de Atención a la Persona con Discapacidad (OMAPED), sin embargo, en la misma no se especifican acciones concretas para garantizar la accesibilidad en el transporte público y tampoco con el paso de los años, hubo iniciativas en la ciudad de Puno que buscaron modificar e implementar los alcances de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, hallazgo que ha revelado que a pesar del aumento de visibilidad del tema de la problemática de las personas con discapacidad y de los avances en el reconocimiento de sus derechos tanto a nivel nacional e internacional, su situación en la ciudad de Puno con respecto a la accesibilidad al servicio de transporte público sigue caracterizándose por la ausencia de reconocimiento del impacto que la accesibilidad tiene en el bienestar de todas las personas. No se puede desconocer la importancia de comprender los alcances del derecho de accesibilidad, puesto que se presenta como una condición inevitable para el ejercicio de los derechos en igualdad de condiciones que los demás (De Asis, 2005), que no se enfoca únicamente en eliminar las barreras físicas, sino que busca garantizar el acceso al ejercicio pleno de todos los derechos (Sanjóse, 2007). Todo el marco normativo nacional que regula tal derecho y sus alcances dan cuenta de ello, de allí se deriva la necesidad de actualizar y/o implementar nuevas normas que incorporen las disposiciones de la Ley N° 29973 y se adecuen a los estándares internacionales en materia de accesibilidad para personas con discapacidad.

Con relación a la (iii) *Formación y sensibilización*, cuando se evaluó su implementación en la ciudad de Puno, lo que se encontró es que la Municipalidad Provincial de Puno realizó únicamente un curso de capacitación en el año 2023 dirigida a los conductores, sin embargo, no se tuvo acceso a ningún plan de trabajo o proyectos relacionados al servicio de transporte público, evidenciándose la falta de implementación de programas específicos destinados a capacitar a los conductores y personal de las empresas de transporte de forma regular, así como la falta de campañas de concientización por parte de la Municipalidad Provincial de Puno, lo que resulta llamativo, ya que son el gobierno nacional y local a quienes se les asigna responsabilidades directamente vinculadas con las políticas, programas o acciones

públicas en relación con la discapacidad, ya sea orientando, asesorando, coordinando, proyectando y ejecutando tales medidas. Esto da cuenta, de la ausencia de conocimiento y comprensión por parte de los actores involucrados, sobre la importancia de la inclusión de las personas con discapacidad. En ese escenario, resulta primordial comprender los diversos desafíos que las personas con discapacidad pueden enfrentar durante todo el trayecto para garantizar la accesibilidad de los sistemas de transporte para todos (Small y Darcy, 2010), que no se limitan únicamente a la adaptación física de los medios de transporte público, sino que además implica contar con vías para una comunicación y relación fluida (Arriagada, 2015), siendo por ello necesario que las compañías de transporte cuenten con profesionales capacitados que puedan ayudar a superar cualquier problema que pueda surgir durante el viaje y brindar el servicio necesario (Vega, 2006). Tomando en cuenta ese aspecto, la sensibilización y formación, resultan ser herramientas fundamentales, para superar las barreras ambientales e interactivas que experimentan las personas con discapacidad, que limitan aún más la accesibilidad (Arriagada, 2015). En ese sentido, y observando los resultados, consideramos que, si bien nuestro país ha ido «convergiendo hacia enfoques legales comunes en materia de discapacidad, ello no significa que esta convergencia se haya materializado en la efectivización de esta perspectiva en políticas públicas» (Stang, 2011), por lo que actualmente siguen persistiendo las barreras físicas y actitudinales que dificultan el goce del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad.

Respecto a las disposiciones que no se implementaron: *ii) Adaptación de las unidades de transporte público*, *iv) Infraestructura accesible* y *v) Fiscalización y sanciones*, cuando analizamos su implementación en nuestra ciudad, se aprecia que la ausencia de las mismas subyacen a razones y motivaciones de diversa índole, los mismos que fueron objeto de análisis y dan cuenta de la necesidad de implementar normas claras que establezcan los plazos y condiciones para la adaptación de los vehículos existentes y adquisición de nuevos vehículos accesibles, la necesidad de acciones concretas para implementar y modificar la infraestructura necesaria, así como la necesidad de realizar de manera efectiva el control, fiscalización y sanción al incumplimiento de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad. Con esto hemos podido notar que, el servicio de transporte en la ciudad de Puno no es accesible, ya que para que un transporte sea considerado accesible, resulta necesario que las paradas cuenten con las características adecuadas para facilitar el desplazamiento, no solo para las personas que

utilizan sillas de ruedas, sino también para todos aquellos con limitaciones físicas o sensoriales; además, los vehículos deberán contar con el diseño y las soluciones técnicas necesarias para garantizar el acceso a todas las personas (Arriagada, 2015). En tal escenario, se justifica que hoy en día se tenga más presente el concepto de diseño universal o diseño para todos, como herramienta primordial para alcanzar la accesibilidad y dotarla de universalidad (Alonso, 2007), sin embargo, no se debe concebir el diseño universal solamente como un conjunto impecable de técnicas infalibles, ya que se debe considerar las complejas conexiones que abarcan la discapacidad (García et al., n.d.). Todo esto demuestra que la posibilidad de lograr avances reales en materia de igualdad para las personas con discapacidad depende de la materialización de las disposiciones reguladas en el marco normativo, pero el panorama de las acciones llevadas a cabo en favor de las personas con discapacidad en la ciudad de Puno no contribuye a ello, habiéndose en consecuencia, alcanzado la igualdad de oportunidades solo a nivel normativo pero no en resultados y ciertamente no en las estructuras sociales que promueven la discriminación, la segregación y la exclusión.

Con relación a las principales barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio público de transporte y que configuran vulneración de derechos, hemos notado que las personas con discapacidad física, visual y auditiva se enfrentan a barreras ambientales e interactivas en diferentes eslabones de la cadena del transporte, dependiendo del tipo de discapacidad. Lo que hemos encontrado en los resultados es que las personas con discapacidad se enfrentan a: (A) *Personas con discapacidad física*: (i) Barreras ambientales: -Vinculadas a la accesibilidad de las paradas y estaciones: Dificultad para transitar por rampas estrechas, dificultad para superar desniveles y largos tiempos de espera; - Vinculadas a la accesibilidad de los vehículos de transporte: no existen en los vehículos de transporte plataformas elevadoras y no existe un sistema de rampas; - Vinculadas a las condiciones del transporte: no encuentran asiento reservado y los vehículos no se encuentran adaptados; y (ii) Barreras interactivas: No existe comunicación entre el conductor y el pasajero, no existe apoyo del personal y evitan parar cuando espera una persona con silla de ruedas; (B) *Personas con discapacidad visual*: (i) Barreras ambientales: - Vinculadas a la accesibilidad de las paradas y estaciones: ausencia de señalización adecuada y falta de semáforos inteligentes con megafonía; - Vinculadas a la accesibilidad de los vehículos de transporte: dificultad para movilizarse al vehículo por los desniveles, dificultad para orientarse y seguir

instrucciones; - Vinculadas a las condiciones del transporte: no hay guías en el interior del vehículo, no hay información en braille y existe dificultad para identificar sin hay asientos reservados disponibles; y (ii) Barreras interactivas: poca colaboración de los conductores y su personal de apoyo; y, (C) *Personas con discapacidad auditiva*: (i) Barreras ambientales: - Vinculadas a la accesibilidad de las paradas y estaciones: ausencia de sistemas de alerta visual; - Vinculadas a la accesibilidad de los vehículos de transporte: no existen sistemas de información en lenguaje de signos y no saben leer; - Vinculadas a las condiciones del transporte: no hay información en lenguaje de signos en el interior del vehículo; y (ii) Barreras interactivas: no logra comunicarse con el conductor ni su personal de apoyo y se producen confusiones y errores para la bajada.

De la información recabada sobre las barreras ambientales e interactivas a las que se enfrentan las personas con discapacidad física, visual y auditiva en la ciudad de Puno, podemos apreciar que son numerosas y potentes y son consecuencia de las condiciones de accesibilidad de las paradas y estaciones, de las condiciones de accesibilidad a los vehículos de transporte, las propias condiciones del transporte, de los determinantes de su propia discapacidad, así como de las actitudes del personal de transporte y los propios usuarios, lo que configura una clara vulneración de los derechos de las personas con discapacidad, y repercute de manera significativa en la calidad de vida y las oportunidades de las personas con discapacidad, puesto que el transporte desempeña un papel fundamental en brindar acceso a la educación, el empleo, los servicios de salud, los eventos sociales y el entretenimiento. La ausencia de opciones accesibles para movilizarse de forma independiente genera exclusión social para un gran número de individuos con discapacidad (Barnes, 2012). Y al ser una expresión de la realidad, la existencia de barreras ambientales e interactivas, que impiden que las personas con discapacidad completen la «cadena del transporte», sin encontrar obstáculos en su recorrido (Vega, 2006), denota que, en la ciudad de Puno, «la cadena del transporte» no es plenamente accesible (Arriagada, 2015). Para que un transporte sea considerado accesible, el mismo deberá permitir a las personas satisfacer sus necesidades y deseos de viajar de forma independiente. En este punto, naturalmente, la información recabada, no es la respuesta a estos profundos problemas, pero si son un instrumento para empezar a abordarlos, ya que identificar las principales barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio público de transporte en la ciudad de Puno, de acuerdo al tipo de discapacidad, produce como resultado un mejor



entendimiento de las situaciones de desigualdad a las que se enfrentan día a día en la cadena del transporte, pero sobre todo «constituyen el principal estímulo para cambiar un escenario que confronta de manera inobjetable un reconocimiento jurídico de igualdad con una desigualdad significativa en términos reales» (Stang, 2011). El sistema de transporte debe reconocer la igualdad real y efectiva de todas las personas, valorando la diversidad y garantizando a la ciudadanía el derecho a moverse sin ningún tipo de discriminación. La tarea no será fácil, demandará muchos recursos, capacitación de personal, proponer espacios de participación de las personas con discapacidad y sus organizaciones, un esfuerzo de coordinación entre diferentes áreas y el órgano del Estado vinculados con el tema, sin embargo, resulta un imperativo ético que asumamos este gran desafío pendiente en nuestra ciudad y aseguremos el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.

CONCLUSIONES

PRIMERA: El marco normativo nacional reconoce y garantiza el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio público de transporte, estableciendo una serie de disposiciones que buscan garantizar este derecho. Estas son: a) *Implementación de medidas y disposiciones normativas*, que garanticen la reserva de asientos preferenciales, cercanos y accesibles al ingreso de los vehículos de transporte público, b) *Adaptación de las unidades de transporte público*, para hacerlas accesibles a las personas con discapacidad, c) *Formación y sensibilización*, que implica capacitación a los conductores y personal de las empresas de transporte público en temas de discapacidad), d) *Infraestructura accesible* en las paradas, estaciones y terminales de transporte público que deben contar con las condiciones necesarias de accesibilidad), y, e) *Fiscalización y sanciones*, que implica una supervisión constante y efectiva por parte de las municipalidades y la Policía Nacional.

SEGUNDA: En la ciudad de Puno el nivel de implementación de las normas y regulaciones para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio de transporte público es bajo, ya que de las cinco disposiciones enunciadas, solo se han implementado dos, aunque de forme insuficiente y ligera: a) *Implementación de medidas y disposiciones normativas*: Únicamente se ha emitido la Ordenanza Municipal N° 311-2011-CMPP de fecha 26 de setiembre de 2011, la cual creó la Oficina Municipal de Atención a la Persona con Discapacidad (OMAPED), y, c) *Formación y sensibilización*: Se realizó un curso de capacitación en el año 2023 dirigida a los conductores, sin embargo no se llevaron a cabo campañas de concientización y programas específicos dirigidos a los conductores y personal de transporte público. Las disposiciones que no se implementaron son: b) *Adaptación de las unidades de transporte público*, d) *Infraestructura accesible*, y, e) *Fiscalización y sanciones*.

TERCERA: Las personas con discapacidad física y sensorial (visual y auditiva) en la

ciudad de Puno, enfrentan múltiples dificultades y barreras ambientales e interactivas al utilizar el servicio público de transporte, lo cual configura una clara vulneración de sus derechos. Estas barreras son: (i) *Personas con discapacidad física*: falta de adaptación y accesibilidad adecuada en las paradas y estaciones, ausencia de plataformas elevadoras y sistemas de rampas en los vehículos de transporte, no encuentran asientos reservados y adaptación en los vehículos, falta de comunicación entre el conductor y los pasajeros, y existen actitudes discriminatorias de algunos conductores que evitan parar para personas con discapacidad física, (ii) *Personas con discapacidad visual*: falta de señalización adecuada en las paradas y estaciones, falta de semáforos inteligentes con megafonía, dificultad para movilizarse al vehículo, falta de guías y de información en braille en los vehículos, y la falta de colaboración por parte del conductor y su personal de apoyo, y, (iii) *Personas con discapacidad auditiva*: ausencia de sistemas de alerta visual en las paradas y estaciones, ausencia de sistemas de información en lenguaje de signos en los vehículos, falta de comunicación con el conductor y otros usuarios del transporte que produce confusiones y errores para la bajada.

CUARTA: Con los resultados obtenidos sugerimos una serie de medidas y cambios legislativos basados en experiencias previas y en el estudio de la problemática existente en la ciudad de Puno: (i) *Políticas públicas*: - Para los conductores y pasajeros: Realizar programas de habilidades blandas dirigida a los conductores y pasajeros del servicio público de transporte de la ciudad de Puno, - Para las empresas de transporte: Impulsar campañas de formación y sensibilización dirigidas a las empresas de transporte que deben realizarse conjuntamente con la Municipalidad Provincial de Puno y las asociaciones de las personas con discapacidad, - Para las asociaciones de las personas con discapacidad: Participación de los representantes de las asociaciones de las personas con discapacidad en los consejos, comités o reuniones donde se traten asuntos relacionados con la accesibilidad y la incorporación del buzón de sugerencia; y (ii) *Cambios legislativos*: Para la Municipalidad Provincial de Puno: Promulgar una Ordenanza Municipal que incorpore las disposiciones de la Ley N° 29973,



Ley general de la persona con discapacidad y su Reglamento. Así como incorporar a la Ordenanza Municipal N° 084-2021-C/MPP de fecha 11 de febrero de 2021, que aprueba el Reglamento de aplicación de multas y sanciones Administrativas-RAMSA, la tipificación de las acciones u omisiones que significan el incumplimiento de la Ley N° 29973, así como la imposición de las sanciones y su ejecución.

RECOMENDACIONES

PRIMERA: Se debe impulsar la armonización de las normas locales con la Constitución, los Tratados Internacionales, la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad y su Reglamento para garantizar una adecuada protección de los derechos humanos de este grupo vulnerable en el servicio de transporte público, estableciendo para ello mecanismos de coordinación entre los entes reguladores y las instituciones responsables de velar los derechos de las personas con discapacidad para asegurar la implementación efectiva de las normas existentes.

SEGUNDA: La implementación de las normas y regulaciones que buscan garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio de transporte público deben ser monitoreadas y evaluadas de forma periódica, con la finalidad de asegurar su correcta implementación en la ciudad de Puno. En ese contexto, se sugiere además realizar auditorías que permitan identificar las deficiencias y debilidades que enfrentan los gobiernos locales al momento de implementar tales disposiciones, por lo menos, en aquellas medidas que sean más difíciles de implementar o generen controversias o confusión.

TERCERA: Se sugiere incorporar las necesidades específicas de las personas con discapacidad en los planes de infraestructura y movilidad urbana de la ciudad de Puno para garantizar su plena inclusión en el transporte. Asimismo, teniendo en cuenta que únicamente fueron objeto de estudio las barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad física, visual y auditiva, se sugiere realizar estudios de campo con la participación activa de las personas con discapacidad, que abarquen el mayor número de discapacidades, para identificar de manera precisa los obstáculos que enfrentan en el transporte público de Puno.

CUARTA: Se recomienda implementar políticas públicas y cambios legislativos propuestos, que consisten en: (i) *Políticas públicas:* - La realización de programas de habilidades blandas dirigida a los conductores y pasajeros del servicio público de transporte de la ciudad de Puno, que permitirá



favorecer la adquisición, mejora y consolidación de las habilidades blandas, - La implementación de programas de formación y sensibilización para los operadores del transporte público sobre las nuevas regulaciones y la importancia de garantizar la accesibilidad a las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con los demás ciudadanos, - Promover la participación activa de las personas con discapacidad y sus organizaciones en la elaboración de políticas públicas y normativas relacionadas con la accesibilidad en el transporte público, y, (ii) *Cambios legislativos*: La promulgación de una Ordenanza Municipal que incorpore las disposiciones de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad y su Reglamento, con la finalidad de garantizar un marco normativo sólido para la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio público. Finalmente, en armonía con lo anterior, se sugiere incorporar en la Ordenanza Municipal N° 084-2021-C/MPP la tipificación de las acciones u omisiones que significan el incumplimiento de las disposiciones contenidas en la ordenanza municipal promulgada bajo los alcances de la Ley N° 29973, Ley general de la Persona con Discapacidad y su Reglamento, ello en lo referente al servicio de transporte público, para asegurar una fiscalización efectiva y sanciones adecuadas en casos de incumplimiento.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, M. (2020). *La persona con discapacidad y el Derecho al trabajo en la Constitución Política del Perú* [Tesis de Maestría, Universidad San Martín de Porres]. <https://repositorio.usmp.edu.pe/handle/20.500.12727/7364>
- Alonso, F. (2007). Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. *Trans. Revista de Traductología*, 11. <https://doi.org/10.24310/TRANS.2007.v0i11.3095>
- Aristizábal, K. (2021). Cuando hablamos de discapacidad, ¿de qué hablamos? Una revisión teórica y jurídica del concepto. *Civilizar*, 21(40), 59–72. <https://doi.org/10.22518/jour.ccsch/2021.1a05>
- Arriagada, F. (2015). *Evaluación de accesibilidad al sistema de Transporte Público en el Centro de Concepción* [Tesis de pregrado, Universidad Católica de la Santísima Concepción]. <https://tesis.ucsc.cl/handle/25022009/3422>
- Ayala, L., & et al. (2019). El derecho de las personas con discapacidad a la accesibilidad de bienes y servicios en toda obra pública o privada en la ciudad de Riobamba. *Uniandes Episteme. Revista De Ciencia, Tecnología E Innovación*, 881–901. <https://revista.uniandes.edu.ec/ojs/index.php/EPISTEME/article/view/1771>
- Bailón, M. (n.d.). *Derechos humanos y Estado de Derecho: la igualdad, la libertad y los derechos indígenas en las primeras Constituciones mexicanas. ¿Algunas omisiones?* 105–127. Retrieved November 20, 2024, from www.cndh.org.mx
- Ballén, F. (2007). *El derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá*. 169–181. <https://doi.org/10.18359/prole.2541>
- Barbosa, S., & et al. (2020). El modelo médico como generador de discapacidad. *Revista Latinoamericana de Bioética*, 19(37–2), 111–122. <https://doi.org/10.18359/rlbi.4303>
- Barnes, C. (2012). Disability, Work and Welfare. In *Sociology Compass* (Vol. 6, Issue 6). <https://doi.org/10.1111/j.1751-9020.2012.00464.x>



- Bobbio, N. (1991). *El problema del Positivismo Jurídico: Vol. Novena reimpresión* (Primera Edición). Distribuciones Fontamara, S.A.
<https://www.scribd.com/document/514003221/El-Problema-Del-Positivismo-Juridico-Bobbio>
- Bolaños, M. (2018). *El derecho humano al acceso al transporte público para las personas con discapacidad física en la ciudad de Quito* [Tesis de Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar. Sede Ecuador].
<https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/6166>
- Cachay, G., & et al. (2018). *El Plan de Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad 2009-2018* [Tesis de maestría, Pontifica Universidad Católica del Perú]. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/12052>
- Carreño, Á. (2015). *Acceso al Transporte Público para Personas con Discapacidad en Bogotá: Caso SITP* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Colombia].
<https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/54806>
- 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* [Tesis de pregrado, Universidad Cesar Vallejo].
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/61813>
- Choquehuanca, F. (2020). *Efectividad de la Ley General de personas con discapacidad y su Reglamento, en el ámbito laboral en la ciudad de Puno período 2018* [Tesis de pregrado, Universidad Nacional del Altiplano].
<http://repositorio.unap.edu.pe/handle/20.500.14082/15833>
- Conde, R. (2013). *La accesibilidad de la persona con discapacidad a la administración electrónica: análisis sociológico de estudio de caso en el proyecto ASTIC* [Tesis de doctorado, Universidad de Sevilla, España]. <http://hdl.handle.net/11441/53381>
- Constitución Política Del Perú (1993).
- Convención Interamericana Para La Eliminación de Todas Las Formas de Discriminación Contra Las Personas Con Discapacidad, 1 (2001).
<https://www.refworld.org/es/leg/instcons/oea/2001/es/130155>

- De Asis, R. (2005). *El significado de accesibilidad y su justificación en el marco normativo español*. https://sid-inico.usal.es/idocs/F8/FDO16928/significado_accesibilidad.pdf
- De Asís, R. (2013). *Sobre la accesibilidad universal*. https://www.academia.edu/3618817/Sobre_la_accesibilidad_universal
- Declaración de Río Sobre El Medio Ambiente y El Desarrollo (1992). http://www.lacult.unesco.org/docc/1992_Declaracion_Rio_principios.pdf
- Defensoría del Pueblo. (2020). *Alcances sobre la situación de las personas con discapacidad y el ejercicio de sus Derechos, Serie de Informes Especiales N° 031-2020-DP* (primera edición). <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2020/09/Serie-Informes-Especiales-N%C2%BA-030-2020DP.pdf>
- Díaz, J. (2019). Discapacidad en el Perú: Un análisis de la realidad a partir de datos estadísticos. *Revista Venezolana de Gerencia*, 24, 243–263. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29058864014>
- Díaz, M. (2016). *La accesibilidad como elemento indispensable para el ejercicio efectivo de los Derechos de las personas con discapacidad*. <https://www.impunidadcero.org/uploads/app/articulo/21/archivo/1488400198Z95.pdf>
- Facio, A. (n.d.). *Hacia otra teoría crítica del Derecho*. Retrieved October 19, 2023, from <https://patriciamagno.com.br/wp-content/uploads/2021/04/FACIO11.pdf>
- Fernández, G. (1977). *Derecho Natural. Introducción filosófica al Derecho* (2da ed.). Universidad Complutense, Facultad de Derecho, Sección de Publicaciones.
- Fundación Juan Vives Suriá. (2010). *Derechos humanos: historia y conceptos básicos: Vol. I* (Fundación Editorial El perro y la rana, Fundación Juan Vives Suriá, & Defensoría del Pueblo, Eds.). Fundación Juan Vives Suriá, Defensoría del Pueblo. https://biblioteca.clacso.edu.ar/Venezuela/fundavives/20170102055815/pdf_132.pdf
- García, C., & et al. (2015). *La accesibilidad como derecho*.



<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/espacios/article/view/1869>

Grupo de Trabajo Multisectorial-PNA. (2019). *Plan Nacional de Accesibilidad, 2018-2023*. <https://www.conadisperu.gob.pe/wp-content/uploads/2018/01/Plan-Nacional-de-Accesibilidad.pdf>

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir definiciones básicas del campo del transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 21 (2), 61–74. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255011>

Guzmán, F., & et al. (2010). *Fundamentos éticos para la promoción de la autonomía: hacia una ética de la interdependencia*. <https://doi.org/10.14198/ALTERN2010.17.3>

Hernandez, C., & Pérez, V. (2021). El porvenir de la movilidad como Derecho social. Reflexiones sobre la configuración de un espacio en construcción. *POSTData*, 26, 47–69. <https://revistapostdata.com.ar/index.php/postdata/article/view/71>

Hollenweger, J. (2018). Definición y clasificación de la discapacidad. *Definición y Clasificación de La Discapacidad. Cuadernillo 2*, 38. <https://www.unicef.org/lac/media/7391/file>

Huaripata, S. (2019). *Nivel de inaplicación de la Ley 29973 vulnera derecho del trabajo en personas con discapacidad en el Distrito de Huacho 2016* [Tesis de maestría, Universidad Nacional Jose Faustino Sánchez Carrión]. <http://repositorio.unjfsc.edu.pe/handle/UNJFSC/2988>

Huerta, J. (2006). *Discapacidad y Accesibilidad*. Fondo Editorial del Congreso del Perú. http://bvs.minsa.gob.pe/local/minsa/920_gob422.pdf

Huerta, P. (2007). *Discapacidad y diseño accesible*. <https://www.jaimehuerta.pe/discapacidad-y-diseno-accesible.pdf>

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2018). Resultados Definitivos Censo Nacional 2017. Perú. *Instituto Nacional de Estadística e Informática, TOMO I*. https://www.censos2017.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1544/Libro.pdf

Islas, V., & Lelis, M. (2007). *Análisis de los Sistemas de Transporte Vol I: Conceptos*

básicos.

<https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt307.pdf>

Jorge, R. (2017). *Factores que influyen en el proceso de inclusión de las personas con discapacidad en la Provincia de Puno-2017* [Tesis de pregrado, Universidad Nacional del Altiplano].
<http://repositorio.unap.edu.pe/handle/20.500.14082/9839>

Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (1999).
<https://www.gob.pe/institucion/congreso-de-la-republica/normas-legales/9868-27181>

Ley N° 29973, Ley general de la Persona con Discapacidad. (2012).
<https://www.gob.pe/institucion/congreso-de-la-republica/normas-legales/211941-29973>

Litman, T., & Breanman, M. (2012). *A New Social Equity Agenda For Sustainable Transportation*.
https://www.researchgate.net/publication/254609840_A_New_Social_Equity_Agenda_For_Sustainable_Transportation

Monereo, J. (2023). Los Derechos Fundamentales de las Personas con Discapacidad en el nuevo Modelo Integrador Multidimensional. *Revista de Derecho de La Seguridad Social. Laborum*, 15–62.
<https://revista.laborum.es/index.php/revsegsoc/article/view/728>

Necchi, S., & et al. (2015). *Personas con discapacidad: su abordaje desde miradas convergentes*. <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/547>

Nikken, P. (n.d.). Sobre el concepto de Derechos Humanos (IIDH, Trans.). *En: Seminario Sobre Derechos Humanos: La Habana*, 23–52. Retrieved October 19, 2023, from <https://biblioteca.corteidh.or.cr/documento/47544>

Organización Mundial de la Salud, & Banco Mundial. (2011). *Informe Mundial sobre la Discapacidad*. <https://iris.who.int/handle/10665/75356>

Palacios, A. (2008). *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los derechos de las personas*

con discapacidad. Cinca. <https://www.academia.edu/36659708>

Palacios, A., & Bariffi, F. (2007). *La discapacidad como una cuestión de derechos humanos. Una aproximación a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad* (Ediciones Cinca). <http://hdl.handle.net/11181/3912>

Peces-Barba, G. (1979). *Derechos fundamentales*. <https://core.ac.uk/download/pdf/30043495.pdf>

Pérez, A. (n.d.). *La universalidad de los derechos humanos*. 95–110. Retrieved October 19, 2023, from <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/142389.pdf>

Pérez, L. (2010). *Discapacidad, Derecho y Políticas de Inclusión* (Primera Edición). Grupo Editorial Cinca, S. A. <https://consaludmental.org/centro-documentacion/discapacidad-derecho-politicas-inclusion/>

Pizarro, G. (2020). *Vulneración del Derecho de acceso al transporte público para personas con discapacidad: caso servicio de transporte interprovincial Puno-2018* [Tesis de Maestría, Universidad Nacional del Altiplano]. <https://repositorio.unap.edu.pe/handle/20.500.14082/19663>

Ponce, K. (2023). Transporte público urbano inclusivo desde la percepción de las personas con discapacidad en una ciudad de Perú. *Revista de Climatología*, 23, 114–125. <https://doi.org/10.59427/rcli/2023/v23cs.114-125>

Ramirez, Y. (2022). *El transporte público y el derecho de accesibilidad en personas con discapacidad física, Lima, 2020* [Tesis de pregrado, Universidad Cesar Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/119626>

Restrepo, J. (2017). *Análisis de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Medellín* [Tesis de Maestría, Universidad de Manizales, Colombia]. <https://ridum.umanizales.edu.co/xmlui/handle/20.500.12746/3518>

Rodríguez Amado, J., & Gómez Arias, J. (2016). Análisis preliminar de accesibilidad para personas con discapacidad física-motriz a los servicios de transporte público en el área metropolitana de Bucaramanga. *Universidad Pontificia Bolivariana*,

PUENTE Revista Científica, 10, 27–38.
<https://doi.org/10.18566/puente.v10n1.a03>

Ruiz, L. (2018). *Alcances de la Ley General de Personas con Discapacidad N° 29973 en relación a su inclusión laboral* [Tesis de pregrado, Universidad Señor de Sipán].
<https://hdl.handle.net/20.500.12802/6086>

Sagastume, G. (1991). *¿Que son los Derechos Humanos? Evolución histórica*.
<https://www.corteidh.or.cr/tablas/15872r.pdf>

Sanjose, A. (2007). El primer Tratado de Derechos Humanos del siglo XXI: La Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, 1–26. <https://sid-inico.usal.es/idocs/F8/ART10638/sanjosegil.pdf>

Sen, A. (1995). *Nuevo examen de la desigualdad*. https://pim.udelar.edu.uy/portal/wp-content/uploads/sites/14/2019/08/Sen_Amartya_Nuevo_Examen_de_La_Desigualdad.pdf

Sentencia Del Tribunal Constitucional N° 00034-2004-PI/TC (2005).
<https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00034-2004-AI.pdf>

Small, J., & Darcy, S. (2010). Tourism, disability and mobility. In *Tourism and Inequality: Problems and Prospects* (pp. 1–20). CABI Publishing.
<https://doi.org/10.1079/9781845936624.0001>

Stang, M. (2011). Las personas con discapacidad en América Latina: del reconocimiento jurídico a la desigualdad real. *Naciones Unidas*, 1–83.
<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/06c73f54-5ca5-407f-b562-8698185e15b9/content>

Tejada, J. (2021). Accesibilidad de las Personas con Discapacidad en España y Portugal: Perspectiva Jurídica. *REJIE Nueva Época, Revista Jurídica de Investigación e Innovación Educativa*, 93–114. <https://doi.org/10.24310/REJIE.2021.vi24.12140>

Tomaševski, K. (2004). Los derechos de las mujeres: de la prohibición a la eliminación de la discriminación. *Revista Aportes Andinos*, 12, 1–18.
<https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/aa/article/view/3674>



- Truyol, A. (2000). *Los Derechos Humanos. Declaraciones y Convenios Internacionales* (Ed. Tecnos, Ed.; 4th ed.). <https://www.corteidh.or.cr/tablas/12947.pdf>
- Urmeneta, X. (2010). *Discapacidad y Derechos Humanos*. 8, 65–74. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4830148.pdf>
- Vega, P. (2006). *La accesibilidad del transporte en autobús: Diagnóstico y soluciones* (Primera Edición). Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO). <https://www.researchgate.net/publication/36731125>
- Velarde, V. (2012). Los modelos de la discapacidad: un recorrido histórico. *Revista Empresa y Humanismo*, XV, 115–136. <https://doi.org/10.15581/015.15.4179>
- World Health Organization. (2001). *Clasificación internacional del funcionamiento de la discapacidad y de la salud: CIF: versión abreviada*. Organización Mundial de la Salud. <https://iris.who.int/handle/10665/43360>
- Zamora, M. (2017). *Ineficacia de la Ley N° 29973 y el Derecho a la Accesibilidad De las Personas con Discapacidad Física en las Instituciones Educativas De Trujillo, 2017* [Tesis de pregrado, Universidad Cesar Vallejo]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/17635>

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

TÍTULO: PROYECTO DE INVESTIGACIÓN					
“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”					
PROBLEMA	OBJETIVO	CATEGORIAS	MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN	TECNICA	INSTRUMENTOS
PROBLEMA PRINCIPAL:	OBJETIVO GENERAL:				
¿Cómo es el tratamiento actual del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno?	Analizar cómo es el tratamiento actual del derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el contexto del servicio público de transporte en la ciudad de Puno.				
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	- Constitución - Leyes - Ordenanzas municipales provinciales.	Método dogmático-jurídico. Método hermenéutico.	Observación documental y análisis de Contenido	Ficha de análisis de contenido
¿Como es el tratamiento del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad respecto al uso del servicio público de transporte en el marco normativo nacional?	Analizar el marco normativo nacional referente al derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad respecto al uso del servicio público de transporte.				
¿Cuál es el nivel de implementación de las normas y regulaciones para la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio público de transporte en la ciudad de Puno?	Determinar el nivel de implementación de las normas y regulaciones para la accesibilidad de las personas con discapacidad en el uso del servicio público de transporte en la ciudad de Puno.	- Medidas de gestión. - Medidas de control. - Medidas de seguimiento.	Método dogmático-jurídico. Método inductivo Método hermenéutico	Análisis de Contenido Entrevista	Ficha de análisis de contenido Entrevista cualitativa
¿Cuáles son los principales impedimentos y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio público de transporte en la ciudad de Puno y qué configuran	Identificar los principales impedimentos y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad al utilizar el servicio público de transporte en la ciudad de Puno, y que	- Vinculadas a la accesibilidad de las paradas y estaciones. - Vinculadas a la accesibilidad de los vehículos de transporte. - Vinculadas a	Método hermenéutico	Entrevista	Entrevista cualitativa



vulneración de derechos?	de	configuran vulneración de derechos.	las condiciones del transporte.			
--------------------------	----	-------------------------------------	---------------------------------	--	--	--

Anexo 2. Instrumentos de investigación

Ficha de análisis del marco normativo nacional

GENERALIDADES	
Fecha de recolección de datos	
Tipo de documento analizado	
Fuente de obtención	
Vigencia	
	CONTENIDO DE LA NORMA JURIDICA
Artículos o secciones relevantes relacionados con la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad.	
Derechos y regulaciones referentes a la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad	
Se hace referencia a tratados o convenios internacionales ratificados por el país	

Nota. Elaboración propia y validada por el asesor de la investigación

Ficha de análisis sobre la implementación del marco normativo nacional

GENERALIDADES	
Fecha de recolección de datos	
	CONTENIDO
Existencia de normativa local	
Conformidad con la normativa nacional	
Implementación de medidas de accesibilidad	
Inspecciones y controles	
Capacitación y sensibilización	
Participación ciudadana	
Políticas públicas, Planes de trabajo, Lineamientos técnicos u otros	

Nota. Elaboración propia y validada por el asesor de la investigación



Entrevista semi estructurada dirigida a los representantes de las asociaciones de personas con discapacidad de la ciudad de Puno seleccionados

Las preguntas que se realizaran a los representantes de las organizaciones de personas con discapacidad en la ciudad de Puno son las siguientes:

1. ¿Cuáles considera que son los principales impedimentos y obstáculos que configuran una vulneración de derechos para las personas con discapacidad en el ámbito del transporte público?
2. ¿Existe alguna normativa o regulación específica en la ciudad de Puno que proteja los derechos de las personas con discapacidad en el transporte público?
3. ¿Cuáles son las principales barreras físicas que dificultan el acceso de las personas con discapacidad al transporte público en la región de Puno?
4. ¿Podría proporcionar ejemplos de situaciones en las que se haya vulnerado el derecho a la accesibilidad en las paradas y estaciones de transporte?
5. ¿El servicio de transporte público en la ciudad cuenta con condiciones de calidad, seguridad, comodidad y facilidad para realizar el viaje?
6. ¿Existen programas o iniciativas en la región de Puno que busquen mejorar la accesibilidad y la inclusión de las personas con discapacidad en el transporte público? ¿Cuáles son?

Entrevista semi estructurada dirigida al Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno

Las preguntas que se realizaran al Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno son las siguientes:

1. ¿Qué políticas o normativas ha implementado la municipalidad para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte público? ¿Y en qué medida se han implementado?
2. ¿Qué dificultades ha enfrentado la municipalidad al tratar de implementar estas normas y regulaciones?
3. ¿Cuáles son las estrategias que la municipalidad ha utilizado para asegurarse de que los operadores de transporte público cumplan con las normas de accesibilidad?
4. ¿Se realizan inspecciones o controles regulares para verificar el cumplimiento de estas normas? En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia se llevan a cabo y cómo se realizan?
5. ¿Existen programas de capacitación o sensibilización para los operadores de transporte público sobre la importancia de la accesibilidad y cómo cumplir con las normas establecidas?
6. ¿Qué acciones ha tomado la municipalidad para fomentar la participación y colaboración de las personas con discapacidad en la elaboración y revisión de estas normas y regulaciones?
7. ¿Cuáles son los próximos pasos o planes de la municipalidad para mejorar la implementación de las normas de accesibilidad en el servicio público de transporte en la ciudad de Puno?

Anexo 3. Entrevistas realizadas para responder el objetivo 3

Entrevista semi estructurada dirigida a los representantes de las asociaciones de personas con discapacidad de la ciudad de Puno seleccionados.

ENTREVISTADO: Vidal Mamani Soncco, presidente de la Asociación Unión De Ciegos Virgen de la Candelaria.

ENTREVISTADORA: Pamela Yhosely Calisaya Yapuchura (tesista)

(Pamela Calisaya) Buenas tardes, en primer lugar, le hablare un poco de mi investigación.

(Vidal Mamani) Sí. ¿Cómo no?

(Pamela Calisaya) Principalmente el tema de mi investigación. brevemente. Mi proyecto es el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad en el proceso de servicio público de transporte en la ciudad de Puno. Actualmente estoy ejecutando mi investigación. Por lo que le realizare algunas preguntas vinculadas con el tema de impedimentos y obstáculos, nada más y me puede brindar la información, por favor.

(Pamela Calisaya) **La primera pregunta es, ¿cuáles considera que son los principales impedimentos y obstáculos que configuran una vulneración de derechos para las personas con discapacidad en el ámbito del transporte público.**

(Vidal Mamani) Uno es el asiento reservado, este primer lugar. No hay respeta al asiento reservado, ¿no? Porque Y otro es el paradero, tal vez, bien indicado esta persona con discapacidad también, no, hay mucha discriminación ahí de parte de los cobradores y del chofer que conduce en carro. Mucho no hay esa sensibilidad también de parte de los cobradores, no nos dicen si hay asientos o no hay asientos, como si no le importa nada hablando de discapacidad visual. Claro, uno puede estar viendo parado, parado, habiendo asientitos, no son sensibles para indicar hay en tal lugar el segundo o tercer asiento, insensibles son los cobradores. O hay veces también no recogen por lo que uno ve, es decir, una discapacidad. Entonces, en muchos derechos creo que hay una discriminación de parte de los transportes.

(Pamela Calisaya) **¿Existe alguna normativa o regulación específica en la ciudad de uno que proteja los derechos de la persona con discapacidad en el transporte público? O sea, ¿usted conoce, sabe de la existencia de alguna norma o algo?**

(Vidal Mamani) No.

(Pamela Calisaya) **¿Cuáles son las principales barreras físicas que dificultan el acceso de las personas con discapacidad al transporte público?**

(Vidal Mamani) Sí, es casi todo lo que le dije, verdad. Ah, muchos y muchas cosas hay. En tema de transporte, este, no, a eso una vez que me menciona.

(Pamela Calisaya) **Ejemplos de situaciones en los que se haya vulnerado el derecho a la accesibilidad en las paradas y estaciones de transporte.**

(Vidal Mamani) No, es lo que le mencionaba, del tema de que no recogen, a los usuarios, en la calle, en las vías no hay accesos no, por ejemplo, en otros lugares en otros países hasta han incorporado vehículos que están listos para adecuados para las personas con discapacidad y más que todo para las personas con discapacidad física. Usted está la silla de ruedas, ¿no? Sí, y tienen elevadores, o sea, no. Está más actualizada en Puno y no he visto señalización para personas con su discapacidad visual. Nada.

(Vidal Mamani) No hay no hay nada, absolutamente cero en eso, no hay unas rampas electrónicas, Ni tampoco hay micros, no tienen nada, ¿no? En esa parte estamos cero al cuadrado en Puno, pues no.

(Pamela Calisaya) **Claro, sí, por ejemplo, en otros países para las personas con discapacidad visual, se han implementado semáforos sensoriales, de acuerdo con el sonido que emiten indican en qué momento la persona con discapacidad visual puede pasar la pista, lo que tampoco hay tampoco en la ciudad**

(Vidal Mamani) No hay semáforos e inteligentes, bueno, en esto, ¿no? Eso también va al transporte, había uno en Puno, en el Jr. Lima, uno, y se malogro y ahí se abandonó y ya no existe. Falta eso totalmente olvidado.

(Pamela Calisaya) **¿Y usted cree que el servicio de transporte público en la ciudad de junio cuenta con condiciones de calidad, seguridad, comodidad y facilidad para realizar el viaje?**

(Vidal Mamani) No, No, nada. No, no, no, no hay seguro. No, yo como le digo, la primera pregunta hay todo va, no cumple, no cumple.

(Pamela Calisaya) **¿Usted tiene conocimiento de si existen programas o hay iniciativas en la región de Puno que han buscado mejorar la accesibilidad e incluso de las personas con discapacidad?**

(Vidal Mamani) Algo iniciativa más o menos quiere ser, pero así quiere que solo es en palabras, porque alguna vez nos hemos reunido, hemos pedido ese reclamo al las autoridades de la municipalidad, ¿no? Ya. Sí, hay, pero parece que así no, no hay de verdad, creo que de verdad iniciativa, no hay creo.

(Pamela Calisaya) **Por ejemplo, en la ley, en el artículo veinte, en el inciso cuatro mencionan sobre el pase libre de las personas que cuentan con discapacidad severa,**

¿no? el pasaje es gratis, ¿sabe algo al respecto?

(Vidal Mamani) Esa esa ley, esta señorita, hecho al revés, como a veces de pie a cabeza, al menos de cabeza a pie, ¿no? Que podemos decir eso nunca va a haber ese cumplimiento de esa ley. Quiero que demás hacen esas normas, ¿no? Porque al al final de cuentas, el transporte es, como dice, libre, oferta y demanda, ¿no? Y eso tenemos en Perú, ¿no es cierto? Entonces, cuando dices, sí, es el, nunca pe nadie va a querer recoger, cuándo es gratis, un transporte con primero, al final de ni un céntimo quieren rebajar, ¿no? con esta ley no estoy de acuerdo personalmente, no, casi hecho en papeles, pero nunca va a ser la realidad. Claro, no se practica.

(Pamela Calisaya) Algo más que quisiera agregar. ¿Qué quisiera agregar para el tema de mi investigación, que crea, que me pueda ayudar o un sentir de usted, que yo pueda plasmarlo en mi sustentación?

(Vidal Mamani) En tema de, más o menos, de las leyes o de la necesidad de personas con discapacidad solamente el primero de la necesidad les voy a decirle. Mira, en los programas sociales que existe, en Perú, hay programa Contigo, ¿no? Es en esto o estoy pasándome a otro tema. Este programa social prácticamente es muy discriminador, porque solo para el severo, al final de cuentas no hay una investigación al fondo porque algunos no son realmente pobres, pero están así, no sé qué se necesitará factor suerte o por habilidad del censo, hay veces, ¿no? Se hacen censar tal vez por hay de pobrecito, pero tal vez un poder, pero verdaderamente pobre, hay veces nada lo recibe, no no hay nada, no están contados. Se decide desde Lima, desde allá, ¿no? Entonces, está en lista de espera entonces, Para mí creo que es una discriminación. No sé de tanto esto, para las personas sanos hay pensión sesenta y cinco, para esos programas, hay, pero personas con discapacidad solo para el severo dice, solo para el severo, severo significa a usted, como sabe, señorita, es porque uno puede tener triple discapacidad, doble discapacidad, sí, grave, ¿no? Uno que no puede solo, es totalmente dependiente de una persona, ¿no? Una invalidez total, ¿no? Eso es uno, pero, ahí es discapacidad moderado, estamos. El que le habla, mi discapacidad, es una ceguera total. Claro, estoy en severo, pero es que el problema es esperar, esperar, no sé qué requisitos hay que cumplir. ¿Por qué no el Estado interviene de frente así de hogar en hogar? ¿Hay veces políticamente desde allá? No, pues no, la función no está, no está correcto, para mí es esa parte, creo que totalmente olvidados estamos, no es como en Bolivia, en Bolivia un ejemplo te daré, leve, moderado y severo que bonito el estado no, le asegura así y de acuerdo a eso le da también su propinita no, su pensión, al severo un poco más, moderado un poco, un poquito menos, leve, un poquito

más menos. Eso sería de acuerdo a su pobreza también, pero en Perú funciona políticamente, no sé, ahijados, compadres, qué funcionará, algo tendrá su suerte, pero rápido sale para algunos. Algunos verdaderamente el que necesitamos, no estamos en esos programas. Necesita una intervención directa del Estado, ¿no?

(Pamela Calisaya) **Claro, se necesita de un análisis también real de las necesidades, de las personas con discapacidad, porque es fácil plasmarlo en las normas, pero no debe existir la exclusión, no solamente ese sector debería acceder cuando en realidad una discapacidad es una limitante en todo sentido, así sea severa o leve, limita de alguna forma la interacción con los demás grupos sociales.**

(Vidal Mamani) Sí. Sí. Con una discapacidad cuando uno tiene, señorita, por más que un trabajo duro, chamba duro, pala y pico que puede ser, tiene una discapacidad, tal vez, una discapacidad física, puede ser un displacia, cualquiera, uno, ¿crees que pase y te van a llamar a ese trabajo? No. Imposible. Entonces, nos limita mucho por nuestra discapacidad, cuánto queremos trabajar, pero nadie te mira para contratarte para un trabajo. Eso debe ver el Estado, ¿no? A pesar de que tal vez ese programa juntos, pensión 65, todavía físicamente sus sanos, pero están en eso también, pero más, creo que hay poco presupuesto para personas, con discapacidad. Por eso hay muchos compañeros que están en espera para entrar a ese programa contigo. Unos cuantitos, en cada departamento creo que están cuarenta o treinta o cinco, así me muestran, el resto, cantidad. Claro. Estamos afuera. No estamos contados en ese. Y además, tiene que ser extrema pobreza. No debe tener nada ni un sol. Yo, por lo menos, el que te habla, señorita, yo tenía al mes doscientos soles, así de masajes me ganaba, tenía un recibo de Sunat. Para girar en una institución, ¿no? El centro psicológico. Con doscientos soles al mes uno puede vivir, no puede vivir, no es cierto, esto sería para una semana que no entra. Eso ha visto, ¿sabes qué? ¿Quién me aprueba en Lima? Pero después eso, se informó inmediatamente me ha anulado. Con eso nos está enseñando ya debe ser total pobre, no debe ganar nada, ¿no? Entonces, total en desacuerdo, estoy, ¿cómo quieres que con ese programa lo que da Doscientos cincuenta va a vivir también. Uno no va a vivir, pero ¿cierto? En verdad, uno es solo. Cuando uno no tiene mi padre, ni madre, no va a vivir, no va a sobrevivir con doscientos soles, por dos meses. Cada dos meses noma llega a ese programa. No es mensual, cada dos meses recibe, creo que doscientos cincuenta o trescientos soles, recibe nada más, o doscientos cincuenta así se recibe cada dos meses. Entonces, dos meses con eso uno puede vivir, no va a vivir, ¿no? Claro. Dos. Esas normas necesitan, tal vez con tu investigación podría haber estas, muchas cosas, necesita investigar y y esto, ¿no? Reclamar que esas



normas debe ser cambiado, está un poco mal.

(Pamela Calisaya) **Si, he visto que hay investigaciones también en el tema, pero no en el rubro de transportes. En realidad, son varios rubros, educación, la cuota de empleo, tema transporte, salud, creo que cada sector tiene su problemática porque claro, cuando usted quiere acceder a un servicio, ahí ve limitados algunos de sus derechos y es una problemática muy grande, y ahora únicamente me he limitado exclusivamente al tema de transportes por ser un tema de interés, pero, gracias por la información brindada. Muchas gracias, señor Vida, muy amable.**

(Vidal Mamani) Gracias. Muchas gracias.

Entrevista semi estructurada dirigida a los representantes de las asociaciones de personas con discapacidad de la ciudad de Puno seleccionados.

ENTREVISTADO: Felipe Flores Ponce, presidente de la Federación Departamental de Personas con Discapacidad FEDDIP

ENTREVISTADORA: Pamela Yhosely Calisaya Yapuchura (tesista)

(Pamela Calisaya) Buenas tardes, señor Felipe, como le comenté por llamada, he estado revisando primero el ámbito normativo. La Convención de las personas con discapacidad, la Ley 29973 de las personas con discapacidad y he estado viendo cómo se ha ido aplicando, específicamente en Puno porque habla sobre la accesibilidad, habla mucho sobre la accesibilidad y habla mucho sobre las barreras, las dificultades que presentan las personas con discapacidad al momento de usar el servicio de transporte. El artículo veinte habla de cosas en concreto, por ejemplo, el asiento reservado, y menciona la última modificatoria, que trata sobre el riesgo severo y el pasaje libre para las personas con discapacidad. Y también la Convención nos habla sobre qué se debe adecuar. Entonces, en base a ello, le realizare las siguientes preguntas:

(Pamela Calisaya) **¿Cuáles considera que son los principales impedimentos y obstáculos que configuran una vulneración de derechos para las personas con discapacidad en el ámbito del transporte público bajo su experiencia?**

(Felipe Flores) La Ley y la convención de las personas con discapacidad habla sobre eso. Entonces, mira, por ejemplo, acá en la región Puno, no hay transportes accesibles. Se llama vehículos accesibles para personas con discapacidad, para el desplazamiento, por ejemplo, más que todo para la discapacidad física, es bien difícil. Hay también el pase libre, también, es pase libre y gratuito, para las personas con discapacidad severa, entonces por ejemplo, es esta, no tiene una buena reglamentación, porque como una persona con discapacidad severa te ha a utilizar el servicio de transporte, no, porque hay que levantar, colocar, tener una silla de ruedas, va a demorar unos cinco, seis minutos, para descender igualito, para explicarles también de igual manera, entonces yo estoy contra eso, que estamos a este como se llama libre oferta y demanda, ahorita no, es decir, el transporte lo ofrece el privado, no es del Estado, pero en Lima creo que tiene ese metropolitano, que administra el Municipio, no sé, pero ahí sí se puede aplicar, pero acá en la ciudad no se aplica, por cierto, que empresa va a querer prestar su servicio de forma

gratuita, es bien difícil, está mal planteado, quien ha planteado eso, un congresista Angelito, él ha planteado para andar gratis, no piensa en todo el Perú, porque una ley debe ser para todos. Bastante discusión con ese pase libre, la defensoría del pueblo, los transportistas. Yo puedo decir, me tienes que llevar gratis, porque acá tengo la ley ¿pero ¿cómo subvenciono eso? Pues tiene que ser subvencionado. Para que me lleve a mí, tiene que subvencionar por esa parte, porque no creo que acá se dé por parte del privado. Entonces es muy polémico esa parte, ahora está muy difícil que se dé, ya que los transportes acá no están equipados para personas con discapacidad, por ejemplo, los servicios nacionales y regionales debe tener su rampa eléctrica. Para las personas también que usan muletas y sillas de ruedas, suban y bajen normal. Entonces eso tiene que modificar, tiene que implementar. Sí, sí, porque los nuevos vehículos que traigan tienen que ser con eso. Accesible.

(Pamela Calisaya) **En referencia a lo que menciona, la norma indica que el MTC debe incorporar progresivamente ese tipo de vehículos que cuenten con todo el acceso, que permitan el acceso de todas las discapacidades, sin embargo, no hay una reglamentación ni un plan de trabajo para su incorporación.**

(Felipe Flores) Si, incluso debe haber una recomendación, el CONADIS es ente rector y sancionador, el Conadis debe promover eso, debe haber en sus planes como van a implementar eso, a las empresas privadas deben indicar esto hay y ustedes deben cumplir, pero tampoco hay eso, nunca he visto, mismo Conadis no cumple, porque esa es su política. El conadis en Lima que funciona no da a las regiones la facilidad.

(Pamela Calisaya) **Entiendo, ayer fui al Conadis y tampoco cuenta con rampa para acceder a su mismo establecimiento, no tiene medidas accesibles, pese a que se emitió una normativa del Conadis, que habla sobre la accesibilidad de las personas con discapacidad a las instituciones públicas y privadas.**

(Pamela Calisaya) **La segunda pregunta es si existe alguna normativa o regulación específica en la ciudad**

(Felipe Flores) No, no, no hay.

(Pamela Calisaya) **¿Cuáles son las principales barreras físicas que dificultan el acceso de las personas con discapacidad al transporte público en la región de Puno?**

(Felipe Flores) Yo ahora estoy usando taxi, porque para usar el transporte hay que ser bravos, por ejemplo, yo voy a una esquina, levanto la mano y me recojan, me dicen que no tiene campo, el cobrador es una señorita o el chofer está mal de salud, o de repente algunos jóvenes, cobradores, no que “va a ocupar campo, ahora si quieres subir, tienes

que pagar doble, por la silla más”, igualito para bajar demora, entonces yo por ejemplo esperaba una hora, dos horas, alguno que tiene solidaridad puede recogerte, algunos no, no, no, igualito los taxis, piensan que uno no va a pagar, no te recogen, que están mal, yo respeto, no puede levantarme. Entonces es bien trágico en ese sentido ¿no?, recogen doble pasaje, no te recogen, no te dicen nada tampoco, claro que en algunas partes hay símbolos, si vez sillas de ruedas recoges, pero no cumplen y hemos hablado con la Defensoría del Pueblo, se han hecho campañas, dicen si si vamos a hacer, pero igualito, no hay nada, es bien difícil, hay una propuesta, no tengo ahora, SORES, sociedad de discapacidad, estamos proponiendo que personas con discapacidad ocasionan gastos adicionales, por ejemplo, empresas que pueden implementar que va a ocasionar gastos, que las personas que usan sillas de ruedas tiene que comprar sus sillas, las personas invidentes sus bastones, y las personas con discapacidad sonora sus audífonos, eso se llama gastos adicionales y eso no, hay una norma y de repente van a dar y puede ser que algo adicione en ese sentido. Y parece que hay otros países hay, pero acá no hay, no sabemos si en el futuro se van a dar, es lo que sufrimos en carne propia.

(Felipe Flores) Por otro lado, las personas que tiene visual no ven, le miran noma, tiene que estar con otra persona, aquellas personas que usan bastones, muletas difícilmente usan, el 99% de los transportistas no son solidarios para las personas con discapacidad, algunos son, hay excepciones. Ahora tiene que cumplir parqueo, tiene que estar señalizado el parque, una persona puede manejar su vehículo o puedo prestar el servicio, eso debe estar señalizado, eso en el Municipio no está implementado, pone encadenado las esquinas en la plaza, tu ni puedes entrar ni silla, y eso yo he reclamado, dejen espacio para que una persona pase con silla de ruedas, pero ellos no piensas.

(Felipe Flores) Hay en el tema transporte una norma técnica A 120, una parte habla de los vehículos accesibles, como debe ser, eso en Puno no cumplen ni en Juliaca,

(Pamela Calisaya) **¿Entonces bajo su criterio, el servicio de transporte público en la ciudad de Puno cuenta con condiciones de calidad, seguridad, comodidad y facilidad para realizar el viaje?**

(Felipe Flores) No. Es inaccesible, más que todo para los de silla de ruedas, un sordo talvez puede acceder normal, pero tiene dificultad para pagar o donde debe bajar.

(Pamela Calisaya) **Por ejemplo, en el tema de accesibilidad para las personas con discapacidad sonora, hablan sobre un volumen que debe establecerse para que no se les afecte o debe medirse, ¿sabe si los órganos encargados de hacer cumplir la norma, policía y municipios, realizan fiscalizaciones?**

(Felipe Flores) Cada municipio tiene una entidad sobre transporte, que fiscaliza, no hay nada.

(Pamela Calisaya) **Usted conoce de algún programa, iniciativa en la región, en la ciudad de Puno, ¿que busca mejorar la accesibilidad y la inclusión de las personas con discapacidad en el transporte público?**

(Felipe Flores) El único que promueve es la Defensoría del Pueblo, es quien reclama y pide.

(Pamela Calisaya) **¿Ustedes de forma directa o mediante algún documento le han hecho llegar sus pedidos al Municipio en base a sus necesidades o pidiéndole el complemento de una norma o solo es la Defensoría?**

(Felipe Flores) Si, se ha hecho llegar, se ha coordinado con OMAPED, para que se dicte una ordenanza municipal, para transporte accesible, pero no tengo ahora, hay que plantearla, justamente un regidor, me pidió toda la documentación y masomenos como debe estructurarse una ordenanza, está pendiente todavía pero no he visto un plan todavía, solo se ha reclamado, vamos a hacer.

(Pamela Calisaya) **Lo único que se ha encontrado en el municipio es una ordenanza municipal de creación de la OMAPED, 2009 ¿sabe si existe otra norma?**

(Felipe Flores) Si, nosotros hemos hecho también, porque antes había OMAPED pero sin ordenanza, hemos regularizado. Actualmente el CONADIS se ha aislado de la sociedad, porque nosotros llamamos y no contestan el teléfono no se ponen la mano al pecho, parece que la norma mal hecha, porque aquí quien sanciona.

(Pamela Calisaya) **Fui a entrevistarme al Conadis y le pregunté si había alguna propuesta, una iniciativa, me dijo que tenían, que lo iban a presentar o que ya habían presentado; le pedí su iniciativa en documentos, pero no me dieron ninguna documentación.**

(Felipe Flores) A nivel nacional están así, nosotros hemos creado el CONADIS, ellos tienen que reclamar y promover, no hacen, no hacen, tienen miedo. No solamente transportes, más que todo, creo que en el sector trabajo es donde más. Yo soy de administración, la misma discapacidad te enseña, por ejemplo yo digo a la obras, voy y pregunto si estaba aplicando la norma A120, y dicen sí, pero uno ve, rampas mal hechas, muchas veces le he dicho a los ingenieros que si pueden sentarse en las sillas de ruedas y bajar esas rampas, porque ellos piensan que es fácil, hay dice la convención, cualquier propuesta que hacen deben consultar con las personas con discapacidad, la misma Ley dice que deben consultar, y no lo hacen, cuando reclamamos recién un poco, pero no nos

hacen caso.

(Felipe Flores) De la boca a la barba, yo he ido a varios lugares, EEUU, Nueva York, totalmente accesibles, otra realidad, hay que plantear, yo planteo, yo saque dos ordenanzas en el Gobierno regional, hay que estudiar, hay que plantear y como debe ser y buscar la estructura, de acuerdo a la estructura hay que implementar, estudiando se aprende, conocemos cada uno conocemos nuestra problemática, el expediente técnico que incluir la norma técnica.

(Pamela Calisaya) **¿Falta capacitación y sensibilización?**

(Felipe Flores) No leen, no están preparados, los regidores, mismo alcalde, por eso dicen ponte en mi zapato, hay una campaña de sensibilización.

(Pamela Calisaya) **Pese a que el problema de la discapacidad siempre ha existido, no se le ha dado la importancia debida. Ese es el problema.**

(Felipe Flores) En cualquier momento podemos caer en esa situación, OPS, organización Panamericana de la Salud, dice que el 19% es congénito, y el 81% adquirido cuando ya nació, accidente, mala alimentación, problemas internos, negligencia médica.

(Pamela Calisaya) **La organización mundial de la salud ahora con el tema del COVID mencionada que el 16% de la población mundial tiene algún tipo de discapacidad, pero dice que va en aumento por el tema del COVID y las enfermedades, entendiéndose que hay discapacidad total y temporal.**

(Felipe Flores) Ahí peor es, porque los médicos que certifican las discapacidades no son cualquier médico, si no que tienen que estar autorizados por el Instituto Nacional de Remisión, ellos certifican, por ejemplo, un brazo tiene amputación o un pie, ponen discapacidad temporal y nosotros les decimos, ya le va a crecer su pie, sus manos, tiene discapacidad permanente.

(Pamela Calisaya) Muchas gracias, señor Felipe, esas son todas mis preguntas.

Entrevista semi estructurada dirigida a los representantes de las asociaciones de personas con discapacidad de la ciudad de Puno seleccionados.

ENTREVISTADO: Fredy Santos Quispe Cansaya, representante de la Asociación de Sordos de Puno.

ENTREVISTADORA: Pamela Yhosely Calisaya Yapuchura (tesista)

COLABORADOR: Diego Quispe Cansaya (hermano del entrevistado).

(Pamela Calisaya) **¿Cuáles considera que son los principales impedimentos y obstáculos que configuran una vulneración de derechos para las personas con discapacidad en el ámbito del transporte público?**

(Fredy Santos) Las barreras y obstáculos que se nos presenta a las personas sordas son varias pero en el ámbito del transporte público son las siguientes dificultades uno de ellos es el de poder comunicarnos con los cobradores o chofer para poderle preguntarle por donde va o cuál es su ruta porque muchas veces no cumplen su ruta y no podemos comunicarle donde nosotros queremos ir porque no nos entienden, otro obstáculo es al momento de pagarle el pasaje y pedirle el vuelto es por eso que muchas veces tenemos que tener sencillo para poder pagarle al cobrador y algunas veces los cobradores se confunden y nos quieren cobrar doble también cuando queremos bajar les decimos en el lenguaje de señas y algunos cobradores no nos entienden y nos hacen pasar .

(Pamela Calisaya) **¿Existe alguna normativa o regulación específica en la ciudad de Puno que proteja los derechos de las personas con discapacidad en el transporte público?**

No entendió la pregunta.

(Pamela Calisaya) **¿Cuáles son las principales barreras físicas que dificultan el acceso de las personas con discapacidad al transporte público en la región de Puno?**

(Fredy Santos) En los transportes públicos se observa los estiquer de asientos preferenciales, pero también hace falta concientizar a las personas oyentes

(Pamela Calisaya) **¿Podría proporcionar ejemplos de situaciones en las que se haya vulnerado el derecho a la accesibilidad en las paradas y estaciones de transporte?**

(Fredy Santos) En mi condición como persona sorda he subido a un transporte público que yo sé que pasa por mi casa que es por las torres san Carlos que es de la línea 41 pero este transporte no cumplió su ruta y estaba haciendo ruta para salcedo incumpliendo su



ruta que es para las torres eso fue en horas de la noche.

(Pamela Calisaya) **¿El servicio de transporte público en la ciudad cuenta con condiciones de calidad, seguridad, comodidad y facilidad para realizar el viaje?**

(Fredy Santos) El servicio de transporte público para las personas sordas no cuentan con la facilidad de comunicación para realizar el viaje ya que las personas sordas no podemos comunicarnos con los transportistas con el lenguaje de señas porque algunos no nos entienden o se hacen la burla.

(Pamela Calisaya) **¿Existen programas o iniciativas en la región de Puno que busquen mejorar la accesibilidad y la inclusión de las personas con discapacidad en el transporte público? ¿Cuáles son?**

(Fredy Santos) Algunas veces existe la iniciativa que buscan mejorar la accesibilidad y la inclusión de las personas con discapacidad haciendo charlas con un intérprete esto es por parte de la defensoría del pueblo.

Entrevista semi estructurada dirigida al Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno

ENTREVISTADO: CPC Danny Helberth Guerra Bueno, Gerente de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno

ENTREVISTADORA: Pamela Yhosely Calisaya Yapuchura (tesista)

(Pamela Calisaya) Licenciado, buenos días, como le comentaba, estoy ejecutando mi proyecto de investigación. Soy egresada de la Maestría en Derecho Constitucional y Procesal Constitucional, el tema de mi tesis es el derecho de accesibilidad de las personas con discapacidad, pero específicamente en el servicio de transporte. Y uno de mis objetivos es ver si se han implementado la normativa nacional en Puno, específicamente el tema de transportes, por lo que realizare las siguientes preguntas:

(Pamela Calisaya) **Mi primera pregunta es: ¿Qué políticas o normativas ha implementado la municipalidad para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte público? ¿En qué medida se han implementado?**

(Danny Guerra) Actualmente existen una ley, ¿no? Lo que no se implementaba hasta la fecha es una ordenanza municipal. Es una norma complementaria a una norma nacional, efectivamente hay un pedido, de la Defensoría del Pueblo de que nosotros podamos implementar eso y sobre todo lo que es sanción a los que incumplan esa ley, por supuesto este modificatoria de una ordenanza municipal que es la 084 donde nosotros vamos a incluir la sanción a los transportistas que en incumplan esa norma. Por supuesto, este tiene que ser debidamente acreditado, el discapacitado con el carnet rojo, como lo conocemos, perdón del término, siempre, no queremos que pase como los universitarios no, que la norma dice, pero ellos dicen no me ves joven, queremos evitar eso.

(Pamela Calisaya) **La segunda pregunta es: ¿Qué dificultades ha enfrentado la municipalidad al tratar de implementar estas normas y regulaciones?**

(Danny Guerra) Bueno, dificultades no, si no quizás nosotros hemos visto como diez ordenanzas desfasadas, venimos trabajando en esas, ya hemos trabajo tres ordenanzas, esperamos que sean aprobados este año y también estamos ya modificando la 084 en donde se va a incluir eso, es cuestión ya de tiempo y también análisis y estudio, porque una ordenanza es carácter de ley dentro de la jurisdicción y necesariamente tenemos que hacer un muy buen análisis.

(Pamela Calisaya) **¿Cuáles son las estrategias que la municipalidad ha utilizado para asegurarse de que los operadores de transporte público cumplan con las normas de accesibilidad?**

(Danny Guerra) Nosotros hemos iniciado con la capacitación, hay que darles a conocer a los transportistas las normas legales por eso nosotros hemos realizado el primer curso de capacitación, que ya tenido muy buena aceptación y también ha habido ponentes del CONADIS, que han dado a conocer la ley para su cumplimiento, y lo que falta por parte de la municipalidad es su implementación y bueno vamos a iniciar con la implementación

(Pamela Calisaya) **¿Se realizan inspecciones o controles regulares para verificar el cumplimiento de estas formas?**

(Danny Guerra) Por el momento no. Nosotros lo que, bueno, primeramente, para una fiscalización tiene que haber una base legal, no podemos hacer una fiscalización sin una base legal. Si se han hecho capacitaciones

(Pamela Calisaya) **¿Ha realizado la municipalidad acciones para fomentar la participación y colaboración de las personas con discapacidad en elaboración y revisión de estas normas y regulaciones?**

(Danny Guerra) Participa OMAPED, el CONADIS para la implementación de esta normativa Bueno, por el momento solo participó en la capacitación. Fue uno de los ponentes. Fue un ponente para hacer conocer una norma que no muchos conocen.

(Pamela Calisaya) **¿cuáles son los próximos pasos o planes de la calidad para mejorar la implementación de las formas de accesibilidad en el servicio público de transporte en la ciudad de Puno?**

(Danny Guerra) Primeramente, elaborar la norma complementaria, que es una ordenanza municipal. Primero tenemos que partir de la base legal. Si no hay base legal, no podemos actuar. O fiscalizar o hacer el cumplimiento si no existe una norma complementaria.

(Pamela Calisaya) Muchas gracias Licenciado por su tiempo.

Anexo 4: Proyecto de Ordenanza que promueve la accesibilidad universal y fomenta la inclusión de las personas con discapacidad en Puno

PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL N° XXX

EXPOSICION DE MOTIVOS

PROYECTO DE ORDENANZA QUE PROMUEVE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Y FOMENTA LA INCLUSION DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN PUNO

I.- OBJETO DE LA PRESENTE INICIATIVA DE ORDENANZA MUNICIPAL.

El proyecto de Ordenanza Municipal, se encuentra enmarcado en el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2018-Vivienda; asimismo contempla la modificación de la Norma Técnica A.120 “Accesibilidad Universal en Edificaciones” del Reglamento Nacional de Edificaciones, teniendo como objetivo primordial facilitar el acceso a espacios públicos, edificaciones y servicios de la ciudad, haciendo posible su uso y disfrute beneficiando a todas las personas, sin embargo el principal objetivo es el bienestar de los ciudadanos que presenten cualquier tipo de discapacidad.

En consecuencia, la Gerencia de Desarrollo Social a través de la Subgerencia de Gestión Sectorial y Normatividad, asumen la propuesta de la presente Ordenanza, construyendo una transporte inclusivo, accesible, moderno y de cambios, declarando la necesidad de la implementación en espacios públicos.

II.- FUNDAMENTOS DEL PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL

Los fundamentos del proyecto son los siguientes:

Que, el Perú ha suscrito la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad comprometiéndose a que las personas con discapacidad gocen de los mismos derechos frente a los demás ciudadanos bajo el principio de igualdad y el respeto a su dignidad;

Que, de conformidad con el artículo 194° de la Constitución Política del Perú y el Artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia; la misma que radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, el artículo 79° numeral 3.6.2 de la Ley N° 27972, establece que es función específica exclusiva de las municipalidades distritales normar, regular y otorgar autorizaciones, derechos y licencias, y realizar la fiscalización, entre otros, de construcción, remodelación o demolición de inmuebles y declaratorias de fábrica, debiendo para ello garantizar que se cumpla con la normatividad vigente sobre barreras arquitectónicas y de accesibilidad;

Que, mediante Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, se establece el marco legal para la promoción, protección y realización, en condiciones de igualdad, de los derechos de la persona con discapacidad, promoviendo su desarrollo e inclusión plena y efectiva en la vida política, económica, social, cultural y tecnológica;

Que, en el artículo 15 de la Ley N° 29973 se precisa el derecho a la accesibilidad para las personas con discapacidad, a efectos que puedan acceder en igualdad de condiciones que las demás al entorno físico, siendo el estado a través de sus diversos niveles de gobierno el responsable de garantizar este derecho basándose en el principio del diseño universal;

Que, el artículo 16 de la precitada ley, señala que corresponde a las municipalidades promover, supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las normas de accesibilidad para la persona con discapacidad en el entorno urbano y las edificaciones de su jurisdicción;

Que, en el artículo 17 de la misma norma se exige que las edificaciones públicas y privadas que brinden servicios al público deben contar con ambientes y rutas accesibles que permitan el libre desplazamiento de las personas con discapacidad

Por tanto, la Gerencia de Desarrollo Social, a través de la Subgerencia de Gestión Sectorial y

Normatividad prioriza que se adopten las medidas de accesibilidad físicas y cognitivas que contribuirán a crear una cultura de inclusión.

Por lo expuesto y de conformidad con el artículo 40 de la Ley Orgánica de Municipalidades y modificatorias, corresponde la emisión de la norma propuesta.

EFFECTOS DE LA PRESENTE INICIATIVA DE ORDENANZA MUNICIPAL

La nueva ordenanza promoverá que la infraestructura urbana de la ciudad, los espacios, edificaciones y servicios se presten con la mayor accesibilidad mediante la “gradualidad” en la adecuación.

De esta forma, se promueve que la infraestructura urbana, los espacios, edificaciones y servicios adopten medidas de accesibilidad que generen buenas prácticas que puedan ser replicadas por otros municipios a nivel nacional e internacional.

Finalmente, esta ordenanza favorece la implementación de los principios de: accesibilidad e inclusión a través de servicios con un “diseño universal” que considera la accesibilidad como el medio para lograr la inclusión. Además, formula medidas que visibilizan la inclusión como el trato adecuado a las personas con discapacidad y la implementación de ajustes razonables para el acceso de las personas con discapacidad.

ANALISIS DE COSTO BENEFICIO.

La presente Ordenanza, no afectará el Presupuesto Institucional, ni generará gastos adicionales a los ya existentes en la Municipalidad Provincial de Puno, garantizando la aplicación de las políticas públicas, planes, programas y acciones que contribuyan al pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, en una ciudad moderna, accesible e inclusiva.

ORDENANZA QUE PROMUEVE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Y FOMENTA LA INCLUSIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN PUNO

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

OBJETO, FINALIDAD Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1.- Objeto y Finalidad

El objeto de la presente ordenanza es establecer condiciones, que permitan la adecuación gradual de la accesibilidad en la infraestructura urbana de la ciudad, para que los espacios, edificaciones y servicios puedan ser accesibles y ser utilizados por todas las personas, sin importar su condición, superando los mínimos normados en las disposiciones de alcance nacional, a fin de que promuevan la creación e implementación de medidas, que promocionen las buenas prácticas de accesibilidad que fomentan la inclusión.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

La presente ordenanza es de aplicación en la ciudad de Puno, conforme a las competencias establecidas en la ley, con las siguientes excepciones:

- a. Centro Histórico de Puno
- b. Zonas Monumentales de la provincia de Puno
- c. Ambientes Urbano-Monumentales de la provincia de Puno
- d. Inmuebles declarados Monumento o de Valor Monumental de la provincia de Puno
- e. Inmuebles identificados como de Valor Monumental en la provincia de Puno

CAPÍTULO II

DEFINICIONES Y PRINCIPIOS

Artículo 3.- Definiciones

Se establecen las siguientes definiciones:

Accesibilidad: Es la condición de acceso que presta la infraestructura urbanística y edificatoria para facilitar la movilidad y el desplazamiento autónomo de las personas, en condiciones de seguridad. Comprende también la accesibilidad en el transporte, comunicación y las tecnologías de la información.

Accesibilidad Universal: Es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

Accesibilidad cognitiva (Wayfinding): Es el uso de señales o signos que permiten la orientación en espacios públicos o privados, así como el uso de servicios sin que las personas requieran ayuda. Cuenta con las siguientes características:

- a. Indicaciones precisas que no requieren el uso de la memoria.
- b. Usa un vocabulario sencillo.

Accesibilidad física: Se refiere al acceso en la vía, edificación, espacio público, servicio, producto o medio de comunicación cuyo soporte es material.

En el caso de la vía pública comprende: rampas, cruces peatonales, veredas, aceras, bermas, etc.

Para el caso de las edificaciones comprende: rampa, ascensor, servicio higiénico, estacionamientos para personas con discapacidad, pasillos, etc.

En los casos de servicios comprende: uso de formatos accesibles y sistemas de comunicación según la condición de los ciudadanos.

Accesibilidad en la comunicación y la tecnología de la información: Para los casos de comunicación y de la tecnología de la información se tendrán en cuenta las siguientes medidas de accesibilidad: uso de intérprete de lengua de señas, uso de guía intérprete, uso del sistema Braille, uso de comunicación táctil, uso de macrotipos, uso de dispositivos multimedia, uso de lenguaje escrito sencillo, uso de sistemas auditivos, uso de medios digitalizados y otros modos aumentativos o alternativos de la comunicación.

Adecuación: Adaptación de una edificación para acercarse al mayor grado de accesibilidad posible. Se pueden adaptar servicios, señaléticas, páginas web, entre otros.

Franja podó táctil: Es una ruta accesible señalizada en el pavimento a través de cambios de textura y color, que sirve para guiar el desplazamiento de las personas con discapacidad visual, brindándoles así seguridad y autonomía.

Cadena de accesibilidad: Es la continuidad en el acceso a los espacios que permite conectar lugares y servicios, sin barreras. Se refiere a la capacidad de aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o recinto con autonomía y facilidad, sin necesidad de requerir ayuda adicional.

Ciudad inclusiva y accesible: Es aquella donde todas las personas participan de las mismas oportunidades sociales, culturales, económicas y políticas que la ciudad ofrece sin distinción, por la condición de discapacidad, género, raza, etnia, edad o religión, ofreciendo servicios y espacios públicos accesibles para todos, en condiciones de seguridad y comodidad.

Diseño universal: Es un concepto que aborda el bienestar de todas las personas mediante el diseño de espacios, servicios o productos de consumo que puedan ser usados por todos los ciudadanos, sin excluirlos por su condición. Es un medio para la implementación de la accesibilidad.

La propuesta adopta los 7 principios del Diseño Universal:

- Igualdad de Uso
- Flexibilidad
- Uso simple y funcional
- Información comprensible
- Tolerancia al error
- Bajo esfuerzo físico
- Dimensiones apropiadas

Edificación accesible: Es la construcción existente, ampliada o remodelada que puede albergar uno o más establecimientos, los cuales deben reunir las condiciones que estipula la Ley N° 29973 y su reglamento, la normatividad vigente sobre la materia y lo señalado en la presente ordenanza.

Elementos constitutivos de la accesibilidad: Son los componentes mínimos que sientan las bases para lograr un entorno accesible. Las adecuaciones deben contemplar, según las normas técnicas vigentes:

- Pisos antideslizantes.
- Puertas corredizas.

- Puertas con ancho libre mínimo de 0.90 m., de acuerdo a la norma vigente, puertas suficientemente anchas.
- Manijas de las puertas, mamparas y parámetros de vidrio de palanca con una protuberancia al final.
- Pasadizos suficientemente anchos.
- Rampas con gradiente oval y con gradiente técnica.
- Rampa y escalera.
- Pasamanos en rampas cuya longitud sea mayor de 1.50 metros, que permitan el movimiento de las manos sin interrupción.
- Plataformas elevadoras para sillas de ruedas en el caso de no poder salvar el nivel por medio de una rampa.
- Espacios para maniobrar.
- Baños accesibles (inodoro, lavabo, urinario, grifería y chapas o cerraduras).
- Baños accesibles portátiles.
- Ventanilla de atención al público accesible.
- Ruta interna de evacuación.
- Señalética universal.
- Cajeros automáticos sin gradas y altura adecuada.
- Teléfonos públicos a una altura adecuada.
- Estacionamientos accesibles para las personas con discapacidad en los parqueos públicos y privados según la normativa vigente.
- Áreas para la ubicación de personas en sillas de ruedas en las instalaciones deportivas, teatros, cines y otros lugares públicos.
- Portal web accesible o página web accesible.

Elementos constitutivos de la inclusión: Para efectos de la presente norma, se considera la necesidad de promover el trato adecuado a las personas con discapacidad con el que se minimicen las barreras actitudinales que puedan limitar su participación plena en la sociedad. Consideramos los siguientes elementos:

- **Ajustes razonables en el lugar de trabajo y en el proceso de selección de personas con discapacidad:** La persona con discapacidad tiene derecho a los ajustes razonables que le permitan efectuar sus funciones en igualdad de condiciones. Los cambios pueden ser en el espacio físico, provisión de ayudas técnicas, servicios de apoyo, adaptación de herramientas de trabajo, horarios y ajustes en la organización del trabajo. En concordancia con las normas técnicas correspondientes.
- **Trato adecuado a personas con discapacidad:** Es la expresión de respeto que reconoce la diferencia respecto a la condición de la persona con discapacidad, considerando una comunicación adecuada de acuerdo al tipo de discapacidad de la persona. Implica el uso adecuado del lenguaje: persona ciega o persona con discapacidad visual, persona sorda o persona con discapacidad auditiva, persona con sordoceguera, persona con discapacidad física, persona con discapacidad mental o psicosocial y persona con discapacidad intelectual o cognitiva. También considera asistir a la persona con discapacidad –en caso lo solicite–, según su tipo de discapacidad.

Espacios públicos: Se refiere a los ambientes físicos de dominio y uso público que requieren de un fácil acceso de tránsito y permanencia para las personas, propiciando el ejercicio de sus derechos: libre tránsito, recreación, deporte, etc., utilizando un diseño universal.

Formatos accesibles: Recursos que garantizan la correcta comunicación de la persona con discapacidad. Comprende: el uso de la lengua de señas, sistema Braille, macro tipos, visualización del texto, dispositivos multimedia, sistemas auditivos, lenguaje sencillo, sistemas digitalizados de voz, subtítulado en videos, audio-descripción, entre otros.

Inclusión: Es un proceso cultural de aceptación de las diferentes condiciones de las personas que facilita el uso y disfrute de los espacios públicos, privados y servicios, teniendo en cuenta que no puede haber inclusión sin la implementación de medidas de accesibilidad.

Lengua de señas: Es el idioma de las personas sordas, reconocido en la Ley N° 29535, Ley que otorga reconocimiento oficial a la lengua de señas peruana, que comprende sistemas lingüísticos de carácter visual, espacial, gestual y manual. Se basa en movimientos y expresiones a través de

las manos, ojos, rostro, boca y cuerpo. Incluye todas las variedades de lengua de señas que son usadas regularmente por la comunidad sorda en el territorio nacional independientemente de su origen o extensión. Las personas con sordoceguera también son usuarias de la lengua de señas a corta distancia o mediante el uso de la dactilología (sistema de comunicación con los dedos de la mano).

Mobiliario accesible: Es aquel mobiliario que dispone de espacios mínimos según la normativa vigente, para una persona en silla de ruedas, movilidad reducida o talla baja. Dentro de los mobiliarios se podrá considerar los mostradores de atención al público, módulos de atención, cajeros automáticos, etc.

También se podrá considerar aquel mobiliario accesible en el cual se pueden instalar diversos equipos con formatos accesibles para personas con discapacidad.

Persona con discapacidad: Aquella persona 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.

Persona ciega o persona con discapacidad visual: Aquella persona con visión cero o que posee una mínima percepción de la luz. Se considera en este grupo a las personas con baja visión, siendo aquellas que perciben la luz, pero en la oscuridad pierden la visión, utilizando diversos medios para desplazarse como el bastón o el perro guía.

Persona con discapacidad física: Persona que se desplaza con el uso de ayudas biomecánicas (muletas, aparatos ortopédicos, bastones, andadores, silla de ruedas, entre otros), para compensar sus limitaciones de desplazamiento, a quienes se les denomina también personas con movilidad reducida.

Persona con discapacidad intelectual o cognitiva: Persona que presenta una deficiencia intelectual de orden cognitivo, teniendo dificultad para adquirir conocimientos, según los estudios médicos. Se ubican en este grupo las personas con Síndrome Down, autismo, retardo mental, entre otros. Las barreras en el entorno limitan su participación.

Persona con discapacidad mental o psicosocial: Persona que presenta problemas de salud mental o desórdenes de conducta y/o interrelación social (depresión mayor, trastorno bipolar, obsesivo-compulsivo (TOC), trastorno de ansiedad, trastorno de pánico, estrés postraumático, esquizofrenia, trastorno esquizo afectivo etc.), que, al interactuar con diversas barreras, pueden ver limitada su participación.

Persona sorda o persona con discapacidad auditiva: Aquella persona que no escucha sonidos o tienen limitaciones auditivas, aunque pueda usar audífonos u otros sistemas amplificadores del sonido. El idioma de las personas sordas se denomina: lengua de señas y se encuentra regulada en la Ley N° 29535, Ley que otorga el reconocimiento oficial a la lengua de señas peruana y su reglamento.

Persona con sordoceguera: Es aquella persona que presenta deficiencia auditiva y visual simultánea, en grado parcial o total, de manera suficiente y grave para comprometer la comunicación, la movilización y el acceso a la información y al entorno.

Perro guía: Can entrenado para guiar y proteger a su dueño. Los perros guías deben cumplir con las disposiciones de la Ley N° 29830, Ley que promueve y regula el uso de perros guías para personas con discapacidad visual. La acreditación deberá señalar que el perro posee las aptitudes de adiestramiento para acompañar, conducir y auxiliar a las personas con discapacidad visual.

Rampa: Medida de accesibilidad que contribuye a solucionar el acceso de las personas de un lugar a otro, debido a un desnivel. La longitud máxima del tramo de una rampa será de 9 metros. Si se requieren rampas que cubran longitudes mayores, se deberán considerar descansos intermedios. Se consideran los siguientes tipos de rampas:

- a. Rampa escalera: combinación que convierte a la escalera en un elemento accesible y crea espacios intermedios que pueden ser usados como lugares de descanso.
- b. Rampa peatonal: acondicionada para el uso del peatón.
- c. Rampa vehicular: acondicionada para el uso de vehículos.

Rampómetro: Es la tabla que permite medir la pendiente recomendada según la altura y longitud de una rampa. Se observan las columnas referidas a las medidas de la rampa que la municipalidad promueve, siendo la última la que corresponde a la establecida en la Norma Técnica A-120 del

RNE. La municipalidad promueve el uso de la menor pendiente considerando esta medida como una buena práctica de accesibilidad.

Ruta accesible: Es la circulación que permite el desplazamiento de todas las personas, especialmente aquellas con discapacidad y/o movilidad reducida. Presenta, pavimento de superficie homogénea y antideslizante; se encuentra libre de obstáculos o cualquier barrera que dificulte el desplazamiento o la percepción del recorrido. Por ejemplo: es el caso de personas con discapacidad sensorial.

Semáforo accesible: Dispositivo que permite a las personas con discapacidad sensorial cruzar una calle mediante una señal audible, tono de voz o música acompañadas de imágenes que permiten procesar las instrucciones.

Señalética: Es el conjunto de señales que guían y orientan a las personas para su ubicación usando diversos recursos gráficos. La señalización es el uso de la iconografía para regular el tránsito de las personas en lugares amplios.

Señalética accesible: Es el conjunto de señales o símbolos que cumplen la función de guiar, orientar u organizar a una persona en aquellos puntos del espacio que planteen dilemas de comportamiento. Para que la señalética sea accesible se aplican criterios que faciliten la lectura, comprensión y orientación para todos. Es importante la utilización de contraste cromático, pictogramas reconocidos internacionalmente, braille y la tipografía adecuada.

Sistema Braille: Es un sistema de lectura y escritura diseñado para el uso de las personas ciegas que comprende un alfabeto con puntos en alto relieve que se pueden identificar al tacto. Representan letras, signos de puntuación, números, símbolos, entre otros, permitiendo a las personas con discapacidad visual acceder al conocimiento y la información.

Artículo 4.- Principios

4.1 Principio de adecuación a la accesibilidad

Se considera que una ciudad con infraestructura urbana pública y privada puede ser accesible si se aplica el uso del “diseño universal” en sus espacios públicos y privados, así como en sus servicios. La implementación del “diseño universal” será inadvertido por los ciudadanos, creando las condiciones para la inclusión a través de la accesibilidad física, cognitiva y al entorno web para todas las personas.

El gobierno local promueve la adecuación a la mayor accesibilidad para lograr el bienestar integral de todos los ciudadanos.

4.2 Principio de inclusión

Se considera que una ciudad es inclusiva si existe una cultura de respeto basada en la igualdad de oportunidades. El gobierno local promueve medidas y acciones dirigidas a generar condiciones que favorezcan el ejercicio de los derechos de todos los ciudadanos en el uso y acceso de los servicios y espacios públicos. Además, fomentará que la inclusión se manifieste en el respeto hacia las personas con discapacidad.

TÍTULO II

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

CAPÍTULO I

ACCESIBILIDAD EN LA EDIFICACIÓN

Artículo 5.- Ingreso a la edificación

El ingreso a la edificación debe ser accesible desde la acera y el límite de propiedad por donde se accede; en caso de existir diferencia de niveles, además de la escalera de acceso debe incluir rampas o medios mecánicos que permitan el acceso a la edificación.

No debe considerarse como ingreso accesible para una edificación, las entradas de servicio a través de cocinas, almacenes, etc. Asimismo, no se aceptará como ingreso accesible el uso de rampas vehiculares.

La Municipalidad Provincial de Puno considera una buena práctica de inclusión y accesibilidad el uso del diseño universal en las edificaciones nuevas.

Artículo 6.- Ruta Accesible y Ruta de Evacuación Accesible

6.1 Ruta accesible

Todas las edificaciones deberán contar con rutas accesibles, que permitan la libre circulación dentro de la misma, desde la entrada hasta la salida de forma continua, promoviendo la inclusión de todos los ciudadanos.

6.2 Ruta de evacuación accesible

Se recomienda que las edificaciones cuenten con la ruta de evacuación accesible complementada con planos y paneles informativos, la cual podrá presentar señalización luminosa, con alto contraste, acústica, y estará libre de cualquier barrera arquitectónica. El ancho libre no deberá ser menor a 1.20 m. cuando se trate de establecimientos comerciales y educativos y de 1.80 m. en locales de salud en concordancia con lo señalado en el Reglamento Nacional de Edificaciones. Esta es una medida que la Municipalidad Provincial de Puno promueve dado que la considera como buena práctica que favorece la inclusión de las personas con discapacidad.

Artículo 7.- Rampas

Las medidas que se detallan en el presente artículo podrán ser implementadas por los administrados, de acuerdo a las características del establecimiento. Estas medidas promueven la implementación de pendientes menores en las rampas, buscando la mejor accesibilidad posible para el uso de los ciudadanos.

7.1 Se buscará una pendiente menor a lo establecido en la norma técnica, con una longitud adecuada.

a. Rampas de ingreso al establecimiento con pendientes menores a 12%.

b. Descansos entre tramos de rampas con espacios libres de 1.50 m. de diámetro, sean rampas paralelas, perpendiculares o con ángulo.

c. Ancho mínimo de rampa de 1.20 m. con barandas de seguridad y pasamanos a ambos lados, debiendo estar libre de todo elemento que obstaculice su uso.

d. Cambios de nivel de menos de 6 mm biselados.

7.2 El acabado de piso de la rampa será del tipo antideslizante y no debe encerarse en ningún caso. Al inicio y final de la rampa, deberá colocarse señalización podotáctil, para diferenciar en color y textura del resto del pavimento.

7.3 En caso la ubicación de la rampa no sea visible desde los recorridos principales o frente a una escalera, se debe colocar una señalización para indicar que existe como alternativa para su uso. En ningún caso, se considera como alternativa el uso de una rampa vehicular para acceder a la edificación. En los casos que no se pueda implementar una rampa, se buscará elementos mecánicos como salvaescaleras, plataformas elevadoras u otros elementos, que no obstruyan la ruta de evacuación accesible y que cuenten con un protocolo de asistencia y uso de los medios mecánicos. En ningún caso, se usarán montacargas de las áreas de servicio para la circulación de las personas con discapacidad.

Artículo 8.- Pasillos y circulaciones interiores

8.1 Los pasillos, deberán estar libres de todo tipo de obstáculos.

8.2 Los pasillos que conduzcan a recintos para el uso o atención al público deberían tener un ancho mínimo de 1.50 metros; promoviéndose el uso de pasamano en aquellos que cuenten con alta circulación. En el caso de edificaciones existentes con pasadizos de ancho menor, deberán contar con espacios para el giro de una silla de ruedas de 1.50 m. x 1.50m. cada 25 metros.

8.3 Se evitará la presencia de elementos que sobresalgan de las paredes o muros debiendo estar empotrados. En caso existan, éstos sobresaldrán como máximo 0.20 m. cuando su altura de instalación sea menor a 2.10 m. y su presencia deberá detectarse mediante la forma visual, en forma táctil o con una señal, considerando además un medio de protección.

Artículo 9.- Escaleras

9.1 Las gradas de las escaleras podrán estar conformadas por pasos de una dimensión no menor de 0.28 m. y contrapasos con una altura máxima 0.18 m.

El borde de la grada no debe sobresalir del contrapaso, a fin de evitar que las personas se tropiecen. Los peldaños deben ser uniformes en dimensiones para evitar accidentes. Los bordes donde se unen el paso y el contrapaso deben tener alto contraste y ser antideslizantes

Artículo 10.- Barandas de seguridad y pasamanos en rampas y escaleras

a. Toda rampa, así como las escaleras, deben estar dotadas de pasamanos o barandas a ambos lados, estando o no confinadas por paredes.

b. Los bordes de un piso transitable, abiertos o vidriados hacia un plano inferior con una diferencia de nivel mayor de 0.30m., deben estar provistos de parapetos o barandas de seguridad con una altura no menor de 1.00 m., medidos hasta el eje del pasamano. Las barandas deben llevar un elemento corrido horizontal de protección a 0.15 m. sobre el nivel del piso, o un sardinel de la

misma dimensión.

c. Los pasamanos o barandas no deberán rotar o moverse dentro de sus bases.

d. La sección de los pasamanos debe ser uniforme que permita una fácil y segura sujeción; de diámetro o lado entre 0.04 m y 0.05 m y manteniéndose adosados a las paredes con una separación de 0.035 m. con la superficie de las mismas.

e. Las escaleras de más de 1.20m hasta 2.40m de ancho tendrán pasamanos a ambos lados. Las que tengan más de 2.40m de ancho, deberán contar además con barandas centrales, con pasamanos a dos alturas.

Artículo 11.- Plataformas elevadoras

11.1. Las plataformas elevadoras pueden salvar desniveles de hasta 1.50 m. y deben contar con puertas o barreras, en el nivel superior e inferior, con una altura entre 0.85 m. y 0.90 m. La plataforma debe medir 0.80 m. de ancho y 1.20 m. de profundidad, como mínimo y debe encontrarse protegida por todos sus frentes durante el ascenso y el descenso de la misma. Frente al ingreso y salida deben dejar libre el espacio suficiente para el giro de la silla de ruedas de 1.50 m. x 1.50 m.

Los comandos deben ser accionables desde una silla de ruedas y en caso falle la corriente, debe tener un dispositivo manual y un botón de parada de emergencia. El equipo debe contar con un mecanismo antiplastamiento frente y bajo la plataforma.

Este equipo debe ser manipulable por la persona con discapacidad sin ayuda de una tercera persona, sin embargo, personal de apoyo del establecimiento donde se encuentre la plataforma, debe supervisar la manipulación del sistema para seguridad del usuario. La plataforma contará con una botonera en Braille, caracteres contrastados cromáticamente y un cartel informativo debidamente señalizado que explique su funcionamiento.

Artículo 12.- Puertas

13.1 El ancho libre mínimo de los vanos de las puertas principales será de 1.20 m. y de 0.90 m. para las interiores. En las puertas de dos hojas, una de ellas tendrá un ancho libre mínimo de 0.90 m. Para todos los casos, los marcos de las puertas deben ocupar como máximo el 10 % del ancho del vano.

De utilizarse puertas con sistema giratorio o similar, debe preverse otra puerta que permita el acceso de las personas en sillas de ruedas, personas con elementos o productos de apoyo para el desplazamiento, y/o con coches para niños.

13.2 En caso existan dos puertas batientes en forma consecutiva, el espacio libre entre la apertura de la puerta y el inicio de la siguiente podrá ser como mínimo de 1.20 m.

13.3 En el caso de las puertas de vidrio, se deberá complementar con marcas o vinil en el vidrio que contrasten visualmente, para que las puertas puedan ser detectadas por las personas con discapacidad visual, discapacidad cognitiva o quienes van distraídos. Estas franjas de seguridad deberán estar ubicadas sobre la puerta de vidrio a una altura que sea detectada por todas las personas.

Artículo 13.- Baños accesibles

El baño accesible de preferencia se ubicará dentro de una ruta accesible y no debe ser usado para otro propósito, debe estar debidamente señalizado, evitando la palabra discapacitado, utilizar pictograma en alto relieve y señalización en braille. En el caso de los establecimientos que demanden servicios higiénicos de acuerdo a la norma y que los existentes no se puedan adecuar, se deberá habilitar adicionalmente un baño accesible.

Artículo 14.- Seguridad

Cada establecimiento deberá contar con un plan de evacuación que incorpore el apoyo a personas con discapacidad y adultos mayores. Asimismo, se promoverá la participación de las personas con discapacidad y adultos mayores dentro del plan de emergencia y simulacros de evacuación.

Artículo 15.- Estacionamiento para personas con discapacidad

15.1 El trayecto entre la zona de estacionamiento y los ingresos deberá ser accesible y seguro, con buena visibilidad entre los conductores y las personas con discapacidad, dado que la altura promedio de una persona en silla de ruedas es 1.30 m., altura que dificulta al conductor visibilizar a la persona con discapacidad al retroceder el vehículo.

15.2 El estacionamiento para personas con discapacidad deberá estar ubicado lo más cerca posible a algún ingreso accesible a la edificación, de preferencia en el mismo nivel que éste; a fin de

evacuar en forma inmediata a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, en situaciones de emergencia.

Artículo 16.- Ventanilla de atención accesible

16.1 La ruta para acercarse a la ventanilla de atención accesible se encuentre libre de obstáculos. Como mínimo, una de las ventanillas de atención al público, mostradores o cajas registradoras, con un ancho mínimo de 0.80 m. y una altura máxima de 0.80 m., considerando un espacio libre de obstáculos en la parte inferior, con una altura mínima de 0.75 m. y una profundidad de 0.40 m. La iluminación que se instale será la más adecuada posible para que facilite la atención para personas con discapacidad visual.

16.2 La ventanilla de atención accesible debe estar debidamente señalizada.

CAPÍTULO II

ACCESIBILIDAD EN ESPACIOS PÚBLICOS

Artículo 17.- Vereda

Las veredas serán estables con un acabado antideslizante. Los desniveles entre veredas y pistas, se deberán salvar mediante rampas que se ubicarán en las esquinas e intersecciones de vías. En toda vereda debe existir una rampa que salve los desniveles a fin de crear rutas accesibles.

Durante el trayecto de la vereda se procurará el paso simultáneo de una silla de ruedas y una persona a la vez, existiendo el espacio suficiente para que la silla de ruedas pueda transitar al lado de otra persona que no esté en silla de ruedas. Por ello, se promoverá que las veredas consideren un ancho mínimo de 1.50 m., que incluye 01 módulo de 0.60 m., para el tránsito peatonal, y 01 módulo de 0.90 m. para el tránsito de una persona en silla de ruedas. En caso se ubique mobiliario a nivel de vereda, éste debe instalarse respetando la sección libre de 1.50 m.

En los cambios de nivel de la vereda de hasta de 6 milímetros, se considera que pueden ser verticales y sin tratamiento de bordes; entre 6 milímetros y 13 milímetros, deberán ser biselados, con una pendiente no mayor de 1:2 y los superiores a 13 milímetros deberán ser resueltos mediante rampas. En los casos en los que exista diferencia en los niveles de pisos terminados se dispondrá de la implementación de una rampa.

Para evitar accidentes, se deberá reemplazar las rejillas ubicadas en las rutas accesibles por rejillas cuyas características de diseño sean perpendiculares al sentido del recorrido.

Se procurará progresivamente generar rutas accesibles desde los paraderos y/o estaciones de transporte público o embarque de pasajeros. Se colocarán señales universales de alerta y prevención para las personas con discapacidad que indiquen la ruta accesible.

Sobre las veredas deberá existir una altura máxima de 2.10 m. libres de todo obstáculo como ramas de árboles, señalización vertical, toldos, etc., a fin de evitar accidentes.

En los casos necesarios, se bajará el nivel de la vereda para generar una medida de accesibilidad que posibilite el tránsito de las personas. Se implementarán pasos peatonales a nivel de vereda (camellones) en las esquinas donde se requieran para asegurar el flujo peatonal logrando detener el tránsito vehicular. Esta medida de accesibilidad permitirá que las personas con discapacidad crucen de forma segura.

Artículo 18.- Elevación de senda vehicular

La senda vehicular se ejecutará mediante un plano a nivel de vereda y planos inclinados que comunican diferentes niveles para facilitar al peatón el cruce de la pista. Siempre que sea posible, se ejecutarán en los martillos de las intersecciones de las vías.

La senda vehicular tendrá planos inclinados con una pendiente longitudinal entre 8% y 12%, una pendiente transversal no superior al 2%, sin desnivel entre vereda y pista en la zona donde se produce el cruce de los peatones y con un ancho mínimo de paso acorde a la normativa.

En el caso se instalen pilonas para proteger a los peatones, la distancia entre cada una de ellas deberá ser mayor a 1.20m.

Artículo 19.- Cruceos peatonales

Los cruceos peatonales se ubican en las esquinas e intersecciones de las calles. Las rampas en las veredas cumplen la función de salvar la diferencia de nivel entre la vereda y la calzada, interrumpiendo las bermas laterales, centrales y/o sardineles; y de no existir estos, dentro de la vereda misma, en ningún caso ocupando la pista, de manera que siempre exista continuidad en las rutas accesibles.

Cualquier isla que forme parte de un cruceo peatonal y esté en alto se debe nivelar en ambos

lados para evitar generar cruces inseguros.

El ancho del cruce peatonal pintado sobre la calzada debe tener las medidas mínimas señaladas en la normativa vigente

El piso de las rampas en cruces peatonales deberá ser antideslizante, diferenciado en color y textura del resto del pavimento y con texturas de alerta en todo su perímetro sobre la vereda.

Finalmente, cuando se requiera se podrá bajar de nivel la vereda para hacerlo coincidir con la calzada a fin de lograr mayor accesibilidad. También se podrá elevar el nivel de la vereda para facilitar el tránsito.

Artículo 22.- Rampa

Las rampas ubicadas dentro de veredas, con ejes perpendiculares al borde las mismas deberán tener planos laterales inclinados, cuando el espacio lo permita. Las rampas ubicadas fuera de las veredas no requieren planos laterales. En todos los casos la pendiente máxima para las rampas en veredas será de 12%, procurándose siempre la menor pendiente con la mejor longitud de rampa. Las rampas con pendientes curvas no se consideran en ningún caso. Las rampas deben ser estables y con un acabado antideslizante.

En el caso de rampas ubicadas en parques, plazas, playas del litoral u otros lugares de concurrencia masiva, el ancho mínimo recomendable será 1.80 m. En los casos que no sean posibles, se aplicará una medida de accesibilidad, se usarán barandas como medida de seguridad.

Artículo 21.- Franja podotáctil

La franja podotáctil es una ruta accesible señalizada en el pavimento a través de cambios de textura y color. Sirve para guiar en su desplazamiento y brindar seguridad a las personas con discapacidad visual.

Según sus características y colores, las guías o bandas táctiles indican avance o alerta. Señalan el camino y las esquinas que culminan en una rampa para cruzar la calle, conectarse con un paradero o derivar hacia servicios importantes.

Las guías de avance o circulación deberán utilizarse en rutas peatonales turísticas y/o rutas de circulación en zonas de transporte público. Pueden indicar avance recto o casi recto y avance con giros cerrados (los giros superiores a 45° deberán señalizarse con textura de alerta).

Las guías de alerta deberán utilizarse en lugares donde se requiera advertir de una situación de riesgo como bordes de cruces peatonales, inicio y final de rampas y escaleras mecánicas, paraderos de transporte público, ascensores, salidas de vehículos en veredas y en general en cualquier cambio de nivel.

Artículo 22.- Semáforos accesibles

Sirven para indicar a las personas con discapacidad la posibilidad de cruzar una calle mediante una señal audible. Puede ser un tono de voz o música. Adicionalmente, pueden contar con una señal universal que indique visualmente la posibilidad de cruzar la calle. El semáforo podría disponer de una pantalla indicadora de los segundos restantes que alerte a las personas mientras cruzan la calle. Podrían ser activados por pulsos manuales, operados por las personas.

Los cálculos precisos para establecer los ciclos de paso se realizarán de acuerdo a la normativa vigente.

Artículo 23.- Mobiliario urbano

El mobiliario urbano comprende paraderos, quioscos, medidores, tachos de basura, postes, maceteros, semáforos, papeleras, bebederos entre otros. Estos elementos tendrán bordes redondeados de tal forma que se evite accidentes al peatón y estarán correctamente señalizados.

En general, su disposición no debe interferir con la ruta accesible, libre de todo obstáculo.

Los elementos de señalización ubicados en las rutas peatonales deberán agruparse en el menor número posible de soportes, para evitar los riesgos derivados de su excesiva proliferación.

Artículo 24.- Plazas y parques

Deberán existir rutas accesibles que conecten los paraderos de transporte público más cercano con plazas y parques.

Se recomienda que en las plazas y parques, los senderos principales, deberán tener por lo menos 1.50 m. de ancho y preferentemente tendrán un circuito que permita llegar nuevamente al punto de inicio sin tener que pasar por el mismo sitio. Todas las rutas accesibles deberán contar con el espacio necesario para el giro de una persona en sillas de ruedas.

En los senderos principales de parques y plazas deberán implementarse bandas podotáctiles que

orienten en su desplazamiento a personas con discapacidad visual.

Artículo 25.- Estacionamiento accesible

Los estacionamientos públicos y privados de uso público deben disponer de la reserva de estacionamiento para personas con discapacidad de acuerdo a las normas vigentes siendo fiscalizados por la municipalidad, en el caso de estacionamientos en propiedad privada, y por la Policía de Tránsito, en el caso de estacionamientos en área pública. Debe existir una ruta accesible entre el estacionamiento accesible y el acceso al establecimiento, debiendo disponerse de rampas, en caso exista desniveles.

El estacionamiento estará debidamente señalizado horizontalmente, en el piso, y con otra señal vertical frente al estacionamiento, indicándose el uso exclusivo para personas con discapacidad.

CAPITULO III

ACCESIBILIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 26.- Accesibilidad en el transporte público terrestre

26.1 Las empresas de transporte público terrestre de pasajeros deben contar con unidades accesibles para personas con discapacidad y personas adultas mayores.

26.2 Los vehículos que prestan servicios de transporte terrestre de pasajeros deben reservar asientos y espacios preferentes de fácil acceso, debidamente señalizados, para el uso de personas con discapacidad.

26.3 Los vehículos que prestan servicios de transporte terrestre de pasajeros deben usar determinado volumen de sonido dentro del vehículo, que no altere a las personas con discapacidad, protegiendo a los pasajeros de ruidos molestos.

26.4 Están sujetos al cumplimiento del presente artículo todos los operadores del servicio de transporte público de pasajeros urbano e interurbano.

Artículo 27.- Pase libre para las personas con discapacidad severa

27.1 Las personas con discapacidad severa inscritas en el registro del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (Conadis) tienen pase libre en el servicio de transporte público terrestre urbano e interurbano.

27.2 Están sujetos al cumplimiento de lo descrito en el artículo 28.1 los operadores del servicio de transporte público de pasajeros, vehículos de categoría M1, M2 y M3, que circulan en el ámbito de la Provincia de Puno.

27.3 Son requisitos para ejercer el pase libre en las unidades del servicio de transporte público urbano e interurbano:

1. Ser calificada como persona con Discapacidad severa por la autoridad competente (CONADIS)

2. Exhibir el carnet que lo identifica como tal, por el Concejo Nacional para la integración de la persona con Discapacidad (CONADIS), siendo este carnet de color amarillo.

TÍTULO III

FOMENTO DE LA INCLUSIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y GRADUALIDAD EN LA ACCESIBILIDAD

CAPÍTULO I

MEDIDAS DE INCLUSIÓN

La Municipalidad cuenta con la Oficina Municipal de Atención a la Persona con Discapacidad OMAPED, cuya finalidad es promover los ejercicios plenos de sus derechos e igualdad de oportunidades, mediante el desarrollo de programas y actividades que responden a sus necesidades en la sociedad.

Artículo 28.- Trato adecuado a personas con discapacidad

La municipalidad brinda asesoría a las organizaciones públicas y privadas sobre el buen trato a personas con discapacidad.

Artículo 29.- Uso de intérprete de lengua de señas

El servicio de intérprete de lengua de señas se encuentra implementado en la atención en plataforma y en las audiencias vecinales, sesiones de concejo, sesiones solemnes y actividades afines. Asimismo, este servicio se puede disponer a pedido especial de los vecinos con una

anticipación de 03 días hábiles, previa comunicación, en concordancia con la Ley N° 29535, que otorga el reconocimiento oficial a la lengua de señas peruana.

Artículo 30.- Ajustes razonables del espacio físico para el desempeño laboral de las personas con discapacidad

Los establecimientos deberán acondicionar sus espacios físicos, así como proveer de ayudas técnicas, servicios de apoyo, adaptación de herramientas de trabajo, horarios y ajustes en la organización del trabajo para promover autonomía y buen desempeño de las personas con discapacidad.

TITULO IV DISPOSICIONES MUNICIPALES ADMINISTRATIVAS

CAPITULO I OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES

Artículo 31.- Obligaciones y Prohibiciones

Los sujetos de responsabilidad administrativa señalados en el artículo 34 de la presente ordenanza, se encuentran obligados a respetar y garantizar el derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad sobre la base del principio de diseño universal, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Personas con Discapacidad, su reglamento y demás normas afines o complementarias.

En concordancia con lo indicado, tienen prohibido realizar las siguientes acciones:

1. Contravenir las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad en el entorno urbano y en las edificaciones privadas donde se brinden u ofrezcan servicios al público.
2. Contravenir las normas de accesibilidad para niños, niñas y adolescentes con discapacidad en el entorno urbano y en las edificaciones privadas de acceso y uso público con fines recreacionales que cuenten con juegos infantiles.
3. Estacionarse en las zonas de parqueo destinadas a vehículos conducidos o que transporten a personas con discapacidad.
4. Impedir el pase libre en el servicio de transporte público terrestre para las personas con discapacidad severa

CAPÍTULO II FISCALIZACIÓN, INFRACCIONES, SANCIONES Y RESPONSABILIDADES

Artículo 32.- Fiscalización

La Gerencia encargada de la fiscalización y control ejerce sus funciones de fiscalización y sanción frente al incumplimiento de las obligaciones y prohibiciones establecidas en la presente ordenanza, de conformidad con las disposiciones contenidas en el Régimen de Aplicación de Sanciones Administrativas – RASA y en el Cuadro Infracciones y Sanciones Administrativas – CUIS de la Municipalidad Provincial de Puno.

Artículo 33.- Infracciones y Sanciones

Las conductas que constituyen infracciones y sus respectivas sanciones se encuentran tipificadas en el Anexo I (Cuadro de Infracciones y Sanciones Administrativas) de la presente ordenanza.

Artículo 34.- Responsabilidad Administrativa

Se constituyen en sujetos de infracción y responsabilidad administrativa las siguientes personas:

- a) El administrado en el entorno urbano.
- b) El propietario o administrador de las edificaciones privadas.
- c) El propietario o administrador de los establecimientos de atención al público que cuenten con zonas de parqueo privado.
- d) Los conductores, cobradores y transportistas que prestan el servicio de transporte público urbano.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

Primera. - Etapa de difusión

La Municipalidad Provincial de Puno realizará una campaña de difusión de las disposiciones sobre accesibilidad normadas en esta ordenanza, durante tres (03) meses contados a partir del día siguiente de la publicación de la misma, periodo en la cual se promoverá la adecuación progresiva de los establecimientos que ya cuenten con una Licencia de Funcionamiento, de manera que los propietarios y/o conductores de establecimientos comerciales o de servicios de la jurisdicción puedan contar con un periodo de transición para el correcto cumplimiento de dichas disposiciones. Durante esta etapa de difusión no se iniciará ningún procedimiento administrativo sancionador a aquellos sujetos de responsabilidad administrativa que no se encuentren cumpliendo lo dispuesto por esta ordenanza.

Segunda. - Etapa de adecuación para las edificaciones

Los propietarios y/o conductores de los establecimientos comerciales o de servicios de la jurisdicción, tendrán un plazo de 1 año, posteriores a la etapa de difusión, para adecuar las instalaciones de sus establecimientos a las disposiciones sobre accesibilidad normadas en esta ordenanza.

Tercera. - Procedimientos en trámite

Los procedimientos de Licencia de Funcionamiento, Licencia de Edificación y Conformidad de Obra y Declaratoria de Edificación, que se encuentren en trámite a la fecha de entrada en vigencia de la presente ordenanza, se regirán por las disposiciones contenidas en las normas que se encontraban vigentes a la fecha de su presentación inicial, hasta su culminación; salvo que el administrado manifieste su decisión de adecuarse al presente dispositivo. No obstante, la municipalidad promoverá el mayor grado de accesibilidad posible reconociendo las buenas prácticas implementadas para el favorecimiento de la inclusión de las personas con discapacidad.

Cuarta. - Etapa de capacitación

Culminada la adecuación del establecimiento señalada en la presente norma, la Municipalidad Provincial de Puno, a través de la Gerencia de Desarrollo humano y participación ciudadana, se encargará de brindar capacitaciones que promuevan el buen trato a las personas con discapacidad bajo la responsabilidad de la Oficina Municipal de Atención a la Persona con Discapacidad – OMAPED. Esta medida es adoptada por la municipalidad para incentivar una cultura de respeto a las personas con discapacidad y promover la creación de una ciudad inclusiva y accesible.

Quinta. - Etapa de evaluación y monitoreo

La Oficina Municipal de Atención a la Persona con Discapacidad (OMAPED), coordinará con las gerencias de Desarrollo Urbano, Planificación y presupuesto, Transportes y seguridad Vial con la finalidad de asegurar las condiciones necesarias para el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ordenanza.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. - Las zonas monumentales, ambientes urbano monumentales, inmuebles declarados y/o identificados como monumento o de valor monumental deberán ser regulados de forma específica en sus reglamentos de administración, que tomarán en consideración los principios de accesibilidad universal y conservación del patrimonio histórico.

Segunda. - La Gerencia de Planificación y presupuesto, de acuerdo a la Ley de Presupuesto del Sector Público aplicable al año fiscal respectivo, dispondrá el presupuesto anual correspondiente para la implementación progresiva de las condiciones de accesibilidad e inclusión señaladas en la presente ordenanza.

Tercera. - Apruébese el Anexo I (Cuadro de Infracciones y Sanciones Administrativas) de la presente ordenanza; y, en consecuencia, incorpórese el Numeral 3. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL al Cuadro Infracciones y Sanciones Administrativas – CUIS de la Municipalidad Provincial de Puno.

Cuarta. - Facúltese al Alcalde a establecer, mediante decreto de alcaldía, las disposiciones complementarias y/o reglamentarias que sean necesarias para la adecuación y mejor aplicación de lo dispuesto en la presente ordenanza.

Quinta. - Encárguese el cumplimiento de la presente ordenanza a las Gerencias de Desarrollo Urbano, Planificación y Presupuesto, Transportes y Seguridad Vial y Desarrollo Humano y participación ciudadana.

Sexta. - Precítese que la presente ordenanza entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial “El Peruano”.

Séptima. - Encargar a la Secretaría General la publicación de la presente ordenanza en el diario oficial El Peruano y a la Oficina de Tecnología e Informática su publicación en el portal institucional (www.munipuno.gob.pe).

POR TANTO:

Regístrese, comuníquese, publíquese y cúmplase

ANEXO I
CUADRO DE INFRACCIONES Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

3. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Código	Infracción	Responsabilidad solidaria	Gradualidad de la infracción	Multa % DE LA UIT	Sanción	Medida Complementarias
IPD1	Por contravenir las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad en el entorno urbano y en las edificaciones privadas donde se brinden u ofrezcan servicios al público.		MUY GRAVE	100%		
IPD2	Por contravenir las normas de accesibilidad para niños, niñas y adolescentes con discapacidad en el entorno urbano y en las edificaciones privadas de acceso y uso público con fines recreacionales que cuenten con juegos infantiles.		MUY GRAVE	50%		
IPD3	Por estacionarse en las zonas de parqueo destinadas a vehículos conducidos o que transporten a personas con discapacidad.		GRAVE	5%		
IPD4	Por exigir el pago de pasaje o negarse a brindar el servicio de transporte público urbano e interurbano a la persona que acredite discapacidad severa.	Transportista y/o Propietario	GRAVE	10%		

Anexo 5. Ficha de Validación de los Instrumentos de investigación por un investigador de la materia

FICHA DE VALIDACION DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y nombres del experto: Ponce Flores Galimberty

1.2. Grado académico: Maestro en Derecho Constitucional y Procesal Constitucional

1.3. Cargo e institución donde labora: Docente de la Facultad de Derecho de la UNA- PUNO.

1.4. Autor de los instrumentos: Pamela Yhosely Calisaya Yapuchura

INDICADORES	CRITERIOS	SI	NO	SUGERENCIAS
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.	X		
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables	X		
3. ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.	X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.	X		
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos de cantidad y calidad.	X		
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del estudio.	X		
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos-Científicos y del tema de estudio.	X		
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, dimensiones y variables.	X		
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del estudio	X		
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías.	X		

II. CALIFICACIÓN GLOBAL (Ubique el coeficiente de validez obtenido en el intervalo respectivo y marque con un aspa en el cuadro asociado)

CATEGORIA	INTERVALO
Desaprobado	<input type="checkbox"/> 0 - 3
Observado	<input type="checkbox"/> 4 - 7
Aprobado	<input checked="" type="checkbox"/> 8 - 10

Puno, 18 de enero de 2024.


Galimberty R. Ponce Flores
PROFESOR DE LA FACULTAD DE
CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

Anexo 6. Declaración jurada de autenticidad de tesis



Universidad Nacional del
Altiplano Puno



Vicerrectorado de
Investigación



Repositorio
Institucional

DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD DE TESIS

Por el presente documento, Yo **PAMELA YHOSELY CALISAYA YAPUCHURA** identificado(a) con N° DNI: **70790065** en mi condición de egresado(a) de la:

MAESTRÍA EN DERECHO CON MENCIÓN EN DERECHO CONSTITUCIONAL Y PROCESAL CONSTITUCIONAL

con código de matrícula N° 172038, informo que he elaborado la tesis denominada:

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

Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mi persona y no existe plagio/copia de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

En caso de incumplimiento de esta declaración, me someto a las disposiciones legales vigentes y a las sanciones correspondientes de igual forma me someto a las sanciones establecidas en las Directivas y otras normas internas, así como las que me alcancen del Código Civil y Normas Legales conexas por el incumplimiento del presente compromiso

Puno, 17 de Diciembre del 2024.



FIRMA (Obligatorio)



Huella

Anexo 7. Autorización de depósito de tesis en el Repositorio Institucional



Universidad Nacional del
Altiplano Puno



Vicerrectorado de
Investigación



Repositorio
Institucional

AUTORIZACIÓN PARA EL DEPÓSITO DE TESIS O TRABAJO DE INVESTIGACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Por el presente documento, Yo **PAMELA YHOSELY CALISAYA YAPUCHURA** identificado(a) con N° DNI: **70790065**, en mi condición de egresado(a) del **Programa de Maestría o Doctorado:**

MAESTRÍA EN DERECHO CON MENCIÓN EN DERECHO CONSTITUCIONAL Y PROCESAL CONSTITUCIONAL,

informo que he elaborado la tesis denominada:

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

para la obtención de **Grado.**

Por medio del presente documento, afirmo y garantizo ser el legítimo, único y exclusivo titular de todos los derechos de propiedad intelectual sobre los documentos arriba mencionados, las obras, los contenidos, los productos y/o las creaciones en general (en adelante, los “Contenidos”) que serán incluidos en el repositorio institucional de la Universidad Nacional del Altiplano de Puno.

También, doy seguridad de que los contenidos entregados se encuentran libres de toda contraseña, restricción o medida tecnológica de protección, con la finalidad de permitir que se puedan leer, descargar, reproducir, distribuir, imprimir, buscar y enlazar los textos completos, sin limitación alguna.

Autorizo a la Universidad Nacional del Altiplano de Puno a publicar los Contenidos en el Repositorio Institucional y, en consecuencia, en el Repositorio Nacional Digital de Ciencia, Tecnología e Innovación de Acceso Abierto, sobre la base de lo establecido en la Ley N° 30035, sus normas reglamentarias, modificatorias, sustitutorias y conexas, y de acuerdo con las políticas de acceso abierto que la Universidad aplique en relación con sus Repositorios Institucionales. Autorizo expresamente toda consulta y uso de los Contenidos, por parte de cualquier persona, por el tiempo de duración de los derechos patrimoniales de autor y derechos conexos, a título gratuito y a nivel mundial.

En consecuencia, la Universidad tendrá la posibilidad de divulgar y difundir los Contenidos, de manera total o parcial, sin limitación alguna y sin derecho a pago de contraprestación, remuneración ni regalía alguna a favor mío; en los medios, canales y plataformas que la Universidad y/o el Estado de la República del Perú determinen, a nivel mundial, sin restricción geográfica alguna y de manera indefinida, pudiendo crear y/o extraer los metadatos sobre los Contenidos, e incluir los Contenidos en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su difusión.

Autorizo que los Contenidos sean puestos a disposición del público a través de la siguiente licencia:

Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Para ver una copia de esta licencia, visita: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

En señal de conformidad, suscribo el presente documento.

Puno, 17 de Diciembre del 2024.


FIRMA (Obligatorio)



Huella