



**Propuesta normativa que garantice el acceso a los medios de transporte público de las personas con discapacidad motora**

PRESENTADA POR

**Milko Jareth Vilchez Diez**

A la Facultad de Derecho de la  
Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo  
para optar el título de

**ABOGADO**

APROBADA POR

Marco Antonio Carmona Brenis

PRESIDENTE

Luz Aurora Saavedra Silva

SECRETARIO

Dora Maria Ojeda Arriaran

VOCAL

## **Dedicatoria**

Esta investigación se la dedico a mis padres, cuyo amor y apoyo incondicional han sido permitido culminar satisfactoriamente mi etapa universitaria.

Asimismo, a todas las personas con discapacidades de movilidad., quienes, al padecer las barreras, demuestran una admirable resiliencia cada día.

A mis amigos, cuya compañía y aliento han sido indispensables en este proceso; pero en especial a todos los profesionales y activistas que luchan por la inclusión y la igualdad., pues su trabajo incansable es una inspiración para avanzar hacia un mundo más accesible y justo.

## **Agradecimiento**

Expreso mi más sincero agradecimiento a mis docentes universitarios, en especial a mi asesora, la Mgtr. Dora Maria Ojeda Arriaran, por su invaluable conocimiento y orientación en este proyecto.

---

INFORME DE ORIGINALIDAD

---

16%

INDICE DE SIMILITUD

15%

FUENTES DE INTERNET

7%

PUBLICACIONES

9%

TRABAJOS DEL  
ESTUDIANTE

---

FUENTES PRIMARIAS

---

1

[hdl.handle.net](https://hdl.handle.net)

Fuente de Internet

4%

2

[documentop.com](https://documentop.com)

Fuente de Internet

1%

3

[tesis.pucp.edu.pe](https://tesis.pucp.edu.pe)

Fuente de Internet

1%

4

[www.repositorioacademico.usmp.edu.pe](https://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe)

Fuente de Internet

1%

5

[www.coursehero.com](https://www.coursehero.com)

Fuente de Internet

1%

6

[tesis.usat.edu.pe](https://tesis.usat.edu.pe)

Fuente de Internet

<1%

7

Submitted to Universidad Tecnológica  
Centroamericana UNITEC

Trabajo del estudiante

<1%

8

[cdn.www.gob.pe](https://cdn.www.gob.pe)

Fuente de Internet

<1%

9

[www.asf.gob.mx](https://www.asf.gob.mx)

Fuente de Internet

## Índice

<b>Resumen.....</b>	<b>6</b>
<b>Abstract.....</b>	<b>7</b>
<b>Introducción .....</b>	<b>8</b>
<b>I. Revisión de literatura .....</b>	<b>8</b>
<b>II. Materiales y métodos .....</b>	<b>19</b>
<b>III. Resultados y discusión .....</b>	<b>20</b>
<b>Conclusiones .....</b>	<b>29</b>
<b>Recomendaciones.....</b>	<b>31</b>
<b>Referencias.....</b>	<b>31</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>34</b>

## Resumen

La investigación presenta una propuesta normativa para optimizar la evaluación de la efectividad de la Ley N° 29973 en relación con la accesibilidad del transporte público para personas con movilidad reducida en Perú. En el análisis se examinaron regulaciones tanto nacionales como internacionales, así como jurisprudencia relevante, con el propósito de identificar deficiencias y adoptar prácticas exitosas de otros países. El estudio empleó una metodología descriptiva y analítica, revisando documentos legislativos, informes técnicos y decisiones judiciales. Los resultados indican que, aunque la Ley N° 29973 ofrece un marco legal sólido para resguardar los derechos de estas personas, su implementación enfrenta desafíos debido a la falta de infraestructura accesible y a la ausencia de sanciones efectivas. La propuesta normativa sugiere la implementación de sanciones como la suspensión temporal o permanente de licencias de conducir y la imposición de multas proporcionales a las infracciones, supervisadas por la Policía Nacional. Asimismo, se destaca la necesidad de aplicar con rigor las disposiciones de la Ley N° 29973, especialmente tras la enmienda del artículo 15, para abordar y denunciar actos discriminatorios en el transporte. La investigación concluye que la implementación de estas disposiciones es crucial para garantizar la efectiva aplicación de las normativas y promover un sistema de transporte público inclusivo y equitativo, en línea con las mejores prácticas internacionales y los principios de igualdad de derechos.

**Palabras clave:** Ley N° 29973, accesibilidad, personas con movilidad reducida, transporte público, propuesta normativa, implementación

## Abstract

The research presents a regulatory proposal to optimize the evaluation of the effectiveness of Law No. 29973 in relation to the accessibility of public transportation for people with reduced mobility in Peru. The analysis examined both national and international regulations, as well as relevant jurisprudence, with the purpose of identifying deficiencies and adopting successful practices from other countries. The study used a descriptive and analytical methodology, reviewing legislative documents, technical reports and judicial decisions. The results indicate that, although Law No. 29973 offers a solid legal framework to protect the rights of these people, its implementation faces challenges due to the lack of accessible infrastructure and the absence of effective sanctions. The regulatory proposal suggests the implementation of sanctions such as the temporary or permanent suspension of driver's licenses and the imposition of fines proportional to infractions, supervised by the National Police. Likewise, the need to rigorously apply the provisions of Law No. 29973 is highlighted, especially after the amendment of article 15, to address and report discriminatory acts in transportation. The research concludes that the implementation of these provisions is crucial to guarantee the effective application of regulations and promote an inclusive and equitable public transport system, in line with international best practices and the principles of equal rights.

**Keywords:** Law No. 29973, accessibility, people with reduced mobility, public transportation, regulatory proposal, implementation

## **Introducción**

Este estudio examina los desafíos y oportunidades para mejorar la facilidad de acceso al transporte público en Perú especialmente aquellas que padezcan de una movilidad reducida. Se revisaron los estándares de accesibilidad vigentes y la normativa específica en el Perú y se compararon con la normativa internacional.

Según el censo de 2017 realizado por la Defensoría del Pueblo, aproximadamente 3.209.261 personas en el Perú tienen algún grado de incapacidad, donde se representa que un 10,3% de la comunidad total. Estos antecedentes muestran una necesidad para mejorar la facilidad del transporte público con la finalidad garantizar la inserción y oscilación de estos individuos.

Además, se recopila y evalúa la jurisprudencia internacional relevante, analizando su relación con las normativas peruanas y destacando qué prácticas recomendadas podrían implementarse en Perú. Estos análisis permiten construir una base sólida para desarrollar propuestas normativas efectivas.

El interrogante fundamental que enmarca este estudio es ¿Cómo debería ser la propuesta normativa que asegure que las personas con discapacidad motora puedan acceder de manera equitativa y segura al transporte público? Esta cuestión pretende identificar los componentes cruciales que la normativa peruana debe incorporar para asegurar que todos puedan utilizar el transporte público de forma equitativa y segura, fomentando su plena integración en la sociedad. Finalmente, se identifica el acceso al transporte público como un elemento clave para el movimiento y la inserción mutua de todas las personas, en particular aquellas con discapacidad motora. Sin embargo, en Perú y en muchos otros países, todavía existen importantes desafíos para implementar medidas que aseguren una accesibilidad completa y equitativa. Por esta razón, es fundamental examinar tanto la legislación actual como la jurisprudencia en elemento de facilidad en las unidades automovilísticas, con el objetivo que es identificar áreas donde necesitan mejoras y elaborar propuestas normativas efectivas que generen un impacto real.

## **I.Revisión de literatura**

### **1.1. Antecedentes**

#### **A nivel nacional:**

Según Santiago (2018), en su tesis para obtener el título profesional de abogado “**Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018**”. Tiene como objetivo brindar un panorama actual, en el cual trata de determinar quién posee o no alguna discapacidad , en dónde, no solo se ve las

características personales que padece un individuo, pues también se va forma de organización de la población en la que vive o se prepara el medio físico para que se integre o encaje en ella, porque , el estado debe basarse en las disposiciones del diseño universal Garantizar políticas inclusivas de calidad a fin de implementarlas en la normalización del transporte público para los sectores con deficiencias motrices y otras discapacidades que padecen.

Para el autor, Reategui (2018), en su tesis para optar el título de abogado, titulado: **“Cumplimiento de la cuota de empleo y los ajustes razonables de la ley general de la persona con discapacidad en las grandes empresas privadas del distrito de Chiclayo - 2017 “**, Se reconoce que las garantías y beneficios para las personas con varios tipos de diversidades funcionales son vulnerados por muchas formas. Esto abarca la ausencia de dirección a la información, limitaciones a la libertad de movimiento, la carencia de asistencia esencial en sectores como la salud, la educación primaria y la rehabilitación, además de la carencia de igualdad de oportunidades en el aprendizaje profesional, el empleo y la participación en la economía, sindicatos y política. Además, estas personas enfrentan situaciones de agravio psicológico, físico y sexual, intimidación moral, e incluso amenazas a su propia vida.

Para Abanto et al. ( 2020), en su trabajo de Investigación presentado para optar al Grado Académico de Magíster en Gestión de 4ta Inversión Social, titulado: **“Discapacidad en el Perú: condiciones de vida e inclusión en los programas de transferencias monetarias”**, menciona que en una resumida investigación de la literatura del tema tratado, hay medidas sobre condiciones o estándar de subsistencia (SOL) por las cuales es posible saber cuánto más requeriría derrochar un individuo que sufre de discapacidad frente una persona sin discapacidad, a través del equivalente de los costos de personas con el mismo nivel de felicidad.

#### **A nivel internacional:**

Restrepo (2017), en su tesis de pregrado en la Universidad de Manizales, titulada: **“Análisis de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Medellín”**. El autor pone en contexto que en el país de Colombia habido un número creciente de autos, y debido al uso constante ha sido objeto de varios problemas, ya que muchos en su localidad han mencionado que su sistema actual de transportes no es sostenible ni es incluyentes, donde se debe tener en cuenta las dificultades que poseen las personas que tienen alguna discapacidad. De esta manera, se han sugerido varias tácticas con la finalidad de lograr un régimen de movilidad eficiente. Por ello, el autor Blogna, S (2018), en su libro **“ Accesibilidad física en el transporte para personas con discapacidad y el accionar del Poder Judicial en Argentina. Una mirada desde la**

**rendición de cuentas horizontal**”, manifiesta que entre los diferentes temas abordados por el Estado Argentino, se ha decidido elegir el tema de la discapacidad, específicamente el derecho al acceso en el transporte ferroviario, y conlleva a muchas circunstancias. En primer lugar, es fundamental recordar que el 12,9% de la metrópoli de Argentina tiene alguna clase de incapacidad (mayor a 5 millones de individuos), mientras que en el mundo, el 40% (2 millones) tiene deficiencias de movimiento en las regiones bajas, es decir, dificultad para moverse.

Así mismo, la Dirección De Información Y Comunicación Social de México (2019) en un informe titulado **“Población Con Discapacidad Enfrenta Pobreza Y Dificultades Para Ejercer Sus Derechos Sociales”**, explica que , del Día Internacional de las Personas con Discapacidad, el CONEVAL compartió una información en relación al tema de derechos sociales correspondientes a este grupo de individuos. Desde un enfoque de Escasez Multidimensional del Consejo, el término de discapacidad se define como una limitación para realizar actividades diarias como hablar, caminar, ver, aquel que sufre de concentración o alguna condición intelectual.

## **1.2. Base teórica**

### **1.2.1. Generalidades sobre las personas con discapacidad motora**

#### **La discapacidad**

Respecto a la discapacidad, para el Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), adoptada en 2006, en su artículo 1, menciona que:

“Aquellas que tienen deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo y que, al interactuar con diversas barreras, pueden ver impedida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás” (p.07) . En otras palabras, la discapacidad es una limitación que puede afectar las capacidades físicas, psíquicas y motoras, tanto de manera temporal como permanente.

De tal forma, la discapacidad ha tenido muchos cambios conforme ha ido evolucionando el ser humano, es decir, que se ha dejado de lado la perspectiva paternalista y asistencial, el cual tenían como fundamento a un ser “dependiente y necesitado”, y pasa a tener una nueva orientación que trata a un individuo con discapacidad como aquel que tiene destrezas, medios y capacidades. (Comunidad de Madrid, s.f).

## **2.2. Clasificación**

Según el MINSA ( 2023), los tipos de discapacidad, según el grado y áreas afectadas, teniendo entre ellas Discapacidad Física o Motora, Sensorial, Auditivo, Intelectual, Mental o Psíquica. De tal manera, se entrarán en detalle en las siguientes líneas:

**Discapacidad física:** Se hace referencias a restricciones físicas o motoras que perturban la movilidad y la función física. Puede contener condiciones como parálisis cerebral, espina bífida, amputaciones, problemas de movilidad, entre otros.

Teniendo en cuenta la definición que se ha brindado líneas atrás, es importante precisar cómo debemos interactuar con una persona que padece este tipo de discapacidad.

- A la hora de dialogar con el individuo en silla de ruedas, trata en lo posible. que tanto tus ojos como los de la otra persona estén a la misma altura.
- Tener en cuenta que no debes maniobrar o desplazar la silla de ruedas sin una previa autorización a la persona.
- En momentos donde una persona requiera tu auxilio, ofrécela, y en donde es consentida se le pregunta cómo es el modo apropiado de apoyarla.
- En todas circunstancias se le debe ofrecer las ayudas de manera técnica, ya sea como: las muletas, bastones, caminadores, etc., y las cuales estén en su entorno del individuo.

**Discapacidad intelectual:** Acarrea ciertas condiciones correspondiente al labor erudita y prácticas de adaptación. Los individuos que tienen este tipo de condición, pueden poseer problemas para aprender, comprender y resolver problemas, así como problemas para efectuar tareas diarias.

En la misma línea, es importante precisar cómo debemos interactuar con una persona que padece discapacidad intelectual:

- No te sientas despavorido por los desplazamientos corporales, resonancias o el lenguaje que tenga un individuo con este tipo de discapacidad.
- Cuando no se logra comprenderlo que quiere decir aquella persona , o ésta posee problemas para dialogar, pídele de manera amable y cortés que te repita lo que te ha querido expresar.
- Se tener en consideración que los individuos que posean esta discapacidad hablan de una manera más pausada , también a la hora ingerir los alimentos y caminar, etc. Por ende, se debe honrar el tiempo que conlleva a cada uno de los individuos al momento de realizar sus actividades.
- No se debe familiarizar a una persona mayor con este tipo de discapacidad como un infante, es fundamental considerar la edad y las capacidades que posee.

**Discapacidad sensorial:** Se cuenta a la pérdida o limitación en los sentidos, como son la audición o la visión. También, se puede considerar la sordera, ceguera, complicaciones de audición o visión parcial.

Conforme a ello, es de gran importancia tener en cuenta ciertas actitudes al momento de interactuar con una persona que padezca este tipo de discapacidad sensorial:

- Se tiene que identificar previamente ante cualquier tipo de contacto.
- Si posee dificultades para transitar, brinda tu brazo, no lo tomes del suyo.
- Utiliza indicaciones en las cuales logre situarse, por ejemplo: relaciones espaciales.
- Relata oralmente los escenarios y circunstancias.

**Discapacidad del desarrollo:** Contiene una diversidad de situaciones que perturban el desarrollo temprano y el funcionamiento cotidiano de una persona. Puede comprender trastornos del espectro autista (TEA), síndrome de Down, perturbación en el desarrollo del lenguaje, entre otros.

**Discapacidad psicosocial:** Se refiere a las limitaciones conforme al funcionamiento mental o emocional, que logren afectar la interrelación social, la estabilidad emocional y el bienestar psicológico. Se da una inclusión referente a los trastornos de ansiedad, depresión, bipolaridad, entre otros.

Unas de las correctas formas de interacción con una persona que padezca discapacidad psicosocial, son:

- Cada vez que se acerque, debe hacerlo con una forma franca y respetuosa. Teniendo en cuenta la naturalidad y sencillez.
- Restringirte en la ayuda y concede a que se desarrolle solo en el resto de las actividades.
- Pon en manifiesto el interés y empatía. Brinda el tiempo prudente para atender lo que dice y háblale lenta y claramente.
- Impide a toda costa circunstancias que logren generar violencia, ya sea discusiones o críticas.

Es primordial tomar en consideración cada una de estos tipos de discapacidad, puesto que cada uno posee algo distinto, peculiar, por ende, se debe optar por medidas más favorables para la convivencia, tratando como mucho respeto, empatía y sobre todo brindar una inclusión.

### **Discapacidad Motriz y sus cuidados**

Los tratos que se dan en una rehabilitación son precisos para activar la actividad motriz de los individuos, este procedimiento cuenta con un elemento actitudinal de los profesionales al momento de realizar la rehabilitación que tiene como analogía paciente- familia, la exploración conforme a la calidad de un buen desempeño frente a las labores cotidianas, estableciendo porcentajes de independencia y con la dignidad. Es por ello, que la persona es la

parte esencial del grupo de la rehabilitación, pues es el eje y el cual establece los resultados del asunto. Así mismo, la familia se incorpora a este equipo y recibe la denominación de un sistema activo que es como un soporte de manera continua en la resolución de conflictos y aprendizaje llevadas a las personas que lo necesiten. (Hernández.& Ojeda ,2016).

En otras palabras, la persona que padece discapacidad motriz, es el ente principal para el progreso de su mejor, ya que es el único que puede establecer mejores resultados, de acuerdo a su esfuerzo y dedicación, así mismo, la familia es parte fundamental, ya que en ella se encuentra la motivación para que la persona que padece salga adelante y no se de por vencido en el trayecto.

Aunque, la discapacidad motriz se describe a las restricciones en la movilidad y el control del cuerpo debido a contusiones o afectaciones neuromusculares. No se debe dejar de lado ciertos cuidados fundamentales, como son:

**Accesibilidad física:** Es fundamental asegurar que el entorno sea posible para aquellas personas que lo padecen. Puede incluir el establecimiento de desniveles, pasamanos, ascensores o elevadores en los edificios, tanto como la separación de edificaciones n el hogar, como escalones o puertas estrechas.

**Ayudas técnicas y dispositivos de movilidad:** Las personas con discapacidad motriz pueden beneficiarse de ayudas técnicas y dispositivos de movilidad como sillas de ruedas, andadores, muletas o prótesis. Es esencial proporcionar y mantener estos dispositivos de manera adecuada, además de capacitar a los usuarios para su uso seguro y eficiente.

**Terapia física y rehabilitación:** La terapia física cumple un papel fundamental en el cuidado para personas que poseen discapacidad motriz. La terapia puede ayudar a reforzar los músculos, optimizar el equilibrio, la coordinación y la movilidad, y comprimir el dolor o la rigidez. Es sustancial acudir cotidianamente a las sesiones de terapia y laboral a la mano con profesionales de la salud para desplegar un plan de rehabilitación personalizado.

**Cuidado de la piel:** Las personas con discapacidad motriz frecuentemente pueden afrontar inconvenientes a la piel, como son las úlceras por presión o irritaciones a causa de una escasez de movilidad o la presión firme en ciertas áreas del cuerpo. Es primordial ejecutar variaciones en la posición más habituales, emplea almohadillas o cojines de alivio de presión y conservar una buena higiene para contrarrestar estas afecciones y atender apropiadamente la piel.

**Apoyo emocional y social:** Las personas con discapacidad motriz pueden presentar desafíos emocionales debido a su estado. Es por ello que se ofrecer un soporte emocional y social, es esencial para fomentar su salud mental y su inclusión en la sociedad. De esta manera, debe haber una implicancia de favorecer oportunidades para una intervención social, proporcionar un buen

el acceso a grupos de apoyo y brindar un ambiente de apoyo y comprensión.

**Adaptaciones y apoyos personalizados:** Cada persona con discapacidad motriz poseerá necesidades y requerimientos individuales. Es fundamental adecuar el ambiente y las ayudas de acuerdo a los requerimientos de manera individualizadas de la persona, ya sea en la casa, en el colegio o en el lugar de trabajo. Esto puede contener arreglos en el mobiliario, la disposición del espacio, la ejecución de tecnología asistiva y la capacitación en habilidades de autocuidado y autonomía.

Asimismo, la discapacidad motriz puede originarse por varias circunstancias a lo largo de la vida, incluyendo las fases prenatal, perinatal y postnatal. Las posibles causas incluyen:

- **Factores congénitos:** Variaciones en la formación y alteración a nivel cognitivo como espina bífida, disecciones, protuberancias, etc.
- **Factores hereditarios:** Condiciones transmitidas de papás a las descendencias, como la distrofia muscular de Duchenne, osteogénesis imperfecta, entre otras.
- **Factores adquiridos en la fase postnatal:** Traumatismos, infecciones, anoxia, asfixia, accidentes vasculares, parálisis cerebral, entre otros.

Una forma de motivar el progreso adecuado de estas personas, es considerar cuidados específicos que faciliten su pleno desarrollo. Estos cuidados pueden incluir:

- Emplear picaportes de mango largo en las ventanas.
- Enchufes y tomas de corriente
- Tener tapas en los enchufes.
- Colocar la toma de corriente en lugares altos, donde pueda llegar una persona que cuenta con una silla de ruedas.

### **Marco Normativo en el Perú sobre las personas con discapacidad**

La norma que regula los derechos de estas personas se encuentra principalmente en la Ley N° 29973, conocida como la Ley General de la Persona con Discapacidad, promulgada en 2013. Esta ley asegura y certifica los derechos para el sector de las personas que padecen de alguno de los ya mencionados, estableciendo medidas para una mejor protección, promoción y pleno funcionamiento.

A continuación, se mencionará ciertos puntos fundamentales de la Ley N° 29973:

**Definición de discapacidad:** la ley prescribe la discapacidad como una situación compleja que en circunstancias, se derivan como permanente o temporal, afectando múltiples áreas de la vida de una persona.

**Igualdad y no discriminación:** la ley establece ello, asegurando que los individuos que lo padezcas tengas los mismos derechos y oportunidades que el resto, sin sufrir discriminación alguna por motivo de su discapacidad.

**Accesibilidad:** la ley obliga a las entidades públicas y privadas a facilitar en cualquier índole, en este caso como: el transporte, la infraestructura, la información y la comunicación. Además, establece normas específicas para garantizar la accesibilidad en áreas como el entorno urbano, la vivienda, la educación, el empleo y la salud.

**Educación inclusiva:** la ley fomenta la accesibilidad a una educación de forma inclusiva y de mejor calidad, asegurando su participación en todos los grados y tipos de enseñanza, y adaptando aquellos currículos, además de proporcionar los apoyos necesarios.

**Empleo:** la ley crea medidas de desarrollo y fomento del empleo para aquellas personas que padecen alguna discapacidad, suscitando su inclusión laboral en una correspondencia de condiciones y ofreciendo incentivos a los empleadores que pacten contratos laborales con individuos que lo padecen.

**Salud y rehabilitación:** la legislación asegura que aquellas que lo padecen tengan ingreso adecuado al sector salud de una mejor calidad, incluyendo la planificación de la rehabilitación y la provisión de asistencia integral, destacando la importancia de su pleno desarrollo y bienestar.

Además de esta ley en Perú existen otros instrumentos legales como reglamentos específicos, decretos supremos y resoluciones ministeriales que establecen medidas concretas en donde hay la implementación de las retribuciones para las personas que tengan alguna condición.

Esto es fundamental señalar ya que el marco normativo está en constante evolución, por lo tanto, es crucial mantenerse informado sobre los últimos ajustes y cambios en las leyes relacionadas a aquellas personas que padecen de ciertas condiciones en el país.

### **1.2.2. Personas con discapacidad en los transportes públicos**

#### **Derecho a la Accesibilidad**

Las personas con discapacidad que requieran emplear de forma autónoma el transporte más recurrente, pero ellos se deben enfrentar a diversas complicaciones en el trayecto, tienen que enfrentarse a una serie de dificultades, comienza desde la parada o mejor conocido como “estación”, estos no están debidamente acondicionados para personas con discapacidad, sumando a estas circunstancias las actitudes adoptadas de una manera grotesca por los transeúntes y usuarios. En conclusión, existen demasiados impedimentos para trasladarse de un origen a un destino (Vega, 2006).

Es crucial asegurar el derecho a la accesibilidad en los medios de transporte para personas con discapacidad motriz, garantizando así su movilidad y participación plena en la sociedad. Para lograrlo, es necesario considerar los siguientes puntos clave:

**Acceso físico:** En el sistema de tránsito debe estar implementado para ser accesibles para las personas con discapacidad motriz, lo que incluye la instalación de rampas, elevadores u otros dispositivos donde permitan acceder a quienes usan sillas de ruedas o dispositivos de movilidad acceder y usar correctamente los vehículos y sin dificultades.

**Espacios adecuados:** los medios de transporte deben disponer de espacios específicos y regulados para acomodar sillas de ruedas y otros dispositivos de movilidad. Estas áreas tienen que estar diseñadas para permitir a estas personas el ingreso y salida de su apoyo motoro manera segura y cómoda, e incluir sistemas de sujeción que aseguren la estabilidad durante el viaje.

**Información accesible:** La información sobre los medios de transporte, como horarios, tarifas, rutas y cambios en los servicios, debe ser accesible en diferentes formatos, como texto, braille o audio. Es crucial que esta información sea clara y comprensible para todas las personas.

**Personal capacitado:** El personal que trabaja en los medios de transporte debe estar adecuadamente capacitado para interactuar y asistir a personas con discapacidad motriz. Esta capacitación debe cubrir el cuidado, manejo y comprensión de las necesidades específicas de cada persona.

**Mantenimiento adecuado:** Es fundamental que los vehículos de transporte reciban un mantenimiento adecuado para asegurar la accesibilidad. Esto incluye el correcto funcionamiento de los asientos designados de forma legal y la reparación de los dispositivos de acceso para estos individuos, según sea necesario.

**Cumplimiento de normativas:** Las autoridades deben establecer y aplicar normas y regulaciones que aseguren la facilidad en los medios de transporte para estas personas. Estas normativas deben ser implementadas y supervisadas regularmente para garantizar que los proveedores de transporte ofrezcan un servicio de calidad.

### **Mecanismo de la Accesibilidad**

Existen numerosas leyes que regulan los mecanismos de integración social y protegen a aquellas personas, lamentablemente, estas leyes no siempre se veneran, lo que deriva en la transgresión de los derechos de esta parte de la población. Las restricciones significativas en el acceso al transporte público accesible impiden que los ciudadanos con discapacidad disfruten como los demás. Es crucial eliminar estas barreras para certificar la equivalencia de

conformidades para todos. (Ponce, 2021)

Existen mecanismos de facilidad en los vehículos destinados a aquellas que padezcan discapacidad motriz. Estos mecanismos están diseñados para garantizar que puedan acceder y utilizar de manera inequívoca Algunos de estos incluyen:

**Rutas y paraderos accesibles:** los sistemas de los transportes públicos deben tener rutas y paraderos que sean de fácil acceso para aquellas personas que tiene discapacidad motriz. Por lo tanto, estas deben estar en buen estado, como lo son; las aceras y vías principales de los paraderos, con el propósito de que el abordaje de estas personas sea muy factible.

**Adaptaciones en los vehículos:** Es esencial que los vehículos de transporte se adapten correctamente para garantizar el acceso. Esto involucra la instalación de pendientes u otros ascensores donde faciliten el ingreso de personas en sus vehículos de apoyo, además de establecer y regularizar espacios específicos para su uso.

Es sustancial recalcar que estas disposiciones de accesibilidad deben ser efectuados y considerados por los ejecutores de los medios de transporte, en unión con las autoridades competentes y en acatamiento de las normas actuales.

### **Evaluación de la Accesibilidad**

Debemos tener en cuenta que para llevar a cabo una evaluación, se debe considerar la infraestructura del sitio estudiado, es por ello, que según Mendoza. V (2018), citando a Buhr, W, señala que: “La infraestructura es la suma de los materiales institucionales, personales y físicos que sustentan una economía y contribuyen a la remuneración de los factores teniendo en cuenta una asignación oportuna de recursos, es decir, un grado relativamente alto de integración y el nivel más alto posible de los derechos económicos de las actividades” (p. 20). Así mismo, es crucial realizar una valoración conveniente de los vehículos para identificar riesgos y proponer soluciones que mejoren el bienestar de estas personas. Donde deben implementar parámetros que aseguren un acceso adecuado y sin interrupciones para este grupo. A continuación, se han delineado puntos esenciales para esta evaluación:

**Acceso físico:** se realizará una inspección detallada de los dispositivos empleados para facilitar el acceso a estas personas. Además, se verificará si se respeta adecuadamente la asignación de asientos destinados para este grupo.

**Infraestructura y señalización:** Se evaluarán con precisión los paraderos, estaciones y demás aspectos relacionados con las unidades de transporte para identificar posibles obstáculos o deterioros en las áreas implementadas. Asimismo, se revisará la ubicación de la señalización para asegurar que cumpla con las normativas estatales y facilite un abordaje de calidad.

**Información y comunicación:** se llevará a cabo una evaluación de los afiches y mensajes

proporcionados a los usuarios tanto dentro como fuera de las unidades de transporte. Esto incluye asegurarse de que la información sea clara y comprensible para todas las personas, especialmente para aquellas con discapacidad motriz.

Es crucial que expertos o profesionales capacitados realicen evaluaciones de accesibilidad para mejorar los métodos de transporte y asegurar una experiencia de viaje sin obstáculos para ellos. Además, los funcionarios deben verificar el cumplimiento de las reglas de acceso en los medios de transporte.

Para certificar una inserción apropiada en los medios de movilidad para estas personas con discapacidad motriz, se deben implementar las siguientes medidas:

- **Sensibilización y conciencia:** es fundamental desarrollar la concienciación sobre las insuficiencias y derechos de las personas que lo padecen, tanto en la sociedad en general como entre los usuarios del transporte. Esto puede lograrse a través de campañas educativas y la propagación de indagación en relación a la importancia de contar con medios de transporte inclusivos y accesibles.
- **Participación y consulta:** las personas con discapacidad motriz deben involucrarse y ser consultadas en la planificación y toma de decisiones relacionadas con los medios de transporte. Es esencial tomar en cuenta sus experiencias y opiniones para garantizar la eficacia de las soluciones planteadas.
- **Monitoreo y cumplimiento normativo:** es necesario establecer mecanismos de monitoreo y control para asegurar el desempeño de las reglas de accesibilidad en el transporte. Las autoridades competentes deben aplicar estas normas y tomar las medidas correspondientes en caso de incumplimiento.

La correcta integración de estas personas en los medios de transporte no solo promueve su autonomía y movilidad, sino que también facilita su participación plena en la sociedad. Esto representa un avance crucial hacia la edificación de una polis más inclusiva y equitativa para todos.

En cuanto al marco normativo del transporte público en Perú, se destacan varias normativas clave que regulan su funcionamiento y organización:

**Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Ley N° 27181):** Esta ley fija disposiciones generales para el transporte terrestre, incluyendo el transporte público. Regula aspectos como la organización del sistema de transporte, los requisitos para el traslado, las responsabilidades de operadores y de las autoridades competentes, así como las sanciones por infracciones.

**Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 29370):** su objetivo es fomentar un transporte terrestre sostenible y seguro en el país. Precisa los deberes y cumplimientos para los que usan el transporte, así como las responsabilidades de aquellos operadores y autoridades competentes.

**Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC):** este reglamento define pautas y procedimientos para el transporte de unidades vehiculares en Perú. Contiene disposiciones sobre señalización vial, normas de conducción, límites de velocidad, estacionamiento, y otros aspectos relacionados con el tránsito terrestre.

**Ley General de la Persona con Discapacidad (Ley N° 29973):** Esta ley asegura los derechos de estas personas en su vida cotidiana, incluido el transporte. Establece una obligación de garantizar la accesibilidad en las unidades públicos y privados, capacitar al personal, y adoptar medidas que proporcionen la movilidad de estas personas.

## **II. Materiales y métodos**

Esta investigación ha hecho empleo el método dogmático para describir, analizar, interpretar y aplicar normas jurídicas, facilitando la creación de conceptos que contribuyeran a la formulación de nuevas normas. Esta investigación se consideró básica, cualitativa y explicativa, enfocándose en la evaluación de eventos de manera natural y sin intervención, con el objetivo de identificar las causas y obtener razonamientos útiles para mejorar la regulación basada en un registro.

Se ha realizado un proceso investigativo documental utilizando identificaciones procedentes de artículos e investigaciones previas, junto con un análisis de la normativa sobre accesibilidad en el transporte. Este enfoque permitió examinar el funcionamiento de los mecanismos de protección, información, y participación en el contexto de los derechos de estas personas. Tales como se examina la normativa penal y de salud para la protección animal, en este caso, se analizó la legislación para entender cómo se implementan y se cumplen las normas de accesibilidad en el transporte terrestre, identificando las modificaciones necesarias para certificar un acceso seguro y sin barreras, la capacitación del personal, y la colaboración activa de estas personas en la elaboración de estos servicios.

Para la recolección de datos, se emplearon técnicas que se centraron en el entorno del objeto de estudio, extrayendo nociones de los documentos y tipos de referencias aplicados. La ficha de Estado del Arte se usó para organizar las fuentes, clasificando tesis, libros, revistas y artículos, y proporcionando un resumen de cada una. Este enfoque permitió desarrollar una opinión crítica que aportó al tema investigado, facilitando una comprensión profunda y crítica de las

normativas y su aplicación de protección de los derechos de estas personas.

### **III. Resultados y discusión**

#### **Análisis de la normativa sobre la discapacidad motora y su acceso a los medios de transporte público**

##### **3.1. Identificación y revisión de las leyes y regulaciones pertinentes**

En el presente apartado se hará un análisis sobre las leyes a nivel nacional, tanto en su estructura y los reglamentos que se tienen consigo, con el único fin de tener una mejoría en la facilidad en las unidades para aquellos que padecen de este tipo de discapacidad.

##### Leyes nacionales relacionadas con la discapacidad motora y el transporte público

En Perú, la protección de los derechos y el fomento de estas personas que lo padecen, incluyendo aquellas con discapacidad motora, están respaldadas por un conjunto de leyes y normativas específicas. Vega (2006) señala que las personas con discapacidad enfrentan problemas al utilizar el transporte público, desde paradas y estaciones no adecuadamente acondicionadas hasta actitudes negativas de otros usuarios. Estas barreras afectan significativamente su experiencia de viaje.

Para el autor Ponce (2021) considera que, aunque existen numerosas leyes para la integración social y la defensa de los derechos de estas personas, estas no siempre se respetan en la práctica. Las restricciones en el transporte público limitan la capacidad de los ciudadanos con discapacidad para acceder a servicios de manera equitativa, perpetuando desigualdades.

El Centro Nacional de Estimación, Prevención y Reducción del Riesgo de Desastre (CENAPRED) subraya que la gestión de riesgos de desastres, incluyendo la accesibilidad, es un proceso social enfocado en la prevención, reducción y control de riesgos, y en la preparación y respuesta adecuada ante desastres. Este proceso se basa en políticas nacionales sostenibles y en la investigación científica.

La legislación peruana aborda la inserción de estas personas en las unidades de transporte mediante diversas normativas. La Ley N° 29973 enfatiza la facilidad y la exclusión de barreras. El Reglamento Nacional de Edificaciones proporciona directrices para infraestructuras accesibles. La Ley N° 27050 incluye normas para la gestión del transporte y la seguridad vial, mientras que el Reglamento Nacional de Administración de Transporte contiene disposiciones específicas sobre accesibilidad. Las Normas Técnicas Peruanas de Accesibilidad establecen requisitos técnicos para asegurar la accesibilidad en la infraestructura, incluyendo el transporte público. En conjunto, estas normativas respaldan la adecuada accesibilidad para

personas con discapacidad en el transporte público en Perú.

### Reglamentos específicos sobre accesibilidad en el transporte público

La Ley General de la Persona con Discapacidad (Ley N° 29973) y su reglamento instituyen medidas para asegurar la igualdad de procedencias y la inclusión de estas personas, incluyendo su acceso al transporte público. Según Aparicio (2023), CONADIS en la década de los 90 identificó la accesibilidad en áreas físicas, arquitectónicas y de transporte como fundamentales para promover la inclusión y la igualdad de oportunidades.

Las Normas Uniformes sobre Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, adoptadas por la ONU en 1993, subrayan la importancia de programas destinados a entornos accesibles, eliminando barreras físicas y asegurando el acceso a viviendas, edificios, transporte público y calles. Según Estela y Aranda (2024), la Ley N° 29973, promulgada en 2012, impulsa la inserción de aquellas personas con discapacidad en todos lados. Esta legislación obliga al Estado a proporcionar entornos y transporte accesibles, especificando que los vehículos deben estar equipados con pendientes, espacios para sillas de ruedas y asientos reservados. Además, establece el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) para supervisar su desempeño. La Ley N° 29973 y CONADIS establecen una base sólida para certificar el paso equitativo al transporte público y otros servicios, reflejando el compromiso del Estado peruano con la inserción y la correspondencia de oportunidades para estas personas. A continuación, se detallarán los aspectos más relevantes relacionados con el transporte público:

**LA LEY GENERAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD (LEY N° 29973)**

REGLAMENTOS ESPECÍFICOS	ANÁLISIS	ASPECTOS A TENER EN CUENTA
<p><b>Artículo 19. Estacionamiento accesible</b></p> <p>Los estacionamientos públicos y privados deben reservar espacios para vehículos de personas con discapacidad o que las transporten. La Policía Nacional del Perú y las municipalidades supervisan el cumplimiento y las condiciones de accesibilidad,</p>	<p>El artículo requiere que los estacionamientos públicos y privados reserven espacios para vehículos de personas con discapacidad, con supervisión de la Policía Nacional y los municipios según la Ley N° 28084 para garantizar su inclusión y movilidad.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reserva de Espacios: Los estacionamientos públicos y privados deben reservar espacios para vehículos de personas con discapacidad o que las transporten.</li> <li>2. Supervisión y Fiscalización: La Policía Nacional del Perú y las municipalidades supervisan y fiscalizan el cumplimiento de esta obligación.</li> <li>3. Condiciones de Accesibilidad: Es obligatorio que los estacionamientos cumplan con las condiciones de accesibilidad necesarias.</li> <li>4. Ley de Referencia: Estas disposiciones se ajustan a la Ley 28084, que regula el parqueo especial para vehículos de personas con discapacidad.</li> <li>5. Inclusión y Movilidad: El objetivo es garantizar la inclusión y movilidad de las personas con discapacidad en los espacios públicos y privados.</li> </ol>
<p><b>Artículo 20. Accesibilidad en el transporte público terrestre</b></p> <p>Las empresas de transporte deben tener vehículos accesibles con asientos preferentes señalizados. La supervisión corresponde a las municipalidades y la Policía Nacional. El volumen de sonido en los vehículos debe ser adecuado para personas con discapacidad. Las personas con discapacidad severa registradas en Conadis tienen pase libre en el transporte público urbano e interurbano.</p>	<p>El artículo establece que el transporte público terrestre debe ser accesible para personas con discapacidad y adultos mayores. Las empresas deben ofrecer unidades accesibles con asientos preferentes y controlar el volumen de sonido. Además, personas con discapacidad severa registradas en el CONADIS tienen pase libre.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Unidades Accesibles: Las empresas de transporte público terrestre deben tener unidades accesibles para personas con discapacidad y adultos mayores.</li> <li>2. Reglamentación Progresiva: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones regula la introducción gradual de estos vehículos accesibles.</li> <li>3. Asientos y Espacios Preferentes: Los vehículos deben reservar asientos y espacios preferentes, debidamente señalizados y de fácil acceso, para personas con discapacidad.</li> <li>4. Supervisión y Fiscalización: Las municipalidades y la Policía Nacional supervisan y fiscalizan el cumplimiento de la reserva de asientos y espacios preferentes.</li> <li>5. Control de Ruidos: Los vehículos deben mantener un volumen de sonido que no altere a personas con discapacidad, protegiendo a todos los pasajeros de ruidos molestos.</li> <li>6. Pase Libre para Personas con Discapacidad Severa: Las personas con discapacidad severa inscritas en el CONADIS tienen derecho a pase libre en el transporte público terrestre urbano e interurbano.</li> </ol>

FUENTE: La Ley General de la Persona con Discapacidad (ley n° 29973)

### **3.2. Evaluación de los requisitos de accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad motora**

La evaluación del acceso en la unidad de transporte para estas personas implica analizar la infraestructura, los servicios auxiliares y la comunicación para asegurar su acceso de manera segura e independiente. Además, se busca identificar y superar barreras, fomentando así una movilidad inclusiva para todos.

#### Revisión de estándares de accesibilidad para infraestructuras y vehículos

Revisar los estándares de accesibilidad para infraestructuras y vehículos destinados a personas con discapacidad motriz es un proceso fundamental. Este proceso implica evaluar y actualizar las normas y directrices que aseguran que las instalaciones y medios de transporte sean accesibles y seguros. Se trata de ajustar los criterios de diseño y construcción de edificaciones y vehículos para permitir que estas personas logren moverse de forma individual y segura, fomentando así su inclusión y participación activa en la sociedad.

Según Mendoza y Dios (2023), citando a Lopez (2021), una mejora significativa para las infraestructuras es el modelo Wayfinding, que proporciona orientación precisa sobre las rutas recomendadas, especialmente beneficioso para personas con movilidad reducida. Este modelo facilita el desplazamiento y reduce el riesgo de accidentes graves. La propuesta de rediseño basada en Wayfinding se ha desarrollado siguiendo manuales técnicos y principios de diseño urbano inclusivo, asegurando que la accesibilidad y la inclusión se consideren en cada aspecto del proyecto.

Arias y Núñez (2024) destacan la importancia de la accesibilidad en los espacios públicos, que deben ser fácilmente accesibles, comprensibles y manejables para todos, libremente de sus capacidades mecánicas o cognoscitivas. Esto no solo implica la presencia de infraestructuras físicas como rampas, sino también una señalización clara y un diseño ergonómico del mobiliario urbano. La accesibilidad en lugares públicos admite a todos los interesados moverse y permanecer en el entorno de manera segura y cómoda, promoviendo la inclusión y la diversidad en las ciudades.

Es crucial asegurar la accesibilidad en los espacios públicos para suscitar la inclusión y la igualdad de oportunidades para todas las personas. Al enfocarse en el diseño y la planificación urbana accesibles, se puede crear un entorno más acogedor y funcional para todos los ciudadanos.

Asimismo, es esencial que los estándares de accesibilidad se actualicen de manera periódica para mantenerse en línea con los avances tecnológicos, las mejores prácticas globales y las urgencias evolutivas de estas personas. Las organizaciones responsables deben monitorear

y garantizar que quienes se encargan de la construcción de infraestructuras y la fabricación de vehículos cumplan con estos estándares, asegurando así un entorno que sea accesible y seguro para toda la ciudadanía.

### Evaluación de disposiciones específicas para facilitar el acceso a personas con discapacidad motora

La Ley General de la Persona con Discapacidad (Ley N° 29973) en Perú no solo define los derechos esenciales de estas personas, también impulsa su unificación activa en la población. Esta ley contempla disposiciones concretas para asegurar la accesibilidad en áreas como la construcción y el transporte público, demostrando el compromiso del país con el desarrollo de entornos más comprensivos y asequibles para todos los ciudadanos, sin interesar sus capacidades.

Meléndez (2019), citando a Nazif (2011), Es crucial enfocar de manera integral y coordinada las políticas de transporte y movilidad para abordar eficazmente las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad. En América Latina, las unidades de transporte frecuentemente no tienen en cuenta las circunstancias determinadas del movimiento de este grupo, resaltando la necesidad urgente de políticas de transporte inclusivas e integradoras. Esto implica implementar medidas específicas de acceso en el transporte público y la infraestructura urbana, así como coordinar acciones entre diversas entidades gubernamentales y actores relevantes. Trabajando en conjunto, es posible desarrollar soluciones más efectivas que mejoren el movimiento y la disposición de la existencia de estas personas en cualquier lado.

A nivel internacional, Marchant (2023) analiza un caso en Chile donde la Corte Suprema determinó que la falta de accesibilidad en un salvaescalas dentro del tren subterráneo constituyó una discriminación específica denominada "denegación de ajustes razonables". En el caso Sandoval vs. Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., la corte falló a favor de la persona con discapacidad que no pudo evacuar una estación durante una alerta, subrayando la importancia de garantizar el acceso en los servicios de unidades de transporte,

Ambas perspectivas subrayan la importancia de establecer ajustes razonables para estas personas. Es crucial evaluar y mejorar constantemente las disposiciones específicas que proporcionen el camino de estas personas para asegurar entornos accesibles e inclusivos en todos los sentidos. Estas reglas abarcan desde la infraestructura urbana hasta las unidades de transporte y son importantes para garantizar que todas las personas, logren practicar sus derechos y participar plenamente en la sociedad. Al fortalecer el compromiso a una población más justa y equitativa, se reflejan los principios de la Convención sobre los Derechos de las Personas con

Discapacidad de las Naciones Unidas (CDPD), que establece el derecho de estas al ingreso en paralelismo de circunstancias y la obligación de los Estados Parte de adoptar medidas para asegurarla.

### **3.3. Identificación de posibles brechas o inconsistencias en la normativa existente**

El análisis de la normativa actual revela áreas críticas de mejora para estas personas, como la construcción inadecuada y problemas en el transporte público. La capacitación del personal y la accesibilidad limitada a la información también son desafíos importantes que requieren atención.

#### Análisis de áreas donde la normativa actual puede no cumplir completamente con las necesidades de las personas con discapacidad motora

Las normas sobre discapacidad motora revelan áreas críticas que requieren atención, como la infraestructura inadecuada y la falta de accesibilidad en las unidades de transporte. Además, la formación del particular y la disponibilidad limitada de información accesible son desafíos importantes para garantizar la completa inclusión de las personas en la población.

Stang, M (2011) destaca que, aunque la información por sí sola no resuelve los desafíos relacionados con la discapacidad, es una herramienta fundamental para abordarlos. A pesar del cambio hacia una concepción más inclusiva de la discapacidad, la información censal sigue vinculada al enfoque biomédico, recibiendo poca atención legislativa y siendo subutilizada en la implementación de capacidades. En América Latina, existe un desfase entre la conciencia de la importancia de la información sobre discapacidad y su uso efectivo en la práctica.

Salas (2021) señala que la accesibilidad debe abordarse desde diversos ángulos—físico, funcional y social—haciendo difícil su definición precisa. Comprender la accesibilidad como un derecho fundamental requiere explorar marcos teóricos y normativas nacionales e internacionales.

En resumen, ambos puntos de vista son cruciales. Stang Alva resalta la importancia de la información en abordar los desafíos de la discapacidad, mientras que Salas enfatiza la necesidad de diversas perspectivas y normativas para comprender y garantizar la accesibilidad como un derecho fundamental. Por ello, se presentará un cuadro detallando los vacíos más focalizados hasta la actualidad:

ASPECTOS COMPRENDIDOS	NECESIDADES DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA	
Accesibilidad Física y Urbanística	<p><b>Infraestructura inadecuada:</b> Aunque la ley establece requisitos para la accesibilidad en edificios y espacios públicos, en la realidad, muchos de estos no cumplen con los estándares adecuados. Por ejemplo, las rampas, los ascensores y los baños adaptados son insuficientes o, incluso, están ausentes en numerosos lugares.</p>	<p><b>Transporte público:</b> La accesibilidad en el transporte público es limitada. En este sentido, muchas unidades de transporte no están adaptadas para personas con discapacidad motora, lo cual, por consiguiente, restringe su movilidad y autonomía.</p>
Empleo y Oportunidades Laborales:	<p><b>Discriminación laboral:</b> A pesar de las cuotas de empleo y otros incentivos establecidos por la ley, las personas con discapacidad motora enfrentan discriminación y barreras para acceder a trabajos dignos. En consecuencia, estas personas encuentran dificultades adicionales para integrarse plenamente en el mercado laboral.</p>	<p><b>Accesibilidad en el lugar de trabajo:</b> Numerosos lugares de trabajo carecen de las adaptaciones necesarias para ser accesibles a personas con discapacidad motora, lo cual dificulta su integración y desempeño.</p>
Participación en la Vida Comunitaria y Recreativa:	<p><b>Acceso restringido a espacios de recreación:</b> Una cantidad considerable de parques, centros recreativos y deportivos no cuentan con las adaptaciones necesarias para personas con discapacidad motora, lo que dificulta su participación en actividades recreativas y deportivas.</p>	<p><b>Escasez de programas inclusivos:</b> En el Perú, la oferta de programas y actividades diseñados específicamente para incluir a personas con discapacidad motora es escasa. Por ejemplo, la falta de programas deportivos adaptados en centros recreativos y la ausencia de talleres culturales accesibles son evidencia de esta limitación.</p>

Fuente: Elaboración propia

### Identificación de áreas para posibles mejoras o revisiones legislativas

La identificación de áreas potenciales para mejorar la legislación en beneficio de estas personas es básica para asegurar una inclusión y equidad. Este proceso implica revisar las leyes actuales teniendo como objetivo el fin de mejorar la facilidad en sitios comunes, transporte, educación, empleo y servicios de salud. Además, esta revisión debe involucrar a diversas partes interesadas y centrarse en abordar las necesidades específicas de este grupo. En última instancia, este enfoque es esencial al avanzar.

Conforme con Jaramillo (2016), en el contexto peruano, una de las intervenciones clave del gobierno en la población con discapacidad es a través de la inclusión educativa. La instrucción rescata un rol decisivo en la suspensión, rehabilitación y colocación laboral de las personas con discapacidad. Concluyendo así, en el Perú, la inclusión de personas con discapacidad destaca la educación como una intervención gubernamental fundamental. Según Jaramillo, la educación no solo es vital para garantizar derechos básicos, sino también para fomentar la participación activa y productiva de las personas con discapacidad en la sociedad.

### **Revisión de jurisprudencia nacional e internacional sobre las personas con discapacidad motora y su acceso medio de transporte público**

#### **3.4. Comparación de decisiones judiciales con respecto a la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad motora**

##### Identificación de similitudes y diferencias en las decisiones judiciales entre casos nacionales e internacionales

En Perú, tanto en el ámbito nacional e internacional, queda una manifestación una búsqueda constante por garantizar la facilidad en el transporte para estas personas. Este análisis ha revelado tanto similitudes como diferencias en las decisiones judiciales relacionadas con este tema. A continuación, se presentará algunos casos:

<b>NACIONAL</b>	
El 4 de marzo de 2023, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) aclaró que la sanción impuesta por Indecopi fue debido a la denuncia del ciudadano Iban Collahuazo Llacsahuanga contra el personal del Metropolitano por un caso de discriminación ocurrido en junio de 2020, tres meses antes de que la ATU asumiera la gestión del servicio.	
<b>INTERNACIONAL</b>	
Expediente T-6.520.878: El caso del señor Rubén Darío Márquez Moreno evidencia las dificultades que enfrentan las personas con discapacidad para acceder al transporte público en Bogotá, específicamente al Sistema Integrado de Transporte - Transmilenio. A pesar de solicitar medidas de accesibilidad, como la instalación de un torniquete especial, Transmilenio no ha proporcionado una solución adecuada. Este caso destaca la importancia de garantizar la accesibilidad en el transporte público para todas las personas con discapacidad.	
<b>DECISIONES</b>	
<b>SIMILITUDES</b>	<b>DIFERENCIAS</b>
Tanto el caso de Bogotá como el de Lima y Callao reflejan la importancia de proteger los derechos de las personas con discapacidad y combatir la discriminación en el acceso al transporte público.	El análisis muestra que los casos se desarrollan en contextos legales y administrativos diferentes, con Bogotá y la ATU en Lima y Callao. Estas diferencias pueden influir en cómo se abordan la accesibilidad y la discriminación en el transporte público, ya que cada jurisdicción tiene sus propias políticas y recursos

Fuente: elaboración propia

### Análisis de los enfoques adoptados por diferentes jurisdicciones en relación con la accesibilidad en el transporte público

El análisis aborda de manera exhaustiva la normativa y prácticas relacionadas con la facilidad al transporte para estas personas del Perú. Se destaca la existencia de un marco normativo sólido, respaldado por decisiones judiciales que subrayan la importancia de cumplir con la Ley N° 29973 y otras regulaciones pertinentes. Estas normativas buscan garantizar la accesibilidad y eliminar barreras, promoviendo la inserción y la equivalencia de conformidades para todos los ciudadanos, libremente del talento físico.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos legislativos, existen desafíos significativos en la implementación efectiva de estas normativas. Se han identificado deficiencias en el acceso de forma física y urbanística de espacios sociales y medios de transporte, así como inconsistencias en la supervisión y cumplimiento por parte de las autoridades competentes. Estos problemas se reflejan en la persistencia de barreras físicas que limitan la movilidad y autonomía de estas personas.

Además, se manifiesta la falta de coherencia para diferentes entidades gubernamentales y la escasez de las personas que están al atender apropiadamente las insuficiencias de estas personas. La falta de información accesible y comprensible, tales como la insuficiencia de programas inclusivos y adaptados, también representan áreas críticas que requieren atención urgente.

En resumen, aunque Perú cuenta con un marco legal sólido para sembrar la facilidad en un transporte, la implementación y supervisión efectiva de estas normativas continúan siendo desafíos importantes. Es fundamental abordar estas brechas para avanzar hacia una sociedad más inclusiva y equitativa, asegurando que todos logren disfrutar de sus derechos sin extinción alguna.

### **Conclusiones**

El análisis de la normativa vigente en Perú sobre la accesibilidad al transporte público para aquellas personas en conformidad a la Ley N° 29973, muestra que, a pesar de la existencia de disposiciones legales significativas destinadas a garantizar la inclusión y los derechos de estas personas, la implementación efectiva enfrenta numerosos desafíos. Aunque la ley busca promover la igualdad de acceso, la falta de infraestructura adecuada y una supervisión

insuficiente dificultan su aplicación práctica. La propuesta normativa sugerida apunta a mejorar esta situación mediante la adopción de estándares internacionales, el aprovechamiento de avances tecnológicos, y la inserción de individuos con discapacidad en la mejora de capacidades, estableciendo además sanciones más severas para los conductores que no cumplan con los requisitos de accesibilidad.

Asimismo, tras realizar el análisis del acceso al transporte para estas personas, se propone que la implementación de sanciones efectivas podría incluir la suspensión temporal o permanente de la licencia de conducir, así como la imposición de multas ajustadas a la gravedad de la infracción, ejecutadas por la Policía Nacional del Perú (PNP). Estas medidas pueden mejorar significativamente el cumplimiento de la Ley N° 29973 al establecer consecuencias claras y disuasorias para los conductores que no proporcionen acceso adecuado a estas personas.

Además, hay un énfasis en el grado de priorizar la denuncia de actos discriminatorios contra estas personas, aplicando estrictamente las medidas establecidas en la modificación del artículo 15 de la ley. Esto fortalecería el marco de protección y garantizaría una respuesta más efectiva ante casos de discriminación en el transporte público.

Finalmente, la revisión de la jurisprudencia nacional e internacional destaca la necesidad de una orientación en conformidad a los derechos en el desarrollo de habilidades de transporte inclusivas. La comparación de diferentes enfoques jurisdiccionales y casos relevantes sugiere que la implementación de sanciones adecuadas no solo es una medida efectiva para mejorar la accesibilidad, sino también un requisito necesario para cumplir con los principios de equidad y no discriminación. En este contexto, se confirma la hipótesis: la implementación de sanciones efectivas es crucial para garantizar que la Ley N° 29973 cumpla su objetivo de proteger los derechos de estas personas, promoviendo un método para el transporte público inclusivo y equitativo en Perú.

## Recomendaciones

Fortalecer la colaboración entre instituciones académicas, organizaciones civiles y entidades gubernamentales para desarrollar políticas inclusivas que garanticen el debido acceso de estas personas.

Implementar programas continuos de formación para operadores de transporte público, centrados en la legislación actual y en las mejores prácticas de un buen cuidado a los individuos que lo padecen garantizando así un lugar accesible y respetuoso.

Establecer mecanismos efectivos de monitoreo para atestiguar que se efectúen las normativas de facilidad, a su vez se empleen sanciones apropiadas a quienes no respeten estos estándares.

## Referencias

Abanto et al. (2020). Discapacidad en el Perú: condiciones de vida e inclusión en los programas de transferencias monetarias. <https://repositorio.up.edu.pe/handle/11354/3255>.

ACCESIBILIDAD EN WEB PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL.

Aparicio, G.(2023). La inaccesibilidad en el transporte público urbano para personas con discapacidad física como manifestación de discriminación estructural. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/27357>.

Arias S., Nuñez J. (2024) Propuesta de movilidad integral para la reubicación del Terminal Terrestre del canton Guaranda. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/12808>.

Blogna, S. (2018). Accesibilidad física en el transporte para personas con discapacidad y el accionar del Poder Judicial en Argentina. Una mirada desde la rendición de cuentas horizontal. [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1870-21472018000200231](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-21472018000200231).

Comunidad de Madrid (s.f). Concepto de discapacidad

Comunidad de Madrid (s.f). Concepto de discapacidad. Ensayo

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), adoptada en 2006. <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>.

Dirección De Información Y Comunicación Social de México (2019). Población Con Discapacidad Enfrenta Pobreza Y Dificultades Para Ejercer Sus Derechos Sociales. [https://www.coneval.org.mx/SalaPrensa/Comunicadosprensa/Documents/2019/NOTA\\_INFORMATIVA\\_DIA\\_INTERNACIONAL\\_PERSONAS\\_CON\\_DISCAPACIDAD.pdf](https://www.coneval.org.mx/SalaPrensa/Comunicadosprensa/Documents/2019/NOTA_INFORMATIVA_DIA_INTERNACIONAL_PERSONAS_CON_DISCAPACIDAD.pdf).

- Estela y Aranda (2024). Análisis de la accesibilidad del transporte en el Corredor Azul para personas con discapacidad física y sensorial <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/27582>.
- Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) (2014). Definición y clasificación de la discapacidad. <https://www.unicef.org/lac/media/7391/file>.
- Grupo de Trabajo Multisectorial – PNA. (s.f). Plan Nacional de Accesibilidad, 2018 – 2023.
- Hernández, S & Ojeda, G. (2016). Cuidado de la persona con discapacidad motriz. <https://revenferneuroenlinea.org.mx/index.php/enfermeria/article/view/219>.  
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/105736>.  
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/31956>.
- Jaimurzina, A et al (2015). Políticas de logística y movilidad para el desarrollo sostenible y la integración regional. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/e2872671-7efc-482b-9026-313e1e6763b8/content>
- Ley N° 29973. (2017). <https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29973.pdf>.
- Ley N° 28084, (2012), <https://www.conadisperu.gob.pe/web/documentos/NORMAS/Ley%2028084.pdf>.
- Meléndez, R. (2019), Las políticas públicas en materia de discapacidad en América Latina y su garantía de acceso a una educación inclusiva de calidad. <https://www.scielo.sa.cr/pdf/aie/v19n2/1409-4703-aie-19-02-280.pdf>.
- Mendoza, R & Dios, R. (2023). Propuesta de rediseño de la infraestructura aplicando el modelo Wayfinding en la intersección de la avenida Próceres con la avenida Panamericana Norte, Lima, para mejorar la accesibilidad de personas con movilidad reducida. <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/671122?show=full>.
- Mendoza, V. (2018). La infraestructura para discapacitados motrices en los atractivos turísticos del distrito de pueblo libre y su relación con la promoción turística de la municipalidad, 2018. <https://repositorio.usmp.edu.pe/handle/20.500.12727/4342>.
- MINSA (2023). Discapacidad física o motora, sensorial, auditivo, intelectual, mental o psíquica. <https://www.gob.pe/30262-discapacidad-tipos-de-discapacidad>.
- Ponce, K. (2021). Gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/54761?locale-attribute=es>.
- Pozo, A., Ferreira, C., & González-Rodríguez, D. (2023). Inclusión y accesibilidad al deporte en personas con discapacidad en la Educación Superior. Revista Electrónica Interuniversitaria de Formación del Profesorado, 26(3), 29–43.

<https://doi.org/10.6018/reifop.570571>

- Rangel Goyeneche, D. C., & Corenel Ruiz, L. K. (2021). Espacio público como derecho: Accesibilidad para personas con discapacidad en el centro de Cúcuta. *Módulo Arquitectura - CUC*, 28(1), 37–72. <https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.28.1.2022.02>
- Reategui, j. (2018). Cumplimiento de la cuota de empleo y los ajustes razonables de la ley general de la persona con discapacidad en las grandes empresas privadas del distrito de chiclayo - 2017. <http://tesis.usat.edu.pe/xmlui/handle/20.500.12423/1498?locale-attribute=kz>.
- Restrepo, J. (2017). Análisis de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Medellín. [https://ridum.umanizales.edu.co/xmlui/bitstream/handle/20.500.12746/3518/Restrepo\\_A\\_Julian\\_D.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://ridum.umanizales.edu.co/xmlui/bitstream/handle/20.500.12746/3518/Restrepo_A_Julian_D.pdf?sequence=1&isAllowed=y).
- SAÉZ, C. (2020), Accesibilidad e inclusión en el sistema de transporte público en la región metropolitana. <https://repositorio.udd.cl/server/api/core/bitstreams/145ab7b3-c9e4-49e2-809b-fec1bdb8e389/content>
- Salas, Y (2021). Plaza cívica y su accesibilidad para personas con discapacidad motora en la Urbanización Pro del Distrito de Los Olivos, 2019.
- Santiago, V. (2018). Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.
- Síntesis Tecnológica, 2(1), 1–10. <https://doi.org/10.4206/sint.tecnol.2005.v2n1-01>
- Stang, M (2021). Las personas con discapacidad en America Latina: del reconocimiento jurídico a la desigualdad real. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/06c73f54-5ca5-407f-b562-8698185e15b9/content>.
- Suriá, R & Escalona, J. (2014). Integración, turismo y discapacidad: ¿son accesibles los hoteles para las personas con discapacidad física? [https://www.pasosonline.org/Publicados/12114/PS0114\\_16.pdf](https://www.pasosonline.org/Publicados/12114/PS0114_16.pdf)
- Venegas Sandoval, C. D. L. A., & Mansilla Gómez, G. M. (2017).

## Anexos

<b>LÍNEA DE INVESTIGACIÓN</b>	ORDENAMIENTO JURÍDICO NACIONAL
<b>TEMA</b>	Propuesta normativa que garantice el acceso a los medios de transporte público de las personas con discapacidad motora.
<b>PROBLEMA</b>	¿Cual deberá ser el contenido de la propuesta normativa que garantice el acceso a los medios de transporte público de las personas con discapacidad motora?
<b>ESISTA:</b> Vilchez Diez, Milko	<b>ASESOR:</b> Dora Ojeda <u>Arjan</u>
<b>VARIABLES (CATEGORÍAS CONCEPTUALES)</b>	<b>OBJETIVOS</b>
	<b>GENERALES</b>
	Elaborar una propuesta normativa en la cual faciliten una correcta accesibilidad a las personas con discapacidad motora.
	<b>ESPECIFICOS</b>
	Analizar la normativa sobre la discapacidad motora y su acceso a los medios de transporte público
	Revisar jurisprudencia nacional e internacional sobre las personas con discapacidad motora y su acceso medio de transporte público
<b>HIPOTESIS</b>	Si la Ley N°29973 tiene como objetivo garantizar los derechos de las personas con discapacidad, entonces, la implementación de sanciones a los conductores que no proporcionen un acceso adecuado a las personas con discapacidad motora podría incluir: a. Una posible inhabilitación temporal o permanente de la licencia de conducir, así como una multa correspondiente al grado de la falta establecida por el Estado, siendo ejecutada por la Policía Nacional del Perú (PNP). b. Se debería otorgar prioridad y aplicar las medidas establecidas en la Ley N° 29973, en su modificación del artículo 15, al denunciar cualquier acto discriminatorio contra personas con discapacidad motora en los medios de transporte.
<b>APORTE</b>	Implementación de una inhabilitación o sanción para los conductores que no faciliten la libre accesibilidad a las personas con discapacidad motora

OBJETIVOS	ESQUEMAS DE RESULTADOS	FUENTES
Analizar la normativa sobre la discapacidad motora y su acceso a los medios de transporte público	3.1. Identificación y revisión de las leyes y regulaciones pertinentes 3.1.1. Leyes nacionales relacionadas con la discapacidad motora y el transporte público 3.1.2. Reglamentos específicos sobre accesibilidad en el transporte público 3.2. Evaluación de los requisitos de accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad motora 3.2.1. Revisión de estándares de accesibilidad para infraestructuras y vehículos 3.2.2. Evaluación de disposiciones específicas para facilitar el acceso a personas con discapacidad motora 3.3. Identificación de posibles brechas o inconsistencias en la normativa existente 3.3.1. Análisis de áreas donde la normativa actual puede no cumplir completamente con las necesidades de las personas con discapacidad motora 3.3.2. Identificación de áreas para posibles mejoras o revisiones legislativas	Meléndez, R. (2019). Las políticas públicas en materia de discapacidad en América Latina y su garantía de acceso a una educación inclusiva de calidad. <a href="https://www.scielo.sa.cr/pdf/aie/v19n2/1409-4703-aie-19-02-280.pdf">https://www.scielo.sa.cr/pdf/aie/v19n2/1409-4703-aie-19-02-280.pdf</a> . Mendoza, R & Dios, R. (2023). Propuesta de rediseño de la infraestructura aplicando el modelo <u>Wayfinding</u> en la intersección de la avenida Próceres con la avenida Panamericana Norte, Lima, para mejorar la accesibilidad de personas con movilidad reducida. <a href="https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/671122?show=full">https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/671122?show=full</a> . Aparicio, G.(2023). La inaccesibilidad en el transporte público urbano para personas con discapacidad física como manifestación de discriminación estructural. <a href="https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/27357">https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/27357</a> .
Revisar jurisprudencia nacional e internacional sobre las personas con discapacidad motora y su acceso medio de transporte público	3.4. 3.4. Comparación de decisiones judiciales con respecto a la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad motora 3.4.1. Identificación de similitudes y diferencias en las decisiones judiciales entre casos nacionales e internacionales 3.4.2. Análisis de los enfoques adoptados por diferentes jurisdicciones en relación con la accesibilidad en el transporte público	Grupo de Trabajo Multisectorial – PNA. (s.f). Plan Nacional de Accesibilidad, 2018 – 2023. <a href="https://www.conadisperu.gob.pe/wp-content/uploads/2018/01/Plan-Nacional-de-Accesibilidad.pdf">https://www.conadisperu.gob.pe/wp-content/uploads/2018/01/Plan-Nacional-de-Accesibilidad.pdf</a> . Hernández, S & Ojeda, G. (2016). Cuidado de la persona con discapacidad motriz. <a href="https://revenferneuroenlinea.org.mx/index.php/enfermeria/article/view/219">https://revenferneuroenlinea.org.mx/index.php/enfermeria/article/view/219</a> .