



Universidad
Norbert Wiener

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
PROGRAMA ACADÉMICO DE DERECHO Y CIENCIA
POLÍTICA

Tesis

Accesibilidad en el transporte público terrestre y su impacto en los derechos
fundamentales de personas con discapacidad física, Lima 2026

Para optar el Título Profesional de
Abogado

Presentado por:

Autor: Corsino Cana, Miguel Angel Alfredo

Código ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-8448-1634>

Asesor: Mg. Hurtado Espinoza, Antuanette Kristal

Código ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-3997-439X>

Lima – Perú

2026

 Universidad Norbert Wiener	DECLARACIÓN JURADA DE AUTORIA Y DE ORIGINALIDAD DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN		
	CÓDIGO: UPNW-GRA-FOR-033	VERSIÓN: 01	FECHA: 08/11/2022
		REVISIÓN: 01	

Yo, Miguel Angel Alfredo Corsino Cana, egresado de la Facultad de **Derecho y Ciencia Política** y Escuela Académica Profesional de **Derecho y Ciencia Política** de la Universidad privada Norbert Wiener declaro que el trabajo de investigación "Accesibilidad en el transporte público terrestre y su impacto en los derechos fundamentales de personas con discapacidad física, Lima 2026" Asesorado por el docente: Hurtado Espinoza Antuanette Kristal, DNI 72203307, ORCID 0009-0006-3997-439X tiene un índice de similitud de **12 (doce) %**. con código 14912:581254970 verificable en el reporte de originalidad del software Turnitin.

Así mismo:

1. Se ha mencionado todas las fuentes utilizadas, identificando correctamente las citas textuales o paráfrasis provenientes de otras fuentes.
2. No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquella señalada en el trabajo.
3. Se autoriza que el trabajo puede ser revisado en búsqueda de plagios.
4. El porcentaje señalado es el mismo que arrojó al momento de indexar, grabar o hacer el depósito en el turnitin de la universidad y,
5. Asumimos la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión en la información aportada, por lo cual nos sometemos a lo dispuesto en las normas del reglamento vigente de la universidad.

.....
 Firma de autor 1
 Miguel Angel Alfredo Corsino Cana
 DNI: 75608288

.....
 Firma de autor 2
 Nombres y apellidos del
 DNI:

.....
 Firma
 Hurtado Espinoza Antuanette Kristal
 DNI: 72203307

Lima, 26 de mayo de 2026

DEDICATORIA

Dedico la presente tesis, a mi madre y mis hermanos por su apoyo incondicional, esfuerzo constante y confianza, los cuales han sido fundamentales para alcanzar cada uno de mis logros personales y profesionales.

Finalmente, dedico este trabajo a todas las personas con discapacidad física, quienes enfrentan diariamente barreras que limitan el ejercicio pleno de sus derechos fundamentales, y cuya realidad motivó el desarrollo de esta investigación, con la esperanza de contribuir a la construcción de una sociedad más justa, inclusiva y accesible.

AGRADECIMIENTO

Agradezco, en primer lugar, a mi familia y Romina por su apoyo incondicional, comprensión y motivación constante durante todo el proceso de elaboración de este trabajo de investigación,

Finalmente expreso mi sincero y especial agradecimiento a mi asesora, Mgtr. Antuanette Cristal Hurtado Espinoza, por su orientación académica, disposición permanente, conocimientos y valiosas observaciones, las cuales fueron fundamentales para el desarrollo, mejora y culminación de la presente tesis.

ÍNDICE

	Pág.
Portada	i
Título	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Índice	v
Resumen	viii
Abstract	ix
Abreviaturas	x
Introducción	xi
1 EL PROBLEMA	13
1.1 Contextualización del Problema	13
1.2. Problema de investigación	16
1.3 Objetivos de la Investigación	16
1.3.1 Objetivo General	16
1.3.2 Objetivos Específicos	16
1.4 Justificación	16
1.4.1 Social	16
1.4.2 Práctica- institucional	17
1.4.3 Teórica	18
1.4.4 Metodológica	18
1.4.5 Epistemológica	18
2 MARCO TEÓRICO	19
2.1. Enfoque de derechos humanos y discapacidad	20

2.2. Enfoque de accesibilidad como derecho fundamental y principio transversal	21
2.3. Marco Normativo Internacional sobre accesibilidad y derechos de las personas con discapacidad	22
2.4. Marco normativo nacional sobre accesibilidad en el transporte público terrestre	24
2.5. Estado de la cuestión	28
2.5.1. Enfoques doctrinarios discapacidad	28
2.5.1.1 Enfoque de la Prescindencia	28
2.5.1.2. Enfoque de Medico o Rehabilitador	30
2.5.1.3. Enfoque Social o de derechos	31
2.6.1 Enfoques doctrinarios sobre accesibilidad	32
2.6.1.1 Enfoque Diseño Universal	32
2.6.1.2 Enfoque Ajuste Razonable	33
2.6.1.3. Enfoque doctrinario sobre derechos fundamentales	35
2.7.1. Análisis crítico del marco normativo y de los vacíos existentes en materia de accesibilidad en el transporte público.	36
3 METODOLOGÍA	44
3.1 Diseño de la investigación	44
3.2 Estrategias de producción de datos	45
3.3 Análisis de datos	46
3.4 Criterios de rigor	48
3.5 Aspectos Éticos	48
4 CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	49
4.1 Resultados y triangulación	49

4.1.1 Resultados y triangulación del marco normativo nacional e internacional sobre la accesibilidad en el transporte público terrestre	49
4.1.2 Resultados y triangulación de las limitaciones o deficiencias de la normativa vigente	60
4.2 Discusión de resultados	67
4.2.1 Discusión sobre el marco normativo nacional e internacional sobre la accesibilidad en el transporte público terrestre	67
4.2.1 Discusión sobre las limitaciones o deficiencias de la normativa vigente	69
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	71
5.1 Conclusiones	71
5.2 Recomendaciones	71
6 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	73
7. ANEXOS	77
7.1. Ficha de Análisis Doctrinario	78
7.2. Matriz de Análisis Normativo	84
7.3. Matriz de Análisis Jurisprudencial	87

RESUMEN

La presente investigación se encuentra enfocada a los derechos humanos en materia de accesibilidad, su principal eje fue la accesibilidad como fuente para el desarrollo dentro de la comunidad, aboliendo la discriminación en cualquiera de sus facetas e implementando ajustes razonables para un acceso libre de barreras. El estudio permite identificar vacíos existentes en el marco normativo actual para que de esta manera se pueda implementar mejoras que permitan un desarrollo a favor de las personas con discapacidad física mediante la fiscalización, el diseño de políticas públicas efectivas y una revisión crítica de la estructura organizacional del principal ente rector en la materia, el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) pues su misma dependencia, Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, no permite que realice funciones fiscalizadoras más severas pues actuaría como juez y parte dejando de lado la imparcialidad frente a estos casos. Se tuvo como objetivo determinar de qué manera el marco normativo sobre la accesibilidad en el transporte público terrestre garantiza o limita el ejercicio de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física en Lima durante el año 2026. Se realizó una investigación de enfoque cualitativo con un diseño de investigación jurídico-dogmático, junto con el análisis de normas nacionales e internacionales, jurisprudencia y doctrina orientado a los derechos humanos. Los resultados obtenidos demostraron que sí existe un reconocimiento normativo sobre el tema en cuestión, sin embargo, aún sigue existiendo una brecha significativa entre la norma y su aplicación, en primer lugar, debido a los deficientes mecanismos de fiscalización y coordinación en conjunto de las entidades responsables. En este contexto, se concluye que la problemática no se evidencia por una ausencia de regulación jurídica, sino en la debilidad de su implementación práctica eficiente, es por ello que resulta necesario fortalecer los mecanismos de supervisión, promover políticas públicas integrales y garantizar una estructura institucional independiente que permita asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad en el transporte público terrestre.

Palabras clave: accesibilidad, discapacidad, derechos fundamentales.

ABSTRACT

This research focuses on human rights related to accessibility. Its main theme is accessibility as a source of development within the community, abolishing discrimination in all its forms and implementing reasonable accommodations for barrier-free access. The study identifies gaps in the current regulatory framework so that improvements can be implemented to promote development for people with physical disabilities. This can be achieved through oversight, the design of effective public policies, and a critical review of the organizational structure of the main governing body in this area, the National Council for the Integration of Persons with Disabilities (CONADIS). CONADIS's own affiliation with the Ministry of Women and Vulnerable Populations prevents it from carrying out more rigorous oversight functions, as this would allow it to act as both judge and jury, compromising impartiality in these cases. The objective was to determine how the regulatory framework for accessibility in public land transportation guarantees or limits the exercise of the fundamental rights of people with physical disabilities in Lima during 2026. A qualitative research approach was used, employing a legal-dogmatic research design, along with an analysis of national and international regulations, jurisprudence, and human rights doctrine. The results showed that while there is regulatory recognition of the issue, a significant gap remains between the law and its application, primarily due to deficient oversight and coordination mechanisms among the responsible entities. In this context, it is concluded that the problem stems not from a lack of legal regulation, but from the weakness of its efficient practical implementation. Therefore, it is necessary to strengthen oversight mechanisms, promote comprehensive public policies, and guarantee an independent institutional structure that ensures the effective exercise of the rights of people with disabilities in public land transportation.

Key words: accessibility, disability, fundamental rights.

ABREVIATURAS

CONADIS: Consejo Nacional de las Personas con Discapacidad

PcDF: Personas con Discapacidad Física

PcD: Persona con Discapacidad

CDPD: Convención de los Derechos de las Persona con Discapacidad.

ATU: Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

MTC: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Ley General: Ley N° 29973 – Ley General de la Persona con Discapacidad

OMAPED: Oficina Municipales de Atención a la Persona con Discapacidad

ONU: Organización de las Naciones Unidas

SIT: Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

PROMOVILIDAD: Programa de Transporte Urbano Sostenible

PROTRANSPORTE: Instituto Metropolitano Protransporte de Lima

INTRODUCCIÓN

La presente investigación titulada “Accesibilidad en el transporte público terrestre y su impacto en los derechos fundamentales de personas con discapacidad física, Lima 2026”, tiene como finalidad analizar el marco normativo nacional e internacional vigente, evaluando su eficacia para garantizar el ejercicio pleno de los derechos fundamentales en el ámbito del transporte público terrestre. En esta ocasión se presenta una perspectiva práctico – institucional, por lo que se analiza los dispositivos legales vigentes y aquellas políticas públicas dirigidas a esta materia, donde se identifican sus alcances y las limitaciones ocasionadas por vacíos normativos.

Dentro del primer capítulo, se desarrolla la problemática con la finalidad de evidenciar el nivel de regulación actual sobre el tema estudiado. De la misma manera, se muestra la existencia de vacíos legales dentro de nuestro sistema regulatorio nacional que permita que las empresas de transporte público terrestre y las autoridades correspondientes puedan garantizar un traslado correcto y seguro, así como resolver los conflictos que nacen de la falta de accesibilidad en un importante servicio público.

Respecto al segundo capítulo, se encuentra el marco teórico de la presente investigación, donde se debe destacar los antecedentes nacionales e internacionales. Por lo que, en este apartado se revisan estudios de carácter normativo y jurisprudencial, asimismo, los aportes de los autores que contrastan y evidencian la necesidad prioritaria de contar un sistema de leyes especializado que garantice el ejercicio pleno de los derechos fundamentales de las personas discapacidad física.

En el tercer capítulo, se detalla la metodología empleada para llevar a cabo la investigación, estableciéndose un enfoque cualitativo de carácter jurídico, realizándose un análisis documental permitiendo un estudio de normas legales, políticas públicas y documentos relacionados con el tema en cuestión

En el cuarto capítulo se presentan los resultados obtenidos a partir de la triangulación de datos, resaltando la relevancia de garantizar la accesibilidad en el transporte público terrestre como requerimiento indispensable para el efectivo ejercicio de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física. Asimismo, se evidencia la necesidad de reforzar e implementar medidas inclusivas previniendo y resolviendo conflictos relacionados con la accesibilidad en los diferentes niveles del sistema de transporte.

Finalmente, en el quinto capítulo, se presentan las conclusiones y recomendaciones derivadas del análisis integral de los datos obtenidos, asimismo, se establece un aporte práctico- institucional, al servir como referencia para operadores jurídicos, autoridades de transporte y formuladores de políticas públicas, contribuyendo a la adopción y fortalecimiento de medidas normativas inclusivas orientadas a garantizar el ejercicio efectivo de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física.

1. EL PROBLEMA

1.1.Contextualización del problema

En el año 2010 durante la gestión del exalcalde de la ciudad de Lima, Luis Castañeda Lossio, se puso en marcha uno de los proyectos más importantes de la ciudad limeña, la implementación de un sistema integral de transporte público dirigido a todas las personas sin distinción alguna. Por lo que, el proyecto tuvo como objetivo eliminar esas barreras estructurales que limitan el libre desplazamiento de las personas con discapacidad física al momento de acceder a este servicio público (Aparicio, 2023).

Por ello, dicho servicio implementó una infraestructura orientada a cubrir y atender las necesidades básicas de este grupo vulnerable, que durante tanto tiempo se han visto excluidos de un sistema de transporte verdaderamente inclusivo que les permitiera movilizarse con autonomía hacia los distintos destinos y espacios fundamentales para su desarrollo integral. Pues este servicio resulta indispensable para el ejercicio de sus derechos fundamentales de forma real y tangible, conforme lo establece la Constitución Política del Perú, tratados, convenios y organismos internacionales que protegen y garantizan el acceso al trabajo, salud, educación, libertad de tránsito, entre otros.

Fue entonces que la implementación de dicho sistema no solo transformó la calidad de vida de las personas con discapacidad, sino que también generó un impacto significativo en la comprensión y práctica de la inclusión social. Esta medida generó la oportunidad de poder participar de manera activa en diferentes ámbitos de la sociedad, constituyendo un avance en la promoción y garantía del ejercicio de sus derechos fundamentales.

No obstante, a pesar del progreso alcanzado, las acciones implementadas resultan ineficientes frente a las múltiples barreras que enfrentan las PcDF al momento de acceder a los servicios de transporte público distintos al Metropolitano o la Línea 1 del tren Eléctrico.

Según datos del Observatorio del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS, 2025), hasta el año 2025 se han registrado aproximadamente 545, 934 personas con discapacidad a nivel nacional, siendo Lima la región con la mayor concentración con más de 145,745 personas que presentan algún tipo de discapacidad.

En ese sentido, se ha identificado la existencia de un total 308 empresas que brindan el servicio de transporte en Lima, cubriendo más de 400 rutas (Diario Correo, 2024). Sin embargo, pese a esa cobertura, no se puede afirmar que existe una verdadera concientización e implementación de mecanismos eficaces que garanticen el respeto y ejercicio de los derechos fundamentales de este grupo, viéndose vulnerados hasta la actualidad. Asimismo, se puede identificar que los puentes peatonales en la ciudad carecen de ascensores o dispositivos de apoyo que faciliten el acceso y promueven la inclusión, lo cual se puede evidenciar la falta de compromiso con la accesibilidad por parte de las autoridades.

Respecto a la falta de accesibilidad en el transporte público, Cayetano (2023), afirma que, “Lima es inaccesible para las personas con discapacidad (...), su desarrollo y desplazamiento autónomo por la ciudad se limita debido a la falta de empatía, estructuras y concientización por parte de la comunidad en general” (p.1). Esto genera un impacto negativo en la parte psicológica y económica de muchas personas y familias a nivel nacional.

Es así como, a pesar de las normativas vigentes, el medio de transporte más utilizado por las PcDF es el desplazamiento a pie con un 53.6 %, seguido por el transporte público con un 38,2% y un 28.6 % utiliza como medio de transporte el servicio de taxi generando un costo y carga económica mayor, llegando a pagar montos sumamente altos (Defensoría del Pueblo, 2019). Esto evidencia que, al no existir medios adecuados en los diferentes paraderos y los buses de transporte público, las PcDF deben trasladarse a un costo mayor al promedio, lo que constituye un impedimento para el ejercicio de sus derechos en condición de igualdad.

Es así como, de acuerdo con la Política Nacional Multisectorial en discapacidad para el desarrollo al 2030, aprobada mediante el Decreto Supremo Nº 007-2021.MIMP, se establecen diversos objetivos prioritarios que tienen como meta cumplirse en el año 2030. Entre estos, se incluyen lineamientos fundamentales orientados a la creación de Sistema Integrados de Transporte que cuenten con las condiciones de accesibilidad necesarias para asegurar el traslado seguro y adecuado de cualquiera persona con discapacidad.

Para lograr este propósito, se requiere la acción articulada y estratégica entre diversas entidades estatales como el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC),

PROMOVILIDAD, la Autoridad de Transporte Urbana de Lima y Callao (ATU), Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), municipalidades y gobiernos regionales, implementando soluciones reales e inclusivas a favor de las PcDF.

Asimismo, resulta esencial ejecutar medidas concretas que permitan la accesibilidad como un factor determinante para el libre desplazamiento por los diferentes lugares de la ciudad, eliminando las barreras físicas, sociales y económicas que hasta la fecha contribuyen a la vulneración del ejercicio de los derechos fundamentales. Por ello, es fundamental adoptar un enfoque basado en los derechos humanos reconociendo a las PcDF no con una perspectiva asistencialista sino como sujeto de derechos con autonomía, voz y ciudadanía, apostando por la construcción de una sociedad inclusiva.

A ello debe aplicarse la fiscalización y seguimiento del cumplimiento de normas y políticas nacionales enfocadas en enfrentar la falta de recursos, la escasa fiscalización de las medidas existentes y la limitada capacitación del personal en el sistema de transporte público terrestre.

En consecuencia, resulta necesario reforzar los mecanismos de supervisión, impulsar campañas de sensibilización de manera continua y promover espacios de diálogo con las diferentes organizaciones de personas con discapacidad, quienes cuentan con esa experiencia directa sobre la vivencia diaria con esas barreras que influyen en el ejercicio de sus derechos y que deben ser superadas. Asimismo, la efectividad de las políticas públicas que deben incorporar la sensibilización y la prestación de los servicios de calidad, pues la accesibilidad a los servicios públicos no debe ser considerado como un lujo o un añadido especial sino una condición indispensable para la igualdad de condiciones.

Finalmente, el contar con un sistema de transporte público inclusivo no solo contribuye a la vida de las personas con discapacidad, sino que enriquece el bienestar de toda la población, fomentando y promoviendo un pueblo más humano, solidario y justo.

1.2.Problema de investigación

1.2.1. Problema general

- ¿De qué manera el marco normativo sobre accesibilidad en el transporte público terrestre garantiza o limita el ejercicio de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física en Lima durante el año 2026?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿Cuál es el marco normativo nacional e internacional aplicable a la accesibilidad en el transporte público terrestre de las personas con discapacidad física en Lima, 2026?
- ¿Qué limitaciones o deficiencias presenta la normativa vigente en materia de accesibilidad y derechos fundamentales de las personas con discapacidad física?

1.3.Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general

- Determinar de qué manera el marco normativo sobre accesibilidad en el transporte público terrestre garantiza o limita el ejercicio de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física en Lima durante el año 2026.

1.3.2. Objetivos específicos

- v

1.4.Justificación

1.4.1. Social

El propósito central de la investigación radica en la necesidad de identificar y analizar la vulneración de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad, quienes constituyen un grupo social en situación de vulnerabilidad e impedido de ejercer plenamente el ejercicio de sus derechos. En este contexto, se evidencia que viven en una sociedad que impone barreras para el acceso libre y autónomo a un servicio público esencial para su desarrollo dentro de la sociedad, esto sobre el marco de la Constitución Política del Perú y la Ley General de la Persona con Discapacidad, tratados, convenios internacionales que buscan

promover el cumplimiento del Estado hacia la construcción de una sociedad inclusiva y accesible a nivel mundial erradicando la exclusión social.

En ese sentido, también es relevante considerar el comportamiento excluyente y discriminatorio que en muchas oportunidades las PcDF deben soportar por parte del personal encargado de brindar este servicio (choferes y cobradores), tanto en empresas de transporte público como privadas. Estas conductas que fomentan el odio y la discriminación incluyen maltratos físicos y psicológicos, evidenciando la urgencia de una intervención estatal desde el ámbito jurídico y social, a fin de garantizar un trato digno, equitativo y sobre todo inclusivo hacia este grupo vulnerable.

1.4.2 Practica- institucional:

La presente investigación adquiere especial relevancia en este aspecto ya que constituye un instrumento de referencia para operadores jurídicos, autoridades administrativas del sector transporte y formuladores de políticas públicas, al proporcionar un análisis jurídico que visibiliza las deficiencias normativas y operativas existentes en materia de accesibilidad. Por lo que, la investigación contribuye a la implementación de medidas normativa, administrativas y políticas públicas con enfoque inclusivo, que tengan como finalidad garantizar que el transporte público sea accesible, seguro y que no vulnere la dignidad de ninguna persona, así como el fortalecimiento de la intervención estatal desde un punto jurídico y social, en aras de cumplir con su deber de brindar protección reforzada hacia las personas con discapacidad física.

1.4.3 Teórica

Desde el análisis de las fuentes informativas recopiladas, se busca dar una perspectiva integral que permita determinar como la accesibilidad en el servicio de transporte público impacta en el ejercicio de los derechos humanos de las PcDF en la ciudad de Lima. Es por ello, que este enfoque permitirá examinar de manera detalla aquellas barreras que deben enfrentar todos los días en dicho servicio y como las personas que lo brindan deben dar un trato digno.

En esa línea, la presente investigación buscar contribuir al desarrollo dentro del área académica en materia de los derechos humanos, dando aquella base de consulta para que los futuros trabajos de investigación realizados por estudiantes o investigadores interesados puedan desarrollarla de manera exitosa, promoviendo una sociedad más inclusiva.

1.4.4 Metodológica

Esta investigación se realizó bajo un enfoque cualitativo con la finalidad de analizar el fenómeno jurídico relacionado con la falta de accesibilidad en un importante servicio como el transporte público terrestre y como es que afecta en el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad física, realizándose una investigación donde no solo se busca identificar aquellas barreras estructurales y sociales. Por lo que también se proporciona un marco donde los resultados obtenidos puedan generar un cambio en las políticas públicas.

Es por ello, que el diseño metodológico adoptado es adecuado para cumplir con los objetivos planteados, aportando un análisis riguroso que contribuya al desarrollo de propuestas jurídicas y políticas orientadas a promover el acceso universal y la efectividad de derechos fundamentales de las personas con discapacidad física.

1.4.5 Epistemológica

En el presente estudio quiere reconocer que el conocimiento sobre la materia en accesibilidad no se limita solo a la descripción de infraestructura accesible, sino también a que se debe complementar con un sistema normativo y la interpretación de un entorno social y jurídico, abordando de manera detallada el contexto de la problemática y produciendo conocimiento relevante capaz de dar soporte a las recomendaciones de mejora en las políticas públicas en inclusión efectiva de este grupo vulnerable en el entorno urbano.

En consecuencia, la investigación contribuye a la producción de conocimiento jurídico crítico y contextualizado, que no se limita a describir la normativa, sino que analiza su eficacia, coherencia y pertinencia frente a la realidad social de las

personas con discapacidad física en Lima. Desde esta base epistemológica, se busca aportar criterios interpretativos y reflexiones teóricas que promuevan una comprensión más inclusiva

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Enfoque de derechos humanos y discapacidad

Sobre el enfoque en derechos humanos este se constituye como aquel marco jurídico y conceptual dirigido a proteger y promocionar el desarrollo integral de la persona, sustentado jurídicamente bajo las premisas y estándares internacionales existentes que se encuentran orientadas a la efectividad en los estados suscritos. Por ello, su finalidad se encuentra sujeta a la identificación de desigualdades para luego eliminarlas por los efectos contraproducentes en el progreso.

Desde esta perspectiva, las acciones se fundamentan en el marco de un sistema normativo el cual, establece derechos y obligaciones. Por lo que, permite la aplicación de los principios fundamentales como la universalidad, indivisibilidad, igualdad, la no discriminación, participación social, y la rendición de cuentas que sirve para orientar el apoyo de la Organización de las Naciones Unidas.

En esa línea, el enfoque surge a partir de la proclamación de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en el cual se reconocen, a lo largo de sus diversos artículos derechos fundamentales como la igualdad, la dignidad humana, las libertades y el derecho a la seguridad, entre otros. Siendo la base normativa y regulatoria de políticas públicas de muchos países del mundo, brindándoles orientación para la emisión de normas.

Asimismo, se encuentran fortalecidos por la aprobación de la CDPD, que tiene como finalidad la implementación de derechos y deberes a favor de las PcD, dando directrices normativas para que los estados suscritos garanticen y promuevan el cumplimiento de estos, otorgando valor a la diferencia como un elemento constitutivo de un sociedad plural y diversa.

Por lo que, la investigación titulada Principio de accesibilidad: Discapacidad, Políticas Públicas y Derechos Humanos, desarrollada por Bolaños (2022), se

profundiza la relación entre los derechos humanos y el principio de accesibilidad en las personas con discapacidad, entendiéndose como un punto central para el desarrollo de la inclusión social. Donde se concluye, que la incorporación del enfoque de los DD. HH. y la articulación estratégica de la accesibilidad, permitiría diseñar soluciones orientadas a identificar, enfrentar y corregir las desigualdades estructurales, así como, las prácticas discriminatorias.

Finalmente, se entiende que el enfoque abordado es un importante aporte en cuanto a materia de discapacidad, pues su implementación ha permitido que los diferentes países en el mundo opten por un sociedad más inclusiva y respetuosa. Siendo los grupos más vulnerables aquellos que viven en la exclusión social y no existiendo cambios tangibles que permitan el respeto de sus derechos fundamentales.

2.2 Enfoque de accesibilidad como derecho fundamental y principio transversal

La accesibilidad se configura como aquel derecho fundamental y principio establecido en la Observación General Nº 2 de la CDPD, que aparece en la medida que se constituye una condición previa e indispensable para el ejercicio efectivo de los demás derechos reconocidos en la normativa internacional y nacional. Es así como, su relevancia permite que las PcD puedan acceder en igualdad de condiciones al libre desarrollo dentro de la sociedad.

Desde esa perspectiva, se debe entender que no es concesión o una medida de carácter asistencial, sino un cumplimiento obligatorio del Estado.

Asimismo, los DD. HH. en el marco del derecho internacional reconoce a la accesibilidad como un principio en la CDPD, estipulándose en su artículo 3, que hace mención que los Estados suscritos deben adoptar medidas necesarias para asegurar la autonomía y participación plena en todos los ámbitos de la vida.

En esa línea, el Pacto Internacional sobre Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1996, se establece que los países deben garantizar la existencia en un nivel adecuado de vida para este grupo social incluyendo infraestructura urbana inclusiva.

Por lo que, Bolaños (2022), realizó el estudio titulado “Principio de la Accesibilidad: Discapacidad, Políticas Públicas y Derechos Humanos”; con el objetivo de analizar desde un punto de vista enfocado en los derechos fundamentales y su relación con las políticas públicas. Dicha investigación fue realizada bajo un enfoque cuantitativo, sustentado mediante la recopilación doctrinaria y análisis de las normas vigentes.

Teniendo como resultado que la accesibilidad tiene como fundamento el reconocimiento del derecho a la igualdad y la no discriminación, exigiendo la intervención estatal para una planificación certera, coherente y articulada con instituciones públicas competentes y especializadas para que promuevan acciones de manera conjunta y estratégica. Concluyendo que una efectiva aplicación y el respeto pueden generar grandes cambios en la sociedad fortaleciendo la inclusión y participación de las personas con discapacidad.

Sin embargo, pese a que la accesibilidad es un principio rector de los derechos fundamentales, este no se ha implementado de manera total y efectiva dentro de la sociedad peruana, pues su incumplimiento fortalece la inobservancia de otros derechos fundamentales, esto se debería a que el Estado Peruano no le brinda la atención debida, generando la existencia de una barrera más y distanciándonos de una sociedad inclusiva. Esto se ve reforzada por la mala gestión y políticas públicas que se quedan en el papel pero que en la realidad no son ejecutadas en cabalidad, así como el apoyo de otros órganos estatales que se encuentran sujetos a velar por los derechos de las PcD.

En ese contexto, Ponce, (2021), en su investigación “Gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020”, demostró que el transporte público es deficiente y se concluye que existe una inadecuada gestión institucional y la falta de fiscalización e infraestructura accesible limita el ejercicio de los derechos de las PcDF al momento de acceder al servicio público.

Sobre el principio transversal se debe tener en cuenta que las políticas públicas deben incorporar el enfoque de derechos desde su formulación hasta la ejecución

de la misma, de manera que las acciones del Estado no solo reconozcan formalmente los derechos de las personas con discapacidad, sino que también promuevan su participación, equidad y acceso efectivo a las oportunidades.

Finalmente, la accesibilidad se configura como un derecho y principio fundamental para el desarrollo de las PcD, encontrándose extremadamente vinculada con el principio transversal, siendo un claro ejemplo el servicio de transporte público ya que muchas veces provoca que no puedan trasladarse libremente al trabajo, citas médicas, centro de estudio, obstaculizando su participación en otros aspectos políticos, sociales o de salud.

2.3 Marco Normativo Internacional sobre accesibilidad y derechos de las personas con discapacidad.

En el año 1948 se aprobó la Declaración Universal de los Derechos Humanos, donde se establecieron hitos importantes para el desarrollo de la igualdad y no discriminación, así como a la dignidad de la persona en cualquier entorno social a nivel mundial. Es así como, nacen importantes normativas que dan la obligación al Estado de garantizar y proteger aquellos aspectos fundamentales que sirven para el correcto desarrollo de todo individuo.

En esa línea, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, se consolida como el principal instrumento normativo vigente, pues su elaboración se dio gracias a la participación de diversos grupos sociales y políticos que impulsaron su formulación y posterior entrada en vigor. Siendo en su preámbulo donde se reafirma la necesidad de garantizar la protección y efectividad del cumplimiento de los derechos humanos, con la finalidad de que las PcD puedan gozar plenamente y sin distinción alguna.

De la misma manera, se establece en el inciso e) del preámbulo, que la discapacidad es un concepto que se encuentra en constante evolución y nace como aquel resultado de la interacción que existe entre las barreras actitudinales y el entorno que limita o impide su participación afectiva dentro de la sociedad en igualdad de condiciones con las demás personas, Este concepto permite comprenderla desde un enfoque social, superando otras visiones medicas o excluyentes.

Asimismo, esta convención reconoce la importancia de promocionar la autonomía y la independencia como elementos relevantes para la creación de una sociedad inclusiva y libre de barreras, incluyendo su derecho a tomar decisiones propias. Por ello, se destaca la necesidad de garantizar un entorno físico, económico, social, cultural, así como a los servicios de salud y educación, como condiciones indispensables para su goce.

En el marco normativo a nivel internacional de protección de los derechos humanos, se encuentra la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad, que fue promulgada por la Organización de los Estados Americanos (OEA).

En ese sentido, en el artículo 1 de la citada norma, se conceptualiza a la discapacidad como una deficiencia física, mental o sensorial, de carácter temporal o permanente, que limita la capacidad de una persona para ejercer actividades esenciales de la vida, en interacción con el entorno social. Asimismo, en el inciso 2 del mismo artículo se establece que la discriminación comprende todo tipo de distinción, exclusión o restricción basada en la discapacidad que tenga por efecto anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos humanos y libertades fundamentales.

Por ello, el fin de este dispositivo legal es prevenir y eliminar, de manera progresiva, aquellas formas de discriminación dañen a las personas con discapacidad física, mediante la adopción y promoción de medidas y acciones concretas por parte de los Estados.

Por lo que, se promueve su integración plena a un entorno inclusivo, promoviendo condiciones de igualdad, respeto la dignidad humana y el ejercicio efectivo de sus derechos con el apoyo y responsabilidad por parte de las principales instituciones estatales.

Respecto a la accesibilidad, se encuentra estipulada y reconocida en el artículo 9 de la CDPD, el cual dicta que todos los Estados deben dictar las medidas necesarias para garantizar el libre acceso, en igualdad de condiciones, a un entorno físico, al

servicio de transporte, a la información, a las comunicaciones y a otros servicios e instalaciones de uso público. En esa línea, dicho dispositivo legal menciona que los estados deben implementar medidas permanentes y adecuadas que aseguren el acceso de bienes y servicios abiertos al público, con la finalidad de desaparecer las barreras que impiden su participación social.

Así mismo, en el artículo 20 se reitera el compromiso al dictar que los países que suscribieron el convenio deben promover el acceso a ayudas técnicas, dispositivos tecnológicos y formas de asistencia que faciliten la movilidad personal. De modo que se busca garantizar la autonomía y hacer posible la participación plena y efectiva en todos los ámbitos de la vida social, económica y cultura, contribuyendo así el desarrollo integral en igual de condiciones y con respeto a la dignidad humana.

2.4 Marco normativo nacional sobre accesibilidad en el transporte público terrestre

En el Perú se ha promulgado diversas normativas que buscan orientar la construcción de una sociedad más inclusiva. En ese sentido, el marco normativo internacional exhorta a los países a promover una sociedad accesible. Por esta razón, desde el ámbito del derecho se establecen principios de accesibilidad que, en conjunto con las políticas públicas y el respeto de los DD.HH., busca la implementación de prácticas que garanticen la protección de todos los grupos sociales.

La vigente Constitución Política del Perú, dispone en varios de sus artículos el derecho a la igualdad, la no discriminación y otros puntos esenciales para el desarrollo en materia de accesibilidad.

En ese sentido, el artículo 2 de nuestra Carta Magna consagra el derecho de igualdad, entendiéndose que todas las personas somos iguales sin importar su condición, raza, sexo, etc. Ello implicaría que puedan hacer uso y disfrute de los mismos servicios y entornos públicos.

Asimismo, dentro del artículo 7 del mismo dispositivo legal reafirma la relevancia del Estado en la protección de los derechos de la persona con discapacidad,

promoviendo políticas públicas que garanticen la seguridad y la eliminación de barreras, a fin de que se puedan trasladar de manera segura en cualquier espacio.

Sobre el derecho a la igualdad, se debe mencionar que en jurisprudencia nacional en la STC № 0045-2004-AI/TC. Se constituye como derecho al ser fundamental para el desarrollo y acceso a todos lo que corresponda, eliminando cualquier tipo de discriminación, asimismo, es considerado como un principio pues servirá como pilar para que el Estado pueda emitir leyes, políticas públicas y decisiones, tomando en cuenta la igualdad.

Sobre la mencionado, la Corte Interamericana de Derechos Humanos afirma que si bien la igualdad es un derecho y un principio que protege a todos los seres humanos esto no significa que no se tomen en cuenta diferencias que sean objetivas, razonables y sobre todo proporcionales. Pues de aquí nace una de la frase célebre “Igual para los iguales y desigual para lo que no lo es”, haciendo referencia que la diferenciación se puede aplicar y no busca discriminar sino busca la equidad para todos.

Sobre la Ley General de la Persona con Discapacidad – Ley N.º 29973, del 24 de diciembre de 2012, se garantiza la protección de los derechos de las PcD, a nivel nacional. En dicha ley, rigen aquellos principios de la CDPD, asimismo, se regula la creación de órganos que se encargaran de la promoción de un desarrollo inclusivo, haciendo un especial énfasis en ámbitos fundamentales como la salud, la educación, el trabajo y la accesibilidad.

En ese sentido, el artículo 1, precisa que esta se constituye en un marco normativo promoviendo la participación efectiva en los principales ámbitos de la vida social. De la misma manera, el artículo 2 conceptualiza a la persona con discapacidad como aquella que presenta deficiencias físicas, mentales, sensoriales e intelectuales de carácter permanente que, al interactuar con diversas barreras actitudinales y del entorno, ve restringido el ejercicio pleno de sus derechos fundamentales.

Es así como, para garantizar un adecuado alcance en la formulación de normativas y políticas públicas, la citada ley establece una serie de principios rectores que

deben orientar toda regulación, programa o intervención que se desarrolle dentro del territorio nacional. Entre estos principios destacan el respeto de la dignidad humana, la autonomía individual y la libertad de las personas con discapacidad para vivir de manera independiente, la no discriminación en todo el territorio nacional, la inclusión plena y efectiva.

Prosiguiendo, en su Capítulo II, titulado “Derechos Civiles y Políticos”, se pone especial énfasis en disposiciones orientadas a brindar una atención integral ante diversas problemáticas que se puedan presentar. En este marco, el artículo 13 establece la promoción del desarrollo asociativo, disponiendo además que el Estado tiene la obligación de brindar asesoría técnica y ejecute programas de capacitación que les permite acceder a mecanismos de cooperación internacional.

Asimismo, la norma reconoce la importancia de los órganos responsables, en ese sentido, el artículo 63 regula la creación del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), el cual se constituye como un órgano especializado en materia de discapacidad, siendo sus principales funciones la administración del Registro Nacional de la Persona con Discapacidad, la fiscalización (entidades públicas), la imposición de sanciones administrativas, la formulación y propuesta de políticas pública con enfoque de accesibilidad, así como la promoción de acciones de sensibilización y concientización.

De igual manera, con la finalidad de asegurar la participación de los distintos niveles de gobierno y la implementación de las políticas pública, se dispone la creación de las Oficinas Regionales de Atención a las Personas con Discapacidad (OREDIS) y las Oficinas Municipales de Atención a las Personas con Discapacidad (OMAPED), en los gobiernos regionales, provinciales y locales, fortaleciendo así la descentralización y la atención directa.

En cuanto a la accesibilidad se encuentra regulada en su capítulo III, en el cual lo establece como un derecho indispensable para la promoción de la igualdad en los servicios de transporte, información, comunicación y demás, de forma autónoma e independiente, eliminando aquella cultura asistencialista.

En ese sentido, la presente investigación se encuentra enfocada en la accesibilidad en el transporte público, para lo cual se constituye como uno de los derechos fundamentales para el desarrollo pleno dentro del país, y eliminar cualquier acto de discriminación, pues la exclusión y barrera estructurales siguen vigentes pese al tiempo.

Al respecto, en el artículo 20 se menciona la obligación de las empresas de transporte público de implementar unidades accesibles, con la finalidad de asegurar un servicio inclusivo. También, se reconoce al Ministerio de Transportes y Comunicaciones como principal ente recto para regular y supervisar el cumplimiento de dichas disposiciones normativas.

De igual manera, en la normativa se faculta a la Policía Nacional del Perú, que, en conjunto con los gobiernos locales y municipalidades, ejerza funciones de fiscalización y control.

Es así que, en la jurisprudencia constitucional, la sentencia Expediente Nº 03665-2010, reafirma que es deber del estado promover y garantizar la accesibilidad en los espacios públicos. Por lo que, es importante que las entidades estatales a cargo puedan contar con una planificación fiscalizadora y presupuesto para el desarrollo.

Por otro lado, la Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030 (PNMDD) fue aprobada mediante el Decreto Supremo N.º007-2021-MIMP, publicado el 5 de junio de 2021 en el diario oficial El Peruano. Esta política, impulsada por el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, establece el marco estratégico nacional en el Perú hasta el año 2030.

Entre sus objetivos prioritarios se encuentra el aseguramiento de la accesibilidad en el entorno para las personas con discapacidad (Objetivo Prioritario 6 – OP.06), el cual tiene como principal lineamiento la generación de condiciones en un diseño universal. En este contexto, se promueve la implementación de servicios de transporte público accesibles, identificando como actores clave al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (PROMOVILIDAD), a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y

Callao (ATU), así como a las municipalidades en general, en tanto responsables de la planificación, regulación y supervisión del transporte urbano accesible.

2.5. Estado de la cuestión

2.5.1. Enfoques doctrinarios discapacidad

2.5.1.1 Enfoque de la Prescindencia

Este enfoque se constituye como el primero en la historia pues las personas con discapacidad eran concebidas como seres castigados por algún ser divino o deidad religiosa, por ello, provocó su exclusión total, al ser consideradas como seres innecesarios o indeseables.

En otros contextos históricos, eran apartadas de la vida social, ocultadas por sus propias familias o privadas de cualquier forma de reconocimiento como sujetos de derechos. En los casos más extremos, esta visión dio lugar a prácticas de eliminación o exterminio al ser consideradas portadoras de algún mal augurio para la comunidad. Este enfoque refleja una negación total de la dignidad humana, al reducirlos a una condición de prescindencia social, sin posibilidad de participación ni desarrollo personal (Aparicio, 2023, p.16).

Al respecto, debe señalarse que dentro de este enfoque histórico se identifican dos manifestaciones principales, ambas estrechamente vinculadas a la exclusión social y la negación del derecho a la vida, igualdad y ser tratado dignamente. Pues una de ellas se denomina enfoque eugenésico, el cual sostiene que las personas con discapacidad, al ser consideradas seres carentes de valor social debían ser eliminadas para preservar la supuesta pureza o fortaleza de la sociedad. Bajo esta lógica, los recién nacidos que presentaban alguna malformación congénita o afección física eran sometidos a

prácticas de infanticidio, justificadas en creencias culturales, religiosas o pseudocientíficas.

En consecuencia, no eran reconocidas como sujetos de derechos, sino como seres imperfectos, prescindibles y desechables, incapaces de aportar al desarrollo social debido exclusivamente a su condición.

Esta visión también se extendía a quienes adquirirían una discapacidad como consecuencias de la guerra o de algún accidente, pues si bien en algunos casos recibían apoyo este no era con el objetivo de reconocer su dignidad sino con el objetivo de no ser una carga familiar y para la sociedad.

En consecuencia, no existía un interés real por su rehabilitación integral, inclusión o bienestar, sino únicamente por su control y marginación dentro del orden social.

Luego, aparece el enfoque de marginación, donde la exclusión se sustentó en prácticas de caridad o misericordia, influenciadas principalmente por el cristianismo. Que, si bien se reconocía como persona con derecho a vivir, ello no implicaba su reconocimiento como sujetos plenos de derechos, sino como sujetos a la supervivencia bajo una condición de carga social. En muchos casos, estas personas eran ocultadas del espacio público al no ser consideradas con valor social.

Dichas prácticas, lejos de promover la inclusión o el bienestar, generaban condiciones de abandono, precariedad y desprotección, las cuales fueron, en numerosos casos, la causa de muertes prematuras de estas personas. Este enfoque reafirma una visión paternalista y discriminatoria que negaba la dignidad, la autonomía y participación social.

2.5.1.2. Enfoque de Medico o Rehabilitador

Los ejes centrales de este enfoque residen en la discapacidad como una enfermedad o un problema de salud que deber ser diagnosticado, tratado y, en la medida de lo posible, curado. Desde esta perspectiva, se considera una condición individual que limita el funcionamiento de la persona y que requiere intervención médica o terapéutica para su corrección. En consecuencia, la integración o inclusión se encuentra sujeta a su proceso de rehabilitación y normalización, bajo el supuesto de que solo mediante la recuperación funcional puedan incorporarse plenamente a la comunidad.

Si bien este enfoque representa un avance respecto de los modelos de exclusión y prescindencia, esta considera a la discapacidad como una condición anormal humana que debe ser curada. Pues a la discapacidad se le da un visión asistencialista o paternalista, ya que condiciona el reconocimiento social a su capacidad de ajustarse a los estándares sociales “normales”. Por ello, la rehabilitación se convierte en el requisito indispensable para ser aceptado socialmente, sin cuestionar las barreras estructurales y sociales que limitan su participación.

Se debe hacer énfasis que hay dos términos importantes dentro del presente enfoque pues el primer se encuentra relacionado al internamiento clínico o medico bajo tratamiento forzosos e inhumanos y la segunda es la creación de un contexto donde se les considera como individuos enfermos (Velarde, 2011, p. 124).

Asimismo, pese a que el modelo médico o rehabilitador busca la recuperación e inclusión, este no elimina completamente los tratos desiguales que recibían por parte de la comunica médica y social. Hasta la fecha continúan siendo visto principalmente como un objeto de intervención médica, más que como un sujeto de

derechos, reduciendo su identidad a su condición clínica y relegando aspectos fundamentales como la equidad, la autonomía y la dignidad.

2.5.1.3. Enfoque Social o de derechos

Es importante reconocer que este enfoque contribuye a una sociedad más inclusiva pues su aporte sobre los derechos de la persona con discapacidad frente al entorno social, surgen gracias a la protección jurídica originada por la CDPD, donde se reconoce como sujeto de derechos, consiguiendo su participación e inclusión dentro las comunidades.

En ese sentido, la comprensión de la discapacidad se desplaza del énfasis en las deficiencias o limitaciones individuales hacia el análisis de los factores sociales, estructurales y actitudinales que generan exclusión. Por lo que, no es la condición física la que provoca la discapacidad, sino la sociedad, al imponer barreras físicas y comunicacionales que limitan su libre desarrollo y su participación en igual de condiciones.

Bajo este enfoque son reconocido como sujetos de derechos capaces de aportar a la sociedad en la misma medida que cualquier otra persona, siempre que el entorno elimine las barreras existentes y garantice condiciones de accesibilidad e inclusión. Tal como señala Aparicio (2023, p. 18), la discapacidad surge cuando el entorno social no se encuentra preparado para responder a la diversidad humana, convirtiéndose así en un factor que restringe el ejercicio pleno de derechos y oportunidades.

En su tesis doctoral sobre la protección y promoción de los derechos de las personas con discapacidad, Borg (2011) sostiene que el enfoque de derechos humanos ha sido esencial para transformar la percepción social y legal de la discapacidad,

reconociendo que históricamente estas personas han sido marginadas, dentro de un enfoque basado de derechos que les permite su plena inclusión y reconocimiento como sujetos titulares de derechos.

Finalmente, es este enfoque el que rompe aquellos conceptos asistencialistas y marginadoras, poniendo a la PcD en igual de condiciones que cualquier otra persona, promoviendo el respeto de sus derechos fundamentales, estipulados inicialmente en CDPD, asimismo, en nuestra carta magna que se encarga de promover el respeto de derechos y la no discriminación. Pues la discapacidad no es una enfermedad y mucho menos es un limitante de derechos.

2.6.1 Enfoques doctrinarios sobre accesibilidad

2.6.1.1 Enfoque Diseño Universal

El Diseño Universal (DU), es el enfoque relacionado a crear productos, entornos, servicios y sistemas que puedan ser utilizados por todas las personas en la mayor medida de lo posible, sin necesidad de adaptaciones o diseños especializados. Este concepto nace del reconocimiento de la diversidad humana y promueve la igual de oportunidades, accesibilidad e inclusión social.

En el ámbito de las PcD, el DU implica que los espacios físicos, los medios de transporte, la información, la comunicación y las tecnologías sean accesibles, eliminando barreras físicas, sensoriales, cognitivas y comunicacionales que limiten la participación plena en la sociedad. De este modo se busca planificar desde un inicio aquellos productos o entornos para que se ajusten a todos en la medida de lo posible.

Asimismo, se existen principios que guían a este enfoque siendo primero la de utilización equitativa, que busca que los mismos medios de uso sean igual para todos, seguido por la flexibilización de utilización que rige en la

adaptación las preferencias y capacidad individuales, asimismo, los diseños deben ser sencillos de utilizar y entender, contando con información perceptible, de la misma manera, su uso no debe genera un esfuerzo físico, minimizando peligros y consecuencias adversas ante cualquier accidente, por último, se encuentra el principio de espacios adecuados, proponiendo que deben contar con lugar que permita dar uso correcto.

Complementando esta perspectiva, Bazán (2025), en su investigación “Infraestructura con Diseño Universal y movilidad de personas con dificultades de desplazamiento en Lima Metropolitana”, examina la relación entre la infraestructura urbana inclusiva y la movilidad de las personas con discapacidad o limitaciones físicas, demostrando que una infraestructura adecuada en veredas, transporte público y señalización incide de manera directa en la autonomía y la capacidad de desplazamiento. En conclusión, el autor sostiene que una infraestructura inclusiva constituye un elemento esencial para promover el desarrollo integral, destacando su estrecha relación con el acceso al transporte público y el ejercicio de sus derechos fundamentales.

Es por ello, que el DU es importante para el desarrollo de la accesibilidad en las personas con discapacidad pues les permite gozar libremente de sus derechos sin necesidad de verse en situaciones de peligro que pudiera atentar con su vida. Pues este diseño tiene como finalidad el promover el uso universal, de manera segura.

2.6.1.2 Enfoque Ajuste Razonable

La CDPD sostiene que los ajustes razonables constituyen modificaciones y adaptaciones necesarias que no imponen una carga desproporcionada o indebida, y que tienen como finalidad garantizar que las personas con discapacidad puedan ejercer y gozar de sus derechos y libertades fundamentales.

Dentro del marco de la normativa nacional, la Resolución Ministerial N.º 171-2019-TR, brinda disposiciones orientadas a garantizar la igualdad de oportunidades de las PcD, en su artículo 3, se define a los ajustes razonables como aquellas adaptaciones necesarias y adecuadas que permitan gozar y ejercer los derechos en igualdad de condiciones, asegurando su acceso afectivo a los distintos ámbitos necesarios para el desarrollo de la vida personas, social y laboral.

Los ajustes razonables constituyen, además mecanismos de protección de los derechos fundamentales de las PcD, en tanto buscan salvaguardar el principio de igualdad de condiciones frente a cualquier situación que limite su participación plena. En ese sentido, su aplicación resulta exigible a justa razón ante la existencia de barreras físicas, sociales o institucionales que impiden el acceso a bienes, servicios o espacios públicos, siempre dentro del límite de razonabilidad, conforme a lo establecido por la normativa vigente.

Desde un enfoque en DD.HH., estos actúan como una garantía jurídica de la accesibilidad, orientada a garantizar el cumplimiento pleno como efectivo de igualdad, autonomía y no discriminación. Un ejemplo importante de esta problemática se evidencia en los servicios públicos de transporte, los cuales, en el presente, no cuentan con condiciones accesibles, limitando el libre desplazamiento por la ciudad y restringiendo el acceso a otros servicios esenciales.

Finalmente, el diseño universal se encuentra fuertemente vinculado a la accesibilidad, los cuales permiten garantizar el desarrollo total de las personas con discapacidad física, promoviendo su autonomía personal y eliminando las barreras sociales e infraestructurales que históricamente han evitado su inclusión.

2.6.1.3. Enfoque doctrinario sobre derechos fundamentales

En la doctrina jurídica, los derechos fundamentales nacen como aquellos derechos inherentes a la persona humana, importantes para su desarrollo de su dignidad, libertad y autonomía dentro de la sociedad. Estos no dependen de la voluntad del Estado, sino en la obligación que tiene para garantizar y proteger la efectividad dentro la población con discapacidad, lo cual constituye como el punto central del enfoque de derechos de la discapacidad.

De acuerdo con Alexy (2007), los derechos fundamentales cumplen dos funciones: actúan como derechos subjetivos que buscan proteger a las personas de los actos arbitrarios del Estado y por otro operan como pilares o principios objetivos que orientan el camino de los poderes del estado en cuanto su actuación con las políticas públicas. Por ello, los derechos fundamentales no solo buscan abstenciones estatales, sino de acciones positivas especialmente cuando se trata de grupos en situación de riesgo y vulnerabilidad.

En la misma línea, Ferrajoli (2011) manifiesta que los derechos fundamentales son límites y vínculos al poder, y que su efectividad se mide en función de la capacidad del Estado para brindar condiciones reales de igualdad. Desde este enfoque, la igualdad no se reduce a un trato normativo idéntico, sino que exige la adopción de medidas diferenciales, como los ajustes razonables y la accesibilidad, para ajustar situaciones estructurales de desventaja, Esto resulta particularmente importante en el caso de PcDF, quienes enfrentan barreras que limitan sus derechos.

Por otro lado, Peces Barba (2004) indica que los derechos fundamentales tienen una relevancia histórica, ética y jurídica, ya que responden a procesos sociales de largas luchas contra la exclusión y la discriminación. Siendo las PcD que viven aquella vulneración por parte de Estado de manera indirecta al omitir aquellas barreras que limitan sus derechos.

Aplicado al ámbito del transporte público, el enfoque doctrinario permite afirmar que la inaccesibilidad y la falta de ajustes razonables se constituyen como una forma de vulneración de derechos fundamentales como la igualdad, la libre movilidad, la autonomía personal y la dignidad humana. Tal como señala Aparicio (2003), cuando el Estado no garantiza condiciones de accesibilidad en el transporte público, se configura una situación de discriminación estructural, ya que se les impide el ejercer sus derechos en igualdad de condiciones.

En consecuencia, el Estado tiene la obligación jurídica y ética de adoptar medidas normativas, administrativas y técnicas que aseguren la accesibilidad universal y la implementación de ajustes razonables en los servicios públicos. Solo de esta manera es posible garantizar el ejercicio efectivo de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física y promover su inclusión plena en la vida social, económica y urbana.

2.7.1. Análisis crítico del marco normativo y de los vacíos existentes en materia de accesibilidad en el transporte público.

La accesibilidad en el transporte público es un componente importante del derecho a la igualdad y la participación plena de las personas con discapacidad física en la sociedad. Sin embargo, pese a la existencia de marcos normativos internacionales estas brechas estructurales y sociales evidencian una distancia significativa entre el reconocimiento formal adquirido por derecho y su efectividad material.

Es así como, en el plano internacional la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad siendo un tratado internacional de las Naciones Unidas (ONU) tiene como objetivo asegurar, proteger y promover los derechos y libertades de las personas con discapacidad. Siendo aprobada en Perú mediante la Resolución Legislativa N.º 29127 del 30 de octubre de 2007. Para luego, entrar en vigor el 3 de mayo de 2008 a nivel internacional.

Cabe destacar, el reconocimiento en el artículo 9 sobre la accesibilidad como una condición previa para el ejercicio autónomo y la participación plena en la

comunidad, y para ello los estados parte deben adoptar medidas apropiadas para garantizar el acceso al transporte público en igualdad de condiciones, identificando y eliminando aquellas barreras que puedan aparecer al momento que quieran acceder a este servicio indispensable.

De la misma manera, la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad – OEA, en su artículo 3 establece que los estados parte deberán implementar medidas de accesibilidad en los servicios de transporte público eliminando de manera progresiva aquellas barreras estructurales con la finalidad de que pueda contar con un diseño de uso universal.

Sin embargo, pese a la existencia sobre normativa internacional que reconoce y protege los derechos fundamentales de las personas con discapacidad en materia de accesibilidad, se puede mencionar el informe realizado por el Mecanismo Independiente de la Convención de los Derechos de la Persona con Discapacidad, presentado en el año 2018 en la Organización de las Naciones Unidas, donde se muestra que en la actualidad nuestro país sufre varias falencias en cuanto materia de accesibilidad. Asimismo, hace referencia que los programas y políticas públicas que presentan aquellos enfoques asistencialistas y médicos, dejando de lado aquel enfoque de social al cual el Perú se encuentra obligado a cumplir. Es así como, en el punto 52, hace mención a que existe la falta de fiscalización por parte de las municipalidades al tener que velar por el cumplimiento de normas accesibles en entornos urbanos y las edificaciones dentro de su jurisdicción y el CONADIS, que también cuenta con la facultad fiscalizadora para ejercer e imponer sanciones ante el incumplimiento de estas normas dentro de las edificaciones públicas.

En esa línea, la realidad en los países suscritos a este marco normativo ha quedado en un simple papel, de acuerdo con Ferrajoli (2020) advierte que los derechos fundamentales pueden convertirse en “derechos de papel” pues al no existir garantías institucionales que aseguren su eficacia en una comunidad entra en esa brecha entre un reconocimiento formal y una realidad donde se evidencia un déficit de mecanismos de garantía.

Por otro lado, Alexy (2019), sostiene que los derechos fundamentales tienen mandatos de optimización, provocando que su realización se supedita a la posibilidades jurídicas y fácticas de un estado. Sobre la discapacidad, las limitaciones presupuestarias, la falta fiscalización articulada y los pocos estándares técnicos claros hacen más difícil la materialización plena de derechos reconocidos, abriendo un distanciamiento entre el ser normativo y el ser social.

Asimismo, la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha señalado que la adopción de normas no es suficiente si no se acompañan de medidas efectivas de implementación y supervisión (Corte IDH, 2006). En diversos pronunciamientos, el tribunal ha enfatizado que los Estados deben garantizar condiciones reales de igualdad, lo que implica remover obstáculos estructurales. Sin embargo, a nivel global, la aplicación homogénea de estos estándares aún es limitada.

Por otro lado, en nuestro marco normativo peruano en materia de accesibilidad se evidencia avances significativos en el reconocimiento formal de derechos, especialmente a partir de la ratificación de la Convención sobre los Derechos de la PcD y la entrada en vigor de la Ley N.º 29973 – Ley General de la Persona con Discapacidad. Ambas normativas establecen puntos importantes en cuanto materia de discapacidad, dictando principios como la igualdad, la no discriminación, la accesibilidad, autonomía personal, imponiendo al Estado la obligación de garantizar las condiciones adecuadas de acceso a los servicios públicos, entre ellos el transporte terrestre.

En el capítulo III donde se establecen parámetros sobre la accesibilidad, es así que el artículo 15 se consolida como un derecho que permite el acceso a los servicios y bienes públicos en igualdad de condiciones que las demás personas. Asegurando que su acceso se brinde de manera independiente y autónoma en el marco del principio del diseño universal; siendo el Estado y sus diferentes niveles de gobiernos quienes procuran establecer mecanismos que garanticen el efectivo y pleno derechos de esta comunidad.

Cabe destacar que en la mencionada norma se establece puntos relevantes de fiscalización en materia de accesibilidad para que los órganos estatales puedan velar

por el cumplimiento de las normas nacionales, por lo que en el artículo 16 en sus incisos 16. 3 y 16. 4 se les otorga a las municipalidades y al Consejo Nacional para la Integración de las Personas con Discapacidad la facultad para poder fiscalizar que las entidades públicas y privadas tomen en cuenta el principio de accesibilidad en los entornos urbanos (paraderos).

Asimismo, en el artículo 20 se constituye que el servicio de transporte público se debe brindar dentro del marco de la accesibilidad y diseño universal, siendo el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) quien debe de velar por el cumplimiento progresivo. Esto aplicaría para los servicios de concesión como la línea 1 del tren eléctrico y los buses de empresas privadas.

En ese sentido, en el 2018, se presenta en el congreso el proyecto de ley que dispone la instalación obligatoria de rampas para personas con discapacidad en los buses de transporte público, este proyecto tenía como finalidad regular el ajuste razonable dentro del servicio de los servicios, finalmente nunca se aprobó.

Asimismo, la Resolución Ministerial N.º 171-2019-TR, que regula los ajustes razonables, si bien define su alcance conceptual, no establece criterios claros de fiscalización, seguimiento ni evaluación periódica, lo que debilita su aplicación práctica. La ausencia de indicadores técnicos obligatorios y de protocolos estandarizados para la supervisión de la accesibilidad en el transporte público permite que muchas unidades operen sin cumplir condiciones mínimas de diseño accesible, rampas, espacios adecuados o señalización inclusiva.

Sin embargo, pese a que el Estado ha promulgado normas que regulan obligaciones a los órganos estatales en materia de accesibilidad estas no son suficiente pues la existencia de un marco normativo poco claro en materia de fiscalización, la poca implementación de ajustes razonables, ineficiente articulación institucional y data desactualizada permite que las barreras sigan creciendo. Esto en concordancia a los siguientes estudios:

Según Aparicio (2023) en su tesis “La inaccesibilidad en el transporte público urbano para personas con discapacidad física como manifestación de

discriminación estructural”, en la presente se aplica una metodología de tipo descriptivo documental con un enfoque mixto, los resultados fueron obtenidos mediante encuestas y revisiones bibliográficas que demuestran que el autor principal de la falta de accesibilidad es el estado mediante sus órganos estatales que deben velar por el cumplimiento de normativas y políticas en pro de las PcDF siendo el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) con 31%, seguido del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad con un 25%. Se concluye que la inaccesibilidad del transporte público para este grupo vulnerable se debe a los factores normativos y sociales que a la fecha no son atendidos por las principales instituciones competentes por la falta de fiscalización y articulación, los cuales refleja una discriminación estructural profundamente arraigada en la actualidad.

De igual forma Ponce, (2021), en su investigación “Gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020”, plantea como objetivo analizar la relación entre la gestión del transporte público inclusivo y el nivel de accesibilidad de las personas con discapacidad. Se utilizó un enfoque cuantitativo con diseño experimental, transaccional y correlacional simple. Los resultados demuestran que la falta de información sobre la discapacidad en Perú provoca que las políticas públicas en transporte público accesible sean deficientes y se concluye una existencia de una inadecuada gestión institucional en políticas públicas y acciones estratégicas para eliminar la falta de infraestructura accesible limita el ejercicio de los derechos de las PcDF al momento de acceder al servicio público.

Sobre ello, cabe destacar que existen jurisprudencia tanto nacionales como internacionales donde las principales autoridades de un país omiten aquellas responsabilidades que son de obligatorio cumplimiento.

En esa línea, Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en su comunicado №1/2010, por el caso Szilvia Nyusti y Peter Takács vs Hungría, determinó que el estado parte incumplió las obligaciones establecidas en la CDPD, al no garantizar condiciones básicas de accesibilidad para los servicios públicos. Es

así como, el comité concluyo que la ausencia de estas medidas constituye una vulneración del principio de accesibilidad, derecho a la igualdad y no discriminación. Constituyéndose como precedente internacional que demuestra que la existencia de normas generales no exime de responsabilidad a los estados suscritos en generar medidas concretas, técnicas y efectivas para garantizar el ejercicio de los derechos fundamentales.

Asimismo, la sentencia T-595/02 emitida por la Corte Constitucional de Colombia toma como principal criterio para su decisión que el transporte público cumple una función social relevante pues genera la posibilidad de progreso económico y la inclusión social estos dentro de lo establecido en la constitución , pues las empresas que brinden este servicio tienen un papel importante para el desarrollo de los habitantes, sin embargo dentro de la sentencia se describe que la falta de articulación frente al estado y las empresas prestadoras provoca que se creen barreras que terminen por complicar el acceso de manera independiente. Finalmente, el demandado sustentó que debido al urbanismo desarrollado dentro de la ciudad de Bogotá-Colombia un servicio de ese carácter amerita tiempo y articulación con el gobierno, por lo que se compromete a realizar un plan en conjunto con la Asociación Colombiana para el Desarrollo de las Personas con Discapacidad.

Por otro lado, en la Sentencia del Tribunal Constitucional del Perú en su Exp. N°. 02437-PA/TC, el presente caso Jane Margarita Cosa Camacho vs Plaza Veja presenta un precedente vinculante donde el fundamento central es el principio de igualdad a los servicios, donde se puede observar que este principio tiene eficacia horizontal vinculando no solo a las entidades públicas sino también a las privadas. Es como la accesibilidad no solo se limita a las barreras físicas sino a las medidas que las empresas deben tomar para poder brindar un servicio que no vulnere los derechos humanos, pues queda claro que deben capacitar al personal, y que las entidades estatales deben realizar constantes fiscalizaciones para evitar actos discriminatorios.

Es así como la importancia de la implementación de medidas de accesibilidad resulta reflejada en la Resolución 2904-2016/SPC-INDECOPI, donde la demandante sufrió daños físicos y psicológicos, sancionando al Instituto Metropolitano PROTRANSPORTE de Lima, por no implementar medidas pertinentes adecuadas o seguras. Lo cual, provocó que la demandante viva una situación de inseguridad y maltrato por parte del personal a cargo del servicio, además que dicho transporte no era accesible pese a que se promocionaban como transporte accesible, cuando en la práctica no cumplía con las condiciones mínimas en todos sus buses, configurándose una afectación directa a los derechos de igualdad, dignidad y libre movilidad de la persona afectada.

En esa línea, la propia Ley General, brinda la facultad fiscalizadora al CONADIS, que en la actualidad se encuentra adscrita al Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables, no gozando de aquella autonomía que realmente brinde esa protección de los derechos de la persona con discapacidad; además, se encuentran la policía y las municipales que, sin embargo, han implementado escasas estrategias fiscalizadoras.

De la misma, manera es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones aquella entidad encargada para de promover normas a favor de la accesibilidad en el transporte terrestre, sin embargo, a la fecha poco o nada ha podido regular.

Frente a lo mencionado, el Estado no ha promovido ninguna normativa que regula una fiscalización más eficiente, pues los principales organismos reguladores y fiscalizadores no han logrado convertir el sistema de transporte en accesibles, provocando que la brecha entre el reconocimiento y la efectividad sea más grande. Esto se debería a que aquellos órganos fiscalizadores se encuentran dentro del mismo poder ejecutivo provocando un choque de intereses pues no pueden actuar como juez y parte.

Por lo que, diversos estudios sobre instituciones de fiscalización y organismos de supervisión señalan que la independencia funcional y técnica de los órganos de control mejora su capacidad de supervisar y vigilar el cumplimiento de normas y políticas sin interferencias políticas o conflictos de interés. En este sentido, se

menciona que *“las instituciones reguladoras y de supervisión independientes, si están adecuadamente establecidas, empoderadas, financiadas y con confianza pública, pueden ayudar a mejorar la calidad de la gobernanza, fortalecer el Estado de derecho, incentivar la transparencia y la rendición de cuentas, y prevenir la corrupción, al operar al margen de la influencia directa del poder político”* (International IDEA, 2019).

Dentro del contexto peruano, Absalón et al. (2023) analiza los derechos de las personas con discapacidad motriz, enfatizando el nivel de inclusión y las condiciones sociales que enfrentan diariamente. Su estudio, de enfoque cualitativo, se puntualiza en las experiencias relacionadas con la accesibilidad, la discriminación y las oportunidades de participación. Los investigadores sostienen que las barreras físicas, sociales y económicas continúan restringiendo el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, lo que evidencia la prioridad de fortalecer los servicios de apoyo social y las políticas públicas orientadas a promover la autonomía e inclusión. Esta perspectiva permite comprender la accesibilidad no solo como una condición técnica, sino como un componente esencial para el ejercicio de la ciudadanía.

En los DD. HH., esta situación configura una forma de discriminación estructural, ya que la falta de accesibilidad al transporte público no responde a hechos lejanos, sino a la mala gestión sistemática del Estado en la adopción de medidas eficaces para eliminar aquellas barreras. Tal como señala Aparicio (2023), la falta de accesibilidad en el transporte público urbano constituye una vulneración indirecta de derechos fundamentales como la igualdad, la dignidad humana y la autonomía personal, al impedir que las personas con discapacidad participen plenamente en la vida social, laboral y comunitaria.

Se concluye, que si bien existe un robusto marco normativo tanto nacional como internacional sobre la accesibilidad en el servicio de transporte público, se puede afirmar que en nuestro país el reconocimiento normativo contrasta de manera evidente con la realidad de este servicio esencial, pues la existencia de buses sin ajustes razonable, diseño universal, un mecanismo de fiscalización poco eficaz, la

falta de políticas públicas concretas y la fragmentación institucional revela que el derecho a la accesibilidad no se encuentre garantizado. Pues en la actualidad este derecho se encuentra sujeto a la voluntad política que en un sistema estructurado de obligatorio cumplimiento.

En ese contexto, la vulneración de este derecho no solo nace de una tema normativo, logístico o estructural, sino de una manifestación de desigualdad que limita el ejercicio de derechos fundamentales como la libertad de tránsito, trabajo, salud, educación y la autonomía; provocando que la brecha entre el reconocimiento legal y su materialización sea el resultado de una insuficiente consolidación del enfoque de derechos humanos en la gestión de transporte público.

3. METODOLOGÍA

3.1. Diseño de la investigación

El presente estudio adopta un diseño de investigación jurídico-dogmático sustentado en el estudio con el método sistemático, exegético y argumentativo de fuentes jurídicas formales. Se realiza el análisis a partir de fuentes secundarias de acceso público, tales como normas nacionales e internacionales, resoluciones judiciales, jurisprudencia del Tribunal Constitucional y doctrina jurídica relevante.

Debido al carácter jurídico-documental de la investigación, no se define población, muestra, ni muestreo, ni se emplean técnicas de recolección de datos propias de estudios empíricos. Las técnicas empleadas pertenecen al análisis tanto documental como jurídico-sistemático, mientras que el plan de análisis se orienta a la interpretación normativa, la comparación jurisprudencial y la argumentación jurídica.

En ese sentido, la unidad de análisis del presente estudio está constituida por normas jurídicas, jurisprudencia constitucional y doctrina especializada relacionada con la accesibilidad en el transporte público terrestre y los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física. El conjunto de estas fuentes conforma el cuerpo documental de la investigación, el cual ha sido delimitado a partir de criterios de pertinencia temática, relevancia jurídica y vigencia normativa.

Asimismo, esta investigación posee un enfoque cualitativo, ya que se orienta al análisis e interpretación jurídico de normas, jurisprudencia constitucional y doctrina especializada relacionada con los objetivos de la investigación.

El estudio es de tipo básico ya que tiene como finalidad ampliar y profundizar el conocimiento jurídico existente sobre la problemática abordada; bajo este enfoque, el estudio se desarrolló a un nivel descriptivo-analítico debido a que describe el marco normativo y jurisprudencial vigente y analiza de manera crítica a fin de identificar sus alcances, vacíos y limitaciones.

3.2. Estrategias de producción de datos

Se aborda la importancia de analizar la problemática de la accesibilidad en el transporte público terrestre en relación con el ejercicio de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física. Para ello se identificaron fuentes normativas nacionales e internacionales, así como fuentes jurisprudenciales vinculadas a la accesibilidad en el transporte público terrestre y a la protección de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física. Asimismo, se seleccionaron fuentes doctrinales, tales como artículos científicos, libros especializados y trabajos académicos relacionados con derechos fundamentales, discapacidad, accesibilidad y transporte público. La elección de estas fuentes se realizó atendiendo a criterios de pertinencia temática, vigencia normativa y relevancia jurídica en relación con el problema de investigación.

Se precisar que, debido a la naturaleza jurídico-documental del presente trabajo de investigación, no se establece una población, ni una muestra en términos estadísticos, puesto que el objeto de estudio no está conformado por sujetos, sino por fuentes jurídicas y documentales. En este sentido, la unidad de análisis se encuentra constituida por normas jurídicas, jurisprudencia y doctrina especializada vinculadas a la accesibilidad en el transporte público terrestre y a los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física. El conjunto de estas fuentes conforma el corpus documental de la investigación.

Por ello, el cuerpo documental se encuentra conformado por normas constitucionales y legales del ordenamiento jurídico peruano vigente, instrumentos internacionales enfocados en derechos humanos, jurisprudencia del Tribunal Constitucional, pronunciamientos de organismos internacionales en materia de DD.HH. y doctrina jurídica especializada en materia de discapacidad, accesibilidad y derechos humanos.

Para la selección de dichas fuentes se establecieron criterios de inclusión, tales como: i) normas y documentos jurídicos vigentes o relevantes en materia de accesibilidad y discapacidad; ii) jurisprudencia constitucional o internacional vinculada al principio de igualdad, no discriminación y accesibilidad; iii) estudios doctrinarios y académicos que aborden la relación entre accesibilidad, transporte público y derechos fundamentales.

Asimismo, se ha establecido criterios para la exclusión, descartándose fuentes que no presenten una vinculación directa con la problemática de esta investigación que no tengan relevancia jurídica, material que se encuentre desactualizado u que no contribuyan al análisis del impacto de la accesibilidad en el ejercicio de los derechos fundamentales de las PcDF.

Para la organización y sistematización de la información recopilada se utilizó instrumentos de análisis documental de la investigación jurídica, tales como fichas de análisis doctrinario, matrices de análisis normativo y matrices de análisis jurisprudencial. Estos instrumentos permitieron registrar, clasificar y examinar la información proveniente de normas jurídicas, doctrina especializada y jurisprudencia nacional e internacional vinculada a la accesibilidad en el transporte público terrestre y los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física. Los instrumentos utilizados se presentan en la sección de anexos del presente proyecto de investigación.

3.3 Análisis de datos

El análisis de datos consistió en un proceso de interpretación jurídica de las fuentes previamente seleccionadas, orientado a determinar el impacto de la accesibilidad en el

transporte público terrestre sobre el ejercicio de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física en Lima.

Para ello, se aplicó un análisis normativo, mediante la interpretación de las normas constitucionales, legales y reglamentarias relacionadas con la accesibilidad y la discapacidad. Además de un análisis jurisprudencial y dogmático-jurídico, orientado al estudio de principios, conceptos y categorías vinculadas a la igualdad, la dignidad humana, la accesibilidad y la no discriminación. De la misma manera se contrastó con los estándares internacionales, a fin de evaluar el grado de adecuación del ordenamiento jurídico nacional a los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano. Este análisis permitió valorar la coherencia, suficiencia y eficacia del marco jurídico vigente frente a la problemática planteada. Hernández (2023).

3.4. Criterios de rigor

En el presente estudio, la aplicación de criterios de rigor se sustenta en aportes teórico que brindan solidez al análisis en función al tipo de investigación jurídico-dogmática.

Para garantizar esta solidez en la investigación, se aplicaron cuatro criterios de rigor:

- **Credibilidad:** este criterio se fundamenta en lo planteado por Lincoln y Guba (1985) que indican que en un estudio cualitativo debe existir consistencia y contraste de las fuentes de información. Es por ello que se realiza la triangulación normativa, jurisprudencial y doctrinal que permite contrastar las fuentes permitiendo reforzar la solidez del análisis y la coherencia de las conclusiones referente al impacto de la accesibilidad en el transporte público terrestre en el ejercicio de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad física
- **Transferibilidad:** Según Lincoln y Guba (1985), la transferibilidad se basa en la posibilidad de aplicar los resultados obtenidos en contextos similares. Es por ello que en la presente investigación jurídico-dogmática se aplica el análisis a contextos normativos análogos que comparten principios constitucionales y estándares jurídicos equivalentes.

- **Confiabilidad:** la confiabilidad en estudios cualitativos se garantiza mediante la claridad y trazabilidad del proceso metodológico. Hernández Sampieri et al. (2022). Debido a esto el estudio presenta una descripción detallada del proceso de identificación, selección e interpretación de fuentes jurídicas, lo que permite la revisión crítica del análisis realizado.
- **Confirmabilidad:** Según Lincoln y Guba (1985) este criterio se relaciona con la objetividad del análisis que se garantiza a través del uso de evidencia verificable. De esta manera las interpretaciones y conclusiones expuestas en la presente investigación no corresponden a valoraciones subjetivas, por el contrario, estas derivan del examen crítico del marco normativo, jurisprudencial y doctrinal aplicable a la problemática estudiada.

3.5. Aspectos éticos

La presente investigación es de tipo jurídico-documental, centrada exclusivamente en el análisis de normas jurídicas, jurisprudencia y resoluciones judiciales, es por ello que no existen sujetos de estudio, ni se involucra a personas naturales o grupos sociales en calidad de participantes de la investigación, no se realizó recolección de datos personales, ni se aplicaron entrevistas, encuestas u otros instrumentos. Por esta razón, no corresponde la aplicación de consentimiento informado ni asentimiento, al no existir interacción directa o indirecta con personas.

Desde esta perspectiva, la investigación no genera riesgos éticos asociados a la vulneración de derechos fundamentales, confidencialidad, privacidad o integridad de sujetos de investigación, dado que el análisis se limita a fuentes jurídicas de acceso público y académico.

Los aspectos éticos del estudio se garantizan a través de los principios de integridad científica, aplicando el uso responsable y ético de las fuentes de información, respetando los derechos de autor, la honestidad e integridad académica y la objetividad en el análisis jurídico, sustentando las conclusiones en evidencia normativa, jurisprudencial y doctrinal verificable.

4. PRESENTACIÓN Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1. Resultados y triangulación

4.1.1. Resultados y triangulación del marco normativo nacional e internacional sobre la accesibilidad en el transporte público terrestre

Desde el análisis del marco nacional e internacional sobre accesibilidad en el transporte público terrestre se encuentra estipulada dentro del artículo 9 de la Convención sobre los Derechos de la Persona con Discapacidad (CDPD), donde establece que las personas con discapacidad deben tener una vida independiente participando en las diferentes actividades que puedan existir, es por ello que los Estados deberán implementar mecanismos que garanticen la igualdad de condiciones, procurando brindar entornos físicos y de transporte accesible en zonas rurales y urbanas eliminando aquellas barreras que impidan acceso de manera autónoma.

Asimismo, en el literal b) y c) del mismo artículo se menciona que los Estados deberán asegurar que las empresas privadas que brindan servicios públicos deben contar con instalaciones accesibles, de la misma manera de personal capacitado sobre la materia.

En cuanto a la movilidad personal esta se encuentra regulada en el artículo 20, donde se impone a los Estados crear medidas efectivas que promuevan la fabricación de tecnologías de apoyo que permitan adaptar los servicios a un diseño universal.

En esa línea, la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad de Organización de los Estados Americanos – OEA. Estipula en sus artículos I y II los objetivos, reafirmando la eliminación de barreras, por ese motivo deberán crear medidas efectivas que eliminen de manera progresiva la discriminación promoviendo el trabajo de las autoridades principales.

En el ámbito jurisprudencial latinoamericano, uno de los precedentes más relevantes sobre accesibilidad en el transporte público es la Sentencia T-595/02, emitida el 1 de agosto de 2002 por la Corte Constitucional de Colombia, en el caso Daniel Arturo Bermúdez Urrego vs. Transmilenio S.A. En este proceso, el demandante una persona con discapacidad que se desplazaba en silla de ruedas interpuso una demanda alegando la vulneración de sus derechos fundamentales a la igualdad, a la libertad de locomoción y a la accesibilidad, debido a que las rutas alimentadoras del sistema de transporte masivo Transmilenio no estaban adaptadas para personas con discapacidad.

El accionante sostuvo que debía recorrer aproximadamente quince cuadras en su silla de ruedas para llegar a una estación accesible, lo que representaba una carga desproporcionada para ejercer su derecho a moverse dentro de la ciudad. La Corte analizó si la entidad encargada del sistema de transporte urbano había desconocido los derechos fundamentales del demandante al no garantizar un acceso adecuado.

La Corte señaló que el transporte público urbano constituye un medio indispensable para el ejercicio de la libertad de locomoción, especialmente en contextos urbanos donde los ciudadanos dependen de este servicio para acceder al trabajo, la educación, la salud y otras actividades esenciales. Asimismo, afirmó que las personas con discapacidad tienen derecho a acceder al sistema de transporte sin soportar cargas excesivas derivadas de barreras físicas o estructurales.

En ese sentido, el tribunal concluyó que el Estado y las entidades responsables del servicio público deben adoptar medidas progresivas, lo que incluye el diseño de políticas públicas y planes concretos. La Corte enfatizó que la ausencia de accesibilidad puede generar una limitación grave en el ejercicio de otros derechos fundamentales, pues restringe las oportunidades de una participación plena en la sociedad.

Otro precedente relevante es el caso Celia Cornejo Vaca y otros vs. Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México, resuelto por la Suprema Corte de Justicia de la Nación de México mediante el Amparo en Revisión 686/2022, decidido el 17 de mayo de 2023. En este proceso, Celia Cornejo Vaca, junto con otras personas con discapacidad visual, promovió un juicio de amparo al considerar que las autoridades encargadas del sistema de transporte colectivo habían incurrido en diversas omisiones relacionadas con el derecho a la accesibilidad en el Metro de la Ciudad de México.

Los demandantes señalaron que la falta de infraestructura adecuada, señalización y medidas de apoyo para personas con discapacidad visual impedía el uso autónomo del sistema de transporte, lo que afectaba directamente su derecho a la movilidad y a la igualdad de condiciones en el acceso a los servicios públicos. En el análisis del caso, el tribunal reconoció que el transporte público constituye un servicio esencial para el ejercicio de múltiples derechos fundamentales, tales como el acceso al trabajo, la educación, salud y participación en la vida social.

En su decisión, la Corte determinó que las autoridades responsables del Metro habían incurrido en omisiones en la implementación y supervisión de medidas, por lo que ordenó adoptar acciones concretas. Asimismo, se enfatizó que la accesibilidad constituye una obligación estatal previa, es decir, el Estado debe garantizar que los servicios públicos posean un diseño y funcionamiento inclusivo, sin esperar a que las personas afectadas reclamen individualmente dichos derechos.

Dentro del marco normativo nacional se encuentra lo que estipula nuestra carta magna en sus artículos, 1,2 inciso 2,7 y 44, los cuales establecen en principios vinculados a la dignidad humana, igualdad ante la ley, protección de las personas con alguna discapacidad y el deber del Estado de garantizar la efectividad en el ejercicio de los derechos fundamentales. En ese sentido, el artículo 1 que la defensa de la persona humana y el pleno

respeto de su dignidad es el fin máximo del Estado, lo que constituye aquel principal fundamento para que el Estado cree, promueva aquellas políticas públicas necesarias que busquen fortalecer el cumplimiento de lo estipulado en nuestra constitución. Asimismo, en el artículo 2 inciso 2 se reconoce el derecho a que todos somos iguales prohibiendo cualquier tipo de manifestación racista sea por la condición físicas y otros.

De igual manera, el artículo 7 dispone que toda persona tiene derecho a la protección de su salud y que las personas con discapacidad deben recibir atención especial por parte del Estado. Finalmente, el artículo 44 establece como deber primordial del Estado garantizar la plena vigencia de los derechos humanos y promover el bienestar general, lo cual implica adoptar medidas normativas y políticas.

Además, del marco constitucional se ha desarrollado en normas específicas, siendo la Ley General de la Personas con Discapacidad – Ley 29973, que regula de manera expresa en el artículo 3 y 4 donde se establece que el Estado debe garantizar la accesibilidad ya que es un principio rector de políticas y programas públicos, pero a su vez es un derecho fundamental por ello, los diferentes niveles de gobierno deben implementar mecanismos en base al principio de diseño universal.

En cuanto a la regulación nacional en el transporte público, resulta pertinente mencionar lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley N.º 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad. En ese sentido, el inciso 20.1 establece que las empresas que brindan el servicio de transporte público se encuentran obligadas a implementar unidades accesibles y adaptadas, con la finalidad de garantizar el desplazamiento seguro y autónomo. Asimismo, se señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú es la entidad encargada de regular y supervisar la implementación de las condiciones adecuadas dentro del sistema de transporte. Del mismo modo, el inciso 20.2 del referido artículo dispone que la labor de fiscalización y control respecto al cumplimiento de las normas

corresponde tanto a la Policía Nacional del Perú como a los gobiernos locales, a través de las Municipalidades del Perú, quienes deben verificar que las empresas prestadoras del servicio cumplan con las disposiciones legales vigentes.

En ese sentido, es importante el artículo 64 de la referida ley establece las funciones del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad, organismo rector en materia de discapacidad en el país. Entre sus atribuciones se encuentra la de formular, coordinar, supervisar y evaluar las políticas públicas, así como promover el cumplimiento de las disposiciones legales relacionadas con la accesibilidad. Desde esta perspectiva, el rol del CONADIS resulta relevante. Sin embargo, en la práctica se advierte que, pese a la existencia de un marco normativo que lo reconoce asigna responsabilidades institucionales, persisten limitaciones en la coordinación interinstitucional y en los mecanismos de supervisión, lo que evidencia una brecha entre la normativa vigente y su aplicación real en el sistema de transporte público.

Por otro lado, de acuerdo con la Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030, aprobada mediante el Decreto Supremo N.º 007-2021-MIMP, el Estado peruano establece una serie de objetivos prioritarios. Entre estos, resulta particularmente importante el Objetivo Prioritario 6, el cual tiene como finalidad asegurar condiciones adecuadas que comprendan la eliminación de barreras físicas, urbanística (paraderos) y de transporte que dificultan la participación plena en la sociedad.

En el ámbito específico del transporte público, dicho objetivo implica la adopción de medidas orientadas a garantizar que la infraestructura y los servicios asociados como paraderos, estaciones, señalización, así como que las unidades vehiculares cumplan con criterios de accesibilidad universal, permitiendo a las personas con discapacidad desplazarse de manera autónoma y segura dentro del espacio urbano. Desde esta

perspectiva, la política pública no se limita únicamente a la adaptación de los vehículos de transporte, sino que también involucra la adecuación del entorno urbano y de los puntos de acceso al servicio, lo que incluye la implementación de paraderos accesibles, rutas seguras y sistemas de información inclusivos.

En consecuencia, la Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030 constituye un instrumento de planificación estratégica del Estado, cuyo propósito es dirigir las actuaciones de las entidades públicas hacia la eliminación progresiva de las barreras que limitan la movilidad de las personas con discapacidad. Sin embargo, pese a la existencia de estos lineamientos, en la práctica aún se evidencian deficiencias en su implementación pues no resulta suficiente y sobre la fiscalización, particularmente en lo referido a la infraestructura de paraderos y espacios de embarque, revela la persistencia de una brecha entre el marco normativo y su aplicación efectiva en la realidad social.

En la jurisprudencia nacional, un precedente relevante en materia de accesibilidad y no discriminación es el caso Jane Margarita Cósar Camacho y otros vs. Supermercados Peruanos S.A. Plaza Vea, resuelto por el Tribunal Constitucional del Perú mediante la sentencia del Exp. N.º 02437-2013-PA/TC, emitida el 16 de abril de 2014. En este proceso, los demandantes personas con discapacidad visual interpusieron una demanda de amparo contra la empresa propietaria de la cadena de supermercados, debido a que se les impedía ingresar a los establecimientos acompañados de sus perros guía, bajo el argumento de que el reglamento sanitario prohibía el ingreso de animales a los locales comerciales.

Los demandantes sostuvieron que dicha prohibición vulneraba diversos derechos fundamentales, entre ellos el derecho a la igualdad y no discriminación, la libertad de tránsito, el libre desarrollo y la accesibilidad, reconocidos tanto por la Constitución como por la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. En ese contexto, señalaron

que los perros guía no constituyen simples mascotas, sino instrumentos de asistencia indispensables para la movilidad y autonomía de las personas con discapacidad visual, comparables al uso de una silla de ruedas o un audífono para otras discapacidades.

En su análisis, el Tribunal Constitucional del Perú determinó que la prohibición absoluta impuesta por el supermercado constituía una medida desproporcionada, pues afectaba gravemente el derecho a la igualdad y a la accesibilidad de las personas con discapacidad visual. En consecuencia, declaró fundada la demanda de amparo y ordenó a la empresa permitir el ingreso de los demandantes a sus establecimientos en compañía de sus perros guía, garantizando su permanencia “de manera ilimitada, constante y sin trabas”.

En el ámbito de la jurisprudencia constitucional peruana también resulta relevante el proceso de inconstitucionalidad promovido por la Defensoría del Pueblo del Perú contra diversas ordenanzas emitidas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, resuelto por el Tribunal Constitucional del Perú mediante la sentencia del Expediente N.º 00002-2023-PI/TC. En este proceso, la Defensoría cuestionó la constitucionalidad de determinadas disposiciones municipales por considerar que vulneraban principios y derechos vinculados con el acceso igualitario a los servicios públicos y el ejercicio de competencias en materia de regulación urbana y transporte.

Por otro lado, es importante destacar que las municipalidades también tienen responsabilidad, pues el Tribunal Constitucional del Perú, reiteró que dichas autoridades públicas, incluidas las municipalidades, tienen la obligación de ejercer sus competencias respetando los derechos fundamentales y los principios constitucionales.

También, se enfatizó que nuestras autoridades locales, al regular el transporte y el uso del espacio público, deben de garantizar que sus disposiciones sean compatibles con el marco constitucional y con las

políticas públicas. Desde este punto de vista, la sentencia reafirma que el principio de accesibilidad es un derecho importante en la gestión del espacio urbano y en la prestación de los servicios públicos, lo cual las normas municipales deben diseñarse teniendo la consigna de las necesidades de accesibilidad plena.

Este importante precedente resulta importante, ya que se observa que las entidades subnacionales se encuentran obligadas a brindar y adecuar regulaciones a los principios constitucionales de igualdad y no discriminación, previniendo la creación de barras legales que terminen por dificultar el acceso a determinados grupos sociales.

Dentro del ámbito del derecho administrativo también se han emitido diversos pronunciamientos relevantes vinculados al derecho de la accesibilidad de las personas con discapacidad Física. Es así que, un caso conocido y resuelto en la Resolución Final N.º 2331-2015/CC2, emitida por la Comisión de Protección al Consumidor N.º 2 del INDECOPI, en la cual se analizó la responsabilidad de una empresa que en un establecimiento abierto al público no cumplió con normas destinadas a garantizar el acceso de las personas con discapacidad a los servicios ofrecidos.

En el análisis de los hechos, la comisión examinó si la empresa denunciada había incumplido las normas o disposiciones que obligan a los proveedores de servicios a garantizar igualdad de condiciones que sean adecuadas en sus instalaciones, considerando que las barreras físicas, arquitectónicas y sociales pueden ser una forma de discriminación que no permite el acceso al consumo en condiciones de igualdad. En ese contexto, se evaluó la aplicación de la Ley N.º 29973, , así como las disposiciones del Código de Protección y Defensa del Consumidor del Perú, las cuales establecen la obligación de los proveedores de ofrecer servicios idóneos para todos los consumidores en general.

Dicha comisión indico que la accesibilidad es aquel elemento principal para garantizar el ejercicio de manera efectiva del derecho de los consumidores con discapacidad física, ya que la existencia de barreras físicas y sociales en los diversos establecimientos comerciales es un impedimento para que estas personas puedan acceder, trasladarse de manera libre y utilizar los servicios ofrecidos en igualdad de condiciones respecto de los demás usuarios. En ese sentido, se concluyó que los proveedores de servicios abiertos al público tienen el deber de adecuar sus instalaciones e implementar medidas que eliminen las barreras arquitectónicas, en concordancia con el marco normativo vigente.

En cuanto a la doctrina jurídica, la accesibilidad en el transporte público adquiere una dimensión jurídica relevante, puesto que constituye un medio indispensable para el ejercicio de otros derechos fundamentales, como el derecho a la educación, al trabajo y a la participación social. En tal sentido, Gerard Quinn señala que la accesibilidad debe ser entendida como una condición previa para el ejercicio de los derechos humanos, debido a que sin condiciones adecuadas de movilidad e infraestructura las personas con discapacidad quedan excluidas de los espacios donde se desarrolla la vida social, política y económica (Quinn, 2010).

En ese sentido, se explica que las limitaciones que enfrentan las personas con discapacidad no derivan únicamente de su condición física o sensorial, sino principalmente de las barreras sociales, normativas y arquitectónicas existentes en el entorno. Por lo que, la autora sostiene que la accesibilidad en el transporte público constituye una condición necesaria para garantizar la igualdad de oportunidades, ya que permite ejercer derechos fundamentales como la educación, el trabajo y la participación social, Palacios (2023).

Respecto a la falta de accesibilidad en el Perú, se sostiene que la falta de accesibilidad es una de las principales barreras estructurales. En su investigación sobre esta problemática, el autor señala que en la

infraestructura no accesible, el transporte y el entorno construido no solo limita la movilidad de este grupo poblacional, sino que también generan situaciones de discriminación o exclusión social. En ese sentido sostiene que la accesibilidad debe entenderse como un principio jurídico indispensable para garantizar la igualdad material, Aparicio (2025).

También, el autor pone enfoque que la falta o ausencia de condiciones inclusivas en los sistemas de transporte público representa una vulneración indirecta de derechos fundamentales, porque limita las posibilidades de desplazamiento dentro del entorno urbano. Por ello, sostiene que los países deben adoptar mecanismos normativos y políticas públicas inclusivas que se encuentren orientadas a garantizar y promover la accesibilidad universal, especialmente en ámbitos como el transporte público terrestre.

Sobre ello, en su investigación sobre la relación entre infraestructura urbana inclusiva y movilidad en Lima Metropolitana, el autor señala que la implementación de condiciones adecuadas en veredas, paraderos, transporte público y sistemas de señalización incide directamente en la autonomía y capacidad de desplazamiento. Asimismo, el autor resalta que la infraestructura urbana inclusiva no solo mejora las condiciones de movilidad, sino que también contribuye a garantizar el ejercicio de otros derechos fundamentales, tales como el acceso al trabajo, a la educación, a los servicios públicos y a la participación ciudadana, Bazán (2025).

Es así como, desde el marco jurídico nacional e internacional, la jurisprudencia relevante y doctrina jurídica enfocada en la accesibilidad, se advierte que el ordenamiento jurídico reconoce de manera expresa el derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad física, asimismo, se encuentra estipulado su obligación a para garantizar condiciones seguras para su participación de manera plena e independiente. En ese sentido el ámbito internacional, instrumentos como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establecen obligaciones claras para los Estados en relación con la

eliminación de barreras físicas y la implementación de entornos accesibles, particularmente en servicios públicos esenciales como el transporte.

Sin embargo, a pesar de la existencia de mandatos internacionales, se evidencia que persiste una brecha significativa entre el reconocimiento normativo y la implementación de accesibilidad en el transporte público en la realidad, aun en el ámbito nacional, donde la Ley N.º 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad establece la obligación de garantizar condiciones de accesibilidad en el transporte público se observar que en la práctica se identifican limitaciones relacionadas con la falta de mecanismos eficaces de fiscalización y supervisión que permitan asegurar el cumplimiento de estas disposiciones por parte de las empresas prestadoras del servicio.

En este contexto, la jurisprudencia comparada y nacional evidencia que la ausencia de accesibilidad constituye una forma de exclusión que afecta directamente el ejercicio de otros derechos fundamentales. Casos como *Nyusti y Takács vs. Hungría* y la sentencia T-595/02 de la Corte Constitucional de Colombia demuestran que la falta de condiciones de accesibilidad en los servicios públicos puede generar una vulneración al principio de igualdad y a la libertad de locomoción de las personas con discapacidad. Estas decisiones jurisprudenciales refuerzan la obligación de los Estados de adoptar medidas normativas y administrativas que garanticen la accesibilidad universal.

Sin embargo, al analizar el contexto peruano, se observa que la regulación existente presenta ciertas deficiencias estructurales. En primer lugar, se advierte una fragmentación en las competencias institucionales relacionadas con la fiscalización del transporte público, ya que diversas entidades como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los gobiernos locales y otras autoridades administrativas comparten responsabilidades de supervisión sin que exista una adecuada coordinación

interinstitucional. Esta situación genera debilidades en la capacidad del Estado para verificar el cumplimiento efectivo de las normas.

En segundo lugar, se identifica una limitada independencia funcional en los mecanismos de fiscalización, lo que reduce la eficacia de los procesos de control y supervisión sobre las empresas operadoras del transporte público. Esta situación se traduce en una aplicación irregular de las normas y en la persistencia de barreras físicas y estructurales que dificultan el desplazamiento autónomo dentro del sistema de transporte urbano.

Finalmente, la triangulación entre normativa, jurisprudencia y doctrina permite advertir que, aunque existen instrumentos de política pública orientados a promover la accesibilidad como la Política Nacional Multisectorial en Discapacidad al 2030, su implementación aún presenta limitaciones relacionadas con la ausencia de estrategias integrales que permitan trasladar los lineamientos normativos al ámbito operativo del transporte público. En consecuencia, la problemática no se origina únicamente en la falta de regulación jurídica, sino principalmente en la debilidad de los mecanismos institucionales encargados de garantizar su cumplimiento efectivo.

En el análisis jurídico realizado se permite concluir que el principal desafío de nuestro ordenamiento jurídico no solo radica en el reconcomiendo formal de los derechos a la accesibilidad, sino en poder fortalecer los mecanismos de fiscalización, articulación interinstitucional y desarrollo de las políticas públicas inclusivas que permitan asegurar la implementación real de las normas vigentes. Solo mediante la consolidación de estos elementos será posible reducir la brecha entre lo que dice la norma y lo que la realidad refleja, asegurando que las PcDF, puedan tener una vida social participativa.

4.1.2. Resultados y triangulación de las limitaciones o deficiencias de la normativa vigente.

Las personas con discapacidad constituyen un grupo en situación de vulnerabilidad que requiere medidas especiales de protección por parte del Estado, a fin de garantizar el ejercicio efectivo de sus derechos en condiciones de igualdad.

Este artículo se ve relacionado frente la sentencia C-330/13 emitido por la Corte Constitucional de Colombia, sostuvo que la Convención introduce un enfoque social de la discapacidad, que obliga a los Estados a adoptar políticas públicas y mecanismos institucionales destinados a eliminar las barreras. Este caso nace debido a que el Estado no implementó de manera adecuada parámetros internos efectivos que permitan acceder a un servicio público, haciendo que el demandante tenga que recorrer en sillas de ruedas por calles enteras para poder llegar a un paradero con rampas, atentando contra su seguridad, bienestar y la igualdad.

En España, Gento et al. (2024) desarrollaron la investigación titulada “Evaluación de la accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad física”, en la cual se evidenció que, a pesar de la existencia de disposiciones legales, persisten deficiencias en la prestación del servicio debido a limitaciones en la aplicación efectiva de la normativa vigente. El estudio concluye que la falta de mecanismos de fiscalización periódica en las estaciones y unidades de transporte público constituyen una de las principales barreras.

Asimismo, los autores sostienen que la supervisión debe realizarse de manera sistemática y continua por parte de las autoridades competentes, a fin de garantizar que las infraestructuras y los servicios cumplan con los estándares técnicos establecidos en la normativa. En este sentido, la investigación enfatiza que la eficacia de las normas sobre accesibilidad depende no solo de su reconocimiento formal en el ordenamiento jurídico, sino también de la existencia de mecanismos institucionales capaces de asegurar su correcta implementación y control.

En Ecuador, Cadena et al. (2022) desarrollaron el artículo científico titulado “La inclusión en los sistemas de transporte público, utopía o realidad”, cuyo objetivo fue analizar las condiciones reales y los principales desafíos, si bien en las últimas décadas se han producido avances significativos, la inclusión dentro de los sistemas de transporte público continúa siendo un objetivo difícil de alcanzar.

En ese sentido, la investigación concluye que la implementación efectiva de políticas públicas en materia de accesibilidad requiere no solo la existencia de marcos normativos adecuados, sino también la adopción de estrategias. Este enfoque resulta concordante con los principios establecidos en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la cual reconoce la obligación de los Estados de garantizar la inclusión y participación plena de las personas con discapacidad en todos los ámbitos de la vida social.

El marco normativo que regula la protección de los derechos de las personas con discapacidad se encuentra desarrollado en la Ley N.º 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, los artículos 3, 4 y 6 establecen que el Estado es responsable de garantizar el pleno cumplimiento de los derechos reconocidos según lo dispuesto en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Es así que, que el sistema normativo nacional reconoce la prioridad de adoptar principios fundamentales que orienten la formulación de políticas públicas inclusivas y programas destinados a promover la accesibilidad.

Para ello, resulta indispensable que el Estado implemente medidas concretas, tales como la asignación de recursos presupuestales adecuados, la implementación de programas de asesoría técnica y la capacitación permanente de las entidades públicas responsables.

Asimismo, dentro de este cuerpo normativo, el artículo 16 establece disposiciones relevantes relacionadas con la fiscalización, la

implementación de políticas públicas y los mecanismos de supervisión, los cuales tienen como finalidad asegurar el cumplimiento de las medidas. En consecuencia, estas disposiciones evidencian que el marco jurídico nacional no solo reconoce derechos, sino que también establece obligaciones institucionales.

Es así como, el Tribunal Constitucional sostuvo que el derecho a la accesibilidad debe garantizar que las personas con discapacidad puedan acceder al entorno físico, a los medios de transporte, los servicios y a la información en igualdad de condiciones.

Para Aparicio, (2023), la falta de accesibilidad en el transporte público es el propio Estado a través de sus órganos administrativos encargados de supervisar y garantizar el cumplimiento de la normativa vigente y de las políticas públicas orientadas a la inclusión de las personas con discapacidad. En ese sentido, los datos recogidos en la investigación señalaron que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones presentó un nivel de responsabilidad del 31 %, seguido del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad, con un 25 %, lo que pone en evidencia deficiencias institucionales en la implementación y fiscalización de las medidas de accesibilidad.

El análisis conjunto de las normas internacionales, el pronunciamiento de órganos supranacionales y la doctrina comparada, advierten que los avances normativos hasta la actualidad no son suficientes pues persisten importantes limitaciones estructurales en la implementación efectiva de dichas disposiciones. En particular, el reconocimiento jurídico del derecho a la accesibilidad no es suficiente. Asimismo, se reconoce que las personas con discapacidad constituyen un grupo en situación de vulnerabilidad que requiere medidas especiales de protección. Este instrumento introduce el denominado modelo social de la discapacidad, el cual establece que las limitaciones no derivan exclusivamente de su condición individual, sino

principalmente de las barreras físicas, normativas e institucionales presentes en la sociedad.

Este enfoque ha sido reafirmado por la jurisprudencia constitucional comparada. En la Sentencia C-330/13, la Corte Constitucional de Colombia el caso analizado evidenció que la ausencia de parámetros normativos y administrativos adecuados obligó al demandante a desplazarse largas distancias en silla de ruedas para acceder a un paradero con condiciones mínimas de accesibilidad, situación que vulneró su seguridad, bienestar y el principio de igualdad.

De esta manera, diferentes estudios sobre esta problemática evidencian que, a pesar de existir disposiciones legales destinadas a garantizar la accesibilidad, estas no son suficientes convirtiéndose en una barrera fuerte que hasta el día de hoy no se puede pasar. Este hallazgo demuestra que una de las principales limitaciones de la normativa vigente radica en la debilidad de los mecanismos de control institucional.

En el contexto nacional, el marco jurídico peruano reconoce la obligación del Estado mediante la Ley N.º 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, en el artículo 16 se contempla disposiciones relacionadas con la fiscalización, la implementación de políticas públicas y los mecanismos de supervisión. Sin embargo, pese a la existencia de estas disposiciones normativas, en la realidad se puede ver una brecha significativa entre el contenido de la ley y su aplicación efectiva.

Esta problemática también ha sido reconocida por un órgano jurisdiccional importante dentro de nuestro sistema, el Tribunal Constitucional del Perú, el cual señala que el derecho a la accesibilidad implica que las personas con discapacidad puedan acceder al entorno físico, a medios de transporte, a los servicios y a la información en condiciones de igualdad, lo que obliga al Estado a adoptar mecanismos concretos para garantizar su efectividad. Sin embargo, la persistencia de barreras en este servicio demuestra que dichas obligaciones no se están implementando de manera adecuada. Pues

la falta de accesibilidad en el transporte público se encuentra estrechamente relacionada con deficiencias institucionales en los organismos encargados de supervisar y garantizar el cumplimiento de la normativa vigente.

Debe señalarse que, en la actualidad, la implementación de políticas públicas eficaces en materia de accesibilidad para las personas con discapacidad enfrenta una limitación significativa relacionada con la falta de información estadística clara, actualizada e integrada sobre este grupo poblacional. La ausencia de datos confiables dificulta que el Estado pueda diseñar e implementar políticas públicas adecuadas que respondan a las necesidades reales.

Si bien la Ley N.º 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad establece las obligaciones del Estado referente al tema en cuestión, en la práctica no existe un sistema de información unificado que permita conocer con precisión la situación en el país. En este contexto, instituciones como el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad cuentan con registros basados principalmente en la inscripción voluntaria de las personas con discapacidad, lo cual limita la representatividad de la información disponible y dificulta la obtención de estadísticas completas sobre este grupo poblacional.

Por otro lado, el Ministerio de Salud del Perú también dispone de información relacionada con la discapacidad; sin embargo, esta se genera principalmente en el marco de evaluaciones médicas y certificaciones, por lo que responde a un enfoque sanitario más que a un enfoque integral de inclusión social. En consecuencia, la existencia de registros fragmentados y con distintos criterios metodológicos evidencia la ausencia de un sistema articulado de información que permita comprender de manera integral las condiciones de vida y las barreras.

Esta situación constituye una limitación relevante para la formulación de políticas públicas eficaces, ya que impide identificar con precisión las

necesidades reales de este grupo vulnerable y dificulta la adopción de medidas orientadas a garantizar la accesibilidad y la igualdad de oportunidades en servicios públicos esenciales como el transporte.

Por ello, la limitación principal radica en la falta de mecanismos efectivos de implementación para un sistema de transporte accesible y no solo en la ausencia de reconocimiento jurídico del derecho a la accesibilidad, pues la supervisión y fiscalización por parte de las entidades estatales competentes. Esta situación genera una brecha entre el contenido normativo de las leyes y la realidad.

En esa línea, es necesario señalar que otra limitación existente en la implementación efectiva de las normas de accesibilidad en el transporte público terrestre es la poca coordinación institucional entre los órganos encargados de supervisar y fiscalizar que la normas se cumplan. Pues la existencia de múltiples organismos con competencias vinculadas a la regulación, supervisión y control del transporte público genera en muchos casos aquella dispersión de funciones que dificulta una adaptación de acciones articuladas y estratégicas.

En el contexto peruano, diversas instituciones participan en la formulación, regulación y fiscalización de las políticas relacionadas con el transporte y la discapacidad, entre ellas el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú - MTC, el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad - CONADIS, así como los gobiernos locales y regionales. Sin embargo, la falta de mecanismos claros y precisos de coordinación interinstitucional y de estrategias conjuntas de fiscalización ha generado una fragmentación en la gestión pública que limita la efectividad de las medidas destinadas a garantizar la accesibilidad universal en los sistemas de transporte público.

Esta dispersión institucional da como resultado, en lugar de existir una actuación estatal articulada y coherente, se produzca un contexto de confusión de competencias y vacíos de responsabilidad, lo cual dificulta la

identificación de las entidades responsables del control y seguimiento del cumplimiento de la normativa vigente. Como consecuencia, aun cuando algunas instituciones manifiestan voluntad de intervenir en la solución de esta problemática, las limitaciones estructurales derivadas de la falta de coordinación entre estas instituciones pues terminan obstaculizando la implementación de políticas públicas eficaces.

Finalmente, resulta necesario considerar que la creación o fortalecimiento de organismos supervisores independientes que no se encuentren subordinados a ministerios responsable de ejecutar las políticas públicas inclusivas en materia de transporte, ya que ello permitiría garantizar una fiscalización más objetiva, con tecnicismo y libre de conflictos de interés político. La existencia de una entidad autónoma contribuiría a fortalecer aquellos mecanismos de control del cumplimiento de normas de accesibilidad en el servicio de transporte público, asegurando que dichas instituciones adopten medidas efectivas para la protección de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad.

La accesibilidad no constituye únicamente una obligación programática, sino un derecho fundamental exigible, cuya inobservancia genera una vulneración directa de derechos como la igualdad, la dignidad y la libertad de locomoción.

4.2. Discusión de resultados

4.2.1. Discusión sobre el marco normativo nacional e internacional sobre la accesibilidad en el transporte público terrestre

Sobre el marco normativo nacional e internacional en materia de accesibilidad en el transporte público, se evidencia que existen normas legales claras, sin embargo, persisten las barreras estructurales y operativas que limitan el ejercicio efectivo del derecho a la libre movilidad de las personas con discapacidad. La CDPC, establece que los Estados deben contemplar la

creación de entornos físicos y de transporte accesible, eliminando barreras y promoviendo igualdad de condiciones.

En esa línea, la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad refuerza la necesidad de medidas efectivas para la eliminación progresiva de la discriminación (Organización de los Estados Americanos) OEA.

En relación a lo mencionado se debe considerar que organismos jurisdiccionales se ha manifestado sobre la falta de accesibilidad, siendo el caso Szilvia Nyusti y Péter Takács vs. Hungría, el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad concluyó que la ausencia de accesibilidad vulneraba los artículos 5 y 9 de la CDPD, subrayando la obligación estatal de garantizar servicios accesibles incluso cuando son prestados por entidades privadas. Asimismo, en América Latina, la Sentencia T-595/02 de la Corte Constitucional de Colombia reconoció que la falta de accesibilidad en el sistema Transmilenio limitaba la libertad de locomoción y la igualdad de las personas con discapacidad. Asimismo, de manera similar, el caso Celia Cornejo Vaca y otros vs. Metro de la Ciudad de México enfatizó que la infraestructura, señalización y medidas de apoyo son esenciales para garantizar la movilidad autónoma.

Por otro lado, en nuestro país la Constitución Política del Perú reconoce la igualdad, la dignidad y la protección especial de las personas con discapacidad (arts. 1, 2, 7 y 44) y la Ley N.º 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, establece la accesibilidad como principio rector y derecho fundamental, asignando responsabilidades al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a los gobiernos locales y al CONADIS (Congreso de la República del Perú, 2012). Sin embargo, la implementación enfrenta limitaciones estructurales, como la fragmentación de competencias y la limitada coordinación interinstitucional, lo que debilita la fiscalización y genera persistencia de barreras físicas y operativas.

La jurisprudencia peruana refuerza este análisis. Casos como Jane Margarita Cósar Camacho y otros vs. Supermercados Peruanos S.A. Plaza Vea evidencian que la ausencia de accesibilidad limita derechos fundamentales como la igualdad, la movilidad y la participación social. La doctrina jurídica también subraya que la accesibilidad es un requisito previo para el ejercicio de otros derechos, y que las barreras urbanísticas, arquitectónicas y sociales generan exclusión.

En conclusión, aunque el marco normativo peruano reconoce formalmente el derecho a la accesibilidad, su efectividad depende de fortalecer los mecanismos de supervisión, coordinación institucional y políticas públicas orientadas a la eliminación de barreras. La falta de accesibilidad implica un incumplimiento de las obligaciones estatales de garantizar, proteger y respetar los derechos fundamentales de las personas con discapacidad

4.2.2. Discusión sobre las limitaciones o deficiencias de la normativa vigente.

Sobre los resultados obtenidos en esta investigación se evidencia que existe el reconocimiento jurídico de las personas con discapacidad en materia de accesibilidad tanto como principio y derecho fundamental, sin embargo, existen limitaciones en su implementación de manera efectiva en el transporte público, pues se puede identificar que las barreras a las que se enfrentan las personas con discapacidad no se derivan exclusivamente de su condición, sino de las deficiencias estructurales, instituciones y normativas.

Los organismos internacionales, enfatizan la necesidad de contar con instituciones autónomas y mecanismos de fiscalización independientes que aseguren la implementación justa y objetiva de las políticas públicas de accesibilidad, evitando sesgos políticos o conflictos de interés.

A pesar de estas disposiciones, persiste una brecha significativa entre la norma y su ejecución práctica. El Tribunal Constitucional del Perú ha señalado que la accesibilidad debe garantizar acceso igualitario a servicios, información y transporte, obligando al Estado a adoptar medidas concretas.

Sin embargo, la evidencia revela que estas obligaciones no se cumplen adecuadamente, generando barreras que afectan la movilidad y la inclusión.

Las principales limitaciones de la normativa vigente se relacionan con factores institucionales y operativos, pues la falta de políticas públicas eficientes, que tengan estrategias integrales basadas en la información estadística clara, actualizada y articulada sobre personas con discapacidad, eliminaría un barrera que eliminada permitirá poder contar una planificación con medidas eficientes, asimismo, las fragmentación institucional, provoca un desorden y confusión que al no contar con una coordinación y articulación efectiva hace que este problema cuente con un barrera institucional, pues crea una débil fiscalización al no poder contar con un mecanismos de control autónomo y periódicos que permitan a las personas acceder libremente a este servicios transversal para sus demás derechos fundamentales.

En conclusión, para superar estas limitaciones, se sugiere la creación de un organismo supervisor independiente, inspirado en modelos internacionales de fiscalización autónoma de derechos humanos, debiendo ser independiente de los ministerios u organismos encargados de ejecutar políticas públicas, para que realice un supervisión y fiscalización objetiva en las empresas de transporte público. Por lo que, esto permitiría que la fiscalización se realice de una manera justa, eficiente y libre de intereses políticos, fortaleciendo la implementación de las leyes vigentes y garantizando el ejercicio pleno del derecho a la movilidad de las personas con discapacidad.

En los resultados se puede evidenciar que el problema no solo radica en la ausencia de la regulación, sino en el bajo rendimiento del aparato estatal encargado de su implementación. En ese sentido, nuestro país cumple en sentido formal del derecho a la accesibilidad, sin embargo, ello no garantiza su eficacia real, lo que configura una vulneración a los derechos fundamentales.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

1. Nuestro sistema normativo nacional reconoce de manera formal el derecho a la accesibilidad tanto como un derecho y un principio rector, sin embargo, este reconocimiento no cuenta con una eficacia material que nace por la deficiencia en la fiscalización, falta colaboración institucional y la creación y ejecución de políticas públicas.
2. En cuanto la normativa nacional e internacional, existe un marco normativo solido que reconoce a la accesibilidad como un principio transversal, y como un derecho fundamental donde el estado debe velar por su protección y cumplimiento; no obstante, las barreras siguen persistiendo entre el reconocimiento jurídico y la aplicación efectiva en el transporte público terrestre.
3. Se determina que las principales limitaciones de la normativa actual se encuentran en la fragmentación de las competencias, la falta de colaboración y coordinación interinstitucional y la falta de independencia en los mecanismos supervisión, lo que termina por debilitar la fiscalización y permite que las barreras para las personas con discapacidad sigan creciendo, provocando la vulneración de sus derechos fundamentales.

5.2. Recomendaciones

1. Se recomienda implementar un sistema de fiscalización efectivo, con competencias claramente delimitadas entre las entidades responsables, que permita supervisar de manera continua el cumplimiento de las normas de accesibilidad en el transporte público.
2. Crear sistemas de monitoreo regulares y sanciones efectivas para las empresas de transporte que incumplan con los estándares de accesibilidad, asegurando que las unidades vehiculares, estaciones, paraderos y señalización cumplan con criterios de diseño universal.
3. Diseñar políticas públicas integrales y progresivas por parte del Estado, desarrollar planes estratégicos que traduzcan los lineamientos normativos en acciones concretas, priorizando la eliminación de barreras físicas, urbanísticas y

comunicacionales en el transporte público y su infraestructura asociada, así como la capacitación del personal en atención inclusiva.

4. Promover la participación de las personas con discapacidad en la planificación urbana, incluyendo a representantes de las personas con discapacidad en el diseño y supervisión de proyectos de transporte e infraestructura urbana, garantizando que sus necesidades y experiencias se incorporen en el diseño de soluciones accesibles.
5. Fomentar la concienciación y capacitación sobre accesibilidad promoviendo programas de sensibilización dirigidos a las autoridades, empresas de transporte y usuarios, resaltando la importancia de la accesibilidad como un derecho fundamental y su impacto en la autonomía y participación social de las personas con discapacidad.
6. Desarrollar tecnologías de apoyo y soluciones innovadoras, incentivar la creación y aplicación de tecnologías inclusivas, como señalización táctil y auditiva, sistemas de información accesibles y adaptaciones en unidades vehiculares, que faciliten la movilidad autónoma de las personas con discapacidad en el transporte público.
7. Evaluar periódicamente la implementación de la normativa, establecer evaluaciones anuales sobre la efectividad de las medidas de accesibilidad en transporte público, identificando brechas, registrando avances y ajustando las políticas públicas conforme a las necesidades reales de las personas con discapacidad

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

7. Absolón, L., Borboza, Miguel., Silva, C., Panduro, Y., Bueno, A. (2023). *Los derechos de las personas con discapacidad motriz en el Perú: Avances y desafíos*. Revista Derecho de las minorías, 6(6). pp. 105-138.
8. Aparicio, G. (2023). *La inaccesibilidad en el transporte público urbano para persona con discapacidad física como manifestación de discriminación estructural*. [Tesis de grado, Pontificie Universidad Católica del Perú]. Repositorio digital U Católica. <https://repositorio.pucp.edu.pe/>
9. Alexy, R. (2007). *Teoría de los derechos fundamentales* (2.^a ed.). Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
10. Bazán, A. (2025). *Infraestructura urbana inclusiva y movilidad de personas con dificultades de desplazamiento en Lima Metropolitana*. Revista Nexus Research Journal, 4(2), 16-34.
11. Borg, E. (2011). *The protection and promotion of the rights of persons with disabilities* (Tesis de Licenciatura/Máster). University of Malta.
12. Bolaños, M. (2022). *Principio de accesibilidad: Discapacidad, políticas públicas y derechos humanos*. Andares: Revista de Derechos Humanos y de la Naturaleza, 2 (1) pp. 46-57.
13. Cadena, L. y Toapanta, C. (2022). *La inclusión en los sistemas de transporte público. Utopía o realidad*. Revista de Científica: Dominio de las ciencias, 8(2). pp. 1152-1172.
14. Campos, P. y Rojas, M. (2023). *Mejora de la accesibilidad de personas con movilidad reducida al transporte público de Lima Metropolitana. Caso Corredor Azul*. [Tesis de grado, Universidad de Ciencias Aplicadas]. Repositorio digital UPC. <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/>

15. Catalán Parada, R. E. (2021). *Transversalización del enfoque de derechos humanos en discapacidad a nivel local: Imaginarios sociales de las y los actores involucrados del Gran Concepción* (Tesis de Magíster). Universidad de Concepción. <https://repositorio.udec.cl/items/c9280332-454a-4a18-9408-65a9bbfcdd3e/full>
16. Cayetano, J. (2023). *Personas con discapacidad visual en Lima gastan hasta el triple de tiempo y dinero para movilizarse*. <https://elcomercio.pe/lima/personas-con-discapacidad-visual-en-lima-gastan-hasta-el-triple-de-tiempo-y-dinero-para-movilizar-se-por-lima-informe-lima-ciegos-metropolitano-atu-discapacidad-accesibilidad-noticia/>
17. *Constitución Política del Perú*. (1993). Diario Oficial El Peruano. <https://diariooficial.elperuano.pe/Normas/obtenerDocumento?idNorma=1>
18. Defensoría del pueblo. (2019). *Exigimos mejorar la accesibilidad en el transporte para personas con discapacidad*. <https://www.defensoria.gob.pe/exigimos-mejorar-la-accesibilidad-en-el-transporte-para-personas-con-discapacidad/>
19. Diario Correo. (2015, 17 de agosto). *308 rutas autorizadas para circular en Lima*. <https://diariocorreo.pe/peru/308-rutas-autorizadas-para-circular-en-lima-610554/>
20. Díaz, M. (2023). *Análisis del Nivel de Satisfacción de Un Grupo de Usuarios del Transporte Público en la Provincia de Panamá Oeste, 2023*. Revista Especializada de Ingeniería y Ciencia de la Tierra, 3(2). pp. 24.36
21. Ferrajoli, L. (2011). *Derechos y garantías: La ley del más débil* (7.^a ed.). Trotta.
22. Gento, A. y Elorduy, J. (2016). *Análisis de la accesibilidad física en el transporte público en autobús en la ciudad de Valladolid*. Revista Española de Discapacidad, 4 (1), pp. 135-153.

23. Jara, M. y Vásquez, J. (2012). El servicio de Transporte Público Urbano de personas: libre mercado y regulación. *Revista de Derecho Administrativo*, 12(2). pp. 310-322.
24. Hernández, F., y Mendoza, C. (2023). *Metodología de la investigación Científica: Rutas de investigación cualitativa, cuantitativa y mixta*. (Segunda edición ed.). Mac Graw Hill.
25. Hernández, C., y Ortega, F. (2021). La percepción de la accesibilidad y calidad del transporte público en personas con discapacidad motriz. *Ingeniería y Sociedad*, 33(2), 101–118.
26. Martínez, D. (2012). *Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física: caso Bogotá*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia]. Repositorio digital UNAL. <https://repositorio.unal.edu.co/home>
27. Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP). (2021, 5 junio). *Decreto Supremo N.º 007-2021-MIMP: Aprueba la Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030*. Diario Oficial El Peruano. <https://www.gob.pe/institucion/mimp/normas-legales/1953329-007-2021-mimp>
28. Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2021). *Norma Técnica A.120 “Accesibilidad Universal en Edificaciones” del Reglamento Nacional de Edificaciones (Resolución Ministerial N° 072-2019-VIVIENDA)*. <https://www.gob.pe/institucion/vivienda/informes-publicaciones/353700-norma-tecnica-a-120>
29. Observatorio Nacional de la Discapacidad. (s. f.). Recuperado de <https://observatorio.conadisperu.gob.pe/>

30. Organización de las Naciones Unidas. (2006). *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. Naciones Unidas.
<https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>
31. Organización de los Estados Americanos. (1999). *Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad*. OEA.}
32. Ramírez, Y. (2022). *El transporte público y el derecho de accesibilidad en personas con discapacidad física*, Lima, 2020. [Tesis de grado, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio digital UCV. <https://repositorio.ucv.edu.pe/>
33. Rodríguez, J. y Gómez, J. (2016). *Análisis preliminar de accesibilidad para personas con discapacidad física - motriz a los servicios de transporte público en el área metropolitana de Bucaramanga*. Revista Científica Universidad Pontificia Bolivariana. 1(3). pp. 27 - 38. 3.
34. Ruiz, M., Seguí, J., Mateu, J. y Martínez, M. (2016). *Evaluación de la equidad del servicio de transporte público: El caso de Palma de Mallorca*. Revista de Estudios Geográficos, 77(281), pp. 619-646.
35. Sánchez, D., y López, P. (2022). *Accesibilidad y condiciones del servicio en el transporte urbano: Un estudio comparativo entre usuarios con y sin discapacidad*. Cuadernos de Investigación en Transporte, 14(2), 75–92.
36. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo en Bolivia. (2023). *Lo urbano y la urbanización en Bolivia: problemáticas y desafíos*.
<https://www.undp.org/es/bolivia/publicaciones/lo-urbano-y-la-urbanizacion-en-bolivia-problematicas-y-desafios>

37. Vega, P. *Personas con discapacidad y movilidad urbana con un enfoque de derechos: apuntes para las ciudades de América Latina*. Organización de las Naciones Unidas.
38. Velarde, V. (2012). *Los modelos de la discapacidad: un recorrido histórico*. Revista Empresa y Humanismo, 15(1), 115-135.
39. Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. (2018). *Informe del Mecanismo Independiente de Monitoreo de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Organización de las Naciones Unidas.
40. Congreso de la República del Perú. (2012). *Ley N.º 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad*. Diario Oficial El Peruano.
41. Congreso de la República del Perú. (2016). *Proyecto de ley que dispone la instalación obligatoria de rampas para personas con discapacidad en los buses de transporte público*. Congreso de la República.
42. Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo. (2019). *Resolución Ministerial N.º 171-2019-TR, que aprueba disposiciones para la implementación de ajustes razonables para personas con discapacidad*. Diario Oficial El Peruano.
43. Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. (2012). *Comunicación N.º 1/2010, Szilvia Nyusti y Péter Takács vs. Hungría*. Organización de las Naciones Unidas.
44. Corte Constitucional de Colombia. (2002). *Sentencia T-595/02*. Corte Constitucional de Colombia.
45. Tribunal Constitucional del Perú. (2010). *Exp. N.º 02437-2010-PA/TC, Jane Margarita Cosa Camacho vs. Plaza Vea*. Tribunal Constitucional del Perú.
46. Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. (2016). *Resolución N.º 2904-2016/SPC-INDECOPI*. INDECOPI.

7. ANEXOS

7.1. Ficha de análisis doctrinario

Autor / Año	Tipo de fuente	Título del documento	Tema central	Aporte para la investigación	Categoría de análisis
-------------	----------------	----------------------	--------------	------------------------------	-----------------------

Hernández, C y Ortega, F. (2021)	Artículo científico	La percepción de la accesibilidad en personas con discapacidad motriz	Accesibilidad y percepción del servicio de transporte	Analiza la experiencia de usuarios con discapacidad motriz respecto a la calidad y accesibilidad del transporte público.	Accesibilidad en transporte público
Sánchez, D y López, P. (2022)	Artículo científico	Accesibilidad y condiciones del servicio en el transporte urbano	Condiciones de accesibilidad y servicio	Compara la experiencia de usuarios con y sin discapacidad evidenciando barreras estructurales en el transporte público	Igualdad y no discriminación.
Gent. A y Elorduy, J. (2016)	Artículo científico	Análisis de accesibilidad física en el transporte público en autobús en Valladolid	Accesibilidad física en transporte	Evalúa barreras físicas que limitan el acceso de personas con discapacidad al transporte público	Accesibilidad física
Bolaños, M. (2022)	Artículo jurídico	Principio de accesibilidad: discapacidad, políticas públicas y derechos humanos	Accesibilidad como principio de derechos humanos	Desarrolla el concepto de accesibilidad como obligación estatal dentro del enfoque de derechos humanos.	Derechos fundamentales
Díaz, M. (2023)	Artículo científico	Nivel de satisfacción de usuarios del transporte público	Calidad del servicio de transporte	Analiza el grado de satisfacción de los usuarios del transporte público y su relación con las condiciones del servicio.	Calidad del transporte público

Cadena, L. y Toapanta, C. (2022)	Artículo científico	La inclusión en los sistemas de transporte público	Inclusión social en transporte	Examina si los sistemas de transporte realmente integran a las personas con discapacidad.	Inclusión social
Absolón, L. et al. (2023)	Artículo jurídico	Derechos de las personas con discapacidad motriz en el Perú	Derechos y políticas públicas	Analiza avances normativas y desafíos en la protección de los derechos de personas con discapacidad en el Perú.	Derechos Humanos
Bazán, A. (2025)	Artículo jurídico	Infraestructura urbana inclusiva y movilidad en Lima Metropolitana	Derecho a la accesibilidad	Analiza la relación entre la infraestructura urbana y la accesibilidad de las personas con discapacidad en Lima.	Derechos Humanos
Jara, M. y Vásquez, J. (2012)	Artículo jurídico	Transporte Público terrestre de personas: mercado y regulación	Regulación del transporte público	Examina el rol del Estado en la regulación del transporte público terrestre.	Regulación del transporte.
Ruiz, M. et al. (2016)	Artículo jurídico	Evaluación de la equidad del servicio de transporte público	Equidad en el servicio de transporte	Analiza la distribución equitativa del servicio de transporte público	Derechos Humanos
Aparicio, G. (2023)	Tesis de grado	Inaccesibilidad en el transporte público urbano como discriminación estructural	Discriminación estructural	Analiza la inaccesibilidad como forma de vulneración de derechos fundamentales.	Derecho a la Accesibilidad
Ramírez, Y. (2022)	Tesis de grado	Transporte público y	Derecho a la accesibilidad	Analiza el vínculo entre el	Derecho a la Accesibilidad

		derecho de accesibilidad en personas con discapacidad física		transporte público y derechos de personas con discapacidad en Lima.	
Campos, P. y Rojas, M. (2023)	Tesis de grado	Accesibilidad de personas con movilidad reducida en el Corredor Azul	Accesibilidad en transporte de Lima	Evalúa el nivel de accesibilidad del Corredor Azul para personas con movilidad reducida	Transporte público en Lima
Martínez, D. (2012)	Tesis de maestría	Estrategias para promover accesibilidad en transporte público	Políticas de accesibilidad	Analiza estrategias para mejorar la accesibilidad en el transporte urbano en Bogotá.	Políticas públicas
Rodríguez, J. y Gómez, J. (2016)	Tesis doctoral	Accesibilidad al transporte público en Bucaramanga	Accesibilidad en servicios de transporte	Identifica barreras que enfrentan las personas con discapacidad para acceder al transporte público.	Barreras de accesibilidad
Vega, P. (2023)	Documento institucional	Personas con discapacidad y movilidad urbana con enfoque de derechos humanos	Movilidad urbana y Derechos Humanos	Desarrolla el enfoque de derechos aplicado a la movilidad urbana inclusiva.	Derechos Humanos
Observatorio Nacional de la Discapacidad	Página web institucional	Plataforma de información sobre discapacidad en el Perú	Información estadística y normativa sobre discapacidad	Proporciona datos y documentos oficiales que permiten contextualizar la situación de las personas con	Contexto nacional de discapacidad

				discapacidad en el país.	
Diario Correo (2015)	Nota periodística	308 rutas autorizadas para circular en Lima	Organización del sistema de transporte público	Brinda información sobre la estructura del transporte público en Lima y su magnitud operativa.	Sistema de transporte terrestre
Velarde, V. (2012)	Artículo académico	Los modelos de la discapacidad: un recorrido histórico	Modelos teóricos de discapacidad	Explica la evolución del concepto de discapacidad desde el modelo médico hasta el modelo social y de derechos humanos.	Modelo de discapacidad
Catalán Parada, R. (2021)	Tesis de maestría	Transversalización del enfoque de derechos humanos en discapacidad	Enfoque de derechos humanos en discapacidad	Analiza la incorporación del enfoque de derechos humanos en políticas pública sobre discapacidad.	Derechos humanos y discapacidad
Borg, E. (2021)	Tesis de maestría	The protection and promotion of the rights of persons with disabilities	Protección internacional de derechos de personas con discapacidad.	Examina los mecanismos internacionales de protección de los derechos de las personas con discapacidad	Derecho Internacional de la discapacidad
Robert, A. (2007)	Libro jurídico	Teoría de los derechos fundamentales	Fundamentación teórica de los derechos fundamentales	Desarrolla la teoría de los derechos fundamentales y el principio de proporcionalidad aplicable al	Derechos fundamentales

				análisis constitucional,	
Ferrajoli, L. (2011)	Libro jurídico	Derechos y garantías: La ley del más débil	Garantismo y protección de derechos	Explica el papel del Estado en la garantía de los derechos fundamentales y la protección de grupos vulnerables.	Garantía del ejercicio de derechos fundamentales.
Cayetano, J. (2023)	Reportaje periodístico	Personas con discapacidad visual en Lima gastan hasta el triple de tiempo y dinero para moverse	Barreras de movilidad urbana para personas con discapacidad	Evidencia las dificultades que enfrentan las personas con discapacidad para desplazarse en Lima, lo que refleja las limitaciones del sistema del transporte público en términos de accesibilidad.	Accesibilidad y movilidad.
Defensoría del Pueblo (2019)	Informe institucional	Exigimos mejorar la accesibilidad en el transporte para personas con discapacidad	Supervisión estatal de derechos de personas con discapacidad	Señala deficiencias en la accesibilidad del transporte y exhorta a las autoridades a adoptar medidas que garanticen el acceso igualitario a este servicio.	Derecho a la accesibilidad
Programas de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2023)	Informe institucional	Lo urbano y la urbanización en Bolivia: Problemas y desafíos	Desarrollo urbano y movilidad	Analiza los desafíos de la urbanización y movilidad en ciudadanos latinoamericanos, resaltando	Movilidad inclusiva

				la necesidad de sistemas de transporte inclusivo y accesible.	
--	--	--	--	---	--

7.2. Matriz de Análisis Normativo

Norma jurídica	Artículo	Contenido relevante	Derecho fundamental relacionado	Aplicación en transporte público	Observaciones
Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad	Preámbulo c); e); h); k); n); v); Art. 1; Art. 3; Art. 8; Art. 9; Art. 14; Art. 18	Reconoce la accesibilidad como condición previa para que las personas con discapacidad puedan vivir de forma independiente y participar plenamente en la sociedad.	Igualdad, autonomía personal y no discriminación.	Obliga a los Estados a adoptar medidas para garantizar acceso al transporte público, infraestructura y servicios públicos.	Constituye el principal instrumento internacional que establece estándares sobre accesibilidad.
Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad	Art. 20 y Art. 31	Dispone que los Estados deben garantizar la movilidad personal mediante ayudas técnicas, tecnologías y formas de asistencia accesibles.	Libertad de tránsito, autonomía personal.	Promueve la adopción de mecanismos que faciliten el desplazamiento seguro y autónomo en espacios públicos y medios de transporte.	Refuerza el derecho a la movilidad como condición para la inclusión social.
Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Persona con Discapacidad	Art. 1 y Art. 3	Establece el compromiso de los Estados de adoptar medidas para eliminar progresivamente la discriminación contra Personas con Discapacidad.	Igualdad y no discriminación.	Obliga a eliminar barreras estructurales en servicios públicos incluido el transporte.	Refuerza el deber de los Estados de implementar políticas públicas inclusivas.

Constitución Política del Perú	Art. 1 Art. 2	Reconoce el derecho a la igualdad ante la ley y prohíbe toda forma de discriminación .	Igualdad y dignidad humana	Garantiza que las personas con discapacidad accedan a servicios públicos en igualdad de condiciones.	Base constitucional del principio de igualdad aplicada a la accesibilidad.
Constitución Política del Perú	Art. 7.	Establece que el Estado protege especialmente a las personas con discapacidad y promueve políticas públicas.	Protección de personas en situación de vulnerabilidad.	Obliga al Estado a promover políticas de accesibilidad en entornos públicos y servicios de transporte.	Fundamenta la intervención estatal en materia de accesibilidad.
Ley General de la Persona con Discapacidad – Ley N° 29973	Art. 15	Reconoce la accesibilidad o derecho que permita acceder a bienes y servicios públicos de manera autónoma.	Igualdad, accesibilidad, autonomía personal.	Establece que los servicios públicos deben garantizar condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad.	Introduce el principio de Diseño Universal y Accesibilidad.
Ley General de la Persona con Discapacidad – Ley N° 29973	Art. 20	Dispone que las empresas de transporte público deben implementar unidades accesibles.	Igualdad de acceso a servicios públicos.	Obliga a incorporar rampas, espacios adecuados y condiciones accesibles en unidades de transporte.	Su cumplimiento depende de la fiscalización del Estado y autoridades competentes.
Resolución Ministerial N° 171-2019-TR	Art. 3	Define los ajustes razonables como adaptaciones necesarias para garantizar	Igualdad y accesibilidad	Aunque está orientada al ámbito laboral, el concepto es aplicable a servicios	Proporciona base conceptual para la implementación de ajustes razonables.

		la igualdad de oportunidades de las Personas con Discapacidad		públicos como el transporte.	
Decreto Supremo N° 007-2021.MIMP	Objetivo Prioritario N° 6	Establece como objetivo asegurar la accesibilidad en el entorno para las personas con discapacidad.	Inclusión social e igualdad de oportunidades	Promueve el desarrollo de transporte accesible con diseño universal.	Política Pública relacionada al desarrollo social al 2030.
Norma Técnica A.120 – Accesibilidad Universal en Edificaciones	Disposiciones técnicas	Establece parámetros técnicos para garantizar accesibilidad en infraestructura y espacios públicos.	Accesibilidad e igualdad.	Influye en el diseño de estaciones paraderos y entornos urbanos vinculados al transporte público.	Complementa la normativa jurídica con estándares técnicos.
Proyecto de Ley N° 3597/2018- CR Ley sobre instalación obligatoria de rampas en buses de transporte público -	Propuesta normativa	Propone elegir la instalación obligatoria de rampas en buses	Igualdad y accesibilidad	Obliga a incorporar rampas	Su cumplimiento depende de la fiscalización estatal.

7.3. Matriz de Análisis Jurisprudencial

Tribunal / Órgano	Caso o Sentencia	Hechos relevantes	Problema jurídico	Criterio o fundamento jurídico	Relación con la investigación
Comité de Derechos Humanos de la ONU	Caso Nyusti y Takács vs Hungría	Dos personas con discapacidad visual denunciaron que los cajeros automáticos de un banco no eran accesibles para personas ciegas, lo que les impedía utilizar el servicio de manera autónoma.	¿La falta de accesibilidad en servicios públicos o privados de uso público constituye discriminación contra personas con discapacidad?	El Comité determinó que la falta de accesibilidad constituye una forma de discriminación, ya que limita el ejercicio de derechos en igualdad de condiciones.	Establece estándares internacionales sobre accesibilidad como condición para el ejercicio efectivo de derechos fundamentales.
Tribunal Constitucional del Perú	STC Exp. 0045-2004-AI/TC	Se analizó la constitucionalidad de normas vinculadas a la protección de derechos fundamentales y el principio de igualdad.	¿Cómo debe interpretarse el principio de igualdad y no discriminación en el ordenamiento constitucional peruano?	El Tribunal Constitucional sostuvo que el principio de igualdad exige eliminar barreras que impidan el ejercicio efectivo de derechos por grupos vulnerables.	Sirve como fundamento constitucional para exigir políticas públicas inclusivas y accesibles.
Tribunal Constitucional del Perú	STC Exp. 02437-PA/TC	Se presentó un proceso de amparo relacionado con la vulneración de derechos fundamentales vinculados a condiciones de	¿La falta de condiciones adecuadas para personas con discapacidad vulnera derechos fundamentales?	El Tribunal reafirmó que el Estado debe adoptar medidas para garantizar condiciones de igualdad real para las	Refuerza el deber del Estado de eliminar barreras que impiden el acceso a servicios públicos.

		accesibilidad y trato digno.		personas con discapacidad.	
INDECOPI	Resolución 2904-2016/SPC - INDECOPI	Se analizó una denuncia por discriminación en la prestación de servicios a una persona con discapacidad.	¿La negativa o limitación en la prestación de servicios a personas con discapacidad constituye discriminación?	INDECOPI determinó que los proveedores deben garantizar condiciones de accesibilidad y trato igualitario para todos los consumidores.	Vincula la accesibilidad con el derecho del consumidor y la igualdad en el acceso a servicios.
Corte Constitucional de Colombia	Sentencia T-595/02	Una persona con discapacidad solicitó condiciones de accesibilidad en el sistema de transporte público urbano.	¿La falta de accesibilidad en el transporte público vulnera derechos fundamentales?	La Corte estableció que el transporte público debe garantizar accesibilidad progresiva para las personas con discapacidad, como parte del derecho a la igualdad y a la movilidad.	Constituye un precedente relevante en América Latina sobre transporte público accesible y derechos fundamentales.

12% 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 10 palabras)

Fuentes principales

- 9%  Fuentes de Internet
- 8%  Publicaciones
- 9%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

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.

Fuentes principales

- 9% Fuentes de Internet
- 8% Publicaciones
- 9% Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Fuentes principales

Las fuentes con el mayor número de coincidencias dentro de la entrega. Las fuentes superpuestas no se mostrarán.

1	Internet	hdl.handle.net	1%
2	Internet	documentop.com	<1%
3	Internet	cdn.www.gob.pe	<1%
4	Internet	tesis.pucp.edu.pe	<1%
5	Publicación	Calisaya Yapuchura, Pamela Yhosely. "El derecho de accesibilidad de las personas...	<1%
6	Trabajos entregados	Universidad Privada Antenor Orrego 2025 on 2025-09-08	<1%
7	Internet	repositorio.unc.edu.pe	<1%
8	Internet	repositorio.ucss.edu.pe	<1%
9	Trabajos entregados	Universidad Tecnológica del Peru on 2025-12-08	<1%
10	Publicación	Villarreal Lopez, Carla. "El reconocimiento de la capacidad juridica de las persona...	<1%
11	Internet	sedici.unlp.edu.ar	<1%