



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE
GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO
CARRERA DE DERECHO**

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

TEMA

**LA VULNERACIÓN AL ACCESO DEL TRANSPORTE PÚBLICO
INTERPROVINCIAL DE LAS PERSONAS CON
DISCAPACIDAD FÍSICA**

TUTOR

AB. MARIA ELENA GARCIA

AUTOR

DENNISSE COBO AYORA

GENESIS PACHECO LEÓN

GUAYAQUIL 2022

REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA	
FICHA DE REGISTRO DE TESIS	
TÍTULO Y SUBTÍTULO: La vulneración al acceso del transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física.	
AUTOR/ES: Dennisse Katherine Cobo Ayora Génesis Elizabeth Pacheco León	REVISORES O TUTORES: María Elena García Lara
INSTITUCIÓN: Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil	Grado obtenido: Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador
FACULTAD: Ciencias Sociales y Derecho	CARRERA: Derecho
FECHA DE PUBLICACIÓN: 2022	N. DE PAGS: 117
ÁREAS TEMÁTICAS: Derecho	
PALABRAS CLAVE: Derechos de grupos especiales, impedido físico, transporte público, igualdad de oportunidades, inclusión social	
RESUMEN: Durante muchos años las personas con discapacidad física han luchado para que se hagan respetar sus derechos constitucionales, la actual Carta Magna aprobada mediante la Asamblea Constituyente en el año 2008 considera a las personas con discapacidad dentro del grupo de atención prioritaria, es por tal motivo que la autoridad competente tiene la	

obligación de velar para que se respeten sus derechos y ser incluidos dentro de la sociedad con las mismas oportunidades y beneficios. La presente investigación se centra en determinar de qué forma se da el acceso al transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física y si existe una vulneración de este derecho que está debidamente establecido la Constitución, Ley de Discapacidades y Convenios Internacionales ratificados por nuestro país. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados en conjunto con otros organismos estatales son quienes deben velar para que se cumpla con el derecho de accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física. Se va a analizar el impacto de existir una vulneración a la accesibilidad del transporte público interprovincial además se va a describir los principales antecedentes de estudio, determinar las causas de la existencia de una vulneración al acceso del transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física. En sentido metodológico, la investigación se desarrolla con un enfoque cuantitativo y cualitativo, incorporando el método deductivo, descriptivo y analítico.

N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:
---	-----------------------------

DIRECCIÓN URL (tesis en la web):

ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
---------------------	---	------------------------------------

CONTACTO CON AUTOR/ES: Cobo Ayora Dennisse Katherine Pacheco León Genesis Elizabeth	Teléfono: 0993710432 0969003559	E-mail: dcoboa@ulvr.edu.ec gpachecol@ulvr.edu.ec
--	--	--

CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	Mgtr. Diana Almeida Aguilera Teléfono: (04) 259 6500 Ext. 250 E-mail: dalmeidaa@ulvr.edu.ec Mgtr. Cristina Franco Cortázar (Director de Carrera) Teléfono: (04) 2596500 Ext. 233 E-mail: cfrancoc@ulvr.edu.ec
------------------------------------	--

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

26/9/22, 22:22

Tumitin - Informe de Originalidad - Versión Final

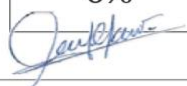
Turnitin Informe de Originalidad

Procesado el: 26-sept.-2022 01:29 -05
Identificador: 1909201680
Número de palabras: 29901
Entregado: 1

Versión Final Por Cobo - Pacheco
Tutor: García Lara

Índice de similitud

6%



Similitud según fuente

Internet Sources: 6%
Publicaciones: 0%
Trabajos del estudiante: 0%

2% match (Internet desde 12-nov.-2020)

<https://observatoriodeladiscapacidad.blogspot.com/2011/04/informe-de-estado-de-ecuador-sobre.html>

1% match (Internet desde 18-nov.-2020)

<https://odsterritorioecuador.ec/wp-content/uploads/2019/04/ORDENANZA-DE-CREACION-DE-LA-DIRECCION-MUNICIPAL-DE-TRANSITO-TRANSPORTE-TERRESTRE-Y-SEGURIDAD-VIAL-2.pdf>

1% match (Internet desde 05-may.-2021)

<https://odsterritorioecuador.ec/wp-content/uploads/2019/04/ORDENANZA-QUE-FIJA-LAS-TARIFAS-DEL-SERVICIO-DE-TRANSPORTE.pdf>

1% match (Internet desde 12-nov.-2020)

<http://legal.legis.com.co/document.legis?bookmark=bf19cd1c79dffe1443ea1aedcc16e1f8ee0nf9&docid=constitu&viewid=GRP-PC>

1% match (Internet desde 13-nov.-2020)

http://www.edicioneslegales-informacionadicional.com/webmaster/directorio/RO_160517_0756_2S.pdf

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO CARRERA DE DERECHO PROYECTO DE INVESTIGACIÓN TEMA LA VULNERACIÓN AL ACCESO DEL TRANSPORTE PÚBLICO INTERPROVINCIAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA TUTOR AB. MARIA ELENA GARCIA AUTOR DENNISSE COBO AYORA GENESIS PACHECO LEÓN GUAYAQUIL 2022 REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA FICHA DE REGISTRO DE TESIS TÍTULO Y SUBTÍTULO: La vulneración al acceso del transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física. AUTOR/ES: Dennisse Katherine Cobo Ayora Génesis Elizabeth Pacheco León REVISORES O TUTORES: María Elena García Lara INSTITUCIÓN: Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil Grado obtenido: Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador FACULTAD: CARRERA: Ciencias Sociales y Derecho Derecho FECHA DE PUBLICACIÓN: 2022 N. DE PAGS: 103 ÁREAS TEMÁTICAS: Derecho PALABRAS CLAVE: Derechos de grupos especiales, impedido físico, transporte público, igualdad de oportunidades, inclusión social RESUMEN: Durante muchos años las personas con discapacidad física han luchado para que se hagan respetar sus derechos constitucionales, la actual Carta Magna aprobada mediante la Asamblea Constituyente en el año 2008 **considera a las personas con discapacidad** dentro del grupo **de atención prioritaria**, es por tal motivo que la autoridad competente tiene la I obligación de velar para que se respeten sus derechos y ser incluidos dentro de la sociedad con las mismas oportunidades y beneficios. La presente investigación se centra en determinar de qué forma se da el acceso al transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física y si existe una vulneración de este derecho que está debidamente establecido la Constitución, Ley de Discapacidades y Convenios Internaciones ratificados por nuestro país. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados en conjunto con otros organismos estatales son quienes deben velar para que se cumpla con el derecho de accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física. Se va a analizar el

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

Los estudiantes egresados **DENNISSE KATHERINE COBO AYORA** y **GENESIS ELIZABETH PACHECO LEÓN**, declaramos bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, La vulneración al acceso del transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física, corresponde totalmente a los suscritos y me nos responsabilizamos con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedemos los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autor(es)


Firma:
DENNISSE KATHERINE COBO AYORA
C.I. 0930759725


Firma:
GENESIS ELIZABETH PACHECO LEON
C.I. 0931497150

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación La vulneración al acceso del transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física, designado por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: **“La vulneración al acceso del transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física”**, presentado por los estudiantes **DENNISSE KATHERINE COBO AYORA** y **GÈNESIS ELIZABETH PACHECO LEON** como requisito previo, para optar al Título de **ABOGADO DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR** encontrándose apto para su sustentación.

Firma:



Mgtr. María Elena García Lara

C.C. 0914887674

AGRADECIMIENTO

A Dios por darme el regalo de la vida y la salud, a mi padre Juan Cobo Naranjo por su gran apoyo, por inculcarme el valor del trabajo ya que las cosas no llegan solas, se dan mediante dedicación y esfuerzo, a mi mamita Olga Isabel Ayora Arias que desde el cielo festeja mis logros, mujer maravillosa, trabajadora y con carácter. A mi hija Eliana Catalina que desde muy chiquita le toco comprender que mamá tenía que regresar a casa muy tarde para poder convertirse en profesional y darle un futuro mejor, A mi hermana Lissette por ser un cimiento fundamental en mi vida y darme las fuerzas cuando ya quería tirar la toalla, a mi compañero de vida Fabián por el apoyo incondicional brindado y por acompañarme en este proceso de convertirme en profesional, a mi querido jefe Dr. Fernando Alarcón Sáenz porque sin él no hubiera podido cumplir con este sueño que convertirme en abogada, por sus enseñanzas y por ser un ejemplo en el mundo del Derecho, a mi Vivi querida, mi cómplice y amiga; a Samantha Deyaneira por estar colaboración en este camino, a mi tutora Ab. María Elena García por la ayuda ofrecida y por encaminarnos a elaborar el presente proyecto de investigación, a mi compañera de tesis Génesis Pacheco, no pude haber elegido mejor, ambas queremos obtener nuestro añorado título por su dedicación y compromiso.

Dennisse Cobo Ayora

A Dios por ser mi fortaleza en momentos de dificultad, a mis padres por ser fundamentales en mi camino para crecer como persona y en mi largo proceso académico, a mis hermanos por ser incondicionales conmigo y brindarme ese ligero empujón cuando más lo necesitaba, a mis sobrinos Luis, Emilio y José quienes con su admiración hicieron que creyera en mí misma como su ejemplo a seguir, a Samantha por su ayuda y aporte en el presenta trabajo, a mi tutora de tesis Ab. María Elena García por brindarme las directrices necesarias para lograr un buen proyecto de investigación para que en el futuro pueda generar impacto y a mi compañera de tesis Dennisse Cobo por su disciplina y compromiso para alcanzar nuestra más anhelada meta.

Génesis Pacheco León

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo de investigación a mi hija, a Dios, a mis padres, compañero de vida, hermanas y sobrinas...

Dennisse Cobo Ayora

Dedico este proyecto de investigación a Dios, mis padres, hermanos y sobrinos....

Génesis Pacheco León

ÍNDICE GENERAL

Tabla de contenido

CAPÍTULO I	3
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	3
1.1 Tema	3
1.2 Título	3
1.3 Planteamiento del Problema	3
1.4 Formulación del Problema	5
1.5 Sistematización del Problema	5
1.6 Objetivo General	5
1.7 Objetivos Específicos	5
1.8 Justificación	6
1.9 Delimitación del Problema	7
1.10 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN INSTITUCIONAL	8
CAPITULO II	9
MARCO TEORICO	9
2.1.1 Antecedentes	9
2.1.1.1. Evolución histórica y conceptual de la discapacidad física	9
2.1.1.2 Paradigma tradicional	10
2.1.1.3 Paradigma de la rehabilitación	10
2.1.1.4 Paradigma de los derechos humanos	11
2.1.2 Generalidades de la discapacidad	12
2.1.2.1 Definición de discapacidad	12
2.1.2.2 Discapacidad física	13
2.1.3 Asociaciones para personas con discapacidad física	13
2.1.3.1 Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (Conadis)	13
2.1.3.2 Principios que regulan al Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (Conadis)	14
2.1.3.3 Objetivos del Consejo Nacional Para La Igualdad De Discapacidades (Conadis)	15
2.1.3.4 Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadripléjicos del Guayas (ASOPLÉJICA)	16
2.1.4 Calificación o Recalificación de Personas con Discapacidad	16
2.1.5 Descuentos del transporte público para las personas con discapacidad	18
2.1.6 Estadísticas según el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS)	18
2.1.7 Generalidades del sistema de transporte Terrestre para las personas con discapacidad física	21

2.1.9	El Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN y sus normas referentes a transportación terrestre para personas con Discapacidad.....	23
2.1.9.1	NTE INEN 2853, rampas para el ingreso y egreso de personas con movilidad reducida	24
2.1.9.2	NTE INEN 2239, Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización. Requisitos y clasificación	24
2.1.9.3	NTE INEN 2292, ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO, TERMINALES, ESTACIONES Y PARADAS DE TRANSPORTE.	25
2.1.9.4	CPE INEN 21-1.- Directrices para el desarrollo de normas sobre el sistema de transporte. necesidades de las personas con discapacidad y adultos mayores.....	27
2.1.10	El derecho al acceso del transporte público interprovincial para las personas con discapacidad en el Ecuador.	28
2.1.11	Derechos vulnerados de las personas con discapacidad física referentes al acceso al transporte publico interprovincial	32
2.1.11.1	Derecho de accesibilidad	32
2.1.11.2	Derecho a la igualdad y no discriminación	33
2.1.12	La competencia referente a transporte público interprovincial.....	34
2.2	MARCO CONCEPTUAL.....	36
2.3	MARCO LEGAL	39
2.3.1	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización	39
2.3.2	Constitución de la República del Ecuador.....	41
2.3.3	Ley Orgánica de Discapacidades.....	42
2.3.4	Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades.....	45
2.3.5	Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial	47
2.3.6	Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.....	50
2.3.7	Resoluciones del Consejo Nacional de Competencias	51
2.3.8	Normas Internacionales sobre el derecho de accesibilidad al transporte para personas con discapacidad física.	51
2.3.8.1	Declaración Universal de los Derechos Humanos	52
2.3.8.2	Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad	52
2.3.8.3	Convención para Eliminación Discriminación Personas con Discapacidad	53
2.3.9	Derecho comparado	54
2.3.9.1	Colombia	54
2.3.9.2	Honduras.....	57
CAPÍTULO III.....		59
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN		59
3.1	Metodología	59
3.2	Tipo de investigación.....	59
3.3	Enfoque de la investigación	60
3.4	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	60
3.5	Población.....	61

3.6 Muestra	61
3.6.1 Formula para el tamaño de la muestra	61
3.7 Análisis de resultados	62
3.7.1 Entrevistas	62
3.7.1.1. Formato de entrevista dirigida a profesionales de derecho o miembros de alguna entidad estatal relacionado en materia de tránsito y seguridad vial del presente proyecto de investigación	62
3.7.1.2 Formato de preguntas para la entrevista dirigida a los miembros activos de ASOPLEJICA.	63
3.7.2 ENCUESTAS. –	76
3.7.2.1 Formato de encuestas	76
3.7.2.2 Análisis de resultados de encuestas	77
INFORME FINAL	86
CONCLUSIONES	87
RECOMENDACIONES	89
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	90
ANEXOS	93

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos Estadísticos personas con Discapacidad física en Guayas	21
Tabla 2 Pregunta 1: ¿Conoce usted que el derecho al transporte público interprovincial se encuentra tipificado en la Constitución y la Ley Orgánica de Discapacidad?	78
Tabla 3 Pregunta 2: ¿Considera usted que el transporte público interprovincial cumple con adecuaciones necesarias para que las personas con discapacidad accedan a dicho servicio por sus propios medios?	79
Tabla 4 Pregunta 3: ¿Con que frecuencia utiliza transporte público interprovincial para movilizarse?	80
Tabla 5 Pregunta 4: ¿Piensa usted que el Terminal Terrestre de Guayaquil cuenta con la infraestructura adecuada para que las personas con discapacidad accedan a los buses por sus propios medios?	81
Tabla 6 Pregunta 5: ¿Piensa usted que implementando las adecuaciones necesarias en los buses interprovinciales (rampas, espacios para sillas de ruedas) haría que aumente la utilización de este servicio para las personas con discapacidad?	82
Tabla 7 Pregunta 6: ¿Cree usted que el transporte urbano cuenta con mecanismos que facilitan el acceso a personas con discapacidad en relación a los buses interprovinciales?	83
Tabla 8 Pregunta 7: ¿Cómo calificaría usted el servicio que brindan las cooperativas de transporte público interprovincial?.....	84
Tabla 9 Pregunta 8: ¿Cree usted que las autoridades competentes trabajan conjuntamente con las cooperativas de transporte interprovincial para brindar un servicio accesible para personas con discapacidad física?.....	85

ÌNDICE DE FIGURAS

Gráfico 1 Datos Estadísticos personas con discapacidad en el Ecuador	19
Gráfico 2 Datos Estadísticos personas con discapacidad del Guayas	20
Gráfico 3 Fórmula para calcular la muestra.....	61
Gráfico 4 Ecuación Estadística para proporciones poblacionales	61
Gráfico 5 ¿Conoce usted que el derecho al transporte público interprovincial se encuentra tipificado en la Constitución y la Ley Orgánica de Discapacidad?	78
Gráfico 6 ¿Considera usted que el transporte público interprovincial cumple con adecuaciones necesarias para que las personas con discapacidad accedan a dicho servicio por sus propios medios?	79
Gráfico 7 ¿Con que frecuencia utiliza transporte público interprovincial para movilizarse?	80
Gráfico 8 ¿Piensa usted que el Terminal Terrestre de Guayaquil cuenta con la infraestructura adecuada para que las personas con discapacidad accedan a los buses por sus propios medios?	81
Gráfico 9 ¿Piensa usted que implementando las adecuaciones necesarias en los buses interprovinciales (rampas, espacios para sillas de ruedas) haría que aumente la utilización de este servicio para las personas con discapacidad?.....	82
Gráfico 10 ¿Cree usted que el transporte urbano cuenta con mecanismos que facilitan el acceso a personas con discapacidad en relación a los buses interprovinciales?	83
Gráfico 11 ¿Cómo calificaría usted el servicio que brindan las cooperativas de transporte público interprovincial?.....	84
Gráfico 12 ¿Cree usted que las autoridades competentes trabajan conjuntamente con las cooperativas de transporte interprovincial para brindar un servicio accesible para personas con discapacidad física?	85

ÍNDICE ANEXOS

Anexo 1 Entrevista Nelly Mercedes Ozaeta	93
Anexo 2 Entrevista Mariana Párraga	94
Anexo 3 Entrevista María Elena Rodríguez	95
Anexo 4 Entrevista Aquiles Manuel Valarezo Farias	96
Anexo 5 Entrevista con el Ab. Víctor Rodríguez	97
Anexo 6 Entrevista al TNT. Coronel Kleber Sinchiguano.....	98
Anexo 7 Certificado emitido por el Presidente de Asoplejica donde constan la cantidad de socios activos de fecha 26 de noviembre del 2021.	99
Anexo 8 Fotografías captadas desde el Terminal Terrestre de Guayaquil.	100
Anexo 9 Fotografías de las encuestas realizadas a los miembros de ASOPLEJICA	102

INTRODUCCIÓN

A lo largo de la historia la sociedad desarrolló la concepción de que la igualdad e inclusión eran principios rectores para poder garantizar una vida digna y llena de oportunidades a todos los ciudadanos en igualdad de condiciones. Pero debemos hacer especial mención en que no todos gozamos de las mismas condiciones físicas o mentales, por lo que es imperativo que por parte del Estado se regulen, se desarrollen y se establezcan normativas inclusivas que tengan como principal objetivo el deber y cumplimiento de derechos y garantías fundamentales para toda la población respetando las cualidades o características de cada grupo.

Con el pasar del tiempo y desde el impacto que generó la creación de instituciones u organismos de derechos humanos, se han implementado y desarrollado normas que tienen como misión el respeto y cumplimiento de los derechos para personas con discapacidad, aunque lastimosamente en la actualidad continúan existiendo muchas insuficiencias a la hora de hacer efectivo lo establecido en las distintas normas debido a la falta evidente de control por parte de las autoridades competentes.

Al tratarse de una problemática de índole social y legal, hemos considerado necesario desarrollar el presente proyecto de investigación para crear conciencia social y establecer a modo de recomendación diversos mecanismos o herramientas jurídicas que eviten la vulneración de derechos y garantías para personas con discapacidad física y sirvan de precedente para establecer sanciones que permitan hacer efectivo el ejercicio de lo establecido en la Ley Orgánica de Discapacidades, el Reglamento de Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y la Constitución de la República del Ecuador en materia constitucional y de tránsito.

CAPÍTULO I. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN. – El primer capítulo del presente proyecto de investigación contiene el planteamiento y la formulación del problema que hemos evidenciado a lo largo del tiempo, por otro lado, en el presente capítulo establecemos la delimitación del problema, la justificación del presente

proyecto de investigación y el desarrollo de objetivos tanto general como objetivos.

CAPITULO II. MARCO TEÒRICO. - En el segundo capítulo determinamos los antecedentes y la evolución mediante los distintos paradigmas que el termino discapacidad física ha tenido a lo largo de la historia, establecemos la definición del término discapacidad, así como también los tipos y sus principales causas. Fundamentamos nuestra investigación con el marco legal respectivo para solidificar nuestra opinión y desarrollo del presente trabajo de investigación.

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA. - En este tercer capítulo buscamos describir los métodos que aplicamos para el desarrollo del presente proyecto de investigación, definimos las técnicas para recolección de datos que sirvan para afianzar la idea principal de investigación, mencionamos la población y muestra y establecemos la validez y nivel de confianza del proceso realizado en el proyecto de investigación.

INFORME FINAL. - Mediante el desarrollo del proyecto de investigación establecimos una visión más sólida del tema de la mano de las conclusiones y mediante las recomendaciones establecemos herramientas que servirán de mucho para poder hacer cumplir lo establecido por la ley, así como también lograr conciencia colectiva y sensibilización por parte de la ciudadanía.

CAPÍTULO I

DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Tema

EL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO INTERPROVINCIAL Y LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA

1.2 Título

La vulneración al acceso del transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física.

1.3 Planteamiento del Problema

Durante muchos años las personas con discapacidad física han luchado para que se hagan respetar sus derechos. La presente investigación se centra en determinar de qué manera se da el acceso al transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física y si existe una vulneración de este derecho que está establecido en la norma.

Las personas con discapacidad física según la Constitución del Ecuador vigente desde el año 2008 son consideradas dentro del grupo de atención prioritaria, es por tal motivo que la autoridad competente tiene la obligación de velar para que se respeten sus derechos y ser incluidos dentro de la sociedad. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados son quienes tienen la competencia en cuanto a tránsito y transporte dentro de su jurisdicción, en tal virtud cada municipio debe de involucrarse y hacer cumplir lo que dice la ley.

Esta Ley Orgánica de Discapacidades en su artículo 60 determina que la autoridad competente “previo al otorgamiento de los permisos correspondientes, deben fiscalizar que los buses públicos cuenten con las normas técnicas emitidas por el INEN que es el Instituto Ecuatoriano de Normalización para garantizar dicho acceso a las personas con discapacidad física”, caso contrario deberá existir una sanción por la falta de inobservancia. (Ley Organica de Discapacidades, LOD, 2012)

El Reglamento a la Ley de transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo 54 referente al transporte público terrestre, en su inciso 2 determina “que los buses de transporte público deben contar con espacios adecuados para las personas con discapacidad de tal manera que tengan un acceso apropiado al automotor y se dé cumplimiento a las normas de seguridad de los pasajeros”. (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2012)

Como se ha detallado anteriormente en la norma se establecen diferentes derechos con los que cuentan las personas con discapacidad, pero es menester determinar si se cumple lo que establece la ley.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados son quienes deben velar para que se cumpla con el derecho de accesibilidad al transporte público de las personas con discapacidad física, en conjunto con otros órganos estatales que se analizan a lo largo del presente proyecto de investigación. Se debe tener presente que habiendo un acceso eficiente al transporte público interprovincial este grupo de atención prioritaria podrá disfrutar plenamente de los demás derechos constitucionales como son a la recreación, esparcimiento, trabajo ya que pueden moverse libremente entre cantones o provincias, por sus propios medios, sin necesidad de encontrarse acompañados por un tercero.

La gran mayoría de personas con discapacidad física no cuentan con vehículo propio, por tanto, se ven en la necesidad de utilizar el transporte público, ya que resulta mucho más económico que utilizar un vehículo alquilado. Hay interrogantes que nacen durante la presente investigación, como por ejemplo que pasa con las personas que no viven en las ciudades principales como Guayaquil, si no en lugares rurales o cantones que no cuentan con todos los servicios. Ellos se ven obligadas a moverse diariamente o regularmente a las cabeceras cantonales por temas de rehabilitación, trabajo, realizar algún trámite o cualquier otra actividad como lo hace cualquier ciudadano. Si no se cuenta con un medio de transporte público con las condiciones necesarias que le permita hacer su vida de una manera accesible por su condición se estaría vulnerando sus derechos.

En el ámbito urbano en cuanto a buses de transporte masivos en la ciudad de Guayaquil el Sistema Público de la Metrovía cuenta con unidades para personas que utilizan sillas de rueda, por lo que se puede establecer que hay una inclusión para las personas con discapacidad física. También existen buses urbanos que cuentan con rampas que facilitan el acceso de personas con discapacidad física. La presente investigación debe determinar si existe la misma accesibilidad y cumplimiento en cuanto a buses interprovinciales.

La legislación ecuatoriana contempla distintos derechos a este grupo de atención prioritaria y nuestra Carta Magna cumplió con su finalidad de declarar que las personas con discapacidad deben gozar de dichas garantías en relación a la búsqueda de su desarrollo óptimo y el de conseguir tener una vida digna, pero a pesar de que la ley establece a las autoridades competentes y los mecanismos que se deben aplicar para dar cumplimiento a dicho precepto en la actualidad existen insuficiencias a la hora de amparar

a estos grupos vulnerables volviéndose así una problemática no únicamente de índole social sino también de índole legal. Por lo que es de vital importancia que existan mecanismos que puedan servir como apoyo a lo establecido en nuestra normativa y que mediante el impulso de dichos mecanismos las autoridades competentes puedan garantizar con mayor énfasis las garantías y derechos correspondientes a este grupo de atención prioritaria.

1.4 Formulación del Problema

¿Cuáles son las causas por la que existe una vulneración del derecho al acceso del transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física?

1.5 Sistematización del Problema

- ¿Cómo es el servicio de transporte público para las personas con discapacidad física?
- ¿Qué consecuencias acarrea la vulneración del derecho al transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física?
- ¿Qué derechos se estarían vulnerando debido a la falta de accesibilidad para personas con discapacidad física en buses interprovinciales?
- ¿Qué autoridades estatales tiene la competencia para que se respete el derecho al transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física?
- ¿Cuáles son las normativas nacionales e internacionales en donde se establece el derecho a la accesibilidad del transporte para las personas con discapacidad?

1.6 Objetivo General

- Analizar el impacto de la vulneración a la accesibilidad del transporte público interprovincial para personas con discapacidad física.

1.7 Objetivos Específicos

- Describir los principales antecedentes de estudio de la vulneración del transporte público.
- Determinar las causas de la existencia de una vulneración al acceso del transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física.
- Explicar las normas técnicas referente a la infraestructura con la que deben contar las unidades de transporte público para personas con discapacidad emitidas por el

Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN.

- Establecer quienes son las autoridades competentes para hacer respetar el derecho al acceso del transporte público interprovincial para las personas con discapacidad.
- Definir cuáles son las normativas nacionales e internacional que establecen el derecho al acceso del transporte público para personas con discapacidad física.

1.8 Justificación

El presente tema sujeto a investigación es de vital importancia y gran trascendencia en relación al ámbito social por hacer referencia a un grupo de atención prioritaria integrado por personas con discapacidad física, mismas que con el pasar del tiempo y a lo largo de la historia no han logrado en su totalidad ser vistos desde una óptica diferente ni tampoco ser incluidos de forma igualitaria dentro de la sociedad. Es importante establecer que la discapacidad no es una enfermedad, se trata de una condición física.

La norma nos da los parámetros que debe cumplir la autoridad competente, más, sin embargo, aunque está plasmado en la ley esto no se aplica como debería. No sirve de nada tener una legislación si no cumple con el fin por la que fue creada. En tal virtud, es primordial definir las causas que conducen a las autoridades competentes que no apliquen las medidas necesarias para cumplir lo que establece la ley, vulnerando la accesibilidad del transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física movilidad reducida.

Este grupo vulnerable luchan día a día para desenvolverse en nuestra sociedad queriendo tener una igualdad de condiciones; si no se da en la práctica de lo que establece la ley no existirá una igualdad de derechos evitándose la inclusión que es por lo que han luchado durante décadas.

La Ley Orgánica de Discapacidades habla sobre el derecho de accesibilidad del transporte público en su artículo 60, esta situación no se efectiviza, lo que genera un ambiente de inseguridad jurídica en las personas lo que ayuda a que se desarrolle la idea de que las leyes son solo de papel. En la actualidad se ha visto un progreso de accesibilidad para personas con discapacidad física en buses del área urbana, pero esto no se da en buses interprovinciales e intercantonales.

Es de vital importancia estudiar esta problemática del ordenamiento jurídico ecuatoriano y definir el porqué de que las autoridades estatales por su falta de hacer

cumplir lo que indica las diferentes normas que se desarrollan en el presente trabajo de investigación, se vulneración el derecho de las personas con discapacidad física.

En este sentido, el presente tesis busca analizar el impacto y los efectos que han causado a las personas con discapacidad física la falta de control por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, Agencia Nacional de Tránsito, Ministerio de Transporte y Obras Públicas quienes tienen la competencia en conjunto de garantizar el cumplimiento de los derechos y garantías establecidas en nuestra legislación a favor de este grupo de atención prioritaria y la aplicación de distintos mecanismos para poder mejorar su actual seguridad jurídica y optimizar su calidad de vida. Al existir déficits y carencia por falta de investigación científica sobre esta investigación es un aporte al derecho de discapacidad.

El presente trabajo busca convertirse en un medio para que estudiantes, investigadores e incluso interesados en el tema y campo de estudio puedan usarlo como medio de consulta o como punto de partida para desarrollar un estudio mucho más profundo y buscar un balance sobre la problemática jurídica que existe en la legislación sobre la vulneración a la accesibilidad del transporte público de las personas con discapacidad física.

1.9 Delimitación del Problema

Campo: Acceso al transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física

Área: Constitucional, Social, Ley de Discapacidad y su Reglamento, Ley y Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Organismos Internacionales.

DELIMITACIÓN ESPACIAL:

Provincia: Guayas

Cantón: Guayaquil

Delimitación temporal: año 2021-2022

Unidades de Observación: Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadripléjicos del Guayas (ASOPLÉJICA) en la ciudad de Guayaquil.

IDEA A DEFENDER

La vulneración al acceso del transporte público interprovincial de las personas con discapacidad física se da por inobservancia y la ausencia del trabajo en conjunto de los organismos estatales encargados de velar y hacer cumplir este derecho

fundamental; es por ello que se requiere un estricto control y apoyo de las entidades relacionadas, con la finalidad de brindar un buen servicio a este grupo desfavorecido.

1.10 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN INSTITUCIONAL

Línea Institucional: Sociedad Civil, Derechos Humanos y gestión de la comunicación.
Línea de Facultad: Derecho Procesal con aplicabilidad al género, la identidad cultural y derechos humanos.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

2.1.1 Antecedentes

2.1.1.1. Evolución histórica y conceptual de la discapacidad física

En el trabajo investigativo sobre el “Evolución histórica y conceptual de la discapacidad y el respaldo jurídico-político internacional: el paradigma de los derechos humanos y la accesibilidad” el autor López (2011) manifiestan lo siguiente:

Con el paso de la historia y las distintas vivencias por las que tuvieron que sobrellevar las primeras sociedades humanas nos demuestra la concepción con la que se veía a las personas con discapacidad. En el Antiguo Egipto, por ejemplo, los niños y niñas que sufrían de algún tipo de discapacidad o condición eran abandonados por ser considerados una carga social o familiar, incluso existen evidencias arqueológicas que demuestran distintos tipos de fracturas tanto en las extremidades superiores como inferiores, que no era más que el fruto o resultado de lo que se creía parte de un tratamiento para sanar dicha condición y poder así vivir con normalidad.

Es necesario mencionar la visión judía sobre esta condición la cual establecía que la discapacidad de cualquier tipo se encontraba ligado directamente con lo mágico y religioso. Las sociedades antiguas creían que dichas condiciones debían ser consecuencias de un castigo divino por los actos que podías haber cometido y que se anteponían a sus creencias religiosas y costumbres, situación que hacía que fueran mal vistos en la sociedad y se tendía a aislarlos o juzgarlos. Con el pasar del tiempo es cuando la perspectiva que se tenía, las creencias y costumbres que estaban arraigadas a las sociedades cambian, relacionando de manera directa a la discapacidad con condiciones y afectaciones médicas.

La discapacidad no es un fenómeno que se haya originado recientemente en nuestro desarrollo como humanidad, es más bien un fenómeno que ha estado presente desde que el hombre empezó a habitar en la tierra. La situación social y el estilo de vida de las personas con discapacidad han venido cambiando de forma exponencial a lo largo de la historia, al punto que “se puede enmarcar en los tres paradigmas más conocidos hasta ahora; el tradicional, el de rehabilitación y el de derechos humano que es un modelo que apunta a un enfoque y desarrollo puramente social”. (Lopez Masìs, 2011, pág. 102)

2.1.1.2 Paradigma tradicional

Para Demetrio Pérez este modelo tradicional en relación a la discapacidad “se enfoca en las sociedades antiguas y en las creencias religiosas, la discapacidad era considerada un resultado del pecado original e incluso era considerado obra del diablo” (Casado Perez, 1991). Es por estas razones en este modelo denomina el rechazo y el aislamiento, debido a que a las personas con discapacidad se las percibía como sujetos que no tienen nada que aportar a la sociedad y que inspiraban menosprecio y marginación al considerar que su condición era resultado de los pecados que cometían. Durante este mismo periodo las personas con discapacidad auditiva por ejemplo eran consideradas como incapaces debido a que por su imperfección no podían educarse y cuando las leyes empezaron a surgir, no eran reconocidas para personas que padecieran cualquier condición distinta a lo que para la sociedad en ese tiempo era normal.

2.1.1.3 Paradigma de la rehabilitación

Este modelo por otro lado se adopta a partir del siglo XIX donde la discapacidad empieza a ser vista desde otra concepción, empezó a ser vista por causas científicas y a determinarse como una enfermedad. Todo esto a raíz de los avances médicos y educativos que se empezaron a desarrollar.

La esencia de este modelo radicaba en que los sujetos que padecían una condición física distinta, podían dejar de considerarse inútiles o no productivos en el marco del desarrollo de la sociedad al adecuarse a un proceso de rehabilitación con la finalidad de poder acercarse a la idea de lo que en ese tiempo se considera como normal.

Así lo especifica Puig De La Bellacasa en su obra sobre la evolución e historia de la discapacidad en relación al modelo de rehabilitación:

Los resultados del proceso se miden en exclusiva en función del grado de destrezas funcionales alcanzadas y por la inserción de un empleo remunerado. El éxito radica en que la persona sea capaz de aproximarse a lo definido culturalmente como normal. (Puig De La BellaCasa, 1990)

Es importante dentro de esta etapa señalar los avances internacionales que se consiguieron con la (Declaración Universal de los Derechos Humanos, 1948) por parte de la Organización de las Naciones Unidas en donde se empieza a evidenciar la búsqueda y respeto de los derechos de cada una de las personas y se marca un antecedente para la creación en años futuros de programas y convenios que contemplaban el cuidado, desarrollo y respeto a los derechos de las personas con discapacidad.

2.1.1.4 Paradigma de los derechos humanos

Dentro de esta etapa que inicia a finales del siglo XX e principios del siglo XXI se empieza con ese recorrido para que se les conceda a las personas con discapacidad derechos promoviendo de esta forma la igualdad y cambiando la concepción que se tenía anteriormente de las personas con discapacidad, dándole cabida a la inclusión no solo en el ámbito educativo sino también en el ámbito laboral. Incluyéndolos de esta forma a la sociedad y respetando su derecho a elegir qué rumbo va a tomar su vida.

Este gran cambio parte de las distintas normas, convenios e instituciones internacionales que tienen como principal misión garantizar la paz, la seguridad jurídica y los derechos humanos de todos quienes formen parte de la sociedad, sin distinción alguna.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) es una de las principales instituciones que tiene como principal interés el bienestar y garantías para las personas con discapacidad. Después del paso de varios años y teniendo como principal referente la promulgación de la (Declaración Universal de los Derechos Humanos, 1948) se deja atrás los modelos en donde las personas con discapacidad dependían de alguien más para su desarrollo y se empieza a eliminar las barreras que anteriormente solo generaban que se los haga a un lado e incluso se los discrimine “por no ser iguales” a los demás.

Por lo tanto, al existir un referente en la lucha por la inclusión y el respeto a los derechos de las personas con discapacidad, se funda en 1919 la Organización Internacional del Trabajo (OIT) agencia especializada de la ONU quienes velan por obtener oportunidades laborales en igualdad de condiciones. Su principal misión es garantizar y hacer respetar los derechos laborales para que de esta forma todas las personas sin distinción alguna gocen de una vida digna.

En relación a la discapacidad la OIT desde sus inicios ha buscado generar oportunidades para personas que tienen deseos de trabajar y prosperar por sus propios medios pero que al tener alguna necesidad especial no se los incluía de forma justa siendo así que la tasa de desempleo en la población discapacitada alrededor del mundo generaba efectos económicos y sociales muy grandes.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) fundada en 1948 que tiene como principal objetivo el control y la protección de la salud, organización que desarrolló una serie de clasificaciones de las cuales para este proyecto de investigación predomina la que tiene como título Clasificación Internacional de Deficiencias, Discapacidades y

Minusvalías (CIDDM) donde se establecen conceptos básicos como: deficiencia, discapacidad y minusvalía dando una visión más clara a los distintos tipos de discapacidad y sus principales características.

Por ende, a medida que pasaba el tiempo y a partir de la creación de muchos más convenios internacionales de la mano de Instituciones de Derechos Humanos se empezaron a establecer mecanismos y lineamientos que iban a servir de base para adaptar garantías y derechos fundamentales a las legislaciones de países alrededor del mundo que tendrían como principal objetivo el evitar que se vulneren los derechos de la población de personas con discapacidad.

2.1.2 Generalidades de la discapacidad

2.1.2.1 Definición de discapacidad

El término discapacidad como tal ha ido evolucionando a lo largo de los años, antes estaba netamente englobado como aquellas personas que padecían de alguna carencia en sus extremidades o partes anatómicas del cuerpo no se la puede abarcar como una enfermedad, la discapacidad es una condición que presentan ciertas personas al momento de realizar algún tipo de actividad.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad señala que las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás. (Convención de los Derechos de las personas con Discapacidad, 2006)

La discapacidad surge cuando las personas tienen una condición sea esta sensorial, física o intelectual diferente, por lo que se les dificulta desenvolverse sea de manera social, cultural, material o física y que para los demás individuos no representa un problema.

En la Ley Orgánica de Discapacidad, en el artículo 6 menciona que “son personas con discapacidad aquellas que como consecuencia de una o más deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales tienen dificultad para realizar actividades de la vida diaria” (Ley Orgánica de Discapacidades, 2012)

2.1.2.2 Discapacidad física

“Es una desventaja, resultante de una imposibilidad que limita o impide el desempeño motor de las personas afectadas, amputaciones de sus miembros inferiores o superiores, trastornos en la coordinación de sus movimientos, lesiones en la columna etc.” (Ministerio de Salud y Deporte, 2001)

La discapacidad física se puede definir entonces como una circunstancia que imposibilita o limita el trabajo tanto de brazos como piernas de la individuo que la padece. Este tipo de discapacidad es la que se presenta con más frecuencia ya que pueden ser de manera congénita es decir que se presente al nacer o adquirirse por lesiones o accidentes.

La discapacidad física es una condición que afecta a varias personas en el mundo, es deber de las autoridades competentes velar para que estas personas puedan desarrollar su vida lo más cercano posible a la normalidad, y realizar actividades por si solas.

2.1.3 Asociaciones para personas con discapacidad física

En nuestro país existen varias organizaciones que involucran a personas con discapacidad, para fines de la presente investigación se hablara del Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS) que se podría definir como la asociación principal para este grupo de atención prioritaria y la Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadripléjicos del Guayas (ASOPLÉJICA), esta última se utilizó como población para poder desarrollar el marco metodológico de la presente tesis.

2.1.3.1 Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (Conadis)

El Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades nace en el año de 1992, el 10 de agosto se publica la Ley 180 sobre Discapacidades en el Registro Oficial N° 996, que crea el Consejo Nacional de Discapacidades - CONADIS, como entidad autónoma y rectora del tema en el país, con el mandato de dictar políticas, articular y coordinar acciones con los sectores público y privado e impulsar estudios e investigaciones en el ámbito de la discapacidad. (Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades, 2021)

En 2008, la Constitución de la República del Ecuador, en el artículo 156 dispone la creación de los Consejos Nacionales para la Igualdad, como órganos responsables de asegurar la plena vigencia y el ejercicio de los derechos consagrados en la misma, y en los instrumentos internacionales de derechos humanos. Dichos Consejos son los encargados de ejercer atribuciones en la

formulación, transversalización, observancia, seguimiento y evaluación de las políticas públicas relacionadas con las temáticas de género, étnicas, generacionales, interculturales, de discapacidades y movilidad humana, de acuerdo con la ley. (Asamblea Nacional, 2008)

El Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades se lo podría determinar como el principal organismo rector del Ecuador que vela por derechos de las personas con discapacidad y es por ello, que debe tener un enlace con otras instituciones que permitan fortalecer el cumplimiento de los objetivos establecidos en el plan del Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades.

Es por ello que nuestra carta Magna, Organismos internaciones como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Ley Orgánica de Discapacidades y su Reglamento, la Ley Orgánica de los Consejo para la Igualdad y su Reglamento, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, la Agenda Nacional para la Igualdad en Discapacidades y la Normativa INEN sobre Accesibilidad para Personas con Discapacidad; determinan la obligatoriedad de planificar, diseñar, implementar y ejecutar el derecho de toda persona con discapacidad al acceso al transporte, a la información y la comunicación, con seguridad en igualdad de condiciones que los demás. (Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades , 2021)

2.1.3.2 Principios que regulan al Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (Conadis)

Los principios rectores que establece el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades son:

Igualdad. - Todas las personas deben ser consideradas de la misma forma, no puede existir discriminación o exclusión.

Universalidad. – Es un principio rector, derecho para todos los individuos de nuestro país.

Inclusión. – Busca integrar a todas los ciudadanos de nuestra República, haciendo potenciar sus capacidades buscando un igualdad de oportunidades.

Equidad. - Igualdad entre la ley natural y la normativa vigente que rige a la sociedad. Distribución justa de todos los recursos, beneficios y oportunidades.

Pluralismo. - Aceptación, reconocimiento y tolerancia a las diversas ideas, posiciones o pensamientos de los miembros de la sociedad, promoviendo el diálogo y el debate como medio para la construcción social.

Integralidad. - Procedimientos que buscan el reconocimiento de las políticas de igualdad conformadas de varios enfoques como: género, intergeneracional, pueblos y nacionalidades, discapacidad y movilidad humana.

Participación Democrática. - Participación de las personas con discapacidad para la generación de políticas públicas y toma de decisiones, incluyendo su plena participación. (Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades, 2021)

2.1.3.3 Objetivos del Consejo Nacional Para La Igualdad De Discapacidades (Conadis)

Los objetivos rectores que establece el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades son:

Objetivo 1: Disminuir las brechas de desigualdad, discriminación y exclusión de las personas con discapacidad en el Ecuador.

Objetivo 2: Formular políticas públicas, realizar estudios y brindar información que contribuyan a la integralidad del ámbito de las discapacidades.

Objetivo 3: Transversalizar la política pública de discapacidades en la institucionalidad y la sociedad ecuatoriana; y, promover la plena participación de las personas con discapacidad y sus familias.

Objetivo 4: Observar, dar seguimiento y evaluar las políticas públicas de discapacidades, como vía de garantía de derechos de las personas con discapacidad y sus familias. (Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades, 2021)

2.1.3.4 Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadripléjicos del Guayas (ASOPLÉJICA)

Es una entidad sin fines de lucro fundada el 14 de agosto de 1981 en la ciudad de Santiago de Guayaquil, nace por un grupo de amigos que con sus respectivas sillas de ruedas practicaban básquet, quienes adoptaron el lema “dignidad sobre rueda”. En sus inicios la idea era solo incluir entre sus miembros a personas con movilidad reducida, esto cambia en el 2004 cuando la asociación firma un convenio con el Municipio de Guayaquil y empieza a acoger a personas con cualquier tipo de discapacidad.

Esta asociación se sustentaba con el aporte de sus socios que son personas con discapacidad. A partir del 2004 el Municipio de Guayaquil, contribuye con un monto anual, para poder realizar terapias a niños con discapacidad y realizar actividades orientadas a mejorar su calidad de vida. En la actualidad la institución cuenta con 143 socios activos.

Según su actual presidente el Ing. Aquiles Valarezo el fin de Asopléjica es fomentar la amistad y la práctica del deporte de quienes tienen discapacidad.

Actualmente la institución también ofrece brigadas médicas, terapias físicas, de lenguaje, ocupacionales, talleres de arte que incluyen teatro, danza, pintura, etc. Promueve actividades recreativas, educativas y culturales de los socios. (Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadripléjicos del Guayas ASOPLÉJICA, 2021)

2.1.4 Calificación o Recalificación de Personas con Discapacidad

Conforme a la Ley Orgánica de Discapacidades y su Reglamento vigentes, en nuestro país se considera como persona con discapacidad, a:

Toda aquella que, como consecuencia de una o más deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, se encuentra restringida de forma permanente en su funcionalidad, autonomía e independencia para realizar sus actividades de la vida diaria, en una proporción igual o superior al 30% de discapacidad, calificada por la Autoridad Sanitaria Nacional. (Ley Organica de Discapacidades, LOD, 2012)

Para poder considerarse una persona con discapacidad se debe seguir y cumplir con requisitos que validan esta condición, el Ministerio de Salud Pública del Ecuador y el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (Conadis) que son en nuestro país los entes encargados de emitir los certificados que avalan estas situaciones.

Por su parte la Ley Orgánica de Discapacidades, en el artículo 8, determina que “el Ministerio de Salud Pública, el encargado de crear el Subsistema Nacional para la Calificación de la Discapacidad y que con sus respectivos procedimientos e instrumentos

técnicos, será quien tenga la estricta observancia por parte de sus equipos calificadores especializados”. (Ley Orgánica de Discapacidades, 2012)

El Ministerio de Salud Pública según lo que establece el artículo 12 de la Ley Orgánica de Discapacidades dice que, desde el 8 de febrero del 2022, se suspende la emisión e impresión del carné de acreditación de discapacidad, ahora este proceso posterior a la calificación se realizará en las oficinas de Registro Civil y se podrá visualizar en la cédula de ciudadanía. (Ministerio de Salud Pública, 2022)

Los pasos para que una persona con discapacidad sea calificada con esta condición son:

1. Se solicita una cita de médica para que la persona con discapacidad sea evaluada al número telefónico 171 de línea gratuita (opción 4) o a través del trámite en línea (<https://www.citas.med.ec/>) en donde podrá realizar el agendamiento web o mediante WhatsApp, Facebook o el aplicativo del Ministerio de Salud Pública.
2. El usuario debe contar con todos los documentos necesarios, y se le asigna la cita para empezar el proceso de calificación, caso contrario se le asigna una cita para revisión de los papeles y orientación de requisitos para el proceso.
3. El usuario asiste al centro de Salud de Primer Nivel autorizado con los requisitos correspondientes, en la fecha y hora agendada y se recibe la atención médica.
4. Se obtiene el certificado de acreditación o no acreditación de la persona con discapacidad como constancia del proceso realizado en el Establecimiento de Salud donde lo evaluaron. Posterior al proceso de calificación el usuario procederá a actualizar su cédula de ciudadanía en las oficinas del Registro Civil. (Ministerio de Salud Pública, 2022)

La resolución No. 002-CONADIS-2022, del CONADIS emitida el 09 de julio de 2022, indica:

Que las personas que posean el carné de discapacidad obtenidos antes del 08 de febrero de 2022, e independientemente de la fecha de caducidad y de la entidad que lo haya emitido sean CONADIS o Ministerio Salud Pública, mantendrán su vigencia y serán plenamente válidos para los trámites administrativos requeridos por los usuarios, por tanto, no deberán realizar una nueva calificación o

recalificación, estos documentos serán válidos hasta el 31 de diciembre del 2023. En la actualidad los usuarios recibirán un certificado y/o constancia de discapacidad, para la actualización de la cédula de ciudadanía donde consta el tipo y porcentaje de discapacidad. (Consejo Nacional de Discapacidades, 2022)

2.1.5 Descuentos del transporte público para las personas con discapacidad

Todas las personas con discapacidad pagarán la MITAD del valor del pasaje:

- Terrestre (buses, taxis, camionetas y otros)
- Marítimo (barcos)
- Fluvial que incluye lanchas, canoas y otros
- Ferroviario referente a trenes.

“Los descuentos aplican a los servicios de transporte público y comercial, urbano, (inter) provincial, cantonal y parroquial. Para poder tener goce de este beneficio se debe presentar el carné de discapacidad y la cédula de identidad.” (Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades , 2021)

Es por ello que el artículo 71 de la Ley Orgánica de Discapacidades establece que:

Art. 71.-Transporte público y comercial. - Las personas con discapacidad pagarán una tarifa preferencial del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa regular en los servicios de transporte terrestre público y comercial, urbano, parroquial o interprovincial; así como, en los servicios de transporte aéreo nacional, fluvial, marítimo y ferroviario. Se prohíbe recargo alguno en la tarifa de transporte por concepto del acarreo de sillas de ruedas, andaderas, animales adiestrados u otras ayudas técnicas de las personas con discapacidad. (Ley Orgánica de Discapacidades, LOD, 2012)

El artículo que antecede hace alusión a los descuentos que se deben aplicar a las personas con discapacidad cuando utilizan el transporte público, nadie bajo ningún motivo puede dejar de aplicar el descuento del 50%.

2.1.6 Estadísticas según el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS)

El Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS) es un organismo que nace en el año 1992 al entrar en vigencia la Ley 180 sobre discapacidades, teniendo como principal objetivo promover los derechos de las personas con discapacidad

y lograr que se los incluya en la sociedad tanto en el ámbito social como en el ámbito laboral para que de esta forma se logre optimizar su calidad de vida y finalmente se pueda construir un Ecuador inclusivo y garantista de derechos fundamentales establecidos en la norma.

Según cifras del Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS):

En el Ecuador existen 470.820 personas que padecen de alguna condición o discapacidad, según los datos establecidos en la página web oficial del Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades Guayas es la provincia que registra mayor número de personas con discapacidad siendo esto la cantidad de 117.456 personas, cantidad en la que predomina la discapacidad física con 56.690 personas registradas, seguido por la provincia de Pichincha y Manabí. (Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades, 2021)

Estadísticas y números que se especificarán mediante sus correspondientes gráficos describiendo el porcentaje exacto registrado en relación a los tipos de discapacidad, los grados de discapacidad y el número de personas registradas por género para poder solidificar los datos establecidos previamente.

Dentro del primer Gráfico se puede evidenciar la cantidad exacta de personas registradas por género, así como también los tipos de discapacidad, siendo la discapacidad física con el 45,69% el porcentaje más alto registrado en la actualidad especificando que el mayor grado de discapacidad física se encuentra entre el 30% a 49%.

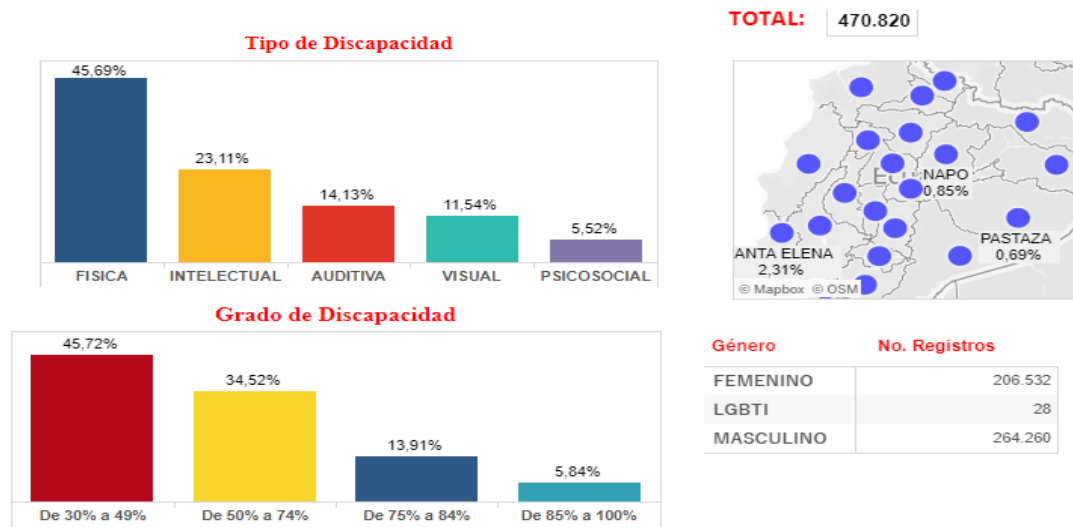


Gráfico 1 Datos Estadísticos personas con discapacidad en el Ecuador

Tomado de: (Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades, 2021)

Elaborado por: (Cobo & Pacheco)

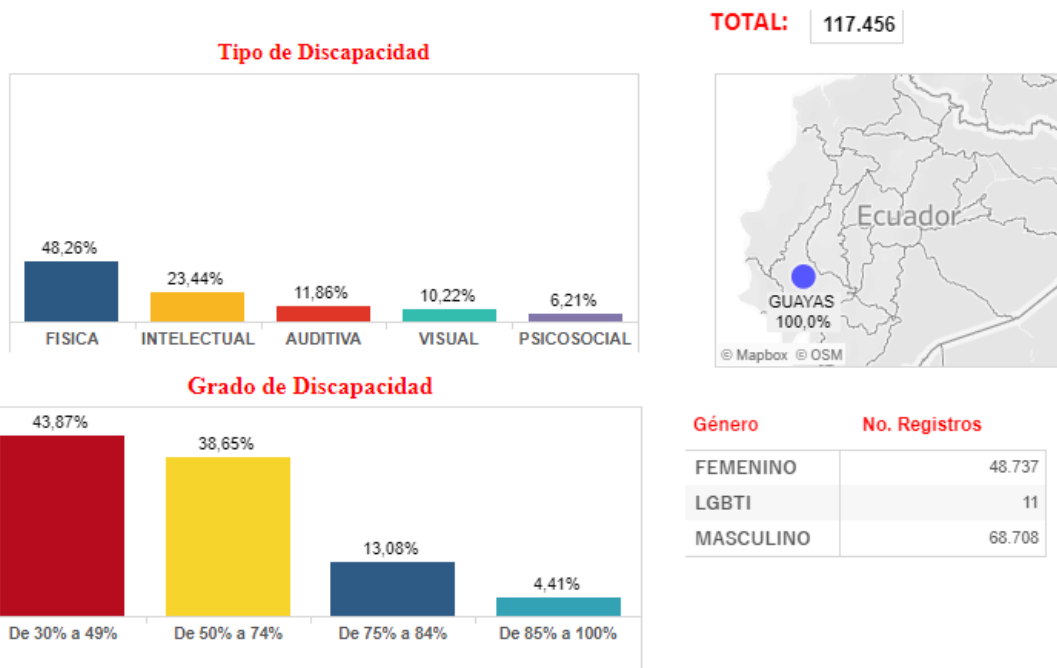


Gráfico 2 Datos Estadísticos personas con discapacidad del Guayas

Tomada de: (Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades, 2021)

Elaborado por: (Cobo & Pacheco)

Como lo establecimos previamente la Provincia del Guayas registra 117,456 personas con discapacidad, predominando la discapacidad física con un 48,26% estableciendo que gran parte de dicho porcentaje registra un porcentaje de discapacidad que va del 30% a 49%.

Tabla 1 Datos Estadísticos personas con Discapacidad física en Guayas

CANTÓN	DISCAPACIDAD FÍSICA	DISCAPACIDAD INTELLECTUAL	DISCAPACIDAD AUDITIVA	DISCAPACIDAD VISUAL	DISCAPACIDAD PSICOSOCIAL	TOTAL
ALFREDO BAQUERIZO MORENO (JUJAN)	489	139	61	99	19	807
BALAO	204	93	52	43	8	400
BALZAR	1.094	479	161	173	48	1.095
COLIMES	327	142	70	69	16	624
CORONEL MARCELINO MARIDUEÑA	278	97	68	72	17	532
DAULE	2.597	705	488	419	166	4.375
DURAN	2.841	1.906	632	622	476	6.477
EL EMPLAME	1.138	709	222	207	75	2.351
EL TRIUNFO	745	314	172	119	69	1.419
GENERAL ANTONIO ELIZALDE	185	45	48	31	9	318
GUAYAQUIL	35.821	17.586	9.697	7.899	5.488	76.491
ISIDRO AYORA	215	104	43	53	11	426
LOMAS DE SARGENTILLO	278	155	37	40	12	522
MILAGRO	3.352	1.835	569	553	337	6.646
NARANJAL	743	368	155	155	42	1.463
NARANJITO	804	356	231	165	51	1.607
NOBOL	299	99	63	64	18	543
PALESTINA	246	91	47	56	14	454
PEDRO CARBO	657	426	121	128	43	1.375
PLAYAS	454	318	160	131	64	1.127
SALITRE	530	335	162	164	63	1.254
SAMBORONDON	1.302	427	303	338	139	2.509
SAN JACINTO DE YAGUACHI	922	361	181	179	46	1.689
SANTA LUCIA	800	289	145	150	34	1.418
SIMON BOLIVAR	369	157	47	74	27	674

Tomada de: (Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades, 2021)

Elaborado por: (Cobo & Pacheco)

Una vez establecida la cantidad exacta de personas con discapacidad en la Provincia del Guayas, es importante mencionar que según estadísticas recogidas de la página web oficial del Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS), los cantones de dicha provincia que registran mayor cantidad de personas con discapacidad física son Guayaquil con 35.821 personas, Milagro con 3.352 personas registradas y Duran que registra 2,841 personas con discapacidad física.

2.1.7 Generalidades del sistema de transporte Terrestre para las personas con discapacidad física.

Para la presente trabajo de titulación se ha tomado en consideración las necesidades de las personas con movilidad reducida referente al sistema de transporte terrestre; es importante establecer que para ahorrar costos futuros se debe tener presente varios factores desde la etapa del diseño o rediseño de los elementos del sistema de transportación, esto resultaría más efectivo y rentable, que realizar una posterior adaptación a los buses que son parte del estudio de la presente tesis.

Para que un medio de transporte se considere accesible, la infraestructura del mismo debe contar con todos los elementos que le permitan ser utilizados por todas las personas sin importar su condición. En el caso de las personas con discapacidad física

que por lo general utilizan sillas de rueda, el diseño del sistema de transporte (buses) debe satisfacer por completo sus necesidades, con el fin de concederles la mayor independencia posible. El hablar de un transporte accesible, se refiere a autonomía, el hecho de poder subir a los buses por sus propios medios, sin necesidad de un tercero. La seguridad y la accesibilidad deben ser compatibles en todos los sentidos. (Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN, 2015)

En la actualidad los medios de transportación, en especial el caso de los buses del sector interprovincial e intercantonal que es el tema de estudio; no cuenta con ninguna de las normas básicas requeridas para la movilidad y accesibilidad de las personas con discapacidad física. Esto también, influye en que este grupo de personas no puedan trasladarse a las diferentes provincias del Ecuador y puedan realizar actividades de turismo, quitándoles el gozo de este derecho constitucional vulnerado.

Las personas con discapacidad física, tienen dificultad de acceder al transporte público de carácter interprovincial e intercantonal, la no utilización se da por la falta de accesibilidad, la infraestructura es un arma clave e indispensable para poder utilizar los buses interprovinciales. A nivel urbano si existe una mejora, que se puede evidenciar en el sistema de buses articulados de la metrovía y en ciertas líneas de buses que circulan dentro de la ciudad de Guayaquil.

2.1.8 Elementos del sistema de transporte y su relación referente a accesibilidad para las personas con discapacidad física

El sistema de transporte tiene varios elementos que forman la cadena de transporte. Para que este sea posible, cada uno de estos elementos deben tener un vínculo entre sí. La cadena de transporte comprende:

1. Llegada al transporte y uso del mismo, que involucra la infraestructura, que combinan los diferentes servicios de transporte y las posibilidades de intercambio entre estos;
2. Que los usuarios se mantengan informados en tiempo real sobre las estaciones, las paradas de autobús, etc., antes y durante el desplazamiento del medio de transporte;
3. La de realizar reservas, comprar boletos y pagar por ellos antes o durante el desplazamiento del medio de transporte.

Los elementos o subsistemas del transporte son la “infraestructura” y el

“vehículo”. La “infraestructura” se subdivide a su vez en “zona de acceso”, “terminal” y “zona de embarque”. (Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN, 2015)

Los elementos que componen el modo de transporte son:

- Acceso: Forma en que se da la transportación de los pasajeros
- Terminal: Lugar de donde parte o inicia el recorrido del medio de transporte
- Embarque: ingreso de los pasajeros al medio de transporte
- Vehículo: Medio de transporte (Bus)
- Desembarque: Salida de los pasajeros del medio de Transporte
- Terminal: Lugar donde termina el recorrido del medio de transporte (infraestructura)
- Salida: Cuando los pasajeros abandonan el terminal donde llegó el medio de transporte (Servicio Ecuatoriano de Normalización, 2015)

De los elementos mencionados en el sistema de transportación, para las personas con discapacidad física en la realidad no se cumple a cabalidad.

Al hablar de accesibilidad se debe tener en cuenta desde la infraestructura de la terminal de transporte hasta la final de la operación que es el embarque de la persona por sus propios medios al bus.

Las personas con discapacidad física no cuentan con este acceso, es decir, no existe una rampa que le permitan subir a un bus de transportación interprovincial o intercantonal. También los terminales terrestres no cuentan con información de salidas de buses equipados para la movilidad reducida de las personas con discapacidad física, y por consiguiente no cuentan con las exigencias que se requieren para poder tener un viaje cómodo sea este largo o corto, vulnerando su derecho a realizar sus actividades de recreación, turismo, trabajo o realizar terapias de un cantón o provincia diferente a su lugar de residencia.

2.1.9 El Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN y sus normas referentes a transportación terrestre para personas con Discapacidad.

El Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN:

Es una entidad reconocida por la sociedad ecuatoriana como competente en la ejecución de los procesos establecidos en el Sistema Ecuatoriano de la Calidad,

además de que satisface la demanda nacional en los campos de la Normalización, Reglamentación, Metrología y Evaluación de la Conformidad, contribuyendo al mejoramiento de la competitividad, de la salud y seguridad del consumidor, la conservación del medio ambiente y la promoción de una cultura de la calidad para alcanzar el buen vivir. (Servicio Ecuatoriano de Normalización, 2022)

El INEN es el ente rector de todo lo relacionado a normalización en el Ecuador, quien trabaja complementariamente con el Consejo Nacional para la Igualdad en Discapacidades CONADIS este a su vez preside a través del responsable de Eje de Accesibilidad, Movilidad y Vivienda.

2.1.9.1 NTE INEN 2853, rampas para el ingreso y egreso de personas con movilidad reducida

Esta norma tiene como principal objetivo establecer los requisitos necesarios para la creación, manejo y mantenimiento de rampas que van a servir para facilitar el ingreso y salida de personas con movilidad reducida a los vehículos de transporte terrestre. La presente norma busca garantizar en especial a usuarios con sillas de ruedas el ingreso al vehículo por sus propios medios, por lo que dentro de sus requisitos se establece el peso mínimo que debe tener la capacidad de carga hasta los ciclos y velocidad de operación que deben tener dichos mecanismos.

En relación a la señalización la norma establece que las rampas se deben marcar a los lados con una superficie establecida de 50mm y debe ser con un color distinto al del piso. Dentro de este documento también se especifica que en caso de que la rampa sea de uso automático deberá poseer sensores que deberán estar ubicados en un panel de control de fácil acceso para el conductor del vehículo, que reconozca la carga mínima a la hora de abrirse y cerrarse, pero también que en caso de que no exista anden el dispositivo o rampa en particular pueda apoyarse sin ningún contratiempo en la calzada facilitando así que las sillas de ruedas se muevan de un lugar a otro.

Por otro lado, en relación a los requisitos dimensionales la presente norma establece de forma específica el ancho que debe tener la superficie de la rampa siendo este mayor a 800mm, así como también la diferencia que debe tener la rampa con la calzada y el vehículo para que el uso del mencionado mecanismo cumpla con su principal función.

2.1.9.2 NTE INEN 2239, Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización. Requisitos y clasificación

Esta norma tiene como principal objetivo establecer los requisitos que deben tener las distintas señalizaciones ubicadas en lugares de acceso público con el fin de informar, comunicar y sensibilizar a la comunidad en general. Entre sus principales requisitos encontramos que cada señal debe contener información necesaria para que pueda ser captada y recibida por todas las personas sin perjuicio de su condición o discapacidad.

Para la aplicación y creación de señalización en lugares públicos se debe tener en cuenta la clasificación que la presente norma establece:

- Señales de asistencia.
- Señales funcionales.
- Señales de prevención.
- Señales de advertencia. (Accesibilidad de las personas al medio físico, 2015)

Es importante establecer que la principal misión de la señalización es dar información, por lo que se necesita en cada una de las señales emplear frase que sean cortas y concisas para que sea mucho más fácil de comprender. Las señales de asistencia son las que están destinadas a indicar ubicaciones de forma sencilla.

Por otro lado, al referirnos a señales funcionales la presente norma especifica que estas deben ofrecer una explicación clara sobre a que están destinadas, por ejemplo: baños, cafetería, etc.

Las señales de prevención son las que tienen como principal objetivo prevenir algún tipo de riesgo, por lo que la implementación de señales de advertencia es de vital importancia debido a que las mismas indican la existencia o cercanía de algún obstáculo en los pasillos o en el recorrido del lugar en específico.

2.1.9.3 NTE INEN 2292, ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO, TERMINALES, ESTACIONES Y PARADAS DE TRANSPORTE.

Esta norma hace referencia a la accesibilidad de las personas con discapacidad a terminales, estaciones y paradas de transporte, estableciendo una serie de requisitos necesarios para que los usuarios puedan tener una buena experiencia a la hora de trasladarse de un lugar a otro, así como también facilidades para ingresar y salir del automotor por sus propios medios. Es de suma importancia para fundamentar nuestro proyecto de investigación citar a continuación una tabla en donde se menciona de forma clara cuales son los requisitos específicos que deben cumplir tanto terminales como paradas.

Puntos de conexión	Modo de transporte								Norma
	Terrestre				Acuático	Aéreo			
	Vehicular		Ferrovioario	Aeronáutico		Por cable			
Paradas de buses	Estaciones	Terminales	Estaciones y terminales	Terminales (Puertos)	Terminales (Aeropuertos)	Estaciones	Terminales		
Áreas de embarque y desembarque	-----	Las zonas de embarque y desembarque entre el vehículo y el andén deben estar al mismo nivel \pm 20 mm; si el desnivel es mayor, se debe salvar mediante rampas, plataformas, bordes de apoyo u otros dispositivos que aseguren la accesibilidad del usuario.			Las zonas de embarque y desembarque entre el transporte acuático y el muelle deben permitir el acceso mediante rampas, plataformas, bordes de acoderamiento u otros dispositivos que aseguren la accesibilidad del usuario.	Las zonas de embarque y desembarque hacia el transporte aeronáutico deben permitir el acceso mediante rampas, plataformas, bordes de apoyo u otros dispositivos que aseguren la accesibilidad del usuario.	Las zonas de embarque y desembarque entre el transporte por cable y el andén deben permitir el acceso mediante rampas, plataformas, bordes de apoyo u otros dispositivos que aseguren la accesibilidad del usuario.		-----
	Las zonas de embarque y desembarque entre el vehículo y acera o andén bajo deben tener una separación máxima de 150 mm.	Las zonas de embarque y desembarque entre el vehículo y el andén deben tener una separación máxima de 100 mm; si la separación es mayor, se debe salvar mediante rampas, plataformas o dispositivos que aseguren la accesibilidad del usuario.	Las zonas de embarque y desembarque entre el vehículo y el andén deben tener una separación máxima de 50 mm.						-----
	-----	El vano de la puerta de acceso o salida hacia el andén debe tener un ancho libre mínimo 1 800 mm y un alto mínimo libre de 2 100 mm.			-----			-----	
Servicios	-----	El prestador del servicio de transporte establecerá el equipamiento accesible (automático o manual) y la forma de pago.							-----

Gráfico 3 Requisitos específicos de terminales, estaciones y paradas de transporte

Tomada de: (Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN, 2017)

Elaborado por: (Cobo & Pacheco)

Puntos de conexión	Modo de transporte								Norma
	Terrestre				Acuático	Aéreo			
	Vehicular		Ferrovioario	Aeronáutico		Por cable			
Paradas de buses	Estaciones	Terminales	Estaciones y terminales	Terminales (Puertos)	Terminales (Aeropuertos)	Estaciones	Terminales		
Ingresos y salidas al punto de conexión	De existir desniveles se deben salvar mediante rampas, escaleras, ascensores, plataformas elevadoras.								NTE INEN 2245, NTE INEN 2249, NTE INEN-ISO 21542
	Debe contar con bordillos y pasamanos.								NTE INEN 2244
	De existir puertas deben ser accesibles.								NTE INEN 2309
	Deben tener elementos de control (por ejemplo, torniquetes, puertas giratorias, entre otros) que permitan el acceso a personas con discapacidad o movilidad reducida.								-----
Circulaciones	Permitir la circulación peatonal en aceras	Eliminación de barreras u obstáculos.							NTE INEN 2243
	-----	Los corredores	Corredores y pasillos.					NTE INEN 2247	

Gráfico 4 Requisitos específicos de terminales, estaciones y paradas de transporte

Tomado de: (Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN, 2017)

Elaborado por: (Cobo & Pacheco)

2.1.9.4 CPE INEN 21-1.- Directrices para el desarrollo de normas sobre el sistema de transporte. necesidades de las personas con discapacidad y adultos mayores

Las personas con cualquier tipo de limitación se ven afectada por una serie de barreras que afectan su desarrollo, seguridad integral, autonomía e igualdad de oportunidades basada en igualdad de condiciones, por lo que debe ser primordial para el Estado, las autoridades competentes y la sociedad garantizar el acceso pleno al servicio de transporte a todo quien desee o necesite darle uso.

Los elementos que se deben tomar en cuenta para que el sistema de transporte sea optimo van desde la señalización y la información detallada para que el usuario pueda sin ningún problema gozar del servicio, hasta la infraestructura con los requisitos establecidos en las normas técnicas en relación a medidas que deben tener tanto las estaciones y como las paradas respectivas.

El principal objetivo de este código es establecer de forma puntual indicaciones o directrices de accesibilidad que deben tomar en cuenta autoridades con competencia y jurisdicción dentro del ámbito de transporte para quienes hacen uso del sistema, así como para quienes prestan servicios para el mismo. El presente documento señala que se deben tener en cuenta los siguientes elementos:

- Llegada al transporte y uso del mismo.
- Información de forma rápida, optima y sencilla sobre estaciones o paradas.
- Tipos de usuarios; problemas de movilidad. Las normas creadas deben tener como principal finalidad eliminar cualquier barrera física que no les permita a las personas con movilidad reducida hacer uso del transporte por sus propios medios.(rampas, ascensores y puertas fáciles de abrir).
- Plan del recorrido que cada unidad va a tener y sus respectivos horarios. (Directrices para el desarrollo de normas sobre el sistema de transporte. necesidades de las personas con discapacidad y adultos mayores, 2015)

Los criterios DALCO definen las directrices de accesibilidad en relación a las actividades diarias que una persona realiza como desplazarse, comunicarse y manipular. Es por esto que debemos tenerlos en cuenta en conjunto con los elementos antes mencionados, a la hora de realizar alguna norma o estatuto que garantice el acceso universal al sistema de transporte. (Asociación Española de

Normalización y Certificación , 2007)

Mediante la siguiente tabla, estableceremos la relación que existe entre las distintas capacidades humanas y los criterios DALCO:

Tabla 2 Relación entre las capacidades humanas y criterios DALCO.

Criterios DALCO	SENSORIALES					FÍSICAS					COGNITIVAS	
	Visión	Oído	Tacto	Olfato	Equilibrio	Destreza	Manipulación	Movimiento	Fuerza	Voz	Intelecto / memoria	Lenguaje / analfabetismo
D Deambulaci3n	X	X	X		X		X	X	X			
A Aprehensi3n			X			X	X	X	X			
L Localizaci3n	X	X	X	X							X	X
CO Comunicaci3n	X	X	X							X	X	X

Tomado de: (Servicio Ecuatoriano de Normalizaci3n INEN, 2017)

Elaborado por: (Cobo & Pacheco)

2.1.10 El derecho al acceso del transporte p3blico interprovincial para las personas con discapacidad en el Ecuador.

Las personas con limitaciones f3sicas quienes son el centro principal del presente trabajo investigativo independientemente de la causa de su condici3n, se enfrentan diariamente a obst3culos y dificultades que afectan su integraci3n a la sociedad por lo que no se puede hablar de una inclusi3n o igualdad de oportunidades.

Una manifestaci3n en la falta de accesibilidad se ve plasmada al utilizar el sistema de transporte p3blico. Los par3metros que se deben tener en consideraci3n para hablar de un sistema de transportaci3n accesible se da desde el ingreso al terminal donde se encuentran los buses hasta que la persona con discapacidad f3sica llega a su destino es decir cuando abandona el medio de transporte, es por eso que es de vital importancia que se cumplan con las normas INEN que se detallan en el presente trabajo y que tanto las entidades estatales como Gobiernos Aut3nomos Descentralizados, Ministerio de Transporte y Obras P3blicas, Agencia Nacional de Tr3nsito ANT y la Autoridad de Tr3nsito Municipal de Guayaquil ATM en el caso de la ciudad de Guayaquil, trabajen en conjunto para hacer cumplir lo que establece el art3culo 60 de la Ley Org3nica de Discapacidades.

Es importante detallar los parámetros generales de accesibilidad que son los siguientes:

Acceso exterior a estaciones, mecanismos de acceso y control, andenes, cuartos de baño y baterías sanitarias dentro de la terminal de transporte, cruces peatonales, ingreso y egreso a unidades de transporte, plazas preferenciales y espacios para personas con sillas de ruedas en unidades de transporte, plaza para sillas de ruedas en unidades de transporte, información en unidades de transporte, paradas. (Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades , 2021)

Se pudo tomar como muestra y evidenciar las instalaciones del terminal terrestre de transporte de la ciudad de Guayaquil el mismo cuenta con varios parámetros que lo hacen accesible, ya que cuenta con rampas para que las personas en sillas de rueda se pueden movilizar fácilmente dentro del terminal, los ascensores han sido diseñados cumpliendo las normas INEN. El problema se da cuando los usuarios quieren acceder al bus. No existen rampas o una plataforma elevadora que facilita el ingreso y salida de pasajeros a la unidad interprovincial.

Para que las personas puedan ingresar al bus lo hacen con la ayuda de un tercero y aquellos usuarios que usan sillas de ruedas deben dejarla en la parte baja del automotor como si fuera equipaje. Se hizo consultas a varias cooperativas de transporte interprovincial que operan en la ciudad de Guayaquil para saber si tienen unidades con rampas que garantizan la accesibilidad, obteniendo como resultado que ningún bus cuenta con ello.

El Instituto Ecuatoriano de Normalización “es el ente rector que le corresponde las normas sobre accesibilidad y discapacidad que son gestadas a través de CONADIS, entidad que preside los 5 comités de normalización, que elaboran y actualizan la normativa técnica antes citada en nuestro país”. (Servicio Ecuatoriano de Normalización, 2022)

El artículo 58 de la ley de discapacidades establece que:

Se garantizan a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de los bienes y servicios están estos públicos o privados, eliminando barrera que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento. Así mismo indica que son los Gobiernos Autónomos Descentralizados los llamados dictar ordenanzas para hacer cumplir

las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad física cumpliendo los parámetros del Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN. (Ley Orgánica de Discapacidades, 2012)

Desde el artículo 60 al 62 de la (Ley Orgánica de Discapacidades, 2012) se menciona la accesibilidad al medio y al transporte público y comercial e indica que es un derecho de las personas con discapacidad acceder al transporte y que además las unidades tienen que necesariamente ser accesibles y adaptadas según las necesidades de este grupo de atención prioritaria.

El (Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades CONADIS, 2022) elaboro un estudio sobre el transporte para personas con discapacidad en nuestro país desde el 2017 al 2021, del citado artículo se ha extraído la información más importante para el desarrollo del presente tema.

El transporte comercial y público en el Ecuador está dado mediante federaciones o cooperativas de transporte que hayan cumplidos con todos los parámetros legales para poder operar en el país. La cantidad de operadores de transporte que realizan y ejecutan actividades en el Ecuador es variable y no es constante por lo que este indicador es difícil de corroborar. El CONADIS ha solicitado formalmente a las entidades de control el número exacto de cooperativas de transporte a nivel nacional sin tener hasta la fecha una respuesta.

Pese a ello el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades a través de oficinas de control territoriales realizo un estudio durante los años 2020 y 2021 y pudo establecer si existen cooperativas que brinden servicio comercial y que están debidamente adaptadas para que las personas con discapacidad pueden tener un servicio de transporte accesible.

En la provincia de Chimborazo existe la Federación de Taxis ASODITAX, que se identifica porque sus conductores con exclusivamente personas con discapacidad y algunas unidades cuentan con adaptaciones, siendo esta la primera federación inclusiva con conductores que tienen discapacidad.

También en la ciudad de Guayaquil, el sistema de servicios articulados de la Metrovía tiene furgonetas que cuentan con rampas y que transportan a usuarios que tienen sillas de rueda o personas con movilidad reducida, se puede hacer uso de este servicio

mediante una llamada telefónica y la unidad se dirige al domicilio para transportar a la persona hasta la estación.

La ciudad de Cuenca existe el sistema de transporte Tranvía, el mismo que si resulta accesible para las personas con discapacidad física o movilidad reducida, además que permite que se pueden movilizar de manera autónoma, sin barreras u obstáculos.

El Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades, “a través de sus oficinas técnicas de las 23 provincias del país, levantó información de operadoras de transporte público con unidades accesibles con corte al 2021, las mismas que cuenta con buses de cama baja o alta con plataforma elevadora”. (Consejo Nacional de Competencias , 2022)

Provincia	Operadora
Pichincha – Quito	Águila Dorada
Guayas – Guayaquil	184 operadoras de Buses urbanos (cada una cuenta con al menos una unidad accesible)
Azuay – Cuenca	Cámara de transportas de Cuenca
Chimborazo – Riobamba	Cooperativa “GAD RIOBAMBA”
Loja – Loja	Coop. 24 de Mayo, Coop. Cuxibamba, Compañía Urba Express y Compañía Trans Urbasur
Santo Domingo – Santo Domingo	Ejecutrans, Trans Metro y Cooperativa Río Toachi

Gráfico 5 El número de operadoras que cuentan con unidades accesibles
Tomado de: (Consejo Nacional de Competencias , 2022)
Elaborado por: (Cobo & Pacheco)

El gráfico que antecede muestra claramente que hay ciertas unidades de buses que son accesibles y rompen barreras para las personas con discapacidad, desgraciadamente esto no se da en todas las unidades de transporte cuyo deber el cumplir con lo que dice la norma.

El (Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades, 2017) establece en su artículo 18 lo siguiente:

Art. 18.-Unidades de transporte accesibles.-La autoridad competente en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y los gobiernos autónomos descentralizados que han asumido las competencias en materia de tránsito, establecerán un porcentaje de unidades por cada cooperativa de transporte o compañía de taxis que sean accesibles para personas con movilidad reducida, en función de las necesidades

de la respectiva circunscripción territorial, que no podrá ser inferior al 2% o al menos una unidad por cooperativa o compañía de taxis, según la densidad poblacional.

Son los Gobiernos Autónomos Descentralizados los llamados a verificar las adecuaciones necesarias que deben cumplir las unidades de transporte para que estas sean accesibles.

A medida que se ha ido desarrollando el tema la competencia no solo recae en los Gobiernos Autónomos Descentralizados, sino que es un deber en conjunto con otros órganos estatales como el Ministerio de Obras Transporte y Obras Públicas, Agencia Nacional de Tránsito y están deben ser vigiladas por el CONADIS que es quien vela por que se respeten los derechos de las personas con discapacidad.

2.1.11 Derechos vulnerados de las personas con discapacidad física referentes al acceso al transporte público interprovincial

2.1.11.1 Derecho de accesibilidad

El autor Fernando Alonso López en su artículo de revista sobre la accesibilidad a escala universal publicado en el año 2007 define las distintas concepciones que la accesibilidad tiene y también analiza las distintas barreras que existe y que evitan el ejercicio de esta garantía llegando a la conclusión de que “muchos de los problemas generados por la falta de accesibilidad son problemas directamente relacionados con el ejercicio de derechos y el cumplimiento de los deberes” (Alonso López, 2007)

Este autor mantiene la esencia en su artículo de revista sobre lo que este derecho significa y cual ese su principal finalidad, haciendo alusión a que el problema parte desde la vulneración e incumplimiento de derechos fundamentales como el de igualdad, no discriminación e incluso por la falta de control por quienes por ley están obligados a cumplir y hacer cumplir todos los preceptos establecidos en las normas o leyes orgánicas.

Aterrizando el tema en el marco legal y de nuestro país la Constitución de la República como carta magna establece en su Sección Sexta artículo 47 las garantías que por derecho les corresponden a todas las personas con discapacidad haciendo especial mención en su numeral #10 donde determina claramente que “se eliminarán las barreras

arquitectónicas para que quienes posean alguna necesidad especial puedan acceder a cualquier bien o servicio por sus propios medios.” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Por lo que claramente este derecho se ve vulnerado especialmente en el ámbito interprovincial al no existir desde ningún mecanismo que facilite su ingreso a los buses, el espacio para que puedan viajar cómodos en sus sillas de ruedas, ni el control por partes de las autoridades correspondientes para hacer cumplir lo establecido no únicamente en la Constitución del 2008 sino también en la Ley Orgánica de Discapacidades expedida en el año 2012.

La Ley Orgánica de Discapacidades establece en su artículo 4 numeral 8 (Ley Orgánica de Discapacidades, 2012) a la accesibilidad como principio fundamental para construir dicha normativa y al igual que en nuestra Carta Magna se especifica “que se eliminaran barreras que hagan imposible garantizar o cumplir los derechos y garantías de toda la población de personas con discapacidad y poder a hacer efectiva la premisa que desde un inicio ha sido optimizar la calidad de vida de las personas con cualquier tipo de discapacidad.

2.1.11.2 Derecho a la igualdad y no discriminación

Este derecho tiene especial relación con el diario vivir y los problemas que enfrentan las personas con discapacidad al buscar ser incluidos en la sociedad, nuestra Constitución de la República manifiesta en su artículo 66 numeral 4 que, “Se reconoce y garantizará a las personas: 4. Derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación.” (Constitución de la República del Ecuador, 2008) .

Nuestra Carta Magna lo contempla como derecho fundamental con la finalidad de garantizar a todos quienes formamos parte de la sociedad una vida digna libre de discriminación y de gozar de un trato igualitario tanto en el ámbito social como en el ámbito laboral.

La Corte Constitucional (2009) sobre el principio de igualdad y las personas con discapacidad manifiesta lo siguiente:

A la luz de la igualdad formal y sustancial, el juez constitucional debe garantizar los derechos de los discapacitados incluso con medidas afirmativas, disposición que implica que: a) el reconocimiento de la diferencia debe ser respetado, y debe propiciar un espacio adecuado para su integración social; b) el trato diferente debe tender a generar beneficios a los discapacitados de forma temporal o permanente; y, c) los beneficios se justifican respecto de su condición, reconocida por el

Estado. (Sentencia en relación al principio de igualdad y las personas con discapacidad, 2009)

Con lo que se estableció anteriormente es evidente que la esencia del derecho es buscar garantizar de forma óptima los derechos de las personas con discapacidad debiendo plantear los mecanismos que sean necesarios para lograr establecer una integración social óptima y darle cumplimiento a lo que se encuentra establecido como principios que en teoría rigen nuestra legislación pero que lastimosamente en la práctica no existe un equilibrio en la situación jurídica y social de este grupo vulnerable quienes constantemente son discriminados, hechos a un lado o señalados por su condición quebrantando así preceptos puntuales.

2.1.12 La competencia referente a transporte público interprovincial

Dentro del presente trabajo investigativo se ha podido establecer que la competencia en el ámbito de transporte interprovincial es compartida, así como lo especifica el Art. 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización:

Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.-El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización , 2010)

A los gobiernos autónomos descentralizados le corresponde todo lo referente a tránsito y transporte dentro de su cantón y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas todo lo referente al sistema Nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad Vial.

Estos dos entes deben trabajar en conjunto con la Agencia Nacional de Tránsito y Consejo Nacional de Igualdad para Discapacidades que es el que debe vigilar que se respeten los derechos de las personas con discapacidad.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial indica que:

Artículo 30.4: Sobre las atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales establece que cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente es decir Internacional, Interprovincial, Interprovincial e Intercantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Regionales, Metropolitanos o Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía, es decir al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

Así mismo la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) al momento de proporcionar el permiso de operación a las organizaciones debe verificar contar con unidades que son accesibles para las personas con movilidad reducida, se cita el artículo 61 de la Ley Orgánica de Discapacidades:

Art. 61.-Unidades Accesibles.- Los organismos competentes para conceder permisos de operación a organizaciones de taxis, exigirán que al menos un porcentaje de sus unidades cuenten con las adecuaciones técnicas necesarias para transportar a personas con discapacidad con movilidad reducida, en función de las necesidades de la respectiva circunscripción territorial, de conformidad con el reglamento de esta Ley. (Ley Organica de Discapacidades, LOD, 2012)

2.2 MARCO CONCEPTUAL

En relación al desarrollo del marco conceptual se han establecido ciertos términos los cuales son imperativos de comprender para lograr tener una mejor perspectiva y comprensión del problema legal y social establecido en el presente proyecto de investigación por lo que es necesario citarlos a continuación con la finalidad de definir su relevancia y contribución para alcanzar el objetivo principal del presente planteamiento.

Discapacidad física

“Toda restricción o ausencia (debido a una deficiencia) de la capacidad física de realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera normal para un ser humano” (Organización Mundial de la Salud, 2021)

El termino discapacidad física hace referencia a los efectos producidos por la deficiencia de ciertos órganos o sistemas del cuerpo humano, las causas son varias y entre ellas se podría establecer las consecuencias de ciertas enfermedades puntuales como la Poliomielitis, así como también efectos que se presentan desde el proceso de gestación. Es imperativo establecer que, aunque con el pasar del tiempo, con los diversos avances médicos, sociales y tecnológicos parte de la sociedad continúa viendo a la discapacidad como una limitación personal de quien la padezca y que, aunque existan leyes y asociaciones que tienen como principal objetivo velar con el cumplimiento del principio de inclusión en todos los ámbitos posibles continúan de una u otra forma vulnerando derechos.

Accesibilidad

“Accesibilidad es la facilidad con la que se puede alcanzar un cierto sitio (destino), desde otros puntos en el territorio (orígenes), por lo que sintetiza las oportunidades de contacto e interacción entre determinados orígenes y destinos” (Goodall, 1987)

Al haber definido el termino accesibilidad y siendo el eje principal del presente proyecto de investigación debemos entender que el ejercicio de este derecho establecido en la Constitución y mayormente detallado en diversas leyes y reglamentos, es esencial para empezar con un proceso de sensibilización ciudadana para de esta forma lograr el principal objetivo de cualquier nación el cual es construir un estado inclusivo, de igualdad y garantista de derechos.

Vulneración

Se podría establecer que la principal razón para el desarrollo del presente proyecto investigativo es la clara vulneración por parte de quienes por mandato de ley deben controlar, fiscalizar y regular el cumplimiento de los preceptos en materia constitucional y de tránsito para personas con discapacidad por lo que es de vital importancia entender el espíritu de este término de la mano del autor Guillermo Cabanellas en su diccionario jurídico en donde define a la vulneración como: “Antiguamente herir. Con significados actuales, dañar, perjudicar. Infringir, quebrantar” (Guillermo, 2000)

Inclusión Social

“Proceso de empoderamiento de personas y grupos para que participen en la sociedad y aprovechen sus oportunidades. Da voz a las personas en las decisiones que influyen en su vida para que puedan gozar de igual acceso a los mercados, los servicios y los espacios políticos, sociales y físicos”. (Banco Mundial, 2020)

Al referirse a inclusión se hace referencia a principios como el de equidad, solidaridad y respeto, por lo que el cumplimiento a los derechos establecidos en la Constitución y normas puntuales anteriormente mencionadas no únicamente evita una transgresión de derechos, sino que también da vital ejercicio a principios esenciales para el desarrollo de una vida digna a los distintos grupos y comunidades en igualdad de condiciones y siendo incluidos de forma positiva en los distintos ámbitos existentes.

Exclusión social

La exclusión social trae como principal efecto o consecuencia la falta de oportunidades y principalmente el acceso a servicios fundamentales para un óptimo desarrollo y una vida digna, contraponiéndose al principio de igualdad debido a que evita la integración de grupos vulnerables a las distintas actividades que existen en ámbitos sociales, labores y de educación. Por lo que el autor Burchardt en su obra titulada *Introduction. In Understanding Social* define a la exclusión como: “Un individuo es socialmente excluido si él o ella no participa en las actividades clave de la sociedad en la que él o ella vive.” (Burchardt, 2002)

Transporte público

Se considera como un servicio estratégico al transporte público, equipamiento auxiliar y la infraestructura que se usa para la prestación del servicio. “El estado es el dueño de las rutas y frecuencias a escala nacional, las cuales son explotadas mediante contratos de operación” (Arguello, Villa, & Pablo, 2020)

Igualdad

El principio de igualdad “se refiere a reconocer que todas las personas somos iguales en dignidad, tenemos los mismos derechos y merecemos un trato digno sin que se establezcan, impongan, generen o toleren tratos diferenciados que vulneren nuestra dignidad” (Lara Espinosa, 2015)

La igualdad plena y efectiva tiene como principal objetivo el trato igualitario sin distinción de raza, color, género, discapacidad, estado de salud o predisposición génica. La esencia de este principio es el entendimiento de que todos los ciudadanos somos iguales ante la ley, por lo que gozamos de garantías establecidas en la ley que permiten un desarrollo favorable y la eliminación de cualquier tipo de perjuicio.

2.3 MARCO LEGAL

2.3.1 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización

Esta ley establece en el artículo 4, literal b que los Gobiernos Autónomos Descentralizados tienen entre sus fines garantizar lo que establece la Carta Magna y leyes internacionales, en tal virtud se cita el artículo:

“Art. 4.-Fines de los gobiernos autónomos descentralizados. - Dentro de sus respectivas

circunscripciones territoriales son fines de los gobiernos autónomos descentralizados:

b) La garantía, sin discriminación alguna y en los términos previstos en la Constitución de la República de la plena vigencia y el efectivo goce de los derechos individuales y colectivos constitucionales y de aquellos contemplados en los instrumentos internacionales.” (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización , 2010)

El presente código en su artículo 55 establece las competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal para la presente investigación se va a citar los literales e) y f) que especifica lo siguiente:

Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal. - Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización , 2010)

En lo concerniente a las atribuciones del Consejo Municipal que son quienes sesionan con el alcalde e imiten las respectivas ordenanzas para fines de la investigación se cita el artículo 57 y los numerales a) y bb):

Art. 57.-Atribuciones del concejo municipal. - Al concejo municipal le corresponde:

a) El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del

gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;

bb) Instituir el sistema cantonal de protección integral para los grupos de atención prioritaria. (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización , 2010)

La ley es clara y establece tanto a las autoridades competentes como sus obligaciones y atribuciones para lograr garantizar el acceso al servicio de transporte público para las personas con discapacidad mediante mecanismo legales en concordancia a lo establecido en el artículo 57 de este mismo cuerpo legal tales como ordenanzas, acuerdos o resoluciones en materia de accesibilidad que busquen respaldar en el diario vivir lo establecido en la norma para así evitar vulnerar derechos fundamentales a la hora de garantizar una vida digna en igualdad de condiciones.

Por otro lado, los artículos 129 y 130 hacen referencia al ejercicio de la competencia de vialidad y a la competencia de las municipalidades respectivas en relación al control del tránsito y transporte, respectivamente, estableciendo lo siguiente:

Art. 129.-Ejercicio de la competencia de vialidad. -El ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera:

Al gobierno central le corresponde las facultades de rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales y su señalización. Al gobierno autónomo descentralizado regional le corresponde las facultades de planificar, construir regular, controlar y mantener el sistema vial de ámbito regional en concordancia con las políticas nacionales.

Al gobierno autónomo descentralizado provincial le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.

Al gobierno autónomo descentralizado municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos parroquiales rurales (..)

Las tareas y obras de mantenimiento se ejecutarán mediante gestión directa, a través de empresas públicas, o la delegación a empresas de la economía popular y solidaria y la cogestión comunitaria. (Código Orgánico de Organización

Territorial, Autonomía y Descentralización , 2010)

Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia. (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización , 2010)

2.3.2 Constitución de la República del Ecuador

Nuestra norma suprema tiene como finalidad garantizar tanto los derechos como las obligaciones de las personas con discapacidad por lo que es necesario establecer a continuación los principales artículos donde se regulan estos derechos establecidos a favor de las personas con discapacidad.

El artículo 11 numeral 2 indica:

Art. 11.-El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:

1. Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades. Nadie podrá ser discriminado por razones (..) de discapacidad, diferencia física; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos. La ley sancionará toda forma de discriminación.

El Estado adoptará medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad. (Asamblea Nacional, 2008)

La Constitución en su capítulo tercero se refiere a los derechos de los grupos de atención prioritaria e indica textualmente:

Art. 35.- Las personas adultas mayores, niñas, niños y adolescentes, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, personas privadas de libertad y quienes adolezcan de enfermedades catastróficas o de alta complejidad, recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado. La misma

atención prioritaria recibirán las personas en situación de riesgo, las víctimas de violencia doméstica y sexual, maltrato infantil, desastres naturales o antropogénicos. (Asamblea Nacional, 2008)

Dentro del mismo cuerpo legal en el artículo 47 sección sexta se detalla cuáles son los derechos reconocidos en la legislación para las personas con discapacidad, pero se hace especial mención al numeral 10 el cual guarda directa relación con el trabajo investigativo:

Art. 47.- El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social. Se reconoce a las personas con discapacidad, los derechos a: (...) 10. El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas. (Asamblea Nacional, 2008)

Por otro lado, en nuestra Carta Magna en su artículo 264 establece la competencia que tienen los Gobiernos Municipales para poder garantizar el derecho al acceso del transporte para personas con discapacidad y dentro de su numeral 6 determina específicamente que “los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal” (Asamblea Nacional, 2008).

2.3.3 Ley Orgánica de Discapacidades

“La Ley Orgánica de Discapacidades tiene como principal objetivo garantizar el cumplimiento y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad tal y como lo especifica la ley en su artículo 3 numerales 2, 3 y 5 respectivamente” (2012):

Art.3.- Fines.- La presente Ley tiene los siguientes fines:

2. Promover e impulsar un subsistema de promoción, prevención, detección oportuna, habilitación, rehabilitación integral y atención permanente de las personas con discapacidad a través de servicios de calidad;

3. Procurar el cumplimiento de mecanismos de exigibilidad, protección y restitución, que puedan permitir eliminar, entre otras, las barreras físicas, actitudinales, sociales y comunicacionales, a que se enfrentan las personas con discapacidad;

5. Promover la corresponsabilidad y participación de la familia, la sociedad y las instituciones públicas, semipúblicas y privadas para lograr la inclusión social de las personas con discapacidad y el pleno ejercicio de sus derechos. (Ley Organica de Discapacidades, LOD, 2012)

Referente a los principios fundamentales para fines del presente estudio se cita el artículo 4 numeral 8:

Art. 4.-Principios fundamentales.- La presente normativa se sujeta y fundamenta en los siguientes principios:

8. Accesibilidad: se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, al transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales; así como, la eliminación de obstáculos que dificulten el goce y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, y se facilitará las condiciones necesarias para procurar el mayor grado de autonomía en sus vidas cotidianas. (Ley Organica de Discapacidades, LOD, 2012)

Este mismo cuerpo legal establece que el Estado y demás organismos deben reconocer y garantizar los derechos de las personas con discapacidad, el artículo 16 indica:

Art. 16.- Derechos.- El Estado a través de sus organismos y entidades reconoce y garantiza a las personas con discapacidad el pleno ejercicio de los derechos establecidos en la Constitución de la República, los tratados e instrumentos internacionales y esta ley, y su aplicación directa por parte de las o los funcionarios públicos, administrativos o judiciales, de oficio o a petición de parte; así como también por parte de las personas naturales y jurídicas privadas. (Ley Organica de Discapacidades, LOD, 2012)

Así mismo el artículo 58 referente a accesibilidad habla sobre la garantía que deben tener las personas con discapacidad en la utilización de los bienes y servicios, inclusive cuando se realicen obras sea públicas o privadas se debe priorizar dicha

accesibilidad tanto en las instalaciones, en los medios de circulación, información y demás.

Los gobiernos autónomos descentralizados son los encargados de dictar las respectivas ordenanzas cumpliendo las normas del Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN. Es importante indicar que referente a los parqueos estos deben tener al menos un 2% del total de la edificación, para entender más a profundidad el artículo, se cita el mismo:

Art. 58.-Accesibilidad. -Se garantizará a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, eliminando barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social. En toda obra pública y privada de acceso público, urbana o rural, deberán preverse accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad.

Los gobiernos autónomos descentralizados dictarán las ordenanzas respectivas para el cumplimiento de este derecho de conformidad a las normas de accesibilidad para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y al diseño universal.

Los estacionamientos de uso público y privado tendrán espacios exclusivos para vehículos que transporten o sean conducidos por personas con discapacidad físico-motora, ubicados inmediatamente a las entradas de las edificaciones o ascensores, en los porcentajes que establezcan las ordenanzas y el reglamento.

En el caso de los sistemas de estacionamiento tarifados creados por los gobiernos autónomos descentralizados se destinará un porcentaje de parqueaderos claramente identificados mediante señalización y color, de conformidad con el reglamento de la presente Ley.

El porcentaje señalado en los incisos anteriores no será inferior al dos por ciento (2%) del total de parqueos regulares de la edificación o de la zona tarifada. (Ley Organica de Discapacidades, LOD, 2012)

El trabajo investigativo está enfocado en el derecho a la accesibilidad en el transporte para personas con discapacidad, garantía que se encuentra contemplado en el artículo 60 de la misma ley en donde hace referencia a que los organismos de tránsito y

las autoridades tienen la competencia de adoptar medidas para garantizar este derecho, mencionando textualmente lo siguiente:

Art. 60.- Accesibilidad en el transporte. - Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público.

Los organismos competentes en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en las diferentes circunscripciones territoriales, previo el otorgamiento de los respectivos permisos de operación y circulación, vigilarán, fiscalizarán y controlarán el cumplimiento obligatorio de las normas de transporte para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y establecerán medidas que garanticen el acceso de las personas con discapacidad a las unidades de transporte y aseguren su integridad en la utilización de las mismas, sancionando su inobservancia.

Se adoptarán las medidas técnicas necesarias que aseguren la adaptación de todas las unidades de los medios de transporte público y comercial que sean libres de barreras y obstáculos y medidas. (Ley Organica de Discapacidades, LOD, 2012)

Así mismo la norma establece que el organismo competente que es la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) al momento de proporcionar el permiso de operación a las organizaciones de taxis, contar con unidades que sean accesibles para las personas con movilidad reducida, se cita el artículo 61:

Art. 61.- Unidades accesibles.- Los organismos competentes para conceder permisos de operación a organizaciones de taxis, exigirán que al menos un porcentaje de sus unidades cuenten con las adecuaciones técnicas necesarias para transportar a personas con discapacidad con movilidad reducida, en función de las necesidades de la respectiva circunscripción territorial, de conformidad con el reglamento de esta Ley. (Ley Organica de Discapacidades, LOD, 2012)

2.3.4 Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades

Este Reglamento entra en vigencia mediante Decreto Ejecutivo 194 y su publicación en Registro Oficial Suplemento 109 del 27 de octubre del 2017 y es la ley complementaria a la Ley Orgánica de Discapacidades dentro de la presente investigación se citan varios artículos que aportan al presente trabajo:

El derecho a la recreación es fundamental para todos los ciudadanos, de este derecho se desprende el turismo accesible para las personas con discapacidad, referente a este último se cita el artículo 13 que indica:

Art. 13.-Turismo Accesible.- El Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades en coordinación con la autoridad nacional encargada del turismo formularán las políticas públicas con el fin de promover el turismo accesible para las personas con discapacidad. (Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades, 2017)

En cuanto a los medios de transporte para las personas con discapacidad que es de gran transcendencia en la investigación, se citan los siguientes artículos:

Art. 17.-Accesibilidad al medio físico.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados aplicarán lo establecido en toda la normativa Técnica Ecuatoriana INEN referente a accesibilidad al medio físico en edificaciones públicas, privadas con acceso al público y entorno construido, incluyendo la normativa técnica referente a accesibilidad de las personas al medio físico (estacionamientos). (Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades, 2017)

Art. 18.-Unidades de transporte accesibles.- La autoridad competente en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y los gobiernos autónomos descentralizados que han asumido las competencias en materia de tránsito, establecerán un porcentaje de unidades por cada cooperativa de transporte o compañía de taxis que sean accesibles para personas con movilidad reducida, en función de las necesidades de la respectiva circunscripción territorial, que no podrá ser inferior al 2% o al menos una unidad por cooperativa o compañía de taxis, según la densidad poblacional.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados en razón de sus competencias verificarán las adecuaciones técnicas de los vehículos para brindar accesibilidad a las unidades de transporte público a los usuarios; conforme la normativa que se genere para el efecto, así como, el cobro de la tarifa preferencial en el transporte público a las personas con discapacidad. (Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades, 2017)

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es un ente rector que debe trabajar en conjunto con los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la Agencia Nacional de Tránsito para hacer cumplir lo que dice la ley referente a la accesibilidad del transporte para las personas con Discapacidad. Referente a las competencias el artículo 35.2

exterioriza:

35.2.- Al Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el ámbito de sus competencias, deberá atender los reclamos administrativos que se presenten sobre las siguientes presuntas infracciones:

- a) Cobro de tarifa no preferencial en servicios de transporte nacional terrestre, aéreo, fluvial, marítimo y ferroviario.
- b) Impedir la accesibilidad al servicio de transporte.
- c) Inobservancia de las normas INEN en las unidades de servicio de transporte.

(Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades, 2017)

2.3.5 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Esta ley es publicada en Registro Oficial Suplemento 398 el 7 de agosto del 2008, y permite regular todo lo referente a materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Art. 3.-El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

Art. 30.4.- Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias y dependiendo del modelo de gestión asumido, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes viales, estatales, urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su

circunscripción territorial y jurisdicción.

Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Interprovincial, Intraprovincial e Intracantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Regionales, Metropolitanos o Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía.

Para el cumplimiento de las finalidades del control de tránsito dentro de las jurisdicciones de los distintos entes de control, se podrán suscribir convenios interinstitucionales de cooperación ya sea para ejercer el control compartido o para la delegación integral del mismo. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

En referencia a las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales se permite citar el artículo 30.5 y varios literales que contribuyen al presente trabajo investigativo:

Art. 30.5.- Competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales Metropolitanos y Municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias:

a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa del Ministerio rector del Transporte y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como la que expidan los Gobiernos Autónomos Descentralizados, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;

c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector;

i) Aprobar las normas de regulación y control de transporte terrestre y tránsito y seguridad vial dentro de la zona urbana y rural de su jurisdicción ubicada dentro de la red vial estatal; (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

- p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las operadoras de transporte debidamente constituidas a nivel intracantonal;
- u) Establecer políticas públicas territoriales y normativa en favor de la seguridad vial y el medio ambiente, justificados en criterios técnicos y de seguridad, en cumplimiento de los requisitos mínimos legales;
- v) Expedir las ordenanzas necesarias que permitan planificar, regular, gestionar y controlar la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con su modelo de gestión previo informe favorable de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (...) (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

El artículo 48 de este mismo cuerpo legal menciona las Garantías en la transportación de grupos de atención prioritaria por lo que es importante indicar:

Art. 48.-Garantía en la transportación de grupos de atención prioritaria.-En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente de calidad y calidez las personas con discapacidad, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley.

Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores de 65 años de edad.

(...) El Estado garantizará el acceso de las personas con discapacidad al transporte terrestre público de personas, facilitará el uso y goce de sus derechos al brindar condiciones de accesibilidad dentro de las unidades de transporte, eliminar obstáculos, en procura del mayor grado de autonomía en su movilidad.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias, expedirán la normativa que deberán cumplir las operadoras de transporte terrestre de pasajeros, en el otorgamiento o renovación de títulos habilitantes, incrementos de flota vehicular o ajustes tarifarios; deberán condicionarse los mismos a que las unidades cuenten con todos los elementos de accesibilidad para las personas con discapacidad. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro del ámbito de su competencia, deberán controlar y regular el cumplimiento de las políticas y normas que favorezcan a los grupos de atención prioritaria. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

La misma ley menciona que es servicio de transporte público intracantonal, donde opera y quien es el ente que controla a los mismos, en tal virtud se cita el referido artículo:

Art. 66.-El servicio de transporte público intracantonal, es aquel que opera dentro de los límites cantonales. La celebración de los contratos y/o permisos de operación de estos servicios será atribución de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos o de la Agencia Nacional en los cantones que no hayan asumido la competencia, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

2.3.6 Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

El artículo 54 inciso segundo de este cuerpo legal establece:

Que las normas INEN y aquellas que expedida la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial respecto del servicio público (...) tienen la obligatoriedad de contar con señales visuales adecuadas tales como distintivos, el número de placa en el techo del vehículo, accesos y espacios adecuados para las personas adultas mayores y con discapacidad, de tal forma que tengan el acceso adecuado al automotor y el cumplimiento de normas de seguridad apropiadas respecto de los pasajeros. (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2012)

El Artículo 299 del mismo cuerpo legal indica “que los pasajeros con movilidad reducida o discapacidad, tienen derecho a ser transportados en vehículos adecuados para sus necesidades específicas.” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2012)

2.3.7 Resoluciones del Consejo Nacional de Competencias

El Consejo Nacional de Competencias, es una entidad encargada de la regulación, planificación, coordinación, gestión y control de la asignación y transferencia de las competencias, en el marco del Plan Nacional de Descentralización, considerando los principios de: autonomía, coordinación, complementariedad y subsidiariedad, promoviendo el fortalecimiento y la consolidación del proceso de descentralización para la consecución del buen vivir. (Consejo Nacional de Competencias , 2022)

Este Organismo emite dos resoluciones importantes que sobre la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales y que indican:

El 26 de abril de 2012, el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la, publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 del 29 de mayo del 2012, en la cual se ratifica que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la referida resolución y de conformidad a los modelos de gestión (..) (Consejo Nacional de Competencias, 2012)

El Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 003CNC2014 de 22 de septiembre de 2014, Aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2012, dispone en el artículo 1:

Art. 1: Se ratifica que la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, (...) por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal (Consejo Nacional de Competencias , 2014)

2.3.8 Normas Internacionales sobre el derecho de accesibilidad al transporte para personas con discapacidad física.

Existen varias leyes internacionales y que han sido ratificadas por la República del Ecuador, pero para fin de la presenta investigación nos vamos a referir a las siguientes:

2.3.8.1 Declaración Universal de los Derechos Humanos

La (Declaración Universal de los Derechos Humanos, 1948) es un documento establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas donde se establecen mediante el desarrollo de 30 artículos, tanto garantías como derechos fundamentales que todo ser humano debe de tener por el simple hecho de existir.

Es importante establecer a continuación artículos puntuales dentro de La Declaración Universal de los Derechos Humanos que servirán de respaldo a la idea principal desarrollada en este proyecto de investigación para confirmar de la mano de normativa internacional que todos los ciudadanos deben vivir en igualdad de condiciones en cualquier ámbito en el que se desempeñen.

La Declaración Universal de los Derechos Humanos en su artículo primero especifica que: “Art. 1.- Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y, dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros” (Declaración Universal de los Derechos Humanos, 1948)

El presente artículo busca reforzar los principios de inclusión y no discriminación desarrollados en la Constitución del 2008 para que las personas con discapacidad puedan sentirse parte de la comunidad y se dé vital cumplimiento a dicho precepto de igualdad de condiciones. Puntualmente en el tema de accesibilidad al transporte público es importante reforzar el tema de la sensibilización que debe tener la ciudadanía en general para que sirvan de apoyo en el uso de dicho servicio y así se evite vulnerar derechos reconocidos en nuestra legislación como en normativa internacional.

2.3.8.2 Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad es un instrumento de derechos humanos perteneciente a las Naciones Unidas que tiene como principal objetivo proteger la dignidad y garantizar derechos fundamentales de toda la población de personas con discapacidad.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad fue ratificada en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York el 13 de diciembre de 2006 y entró en vigencia en el año 2008 convirtiéndose así en el primer instrumento internacional de derechos humanos del siglo XXI.

En su artículo 9 numeral 1, la presente Convención desarrolla el tema de

accesibilidad en todos los ámbitos para las personas con discapacidad, en donde menciona lo siguiente:

“Artículo 9.- Accesibilidad

2. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.” (ONU, 2008)

Esta norma internacional refuerza lo establecido en nuestra legislación en relación a las competencias exclusivas que tiene la Municipalidad de Guayaquil como autoridad competente para fiscalizar y controlar el efectivo cumplimiento de los derechos de este grupo vulnerable establecidos en la Ley Orgánica de Discapacidad y demás cuerpos legales mencionados a lo largo del desarrollo de este proyecto de investigación así como también la implementación de mecanismos como políticas públicas u ordenanzas municipales con la finalidad de garantizar los principios de igualdad y no discriminación.

2.3.8.3 Convención para Eliminación Discriminación Personas con Discapacidad

La Convención para Eliminación Discriminación Personas con Discapacidad es un instrumento de derechos humanos perteneciente a la Organización de Estados Americanos OEA y fue adoptado en la ciudad de Guatemala el 7 de junio de 1999.

El artículo 3 literal c) de la mencionada convención determina: “c) Medidas para eliminar, en la medida de lo posible, los obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicaciones que existan, con la finalidad de facilitar el acceso y uso para las personas con discapacidad”. (Organización de los Estados Americanos OEA, 1999)

El citado artículo de la convención indica que se busca implementar medidas para evitar la falta de accesibilidad de las personas con discapacidad a los medios de transporte, es por ello que se puede corroborar que en la ley esta establecido este tipo de derechos, el problema radica en la falta de dar cumplimiento a lo que dice la Ley.

2.3.9 Derecho comparado

Se ha tomado como referencia a dos países latinoamericanos, se van a desarrollar y analizar las principales leyes que hablen sobre accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte público.

2.3.9.1 Colombia

La Constitución Política Colombiana de 1991 establece los distintos derechos fundamentales haciendo especial mención a la protección y garantía de los derechos que gozan las personas con discapacidad con la finalidad de mejorar su calidad de vida y que se pueda hacerse efectiva la inclusión de una forma positiva dentro de la sociedad. En este sentido la Ley Estatutaria 1618 en su artículo 14 numeral 2 establece el acceso al transporte para personas con discapacidad haciendo relación directa con los principios de igualdad e inclusión.

Artículo 14. Acceso y accesibilidad. Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte:

2. El servicio público del transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad.

Aquellos que funcionan actualmente deberán adoptar planes integrales de accesibilidad que garanticen un avance progresivo de estos postulados, de manera que en un término de máximo 10 años logren niveles que superen el 80% de la accesibilidad total. Para la implementación de ajustes razonables deberán ser diseñados, implementados y financiados por el responsable de la prestación directa del servicio. (Congreso de Colombia, 2013)

Dicha ley busca establecer mecanismos que sean efectivos para eliminar barreras u obstáculos y poder de esta forma asegurar el acceso a las personas con discapacidad al transporte por sus propios medios haciendo efectivo este derecho fundamental.

Colombia tiene varias leyes que hablan netamente sobre discapacidad, las mismas que me permito citar:

La Ley 361 de 1997, considerada la ley marco de discapacidad, y habla sobre los mecanismos para la integración a la sociedad de las personas con limitación; (Ministerio de Salud de Colombia, 2022)

El artículo 65 de la Ley 361 de 1997, establece que “el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, en coordinación con las alcaldías municipales y las distritales incluido el Distrito Capital, serán los encargados de dictar y hacer cumplir las normas, en especial las destinadas a facilitar el transporte y el desplazamiento de todas las personas a quienes se les aplica la presente ley” (Congreso Nacional del Colombia, 1997)

El artículo 43 de la Ley 361 de 1997, define que existen criterios que ayudaran a facilitar la accesibilidad, eliminando barreras físicas inclusive en el transporte que es la base de la presente investigación.

Artículo 43.- Se establece las normas y criterios básicos para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad. Así mismo se busca suprimir y evitar toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y del mobiliarios urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificios de propiedad pública o privada.

Lo dispuesto en este título se aplica así mismo a los medios de transporte e instalaciones complementarias de los mismos y a los medios de comunicación. (Congreso Nacional del Colombia, 1997)

El Artículo 45 de la misma ley indica que “En todo complejo vial y/o medio de transporte masivo, incluidos los puentes peatonales, túneles o estaciones que se construyan en el territorio nacional, deberá facilitar la circulación de las personas a que se refiere la presente ley, planeando e instalando rampas o elevadores con acabados de material antideslizante que permitan movilizarse de un lugar a otro y deberán contar con la señalización respectiva.” (Congreso Nacional del Colombia, 1997)

El artículo que antecede habla sobre la instalación de rampas o elevadores que faciliten al acceso de personas con discapacidad física, en Colombia según se ha podido investigar al igual que nuestro país a existido una gran mejora en el ámbito de buses que circulan dentro de las principales ciudades, desgraciadamente esto no se da en el ámbito de buses a nivel nacional y que circulan en las carreteras para unir a diferentes ciudades en el país.

Ley 1618 de 2013, es la ley estatutaria por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad. (Ministerio de Salud de Colombia, 2022)

El artículo 2 numeral 4 que se refiere al acceso y accesibilidad indica que las instalaciones y los servicios deben contar con la infraestructura necesaria para asegurar el acceso de las personas con discapacidad para que de esta forma se asegure una igualdad de condiciones en el transporte público.

Art. 2 numeral 4) Condiciones y medidas pertinentes que deben cumplir las instalaciones y los servicios de información para adaptar el entorno, productos y servicios, así como los objetos, herramientas y utensilios, con el fin de asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, tanto en zonas urbanas como rurales. Las ayudas técnicas se harán con tecnología apropiada teniendo en cuenta estatura, tamaño, peso y necesidad de la persona. (Congreso de Colombia, 2013)

El artículo 14 numeral que habla sobre acceso y accesibilidad en el numeral 2 indica que “el servicio público del transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad (...)” (Congreso de Colombia, 2013), por lo que se puede evidenciar que el espíritu de la norma es buscar un transporte acto y con condiciones favorables para este grupo de atención prioritaria.

El mismo articulado en el numeral 4 establece (Congreso de Colombia, 2013) implementar las medidas apropiadas para identificar y eliminar los obstáculos asegurando la accesibilidad universal de todas las personas con discapacidad al ambiente construido, transporte, (...) asegurando las condiciones para que las personas con discapacidad puedan vivir independientemente.

El sentido de la norma es buscar una autonomía para las personas con discapacidad y que se pueden movilizar sin necesidad de un tercero.

El Artículo 15 del mismo cuerpo legal instituye el derecho al transporte para las personas con discapacidad (...) y que para garantizar el ejercicio efectivo de este derecho, deben trabajar en conjunto el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Aeronáutica Civil y demás entidades relacionadas, además se debe asegurar que desde la fase de diseño de la unidad se cumplan con normas accesibles. (Congreso de Colombia, 2013)

El numeral 7 del mismo artículo muestra que “el Estado, mediante las autoridades competentes, sancionará el incumplimiento de los plazos de adaptación o de accesibilidad al transporte.” (Congreso de Colombia, 2013)

2.3.9.2 Honduras

Honduras por su parte tiene una ley en específico que hace especial mención y referencia a la discapacidad por lo que es de suma importancia citar ciertos artículos a continuación:

La Ley de Equidad y Desarrollo Integral Para las Personas con Discapacidad de 2005, principal ley en el ámbito de discapacidad en su artículo 7 inciso 7 establece la definición de accesibilidad:

Artículo 7.- definiciones. Para efectos de esta ley, se entiende por: Accesibilidad Universal: Son las condiciones y facilidades que deben reunir los entornos físicos, servicios, productos y bienes, así como la información y documentación para poder ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de comodidad y seguridad. (Ley de Equidad y Desarrollo Integral Para las Personas Con Discapacidad, 2005)

El artículo 50 del mismo cuerpo legal, en sus 3 incisos hace referencia a los requisitos necesarios que deben de tener las empresas que brindan servicio de transporte y a las obligaciones que tiene la Dirección General de Transporte para fiscalizar y controlar que se garantice lo establecido en la norma, determinando lo siguiente:

Artículo 50.- Accesibilidad al Transporte. La Dirección General de Transporte, garantiza que las empresas operadoras de los diferentes servicios del rubro, cumplan con los requerimientos de accesibilidad para las personas con discapacidad, tales como:

1. Facilitar el acceso de las personas con discapacidad y movilidad limitada, reservando y dándoles ubicación física prioritaria dentro de las unidades.
2. Los buses de transporte urbano e interurbano, deben disponer de forma mínima de cuatro (4) asientos por cada cuarenta y ocho (48) pasajeros, los cuales deben ser ubicados junto a las puertas de acceso y/o salida de los mismos, debiendo contar con la señalización internacional.
3. Que las terminales de transporte cumplan con las condiciones necesarias para facilitar el acceso con seguridad a su entorno físico. (...) (Ley de Equidad y Desarrollo Integral Para las Personas Con Discapacidad, 2005)

El derecho de acceso al transporte en Honduras al igual que en nuestro país, se encuentra establecido en diversas normas donde se especifica desde las obligaciones de las autoridades competentes tal como ocurre en nuestro país, hasta los mecanismos que deben tener las unidades para garantizar el uso óptimo del servicio para personas con movilidad reducida.

En Honduras a pesar de que sus leyes en materia de tránsito y discapacidad son mucho más claras en la práctica lastimosamente no se cumple a cabalidad, reincidiendo en el problema principal de este proyecto de investigación el cual es la falta control y trabajo compartido por quienes tienen la obligación de cumplir y hacer cumplir lo establecido en la norma.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Metodología

Método deductivo. - Al aplicar este método en el presente proyecto de investigación se podrá demostrar la realidad que viven a diario las personas con discapacidad física al no poder acceder por sus propios medios a los buses de transporte interprovincial siendo así discriminados y afectando sus actividades diarias.

Método analítico-sintético: Es aquel método que reside en descomponer de un todo, en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos y después relacionar cada reacción mediante la elaboración de una síntesis general del fenómeno que se va estudiar. Este tipo de método permite descomponer el objeto de estudio, para analizar las causas por las que se da la vulneración del acceso al transporte público de las personas con discapacidad, una vez establecidos estos precedentes se puede saber cuáles son los efectos que conllevan esta violación de derechos para así poder establecer que se puede hacer para mejorar el sistema de transporte para las personas con discapacidad Física.

Método descriptivo: Mediante su aplicación se podrá establecer un enfoque general de la accesibilidad al transporte público, así como también establecer diversas conceptualizaciones que contribuirán de forma positiva a la problemática estudiada.

Método de derecho comparado: Este tipo de método ayuda a poder cotejar como se da el derecho al acceso al transporte público interprovincial para las personas con discapacidad en el Ecuador en relación con otros países, es importante saber si la norma en otros estados se ha pronunciado sobre esta problemática.

3.2 Tipo de investigación

Jurídica – descriptiva

Mediante la aplicación de este tipo de investigación se puede establecer la situación actual del problema y las limitaciones ocasionadas por la falta de accesibilidad al transporte interprovincial para las personas con discapacidad física y además se puede descubrir detalladamente cuales son los motivos y problemas que causan los choferes y cooperativas de transporte interprovinciales en relación a la movilidad de las personas que presentan algún tipo de discapacidad física. Por otro lado, también se busca especificar las propiedades y características principales de este grupo de atención prioritaria y la incidencia que tiene la vulneración al derecho de accesibilidad establecido

en nuestra legislación vigente. Todo esto se va a sustentar con la aplicación de entrevistas y revisión documental.

De campo. –

La investigación de campo se caracteriza por recopilar la información en el lugar donde se da el fenómeno o la problemática que es el objeto del estudio, en tal virtud se consideró este tipo ya que se busca recolectar los datos directamente en el problema que es la accesibilidad al transporte público interprovincial de las personas con discapacidad.

3.3 Enfoque de la investigación

El enfoque de la investigación se la proporciona por la recolección de datos, derivadas de las entrevistas personales a los abogados en libre ejercicio especializados en tránsito y que trabajan dentro del mismo medio como ANT o CTE, además de la información y experiencias que pueden brindar las personas con discapacidad que son quienes se ven afectadas por la falta de accesibilidad al transporte público interprovincial, específicamente de la asociación Apopléjica que es la población objeto de estudio .

Enfoque cualitativo. - Mediante las entrevistas se puede conocer que piensan las personas que se ven afectadas por la problemática de nuestra investigación, este enfoque subjetivo permitirá analizar el fenómeno directamente, conocerlo y reconstruir una realidad, observando a los actores para desarrollar una teoría. Obteniendo conclusiones propias para posteriormente obtener el resultado esperado.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Entrevista. – Se entrevistará mediante un banco de preguntas a personas con discapacidad física para poder conocer cuáles son los problemas que se les presenta con más frecuencia al buscar movilizarse en el transporte interprovincial y a abogados en libre ejercicio especializados en materia de Constitucional-Transito para obtener sus criterios personales y pueda servir de apoyo para el desarrollo del presente proyecto de investigación.

Encuestas. – Mediante una serie de preguntas con sus respectivas opciones buscaremos conocer la postura de los miembros activos de la Asociación ASOPLEJICA en relación a la problemática que abordamos con el desarrollo de nuestro tema de investigación.

3.5 Población.

En la presente investigación se ha tomado como población a los miembros de la Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadripléjicos del Guayas (ASOPLÉJICA) en la ciudad de Guayaquil, que actualmente cuenta con 143 socios activos.

3.6 Muestra

Para poder tener el tamaño de la muestra se aplica con un nivel del 99% de confianza y como margen de error el 10%, que se calcula mediante la siguiente formula:



Calculadora de Muestras

Margen de error: 10%
Nivel de confianza: 99%
Tamaño de Poblacion: 143
Calcular

Margen: 10%
Nivel de confianza: 99%
Poblacion: 143
Tamaño de muestra: 77

Gráfico 6 Fórmula para calcular la muestra

Tomado de: (Asesoría Económica & Marketing S.C CopyRight , 2009)

Elaborado por: (Cobo & Pacheco)

3.6.1 Formula para el tamaño de la muestra

$$n = \frac{z^2(p \cdot q)}{e^2 + \frac{z^2(p \cdot q)}{N}}$$

Gráfico 7 Ecuación Estadística para proporciones poblacionales

Tomado de: (Asesoría Económica & Marketing S.C CopyRight , 2009)

Elaborado por: (Cobo & Pacheco)

Descripción:

n= tamaño de la muestra

z = nivel de confianza deseado

p= Proporción de la población con la característica deseada (éxito)

q= Proporción de la población sin la característica deseada (fracaso)

e= Nivel de error dispuesto a cometer

N= Tamaño de la población

Muestra: 77 miembros de ASOPLEJICA.

3.7 Análisis de resultados**3.7.1 Entrevistas****3.7.1.1. Formato de entrevista dirigida a profesionales de derecho o miembros de alguna entidad estatal relacionado en materia de tránsito y seguridad vial del presente proyecto de investigación**

1. ¿Piensa usted que el acceso de las personas con discapacidad física a los medios de transporte público interprovincial cumple con las disposiciones vigentes en la Constitución y la Ley Orgánica de Discapacidades?
2. ¿De qué modo la accesibilidad al transporte público interprovincial afecta al derecho de igualdad de las personas con discapacidad física?
3. ¿Qué solución cree usted que se podría implementar para garantizar el derecho a la accesibilidad al transporte público interprovincial para personas con discapacidad física?
4. ¿Considera usted que la implementación de una ordenanza municipal/reforma de ley podría contribuir a lo establecido en el artículo 60 de la Ley Orgánica de Discapacidad referente al control y cumplimiento obligatorio de las normas de transporte para personas con discapacidad?
5. ¿Cree usted que el Gads de Guayaquil ha tomado las acciones necesarias para velar por el derecho de acceso al transporte público interprovincial tal como se da en los buses urbanos donde las personas con discapacidad física acceden por sus propios medios?

3.7.1.2 Formato de preguntas para la entrevista dirigida a los miembros activos de ASOPLEJICA.

1. ¿Con que frecuencia usted utiliza los buses interprovinciales para movilizarse?
2. ¿Sabe usted cuáles son las deficiencias que existen en las unidades de transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física?
3. ¿A su criterio, cuáles serían los obstáculos que se presentan a la hora de movilizarse en buses de transporte público interprovinciales?
4. ¿Quiénes cree usted que son las autoridades competentes para controlar que se brinde un servicio de transporte accesible para personas con discapacidad?
5. ¿Cómo cree usted que se podría mejorar el servicio de transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física?
6. ¿Qué conocimiento tiene usted sobre las disposiciones legales referentes a la accesibilidad del transporte enfocada a las personas con discapacidad?

Entrevista 1: Aquiles Manuel Valarezo Farías, Presidente de la Asociación Hemipléjicos, Cuadrupléjicos, Parapléjicos (ASOPLEJICA) en la ciudad de Guayaquil.

1. ¿Qué es ASOPLEJICA y cuál es su misión?

ASOPLEJICA es una entidad sin fines de lucro para personas con discapacidad, que fue fundada en 1981 que cuenta con 200 miembros activos. La misión y visión de la asociación es mejorar la calidad de vida de personas con discapacidad. Dentro de la asociación se brinda terapia física y terapia de lenguaje debido al convenio realizado en el año 2004 con el municipio de Guayaquil es importante mencionar a partir de entonces el Municipio beca a 30 niños o adolescentes que sufren no solo de discapacidad física sino también intelectual.

En los últimos años ASOPLEJICA de la mano de su ex presidenta Betzabeth Pilaloo se dedicó un poco más a la defensa de derechos, ya que lastimosamente existen muchas leyes a favor de la discapacidad, pero no se aplican de forma adecuada a favor de las personas con discapacidad.

La asociación brinda talleres de arte y pintura de forma permanente, talleres de teatro con la finalidad de que los niños y adolescentes puedan relacionarse de forma óptima con el entorno, también se brinda talleres de belleza a los que los miembros pueden acceder de forma gratuita. La cuota social de la Asociación es de \$1 para poder mantener los espacios y cubrir con los distintos gastos como agua, luz y jardinería.

2. ¿Los representantes de la Asociación ASOPLEJICA tuvieron algún tipo de dialogo o acercamiento con las autoridades competentes para lograr que se cumpla lo establecido en la Ley Orgánica de Discapacidades?

Efectivamente, nosotros como representantes de la Asociación previamente tuvimos reuniones con la ANT, a nivel local con las autoridades de transporte, pero lastimosamente nunca se llegó a nada. A criterio personal pienso que en este asunto habría que ir directamente con los asambleístas para que se cree un proyecto de ley y que se ejecute de forma urgente para que obligue a los transportistas a cumplir lo establecido en la Ley Orgánica de Discapacidades y la Constitución de la República del Ecuador.

3. ¿Con que frecuencia usted utiliza los buses interprovinciales para movilizarse?

En estos momentos, estaría usándolo una vez al año, pero es debido a la incomodidad a la hora de viajar, si tuviera las condiciones óptimas los viajes serían más frecuentes.

4. ¿Sabe usted cuales son las deficiencias que existen en las unidades de transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física?

Las deficiencias serían más que nada la accesibilidad ya que no existe una forma adecuada para ingresar al bus por nuestros propios medios, no existe un elevador hidráulico o rampa para poder acceder al bus y viajar cómodos. Otra deficiencia para mí es la falta de sensibilidad de los choferes y dueños de las cooperativas quienes deberían recibir un taller o curso para tratar mejor al cliente.

5. ¿Quién cree usted que es la autoridad competente para controlar que se brinde un servicio de transporte accesible para personas con discapacidad?

Debería ser el Ministro de Transporte o el mismo Presidente de la República los encargados de velar por que se cumpla lo establecido en la legislación de nuestro país acerca de los derechos y garantías de las personas con discapacidad.

6. ¿Cómo cree usted que se podría mejorar el servicio de transporte público interprovincial para personas con discapacidad física?

Con una puerta ancha, un ascensor hidráulico que facilite subir la silla de ruedas al bus y un espacio específico dentro del automotor para personas con discapacidad.

7. ¿Qué conocimiento tiene usted sobre las disposiciones legales referentes a la accesibilidad del transporte enfocada a las personas con discapacidad?

Sé que la Constitución y la Ley Orgánica de Discapacidades nos dan el acceso al transporte público y privado, pero lastimosamente no se cumple lo establecido en la ley.

Entrevista 2: María Elena Rodríguez Pután, miembro activo de la Asociación Hemipléjicos, Cuadripléjicos, Parapléjicos (ASOPLEJICA).

1. ¿Con que frecuencia usted utiliza los buses interprovinciales para movilizarse?

Honestamente, hago uso de este servicio una vez cada 6 meses. Con las pocas facilidades que las cooperativas de buses interprovinciales nos dan a nosotros las personas con discapacidad física es casi imposible viajar a lugares lejanos porque no existe ninguna comodidad ni para subir al bus ni para viajar en el mismo una vez que te cargan hasta el asiento que te corresponde.

2. ¿A su criterio, ¿cuáles serían los obstáculos que se presentan a la hora de movilizarse en buses de transporte público interprovinciales?

Considero que el obstáculo más grande es que ninguna unidad de estos buses interprovinciales posea una rampa hidráulica para que quienes usamos sillas de ruedas podamos acceder al automotor por nuestros propios medios, sin necesidad de esperar la voluntad del chofer para lograr ayudarnos a acceder al asiento respectivo, que tiende a ser demasiado incomodo e incluso al no conocer la forma correcta de cargarnos terminan sin intención alguna ocasionando daño o dolor.

3. ¿Quién cree usted que es la autoridad competente para controlar que se brinde un servicio de transporte accesible para personas con discapacidad?

Creería que los encargados de darle solución a este problema son el Municipio de Guayaquil de la mano de la Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil (ATM). Quienes deberían hacer respetar nuestros derechos.

4. ¿Cómo cree usted que se podría mejorar el servicio de transporte público interprovincial para personas con discapacidad física?

Como lo mencioné anteriormente, pienso que se debería establecer que al menos una unidad de las distintas cooperativas de buses interprovinciales posea una rampa hidráulica y el espacio correspondiente para poder viajar cómodos. Por otro lado, considero que se deberían dictar cursos en escuelas y colegios donde se oriente e informe sobre los distintos tipos de discapacidades para toda la sociedad en general porque los choferes no son el único problema, considero que eso haría realmente la diferencia en la

actualidad. Debo dejar claro que he tenido la experiencia de encontrarme tanto con choferes consientes que bridan su ayuda como con choferes a los que no les interesa ayudar en lo más mínimo.

5. ¿Qué conocimiento tiene usted sobre las disposiciones legales referentes a la accesibilidad del transporte enfocada a las personas con discapacidad?

Sé que nuestros derechos están amparados en la Constitución y en la Ley Orgánica de Discapacidades, pero sinceramente no estoy muy empapada del tema porque considero que el tema legal es muy complejo.

Entrevista 3: Nelly Ozaeta, miembro activo de la Asociación Hemipléjicos, Cuadripléjicos, Parapléjicos (ASOPLEJICA).

1. ¿Con que frecuencia usted utiliza los buses interprovinciales para movilizarse?

Con la anterior presidenta de la asociación, la señora Betsabeth, me arriesgue a viajar aproximadamente entre tres y cuatro veces en el año. Estuve en las ciudades de Ambato y Esmeraldas, pero nos colocaban muchos obstáculos al momento de viajar y teníamos que hacer valer nuestros derechos. Nos llegaron a decir que perdían mucho dinero movilizand a personas con discapacidad ya que el valor del pasaje para nosotros es un 50% menos que el valor normal e íbamos a ocupar gran parte del bus. Betsabeth les decía que iba a llamar a la policía, era una manera que encontrábamos para presionarlos y nos vendieran los boletos al valor que la ley lo dicta.

En unos de los viajes que recuerdo, nos hicieron viajar en dos buses distintos siendo pocos lo que estábamos, algunos de la asociación no viajaban por factor económico, tiempo, trabajo e incluso miedo. Al final, Betsabeth pudo cumplir esa meta y que nosotros pudiéramos viajar y conocer a otras provincias del país.

2. ¿Sabe usted, ¿Cuáles son las deficiencias que existen en las unidades de transporte publico interprovincial para las personas con discapacidad física?

La principal y la más importante es la falta de rampa hidráulica para silla de rueda, tal como tienen los buses urbanos. Para los dueños de las cooperativas no es una necesidad ese tipo de implementos y les resultará un gasto extra, sin mencionar el bajo costo del pasaje. En caso de que llegasen a tenerlo, hay que cuidar mucho el manejo y uso de la escalera ya que es lo primero en dañarse y no ser arreglado.

Con respecto al interior del bus sería muy bueno si el espacio entre los asientos fuese más amplio, eso facilitaría a que nos ayuden a sentarnos con más comodidad sin ajetreos.

Lo que pedimos es una mayor sensibilidad y respeto hacia las necesidades que tenemos como personas con discapacidad física, que se cumplan los derechos que nos merecemos como ciudadanos.

3. ¿Quién cree usted que es la autoridad competente para controlar que se brinde un servicio de transporte accesible para personas con discapacidad?

Sinceramente, no se quien tendría la responsabilidad. A mi criterio tiene que ser el Gobierno a través de un Ministerio, donde impongan leyes para los buses interprovinciales y que implementen herramientas semejantes como los buses de la ciudad.

4. ¿Cómo cree usted que se podría mejorar el servicio de transporte público interprovincial para personas con discapacidad física?

Las cooperativas de transporte interprovincial deberían tener al menos una persona especializada o capacitar a su personal para ayudarnos en la movilización, desde la ventanilla donde compramos el pasaje hasta colocarnos en nuestro respectivo asiento. A varios compañeros les ha pasado de casi perder el bus porque no llegaban a tiempo al andén o que los suban al bus de maneras muy bruscas.

5. ¿Qué conocimiento tiene usted sobre las disposiciones legales referentes a la accesibilidad del transporte enfocada a las personas con discapacidad?

La que más conozco es sobre el descuento del 50% del pasaje sobre el valor normal y otra es que una cooperativa no se puede negar a que usemos el transporte interprovincial. No tengo mucho conocimiento de la ley, al ponernos tantas trabas para viajar es una desilusión que nos llevamos.

Entrevista 4: Mariana Párraga, miembro activo de la Asociación Hemipléjicos, Cuadripléjicos, Parapléjicos (ASOPLEJICA)

1. ¿Con que frecuencia usted utiliza los buses interprovinciales para movilizarse?

Antes los utilizaba con mucha frecuencia, hoy en día lo hago de manera esporádica porque he tenido malas experiencias al momento de viajar. Soy una persona de espíritu libre, me encanta viajar y tener experiencia a pesar de mi discapacidad. Con ello puedo compartir lo vivido a mis compañeros que no se animan y romper esas barreras que nos ponemos mentalmente por miedo a lo que suceda.

Deje de viajar principalmente porque dependo de otras personas para poder subir

al bus ya que no existe la rampa hidráulica que me permita hacerlo con la silla de ruedas. Si los buses tuvieran esta herramienta yo podría manejar de manera independiente. Sin generalizar, ciertos choferes se hacen de la vista gorda para no ayudarte, así mismo hay otros que son muy amables y te ayudan en todo.

2. ¿Sabe usted, ¿Cuáles son las deficiencias que existen en las unidades de transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física?

Al momento de que he ido a comprar un pasaje a ventanilla me han vendido un asiento muy lejos casi de la mitad del bus o al final. Me parece muy lógico que los primeros asientos deban estar reservados para personas con discapacidad física hasta último momento en que sale el bus del terminal, tanto para mí como para las personas que me ayuden a subir y luego bajar del bus sea más fácil.

Otra incomodidad que he tenido y esto es respecto a la estructura del bus, el lugar de la entrada es muy angosta y está la dificultad para quienes nos ayudan a subir porque la mayoría de veces son hasta 2 personas haciendo malabares para acomodarse. Esto debería solucionarse al momento de la renovación de cada unidad de transporte y que elijan las más espaciosas.

La última que se me viene a la mente es que adecuen los baños que tienen los buses, una o dos varillas a los costados para poder sostenernos.

3. ¿Quién cree usted que es la autoridad competente para controlar que se brinde un servicio de transporte accesible para personas con discapacidad?

Imagino que la autoridad competente es la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador (ANT) y detrás de esta deberían estar las autoridades del Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS). Ellos son los representantes de las personas con discapacidad, quienes tienen que velar para que salga nuevas leyes que nos ayuden a tener una plena movilidad interprovincial.

4. ¿Cómo cree usted que se podría mejorar el servicio de transporte público interprovincial para personas con discapacidad física?

Además de los anteriormente mencionados, deberían mejorar y estipular el descuento del 50% del pasaje en los días de feriado, parece que nuestros derechos no los tenemos en esos días y las cooperativas nos suelen decir que al no haber unidades por la afluencia de personas tenemos que pagar el pasaje completo si queremos viajar.

También deben capacitar al personal de las unidades para que recibamos un buen

trato y servicio el cual pagamos, que tengan una buena predisposición y más empatía al momento de ayudarnos.

5. ¿Qué conocimiento tiene usted sobre las disposiciones legales referentes a la accesibilidad del transporte enfocada a las personas con discapacidad?

Hay un artículo que recuerdo brevemente y está dentro de la ley de discapacidad, la misma cita que nosotros tenemos el libre acceso a la sociedad que refiere a las estructuras, pero debería también serlo para el transporte.

Entrevista 5: Ab. Víctor Rodríguez, Abogado 2 en la empresa pública Municipal de tránsito y movilidad de Guayaquil, en la unidad de patrocinio judicial y extrajudicial de asesoría jurídica.

1. ¿De manera general, nos podría indicar que acciones ha implementado la Institución en la que usted actualmente labora (ATM) para mejorar la accesibilidad al transporte para personas con discapacidad física?

Es preciso mencionar antes de responder la pregunta planteada, que soy un representante de la empresa pública Municipal de tránsito y movilidad de Guayaquil por lo que conocerás nuestra jurisdicción territorial y su competencia a nivel de lo que establece las respectivas leyes orgánicas, pero responderé desde la experiencia en materia de tránsito y como conecedor de derecho.

Es importante que la ciudadanía tenga muy en cuenta que los derechos propios de las personas con discapacidad son derechos que definitivamente tienen que ser respetados no solo por una empresa pública sino también por la ciudadanía en general, respecto a la pregunta y bajo mi criterio ha sido un gran desafío no solamente cultural sino también económico, ha sido la implementación de rampas hidráulicas en los buses de transporte público y la creación de espacios amplios dentro de los mismos los cuales se han cumplido parcialmente ya que no solo depende de la ATM sino que también las cooperativas de buses cumplan con la correcta adecuación en beneficio de este grupo de personas que requieren una atención prioritaria sin discriminación.

2. ¿Según su criterio quien es la autoridad competente para garantizar que los buses interprovinciales cuenten con los mecanismos necesarios para que las personas con discapacidad puedan acceder por sus propios medios y hacer cumplir lo establecido en la ley?

Conforme a lo que establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial el servicio de transporte público interprovincial opera dentro de los límites del territorio nacional por lo que los contratos de operaciones son regulados por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial de conformidad a lo establecido en la ley mencionada y su respectivo reglamento.

3. ¿Piensa usted que el acceso de las personas con discapacidad física a los medios de transporte público interprovincial cumple con las disposiciones vigentes en la Constitución y la Ley Orgánica de Discapacidades?

Pienso particularmente y a criterio personal que se cumple de manera parcial, aunque en la Constitución se reconocen derechos para personas con discapacidad específicamente en el tema de transporte sin embargo como ya conocemos no se han facilitado de forma total las condiciones necesarias es decir un acceso ágil o adecuado para procurar el mayor grado de autonomía al utilizar el transporte terrestre. En efecto, se puede evidenciar cuando estás haciendo uso de algún transporte público las limitaciones que pueden llegar a existir por el simple hecho de ser tenga alguna lesión en el tobillo o alguna parte del cuerpo, entonces es claro lo complicado que es las situaciones a las que se ven expuestas las personas con discapacidad al tener que desplazarse de un medio a otro sin tener el apoyo necesario ni la señalética correspondiente, el apoyo como tal es a nivel del GAD de Guayaquil y a nivel interprovincial de las autoridades correspondiente.

4. ¿De qué modo la falta de acceso al transporte público interprovincial afecta al derecho de igualdad de las personas con discapacidad física?

Afecta de forma directa al derecho constitucional de igualdad, como lo mencionaba la diferencia entre una persona sin ningún tipo de problema a nivel de capacidad y alguna persona con capacidades reducidas, es una situación muy compleja ya que la infraestructura del transporte público interprovincial se adapta parcialmente a las normas de transporte para personas con discapacidad dictada por el Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN que muchas veces ocasiones la falta del deber objetivo del cuidado e incluso el desconocimiento de los conductores y los operadores como tal hacen un mal uso de la unidades, que debo mencionar que hay ocasiones en las que el vehículo si consta con las adecuaciones adecuadas para el uso de una persona con capacidades especiales pero no son correctamente utilizadas y esto lastimosamente nos lleva a la conclusión que

pese a tener las adecuaciones necesarias no las saben utilizar y es un desperdicio a nivel social y a nivel económico.

5. ¿Cree Usted que el Gads de Guayaquil ha tomado las acciones necesarias para velar por el derecho de acceso al transporte público interprovincial tal como se da en los buses urbanos donde las personas con discapacidad física acceden por sus propios medios?

La respuesta a esta pregunta la haré como profesional del derecho y como ciudadano común, yo he podido evidenciar que aquí en Guayaquil a nivel del Gad Municipal de Guayaquil existe mucha promoción respecto a este tipo de espacios y de apoyo a nivel constitucional para el uso exclusivo de personas con capacidad reducida sin embargo y reitero debería existir a nivel de Institución mayor presencia de funcionarios encargados para poder exponer este tipo de situaciones para que la ciudadanía sepa respetar los espacios establecidos en los buses de transporte público y saber cuáles son las sanciones al pasar por alto lo anteriormente mencionado.

Es decir, Guayaquil ha manejado de mejor manera el tema de publicidad pero a nivel de ejecutarlo si considero que faltaría personal para educar y concientizar no solo a la persona con discapacidad sino también a toda la ciudadanía en general.

Un tema que es de suma importancia para el desarrollo de la presente tesis de investigación es la información a nivel general de sanciones y beneficios que incurriría no solamente el uso y aplicación sino también la omisión y el mal uso de estas garantías para que se pueda respetar los derechos intrínsecos de las personas con discapacidad y de toda la ciudadanía en general.

6. ¿De qué manera la ATM podría contribuir a la accesibilidad del transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física?

La ATM mediante campañas de concientización sobre la accesibilidad al transporte público en la ciudad de Guayaquil y sus múltiples medios de difusión, sirven de ejemplo para que los organismos encargados de transporte interprovincial adopten este tipo de medidas necesarias para hacer que este servicio se cumpla con las normas necesarias contempladas en la Ley Orgánica de Discapacidades y en la Constitución.

Entrevista 6: Ab. Peter Camba, Jefe Jurídico ATM de Daule

1. De manera general, ¿Nos puede indicar que acciones ha implementado la ATM para mejorar la accesibilidad del transporte para personas con discapacidad física?

La ATM Centro Guayas – EP es una empresa pública que conforma la mancomunidad de municipios, apegado a lo que dice la normativa tanto de la constitución en su artículo 35 donde habla sobre las personas con discapacidad, ha implementado varios temas y uno de ellos es el derecho reconocido por la ley de tránsito sobre la preferencia de pasaje. En este caso como institución hemos evaluado mediante consultorías para definir paraderos que cuenten con las respectivas accesibilidades para los grupos prioritarios y sobre todo en el tema de inculcar, más allá de ser una obligación de la transportación pública, que se adecuen de acuerdo a las normativas INEN para que las personas con discapacidad puedan acceder a un servicio de calidad.

2. Según su criterio, ¿Quién es la autoridad competente para garantizar que los buses interprovinciales cuenten con los mecanismos necesarios para que las personas con discapacidad puedan acceder por sus propios medios y hacer cumplir lo que establece la ley?

De acuerdo a la normativa, la ley manifiesta y expresa que el responsable del transporte interprovincial es la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador (ANT), también indican a los municipios ya que tienen la competencia total de los transportes.

En mi opinión y en base a la ley de discapacidades, corresponde también a los organismos competentes de acuerdo a las jurisdicciones. Sería un trabajo conjunto en virtud de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) que cuenten con Terminales Terrestres e infraestructuras grandes, tengan la capacidad y un buen control operativo para verificar que se cumplan dichas normativas.

En conclusión, la responsabilidad principal debería ser de parte del Gobierno Central hacia la Agencia Nacional de Tránsito por ser quien regula el servicio, otorga los permisos de operación y frecuencias.

3. ¿Piensa usted que el acceso a las personas con discapacidad en el transporte interprovincial cumple las disposiciones vigentes en la ley orgánica de discapacidades?

A mi criterio no creo que se estén cumpliendo al 100%. Aunque la ANT es el ente regulador y principal para hacer que se cumplan las normativas, esto se lo puede verificar tomando un bus interprovincial no hay la accesibilidad para las personas con

discapacidad, no se le está dando la real importancia que tiene pese a que hay una normativa constitucional que la ampara de manera prioritaria.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en sus artículos 46, 48 y 200 establecen muchos beneficios a las personas con discapacidad que lamentablemente no se cumplen.

4. ¿De qué modo la falta de acceso al transporte publico interprovincial considera usted que afecta al derecho de igualdad de las personas con discapacidad?

De una manera abismal. No se están cumpliendo los derechos constitucionales, no hay derecho de igualdad de manera integral. Deberíamos tener las mismas prioridades como las grandes ciudades o países europeos, lamentablemente esta situación ya escapa de temas más que jurídicos sino de temas políticos.

Recapitulando de la anterior pregunta, no todo es igual a nivel nacional, si hay municipios que en su momento y pensado en la igualdad que debe tener todo ciudadano y más los grupos prioritarios han implementado propias regulaciones, la clave es saber ejecutar las existentes de la mejor manera posible.

5. ¿Qué solución cree usted que se debe implementar para garantizar el derecho a la accesibilidad al transporte público interprovincial para personas con discapacidad física?

La Agencia Nacional de Tránsito como órgano rector debería implementar más normativas y reglamentaciones obligatorias para que los municipios o la misma agencia haga cumplir estos preceptos. Más allá de una reforma legal, no hay reglamentación interna que tenga un poder coercitivo para que las instituciones puedan implementar estos servicios al 100%.

Uno de los principales problemas que se pueden presentar al momento que el estado pida a los transportistas acatar la ley, será la falta de dinero para invertir en nuevas unidades con accesibilidad, sin mencionar valores adicionales como el pasaje, gasolina y demás.

6. ¿Cree usted que el GAD de Guayaquil ha tomado las acciones necesarias para velar que el derecho al acceso para personas con discapacidad en el transporte interprovincial sea igual al transporte urbano?

Haciendo una comparación a lo que se ha hecho en el transporte urbano, creo que el GAD de Guayaquil ha tomado en consideración este tipo de problemática que existe actualmente de manera interprovincial y pueda implementarse en un futuro.

7. ¿De qué manera cree usted que la ATM pueda contribuir con la accesibilidad del transporte público interprovincial para las personas con discapacidad?

Al menos en la institución donde yo trabajo, las acciones que se están tomando ya son netamente internas de cada municipio, estos a través de ordenanzas pueden implementar uno que otro beneficio. Lamentablemente el problema radica más allá que el Municipio cumpla con las ordenanzas para que se brinde un servicio de mejor calidad, también recae en la colaboración del transportista.

Insisto, quien debe llevar la tutela es la Agencia Nacional de Tránsito para que regule y ordene a cabalidad las normativas, suele suceder que estos temas se mezclen con ideologías políticas.

Entrevista 7: TNT. Coronel Kleber Sinchiguano, elemento de la Comisión de Transito del Ecuador. Jefe de operaciones de la provincia del Azuay.

1. ¿De manera general, nos podría indicar que acciones ha implementado la Institución en la que usted actualmente labora (CTE) para mejorar la accesibilidad al transporte para personas con discapacidad física?

Nosotros como institución en el ámbito de personas con capacidades especiales tenemos el deber de orientar a los conductores, orientamos también al que hace de controlador del bus interprovincial o intercantonal, con ciertas capacitaciones que se hacen por medio del departamento de educación vial. En nuestro departamento de seguridad vial siempre tiene al mando un oficial quien se encarga de establecer ciertas reuniones o conversatorios con las entidades que tienen que ver con la transportación pública. Es decir, la Comisión de tránsito del Ecuador siempre está a la vanguardia de orientar al conductor especialmente cuando existen reformas de ley o reglamentos para que siempre tengan claro cuáles son sus derechos pero en especial sus deberes al prestar un servicio.

2. ¿Según su criterio quien es la autoridad competente para garantizar que los buses interprovinciales cuenten con los mecanismos necesarios para que las personas con discapacidad puedan acceder por sus propios medios y hacer cumplir lo establecido en la ley?

Quienes por ley están encargados de hacer cumplir lo establecido en la ley y su respectivo reglamento son la Agencia Nacional de Tránsito y los GADs del Ecuador.

3. ¿Piensa usted que el acceso de las personas con discapacidad física a los medios de transporte público interprovincial cumple con las disposiciones vigentes en la Constitución y la Ley Orgánica de Discapacidades?

A opinión personal considero que del 100% se cumple en la actualidad un 40%, refiriéndome específicamente a la zona urbana, un ejemplo claro es la metrovía y sus espacios definidos en la misma para el uso exclusivo de personas con discapacidad pero en los vehículos interprovinciales desgraciadamente no tienen adecuado ningún espacio permanente para el uso y goce de las personas con discapacidad.

4. ¿De qué modo la falta de acceso al transporte público interprovincial afecta al derecho de igualdad de las personas con discapacidad física?

Considero que la falta de acceso al transporte afecta directamente al derecho de igualdad, porque lastimosamente todas las garantías y derechos especificados en la Constitución, Ley Orgánica de Discapacidades y el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en el ejercicio no se ponen en práctica al 100% generando así vulneración de derechos.

5. ¿Qué solución cree Usted que se podría implementar para garantizar el derecho a la accesibilidad al transporte público interprovincial para personas con discapacidad física?

En lo personal considero que aún falta mucha orientación no solo a quienes prestan este servicio sino también a los propietarios de los vehículos, informar lo que está establecido en la Constitución en relación a deberes y obligaciones en materia de tránsito y de derechos, recordando que todos gozamos de los mismos derechos. Debo decir que lastimosamente a las personas con discapacidad no se les brinda el confort necesario para poder viajar a destinos lejanos. Actualmente si se irrespetan o vulneran derechos considero que es por la desinformación por parte de la ciudadanía.

6. ¿Cree Usted que el Gads de Guayaquil ha tomado las acciones necesarias para velar por el derecho de acceso al transporte público interprovincial tal como se da en los buses urbanos donde las personas con discapacidad física acceden por sus propios medios?

A título personal la mayor parte de los Gads no están cumpliendo con sus obligaciones establecidas en la ley y su respectivo reglamento y eso es una falla enorme.

7. ¿De qué manera la CTE podría contribuir a la accesibilidad del transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física?

Nosotros como Comisión de Transito del Ecuador buscamos cumplir con nuestro deber y con la misión de servir a la comunidad con la organización de muchas más charlas o conversatorios que tienen como finalidad informar a quienes se desempeñan en el ámbito del transporte y a quienes hacen ejercicio del mismo lo establecido en la ley en materia de tránsito para que de esta forma se cumplan cada uno de los preceptos y se evite la vulneración de derechos.

3.7.2 ENCUESTAS. –

3.7.2.1 Formato de encuestas

1. Conoce usted que el derecho al transporte público interprovincial se encuentra tipificado en la Constitución y la Ley de Discapacidades.

Si ()

No ()

2. Considera usted que el transporte público interprovincial cumple con adecuaciones necesarias para que las personas con discapacidad accedan a dicho servicio por sus propios medios?

Si ()

No ()

3. Con que frecuencia utiliza transporte publico interprovincial para movilizarse?

Nunca ()

Casi nunca ()

Ocasionalmente ()

Casi todos los días ()

Todos los días ()

4. ¿Piensa usted que el Terminal Terrestre de Guayaquil cuenta con la infraestructura adecuada para que las personas con discapacidad accedan a los buses por sus propios medios?

Si ()

No ()

5. ¿Piensa usted que implementando las adecuaciones necesarias en los buses interprovinciales (rampas, espacios para sillas de ruedas) haría que aumente la utilización de este servicio para las personas con discapacidad?

Muy en desacuerdo ()

En desacuerdo ()

Ni en acuerdo ni en desacuerdo ()

De acuerdo ()

Muy de acuerdo ()

6. ¿Cree usted que el transporte urbano cuenta con mecanismos que facilitan el acceso a personas con discapacidad en relación a los buses interprovinciales?

Si ()

No ()

7. ¿Cómo calificaría usted el servicio que brindan las cooperativas de transporte público interprovincial?

Excelente ()

Bueno ()

Regular ()

Malo ()

8. ¿Cree usted que las autoridades competentes trabajan conjuntamente con las cooperativas de transporte interprovincial para brindar un servicio accesible para personas con discapacidad física?

Si ()

No ()

3.7.2.2 Análisis de resultados de encuestas

Tabla 3 Pregunta 1: ¿Conoce usted que el derecho al transporte público interprovincial se encuentra tipificado en la Constitución y la Ley Orgánica de Discapacidad?

ALTERNATIVA.	CANTIDAD DE PARTICIPANTES.	PORCENTAJES.
SI	74	96,1%
NO	3	3,9%

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco)

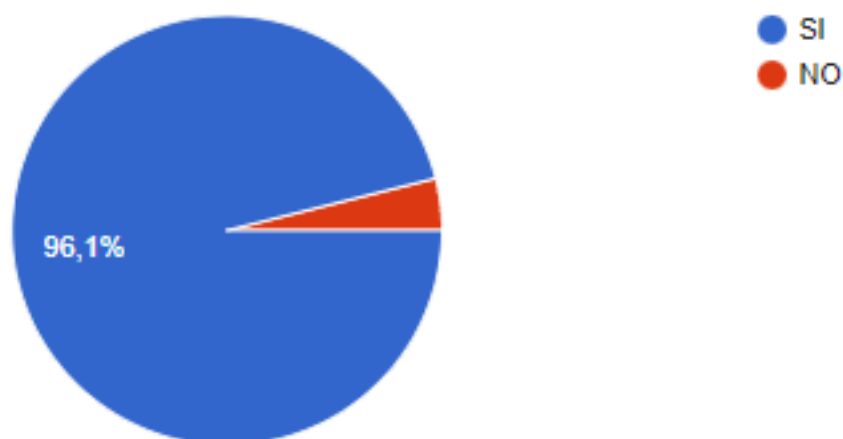


Gráfico 8 ¿Conoce usted que el derecho al transporte público interprovincial se encuentra tipificado en la Constitución y la Ley Orgánica de Discapacidad?

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

Análisis de la pregunta 1: Las encuestas realizadas a los miembros activos de la Asociación Asoplejica en relación a la primera pregunta planteada nos lleva a la conclusión de que el 96,10% de la muestra necesitada para darle mayor fundamento a nuestro tema de investigación tienen pleno conocimiento de que el derecho al transporte público se encuentra tipificado tanto en la Constitución de la República del Ecuador como en la Ley Orgánica de Discapacidad contrastando con el 3,9% que desconocen su derecho fundamental del acceso al transporte público interprovincial.

Tabla 4 Pregunta 2: ¿Considera usted que el transporte público interprovincial cumple con adecuaciones necesarias para que las personas con discapacidad accedan a dicho servicio por sus propios medios?

ALTERNATIVA.	CANTIDAD DE PARTICIPANTES.	PORCENTAJES.
SI	3	3,9%
NO	74	96,1%

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

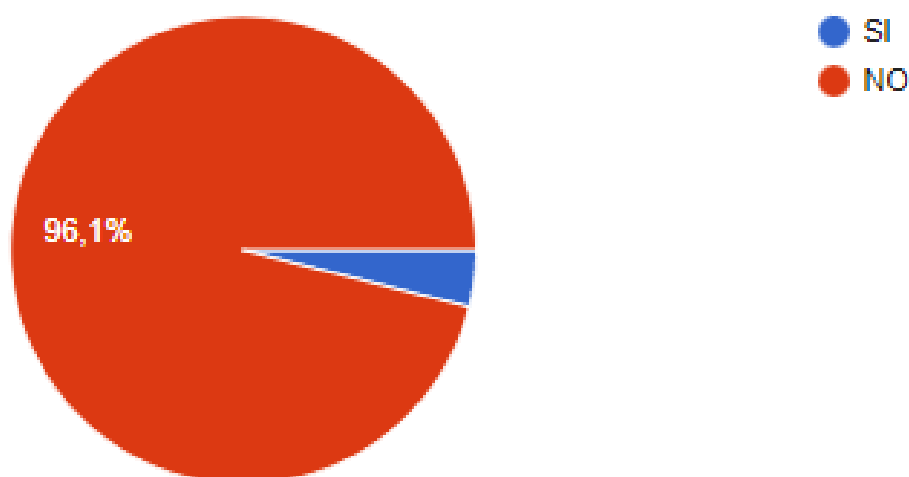


Gráfico 9 ¿Considera usted que el transporte público interprovincial cumple con adecuaciones necesarias para que las personas con discapacidad accedan a dicho servicio por sus propios medios?

Fuente: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

Análisis de la pregunta 2: Según el resultado obtenido a la presente pregunta podemos observar que el 3,9% de personas encuestadas consideran que el transporte público interprovincial consta con mecanismo necesarios para poder acceder al automotor por sus propios medios, mientras que el 96,1% opina que las distintas cooperativas de transporte público interprovincial hacen caso omiso a lo establecido en la ley en relación a las adecuaciones necesarias para que las personas con discapacidad puedan acceder al automotor así sea más fácil para ellos ejercer sus derechos.

Tabla 5 Pregunta 3: ¿Con que frecuencia utiliza transporte público interprovincial para movilizarse?

ALTERNATIVA.	CANTIDAD DE PARTICIPANTES.	PORCENTAJES.
NUNCA	9	11,7%
CASI NUNCA	24	31,2%
OCASIONALMENTE	36	46,8%
CASI TODOS LOS DÍAS	8	10,4%
TODOS LOS DÍAS	0	0%

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

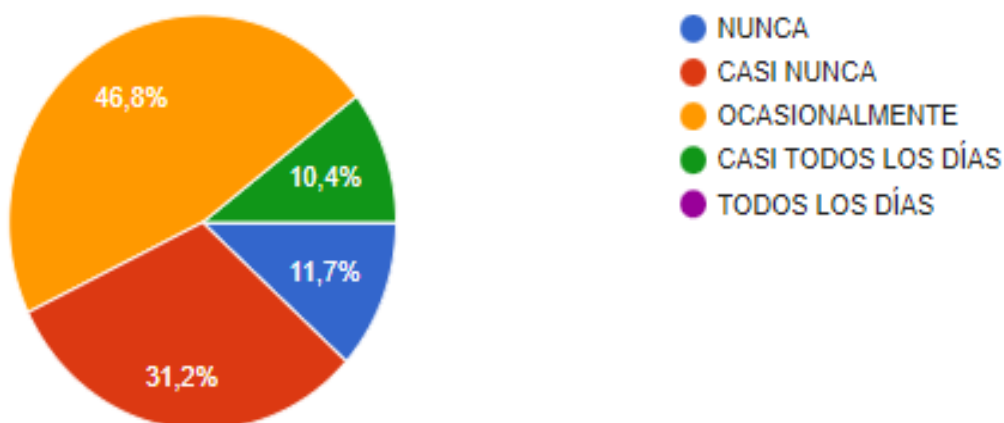


Gráfico 10: ¿Con que frecuencia utiliza transporte público interprovincial para movilizarse?

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

Análisis de la pregunta 3: Las encuestas realizadas en relación a la tercera pregunta nos refleja que el 46,8% de las personas encuestadas ocasionalmente utilizan el servicio de transporte público interprovincial para movilizarse, mientras que el 31,2% casi nunca utiliza dicho servicio por las dificultades que presenta querer viajar a otra provincia. Un 11,7% nos especificó que no hacen uso de este servicio mientras que un 10,4% mencionó que por motivos laborales y de fuerza mayor utilizan el servicio de transporte público casi todos los días.

Tabla 6 Pregunta 4: ¿Piensa usted que el Terminal Terrestre de Guayaquil cuenta con la infraestructura adecuada para que las personas con discapacidad accedan a los buses por sus propios medios?

ALTERNATIVA.	CANTIDAD DE PARTICIPANTES.	PORCENTAJES.
SI	9	11,7%
NO	68	88,3%

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

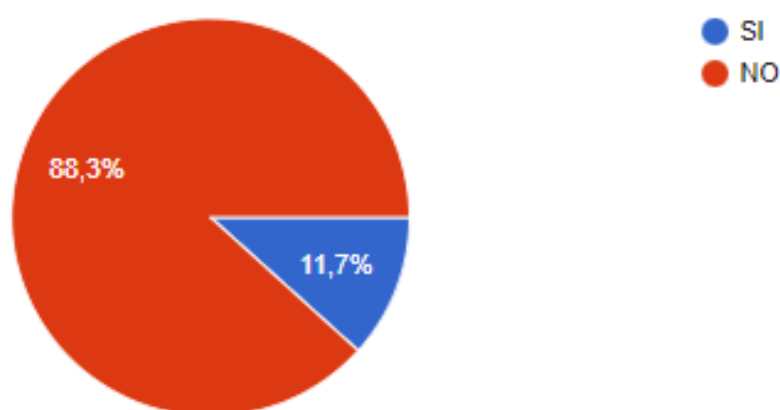


Gráfico 11 ¿Piensa usted que el Terminal Terrestre de Guayaquil cuenta con la infraestructura adecuada para que las personas con discapacidad accedan a los buses por sus propios medios?

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

Análisis de la pregunta 4: Las encuestas realizadas en relación a la cuarta pregunta nos establece que el 88,3% de los encuestados no creen que el Terminal Terrestre de Guayaquil cuente con la infraestructura necesaria para que las personas con discapacidad tengan la facilidad de acceder a los buses de transporte interprovincial por sus propios medios siendo la principal razón por la cual se abstienen de usar dicho servicio. Mientras que, por otro lado, un mínimo del 11,7% del grupo encuestado se encuentran de acuerdo con esta premisa y mantienen su postura al especificar que el Terminal Terrestre de Guayaquil ha realizado adecuaciones necesarias para mejorar su experiencia a la hora de visitar distintas provincias de nuestro país.

Tabla 7 Pregunta 5: ¿Piensa usted que implementando las adecuaciones necesarias en los buses interprovinciales (rampas, espacios para sillas de ruedas) haría que aumente la utilización de este servicio para las personas con discapacidad?

ALTERNATIVA.	CANTIDAD DE PARTICIPANTES.	PORCENTAJES.
MUY EN DESACUERDO	0	0%
EN DESACUERDO	0	0%
NI EN ACUERDO NI EN DESACUERDO	1	1,3%
DE ACUERDO	32	41,6%
MUY DE ACUERDO	44	57,1%

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)



Gráfico 12 ¿Piensa usted que implementando las adecuaciones necesarias en los buses interprovinciales (rampas, espacios para sillas de ruedas) haría que aumente la utilización de este servicio para las personas con discapacidad?

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

Análisis de la pregunta 5: Las encuestas realizadas en relación a la quinta pregunta establece que el 57.1% de los encuestados considera que implementando mejoras a los buses interprovinciales se incrementaría el uso de estos para las personas con discapacidad. Este criterio es compartido con el 41.6% que está de acuerdo con esta premisa.

Tabla 8 Pregunta 6: ¿Cree usted que el transporte urbano cuenta con mecanismos que facilitan el acceso a personas con discapacidad en relación a los buses interprovinciales?

ALTERNATIVA.	CANTIDAD DE PARTICIPANTES.	PORCENTAJES.
SI	53	68,4%
NO	24	31,6%

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

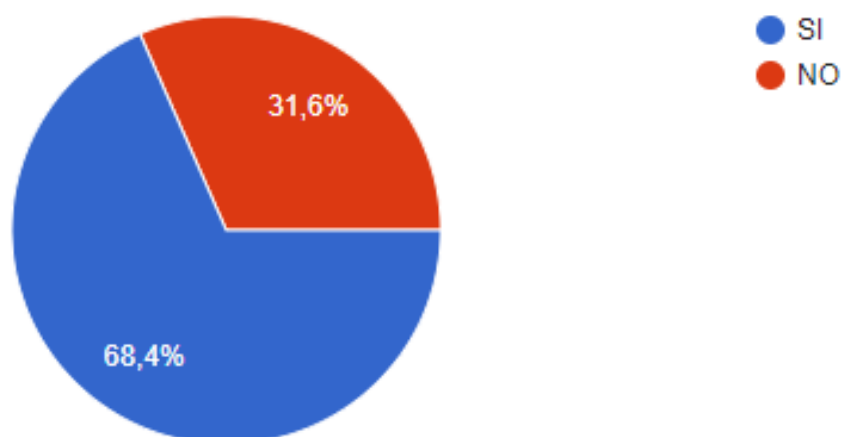


Gráfico 13 ¿Cree usted que el transporte urbano cuenta con mecanismos que facilitan el acceso a personas con discapacidad en relación a los buses interprovinciales?

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

Análisis de la pregunta 6: Las encuestas realizadas en la pregunta sexta muestran la gran diferencia que existe entre los buses urbanos y los buses interprovinciales. El 68.4% de los encuestados cree que los buses urbanos si facilitan el acceso al transporte público de las personas con discapacidad física.

Tabla 9 Pregunta 7: ¿Cómo calificaría usted el servicio que brindan las cooperativas de transporte público interprovincial?

ALTERNATIVA.	CANTIDAD DE PARTICIPANTES.	PORCENTAJES.
EXCELENTE	0	0%
BUENO	3	3,9%
REGULAR	32	41,6%
MALO	42	54,5%

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

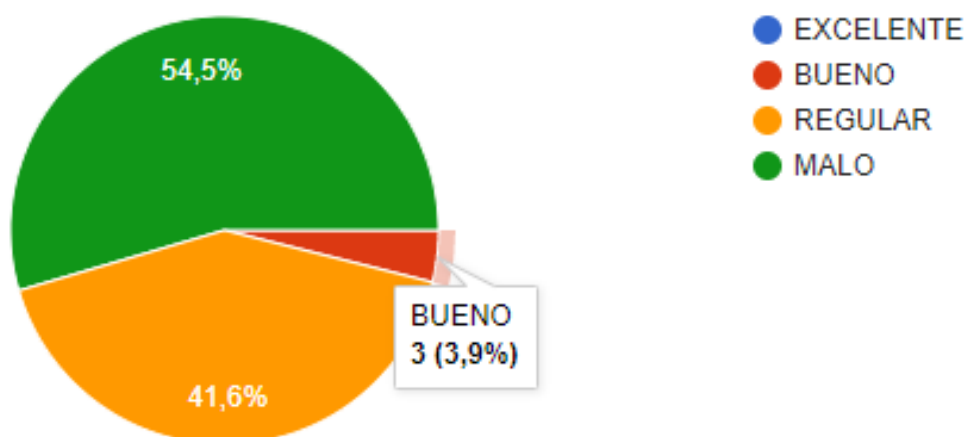


Gráfico 14 ¿Cómo calificaría usted el servicio que brindan las cooperativas de transporte público interprovincial?

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

Análisis de la pregunta 7: La pregunta séptima da como resultado que los socios de Apopléjica encuestados creen que el servicio que ofrecen las cooperativas de transporte que funcionan en el Terminal de Terrestre de Guayaquil es regular con un 41.6% y la calificación de malo con un 54,5%.

Tabla 10 Pregunta 8: ¿Cree usted que las autoridades competentes trabajan conjuntamente con las cooperativas de transporte interprovincial para brindar un servicio accesible para personas con discapacidad física?

ALTERNATIVA.	CANTIDAD DE PARTICIPANTES.	PORCENTAJES.
SI	1	1,3%
NO	76	98,7%

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

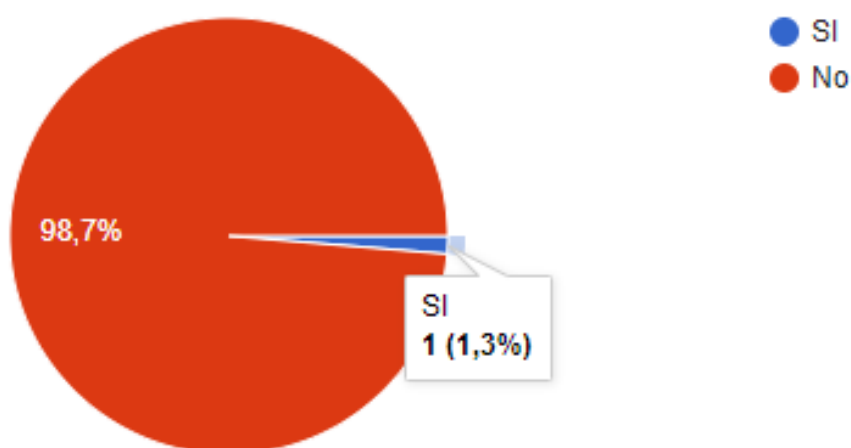


Gráfico 15 ¿Cree usted que las autoridades competentes trabajan conjuntamente con las cooperativas de transporte interprovincial para brindar un servicio accesible para personas con discapacidad física?

Tomado de: Encuesta aplicada

Elaborado por: (Cobo & Pacheco, 2022)

Análisis de la pregunta 8: La octava pregunta de la encuesta muestra lo que piensan los encuestados sobre sí la autoridad competente que es Gobierno Autónomo de Guayaquil trabaja conjuntamente con las cooperativas de transporte interprovincial para brindar un servicio accesible para personas con discapacidad física. El resultado es evidente y nos indica que el 98,7% piensa que no trabajan conjuntamente

INFORME FINAL

Luego de realizar un estudio teórico y legal sobre la vulneración del derecho al acceso de transporte público interprovincial para personas con discapacidad física y adicional a esto el haber desarrollado un estudio de campo en el cual se entrevistaron a abogados especializados en materia de tránsito, así como también la aplicación de entrevistas y encuestas a varios socios activos de la Asociación de Hemipléjicos, Cuadrupléjicos, Parapléjicos ASOPLEJICA quienes son nuestra población de estudio y quienes en su diario vivir experimentan la falencias a la hora de acceder a los buses interprovinciales por sus propios medios se puede establecer que existe una vulneración a este derecho fundamental.

La Constitución, la Ley Orgánica de Discapacidades y el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial establecen artículos que hacen referencia al derecho de accesibilidad pero que en la práctica no se cumplen a cabalidad; ya que no existen mecanismos que permitan utilizar a las personas con discapacidad el transporte público interprovincial evitando que el uso de este servicio sea frecuente.

En las múltiples entrevistas realizadas a los socios de ASOPLEJICA se pudo evidenciar la pretensión de este grupo de atención prioritaria de hacer uso de este servicio público que les permitirían desplazarse libremente por las diferentes provincias del país sin necesidad de contar con vehículo propio o depender de algún tercero para movilizarse, desafortunadamente esta intención no llega a cumplirse debido al desinterés y falta de control por parte de los organismos estatales encargados de velar dicho cumplimiento.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados para el desarrollo de este proyecto de investigación el GAD de Guayaquil y la Agencia Nacional de Transito y ATM deben trabajar en conjunto para hacer cumplir los preceptos legales analizados y desarrollados a lo largo de esta tesis de investigación.

CONCLUSIONES

- Pese a que las normas nacionales e internacionales que han sido analizadas en el presente proyecto de investigación, establecen los parámetros que deben cumplir las unidades de transporte público interprovincial para las personas con discapacidad física, se pudo evidenciar que en la praxis no se da el cumplimiento de los objetivos por el cual fueron creadas, es decir es una mera expectativa. Existen muy pocas unidades cuya infraestructura es accesible para que este grupo vulnerable haga uso de este servicio sin ayuda de una tercera persona, buscando una autonomía e independencia.
- Los resultados obtenidos a través de las encuestas realizadas a los miembros activos de la Asociación de Hemipléjicos, Cuadripléjicos, Parapléjicos ASOPLEJICA establecen que la causa principal por la que las personas con discapacidad física no hacen uso del servicio de transporte público interprovincial es la falta de rampas o mecanismos hidráulicos que sirvan de apoyo para acceder al automotor de forma óptima y bajo sus propios medios, evidenciando que no se da lo establecido en la Ley Orgánica de Discapacidad con su respectivo Reglamento, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento y la Constitución de la República del Ecuador en relación al efectivo cumplimiento del derecho de acceso al transporte público.
- El Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN ha establecido los parámetros necesarios que deben tener el sistema de Transporte para personas con movilidad reducida, que incluyen desde las señalizaciones dentro de los terminales y estaciones, las medidas que deben tener las rampas que facilitan al acceso a las unidades de transporte, como debe ser la infraestructura dentro de los buses con la finalidad de evitar obstáculos a la hora de movilizarse, hasta el desembarque de los usuarios al llegar a su destino.
- La ineficaz aplicación de lo establecido en la norma, además del inexistente control por parte de las autoridades competentes que son Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Los Gobiernos Autónomos Descentralizados, la Agencia Nacional de Tránsito; generan de forma directa una vulneración al derecho de

accesibilidad al transporte público que tienen las personas con discapacidad física, ocasionando que este grupo de atención prioritaria no gocen de una igualdad de derechos que garanticen una vida digna.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda que tal como lo establece el artículo 18 del Reglamento de la Ley Orgánica de Discapacidades deben existir al menos el 2% de unidades de transporte accesible para personas con movilidad reducida o por lo menos un bus por cooperativa que cumpla con los parámetros INEN.
- Se debería elaborar un plan para mejorar o rediseñar la infraestructura actual del servicio de transporte público interprovincial para eliminar barreras arquitectónicas en los terminales, paradas y andenes con la finalidad de garantizar el acceso digno y seguro a dicho servicio para las personas con movilidad reducida tal como lo establece la Ley Orgánica de Discapacidad con su respectivo Reglamento, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento y la Constitución de la República del Ecuador, de esta manera se incentivaría el uso de estas unidades de transporte ya que en la actualidad no se usan con frecuencia debido a sus deficiencias.
- El Instituto Ecuatoriano de Normalización INEN ha creado los parámetros que debe tener el sistema de transporte para personas con discapacidad, es por ello que se recomienda que el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades CONADIS como ente de vigilancia fiscalice de forma rigurosa que se cumplan dichas directrices para así contar con unidades accesibles tal como lo indica la norma.
- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la Agencia Nacional de Tránsito que son los organismos competentes en materia de tránsito y seguridad vial de forma conjunta deben crear estrategias que sirvan para dar cumplimiento a lo establecido en La Constitución, la Ley Orgánica de Discapacidades y su Reglamento, La Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial con su Respectivo Reglamento y las normas INEN en relación a las condiciones estructurales con la finalidad de garantizar la seguridad, integridad y cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad física.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Organización de los Estados Americanos OEA. (1999). Convención para Eliminación Discriminación Personas con Discapacidad. Guatemala.
- Alonso López, F. (2007). Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. *Revista de Revista de Traductología*, 15-30.
- Arguello, S., Villa, R., & Pablo, P. J. (2020). *Historia y evolución de la gestión del Transporte Público en la Provincia de Chimborazo*. Chimborazo: Espoch.
- Asamblea Nacional. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Registro Oficial 449.
- Asamblea Nacional. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Registro Oficial 449.
- Asamblea Nacional. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Registro Oficial 449.
- Asamblea Nacional. (2010). Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización . Quito.
- Asamblea Nacional. (2012). *Ley Orgánica de Discapacidades*. Quito: Registro Oficial 796.
- Asesoría Económica & Marketing S.C CopyRight . (2009). Obtenido de https://www.corporacionaem.com/tools/calc_muestras.php
- Asociación de Hemipléjicos, Parapléjicos y Cuadrupléjicos del Guayas ASOPLÉJICA. (2021). *ASOPLÉJICA*. Obtenido de <https://asoplejica.org/>
- Banco Mundial. (2020). *Portada del Banco Mundial*. Obtenido de <https://www.bancomundial.org/es/home>
- Burchardt, T. G. (2002). *Introduction. In Understanding Social*. Oxford: Oxford University Press.
- Casado Perez, D. (1991). *Panorámica de la Discapacidad*. Barcelona: Intrees.
- Certificación, A. E. (14 de Septiembre de 2007). *Asociación Española de Normalización y Certificación* . Obtenido de Asociación Española de Normalización y Certificación : EXT_ll5EpbBCovBxE7EdBFx3.pdf
- Cobo, D., & Pacheco, G. (s.f.).
- Cobo, D., & Pacheco, G. (2022).
- CONADIS. (09 de septiembre de 2021). *Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades* . Obtenido de <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/05/PRIMERA-OBSERVANCIA-TECNICA-AL-SISTEMA-DE-TRANSPORTE-PUBLICO-MASIVO-DE-LA-CIUDAD-DE-QUITO.pdf>
- Congreso de Colombia. (2013). *LEY ESTATUTARIA 1618* . Bogotá: Diario Oficial de Colombia.
- Congreso Nacional . (2005). *Ley de Equidad y Desarrollo Integral para las Personas con Discapacidad*. Tegucigalpa: La Gaceta.
- Congreso Nacional del Colombia. (1997). LEY 361 DE 1997.
- Consejo Nacional de Competencias . (2014). Consejo Nacional de Competencias Resolución No. 003CNC2014. Quito.
- Consejo Nacional de Competencias . (09 de septiembre de 2022). Obtenido de Consejo Nacional de Competencias : <http://www.competencias.gob.ec/>
- Consejo Nacional de Competencias. (2012). Resolución No. 006CNC2012 Consejo Nacional de Competencias. Cuenca.
- Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades. (29 de Noviembre de 2021). *Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades*. Obtenido de Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades: <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/estadisticas-de-discapacidad/>
- Consejo Nacional para la igualdad de Discapacidades CONADIS*. (Marzo de 2022). Obtenido de UNIDAD DE OBSERVANCIA, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN:

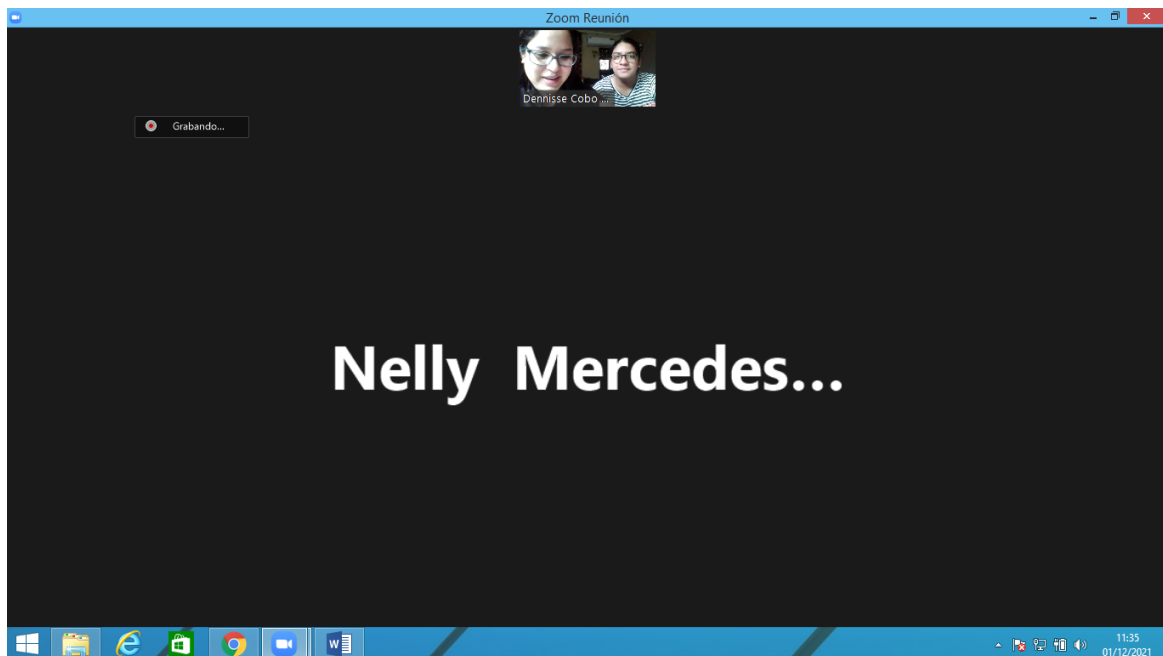
- <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/03/INFORME-DE-EVALUACION-CUANTITATIVA-Y-CUALITATIVA-ANID-2017-2021-signed-signed-signed.pdf>
- Convención de los Derechos de las personas con Discapacidad. (2006). ONU.
- Corkille, D. (1993). *El niño feliz. Su clave psicológica*. Barcelona: Genisa.
- Declaración Universal de los Derechos Humanos*. (1948). Obtenido de Organización de Las Naciones Unidas ONU: <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>
- Discapacidades, C. N. (09 de junio de 2022). *Consejo Nacional de Discapacidades*. Obtenido de Consejo Nacional de Discapacidades: <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/carnes-de-discapacidad-seran-validos-hasta-diciembre-2023/>
- González, M. (. (2003). *Psicología de la personas con deficiencia mental*. Madrid: Varsovia.
- Goodall, B. (1987). *Diccionario de geografía humana*.
- Guillermo, C. (2000). *Diccionario Jurídico*. Buenos Aires: Heliasta.
- Lara Espinosa, D. (2015). *El reconocimiento constitucional del derecho a la igualdad entre mujeres y hombres en Latinoamérica*. México: Comisión Nacional de los Derechos Humanos.
- Ley Orgánica de Discapacidades. (2012). Quito.
- Ley Organica de Discapacidades, LOD*. (2012). Quito.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. (2008). Quito.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. (2008). Quito.
- López Macís, R. (2011). Evolución histórica y conceptual de la discapacidad y el respaldo jurídico-político internacional: el paradigma de los derechos humanos y la accesibilidad. *Alteridad, Revista de Educación*, 102.
- Lopez Masis, R. (2011). Evolución histórica y conceptual de la discapacidad y el respaldo jurídico-político internacional: el paradigma de los derechos humanos y la accesibilidad. *Alteridad, Revista de Educación*, 102.
- Ministerio de Salud de Colombia. (09 de septiembre de 2022). *ABECE de Discapacidad*. Obtenido de <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/PS/abece-de-la-discapacidad.pdf>
- Ministerio de Salud Pública*. (11 de septiembre de 2022). Obtenido de Ministerio de Salud Pública: <https://www.salud.gob.ec/direccion-nacional-de-discapacidades/>
- Ministerio de Salud y Deporte. (2001).
- Nacional, A. (2012). *Ley Orgánica de Discapacidades*. Quito: Registro Oficial 796.
- Nacional, C. (2005). *Ley de Equidad y Desarrollo Integral Para las Personas Con Discapacidad*.
- Nacional, E. C. (2005). *Ley de Equidad y Desarrollo Integral Para las Personas Con Discapacidad*.
- Normalización, S. E. (14 de Septiembre de 2015). *Accesibilidad de las personas al medio físico*. Obtenido de Accesibilidad de las personas al medio físico: https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/02/Norma_INEN_-2239_1_ACCESIBILIDAD_MEDIO_-FISICO_SE%C3%91ALIZACI%C3%93N.pdf
- Normalización, S. E. (14 de Septiembre de 2015). *Directrices para el desarrollo de normas sobre el sistema de transporte. necesidades de las personas con discapacidad y adultos mayores*. Obtenido de Directrices para el desarrollo de normas sobre el sistema de transporte. necesidades de las personas con discapacidad y adultos mayores: <https://drive.google.com/file/d/0Bxl4LLO2QyyJQU9hWWc2Tk90LUk/view?resourcekey=0-Dxle73FCwDLKbGoUg7gfSg>
- ONU. (2008). *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Obtenido de <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>
- Organización Mundial de la Salud. (2 de Febrero de 2021). *Organización Mundial de la Salud*. Obtenido de <https://www.who.int/es>

- Pública, M. d. (11 de septiembre de 2022). *Ministerio de Salud Pública*. Obtenido de Ministerio de Salud Pública_Dirección Nacional de Discapacidades:
<https://www.salud.gob.ec/direccion-nacional-de-discapacidades/>
- Puig De La BellaCasa, R. (1990). *Concepciones, paradigmas y evolución de las mentalidades sobre la discapacidad. En Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía*. Madrid, España: Artegraf.
- Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (2012).
- Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades. (2017). Quito.
- Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (2012).
- Sentencia en relación al principio de igualdad y las personas con discapacidad, N.º 0005-08-AN (Corte Constitucional 02 de Abril de 2009). Obtenido de
https://portal.corteconstitucional.gob.ec/DocumentosOtrasCausas/REL_SENTENCIA_002-09-SAN-CC.pdf
- Servicio Ecuatoriano de Normalización. (2015). *DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO DE NORMAS SOBRE SISTEMAS DE TRANSPORTE. NECESIDADES DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y ADULTOS MAYORES. PARTE 1: DIRECTRICES BÁSICAS*. QUITO: INEN.
- Servicio Ecuatoriano de Normalización. (09 de septiembre de 2022). *Servicio Ecuatoriano de Normalización*. Obtenido de Servicio Ecuatoriano de Normalización:
<https://www.gob.ec/inen>
- Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN. (15 de 01 de 2015). Obtenido de
<https://drive.google.com/file/d/0Bxl4LLo2QyyJQU9hWWc2Tk90LUk/view?resourcekey=0-Dxle73FCwDLKbGoUg7gfSg>
- Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN. (2017). *ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO. TERMINALES, ESTACIONES Y PARADAS DE TRANSPORTE. REQUISITOS*. Obtenido de
<https://drive.google.com/file/d/0Bxl4LLo2QyyJQ2tXYnAzRmZxSHM/view?resourcekey=0-6QorwIV91xZjx6HGgqyf5Q>

ANEXOS

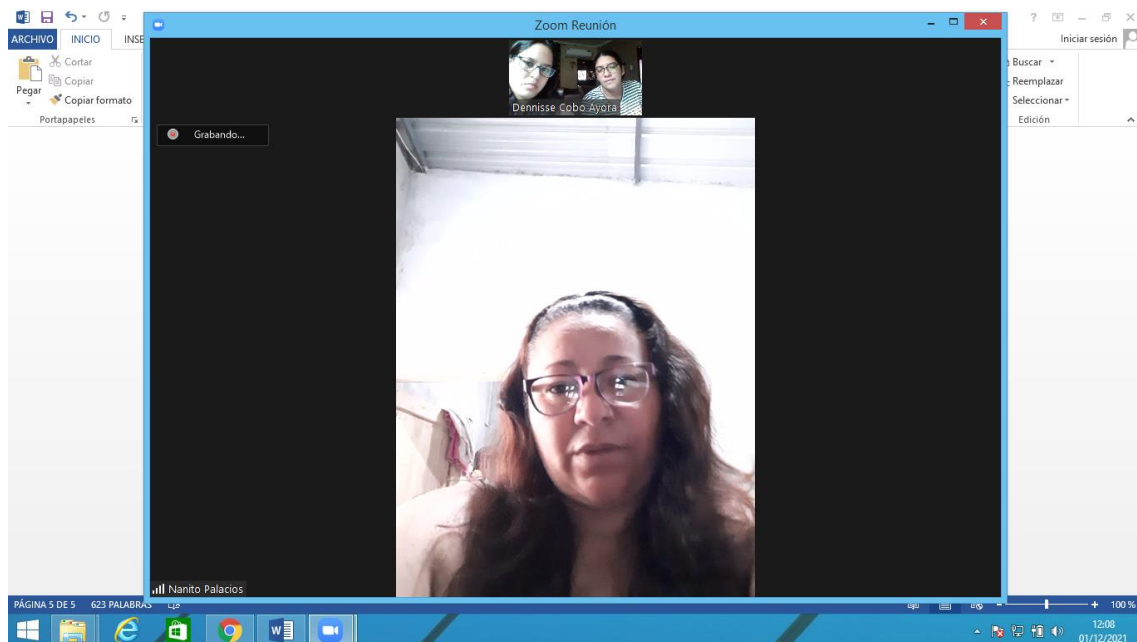
Anexo 1 Entrevista Nelly Mercedes Ozaeta

Captura de la entrevista realizada vía Zoom con la señora Nelly Ozaeta el día 01 de diciembre del 2021 a las 11h35.



Anexo 2 Entrevista Mariana Párraga

Captura de la entrevista realizada vía Zoom con la señora Mariana Párraga el día 01 de diciembre del 2021 a las 12h08.



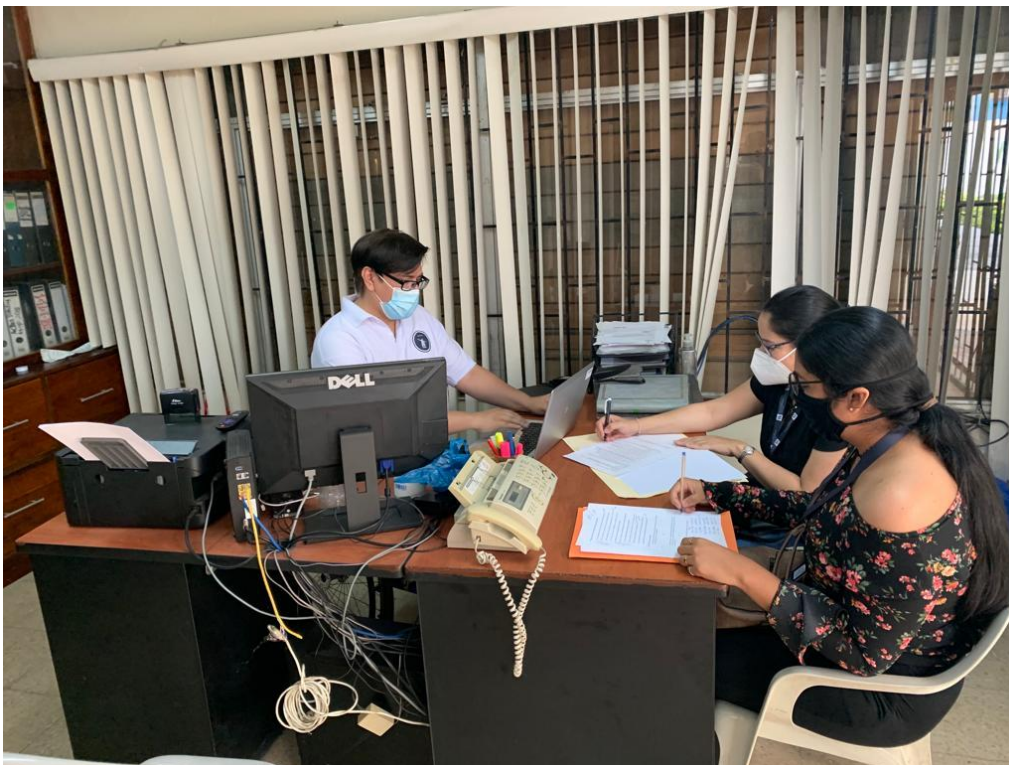
Anexo 3 Entrevista María Elena Rodríguez

Fotografía de la entrevista realizada con la señora María Elena Rodríguez el día 08 de abril del 2022 a las 19h00.



Anexo 4 Entrevista Aquiles Manuel Valarezo Farias

Fotografías de la entrevista realizada al Ing. Aquiles Valarezo Farias, Presidente de Asopléjica el día 26 de noviembre del 2021.



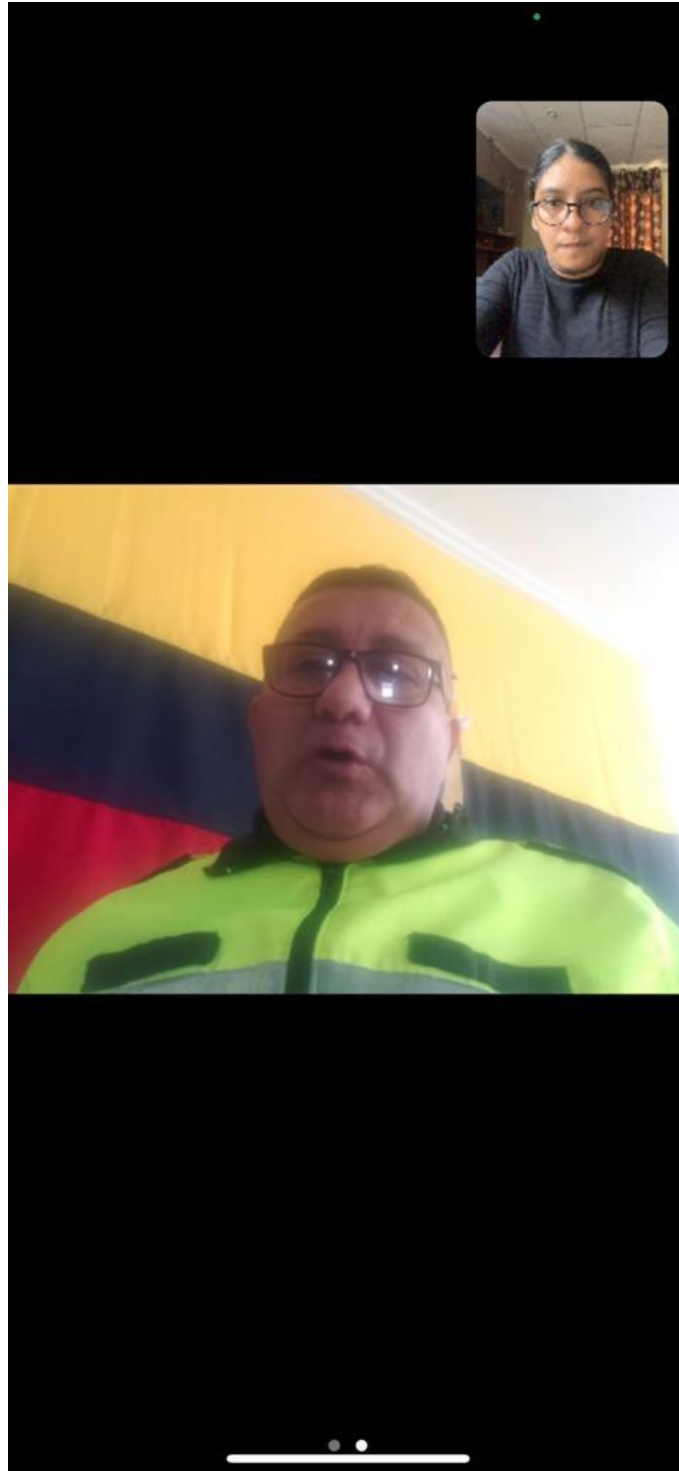
Anexo 5 Entrevista con el Ab. Víctor Rodríguez

Captura de la entrevista realizada vía Zoom al abogado Víctor Rodríguez, abogado 2 en la empresa pública Municipal de tránsito y movilidad de Guayaquil, en la unidad judicial de asesoría jurídica, el día 25 de abril de 2022.



Anexo 6 Entrevista al TNT. Coronel Kleber Sinchiguano

Captura de la entrevista realizada vía zoom al TNT. Coronel Kleber Sinchiguano elemento de la Comisión de Tránsito del Ecuador, jefe de operaciones de la provincia del Azuay.



Anexo 7 Certificado emitido por el Presidente de Asoplejica donde constan la cantidad de socios activos de fecha 26 de noviembre del 2021.



ASOPLÉJICA
Asociación de Hemiplejicos, Paraplejicos y Tetraplejicos del Guayas
Acuerdo Ministerial #000845 (MRS – MIES) del 14 de agosto de 1981.
R.U.C: 0991324003001

Guayaquil, 26 de noviembre de 2021.

CERTIFICADO.

En mi calidad de presidente de Asoplejica, certifico que las alumnas egresadas de la carrera de derecho de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte, Denisse Katherine Cobo Ayora y Génesis Elizabeth Pacheco León han realizado una investigación en la asociación como parte de su tesis "La vulneración al acceso del transporte público interprovincial de las personas con discapacidad físicas". En su estudio han tomado como muestra a 143 socios de nuestra institución para poder identificar las necesidades que tiene este grupo de atención prioritaria en el tema referido.

El presente certificado se expide con el motivo de que las estudiantes mencionadas puedan hacer uso de él como bien consideren pertinente.



Ing. Aquiles Valarezo Farias.
Presidente de Asoplejica



ASOPLÉJICA
Asociación de Hemiplejicos, Paraplejicos
y Tetraplejicos del Guayas

Teléfonos: (04) 249-0231- 0969167632 (Celular)
Email: asoplejica@gmail.com
Guayaquil - Ecuador

Anexo 8 Fotografías captadas desde el Terminal Terrestre de Guayaquil.

Fotografías de las distintas instalaciones del Terminal Terrestre de Guayaquil.





Anexo 9 Fotografías de las encuestas realizadas a los miembros de ASOPLEJICA



