

Transporte público urbano inclusivo desde la percepción de las personas con discapacidad en una ciudad de Perú

Karin Julissa Ponce-Rojas¹

¹Escuela de Posgrado. Universidad Nacional de Trujillo. Perú.

Autor para correspondencia: Karin Julissa Ponce-Rojas, kpincer@ucvvirtual.edu.pe; <https://orcid.org/0000-0001-7236-13674>

(Recibido: 20-03-2023. Publicado: 22-04-2023.)

DOI: 10.59427/rcli/2023/v23cs.114-125

Resumen

En América Latina y el Caribe sigue siendo inaccesible gran porcentaje del servicio de transporte urbano e interurbano en los ciudadanos que presentan una discapacidad. En Perú, los ciudadanos que presentan alguna discapacidad compleja, han sido invisibilizados en el servicio de transporte público. El objetivo de esta investigación es determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Se utilizó un cuestionario en función de las dimensiones de cada variable. Las variables fueron: Gestión del transporte público urbano inclusivo compuesta por 5 dimensiones (equipamientos y servicios, vehículos adaptados, tarifa preferencial, cumplimiento normativo, estado de las vías) y accesibilidad de las personas con discapacidad, compuesta por 5 dimensiones (entorno físico, actitudinal, actividades sociales, movilidad, confortabilidad). Se utilizó la correlación por rangos de Spearman. Los resultados permitieron identificar que la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo tiene un nivel predominantemente deficiente, y la accesibilidad de las personas con discapacidad es principalmente mala. Se evidenció una relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y sus dimensiones (equipamientos y servicios, vehículos adaptados, tarifa preferencial, cumplimiento normativo, estado de las vías) con la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo.

Palabras Clave: Manejo, dimensiones, medios de transporte, inclusión, discapacitados.

Abstract

In Latin America and the Caribbean, a large percentage of urban and interurban transport services for citizens with disabilities remain inaccessible. In Peru, citizens with a complex disability have been made invisible in the public transport service. The objective of this research is to determine the relationship between the management of inclusive urban public transport and accessibility for people with disabilities in the city of Trujillo, 2020. A questionnaire was used depending on the dimensions of each variable. The variables were: Management of inclusive urban public transport composed of 5 dimensions (equipment and services, adapted vehicles, preferential fare, regulatory compliance, state of the roads) and accessibility of people with disabilities, composed of 5 dimensions (physical environment, attitudinal, social activities,

mobility, comfort). Spearman's rank correlation was used. The results allowed us to identify that the management of inclusive urban public transport in the city of Trujillo has a predominantly deficient level, and accessibility for people with disabilities is mainly poor. There was a direct and significant relationship between the management of inclusive urban public transport and its dimensions (equipment and services, adapted vehicles, preferential fare, regulatory compliance, state of the roads) with the accessibility of people with disabilities in the city of Trujillo.

Keywords: *Handling, dimensions, means of transport, inclusion, disabled.*

1. Introducción

Actualmente, el sistema de transporte público ha evolucionado en materia de inclusión y accesibilidad. La ONU, entre sus Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS), reconoce que la seguridad debe estar garantizada para todos los usuarios del transporte público, esencialmente los pasajeros con movilidad reducida. Recordemos que, la gran mayoría de ellos no tiene acceso a medios de transporte propio. Nos referimos a la población, con discapacidad y necesidades especiales, está adquiriendo visibilidad y a su vez aumentando en estadísticas, por lo tanto, es necesario darles acceso a los sistemas de transporte público que estén enfocados en brindar calidad y buen servicio. La Unión Europea (UE) ha recibido una denuncia por parte del Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), siendo el motivo que sus países miembros están lejos de garantizar a la población con discapacidad la movilidad, libertad y seguridad de sus desplazamientos, no solo eso, también toleran, con culpa, las nuevas amenazas para este derecho fundamental como la que supone la invasión anárquica y dañina de nuevos elementos de movilidad como pequeños aparatos de movimiento electrónicos (Servimedia, 2019). Hay una carencia en cuanto a herramientas de gestión para la dotación de presupuestos pertinentes y mecanismos de financiación que impliquen ejecutar normativas y pericias que contribuyan al avance humano inclusivo. También, de modelos los análisis efectivos con indicadores específicos los cuales puedan contribuir a supervisar efectivamente la inclusión (López, 2016). En América Latina y el Caribe (ALC), sigue siendo inaccesible gran porcentaje del servicio de transporte urbano e interurbano en los ciudadanos que presentan una discapacidad. En el Perú cada temporada se viene aumentando la cantidad de ciudadanos con alguna clase de discapacidad, ya sea sensorial, psicológica o física. En el Registro de Personas con Discapacidad del Registro Nacional de la Persona con Discapacidad – RNPCD, en el primer trimestre del año 2020, han sido incorporadas 299,280 personas con discapacidad. De esta investigación se logró obtener que de la población total 32, 625 948 (89,7 % Sin discapacidad) el 10,3 % (3 millones 351 mil 919) presentan alguna discapacidad donde las mujeres representan el (56,7 %) 1. 901 220 y los hombres (43,3 %) 1. 450 699. El 31,2 % de personas que cuentan con alguna discapacidad reside en Lima y 5,2 % en el departamento de la Libertad (INEI, 2017). En la ciudad de Trujillo, los ciudadanos que presentan alguna discapacidad compleja, han sido invisibilizados en el servicio de transporte público, dado que la apatía de muchos choferes y de los que se encargan de cobrar el pasaje en dichas unidades no brindan un buen servicio a los ciudadanos que usan sillas de ruedas, al igual que a los ciudadanos que son ciegos, sordos o mudos, complicándoles a estas personas su desplazamiento por la ciudad. Por tanto, en el sistema de transporte público, se requiere la renegociación de los contratos con las intermediarias requiriendo la accesibilidad de manera integral en los transportes de esta categoría. Por otro lado, en el transporte privado, también se requiere de una mejor fiscalización y sanción ante la ausencia de accesibilidad. Desde una perspectiva teórica, se realiza un acercamiento a las concepciones asociadas al seguimiento del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de los ciudadanos con discapacidad, puesto que estos ciudadanos son marginadas de modo directo como consecuencia de la carencia de asequibilidad en el traslado terrestre urbano, no obstante, la normatividad vigente, esta se

desconoce o no se cumple por parte de los operadores de transporte. En tal sentido, el objetivo de esta investigación es determinar la relación que existe entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

2. Metodología

El estudio se llevó a cabo en la ciudad de Trujillo, Perú en el año 2020. La población en este estudio estuvo conformada por los trabajadores de la Oficina Municipal de Atención a las Personas con Discapacidad (OMAPED), trabajadores de la Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad (ver Tabla 1). La muestra fue de 196 personas (ver Tabla 2).

Tabla 1: Distribución de los trabajadores de OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.

| Condición | Sexo | | Total |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| | Hombre | Mujeres | |
| Trabajadores de OMAPED | 6 | 4 | 10 |
| Trabajadores de la GRT La Libertad | 12 | 8 | 20 |
| Personas con discapacidad | 33836 | 38003 | 71839 |
| Total | 33854 | 38015 | 71869 |

Tabla 2: Distribución de la muestra de los trabajadores de la OMAPED, GRT y personas con discapacidad del distrito de Trujillo, 2020.

| Condición | Sexo | | Total |
|------------------------------------|-----------|-----------|------------|
| | Hombre | Mujeres | |
| Trabajadores de OMAPED | 6 | 4 | 10 |
| Trabajadores de la GRT La Libertad | 12 | 8 | 20 |
| Personas con discapacidad | 80 | 86 | 166 |
| Total | 98 | 98 | 196 |

Se utilizó la técnica de la encuesta. El cuestionario fue elaborado en función de las dimensiones de cada variable. La variable 1: Gestión del transporte público urbano inclusivo; estuvo compuesta por 5 dimensiones: equipamientos y servicios, vehículos adaptados, tarifa preferencial, cumplimiento normativo, estado de las vías; totalizando la cantidad de 30 ítems. Este servicio implica que toda persona, sin importar sexo, edad o localidad, tenga la libertad de acceder a este servicio, tampoco negándoles este servicio a los ciudadanos con origen extranjero, cultura diferente y, por supuesto, a los ciudadanos que poseen una discapacidad. En pocas palabras, debe ser un servicio que no suministre requerimientos al entrar, así como tampoco para excluir a cierto sector de la población y con la finalidad de que se cumplan los derechos a la igualdad de condiciones y a la colaboración. Todas las personas deben estar beneficiadas de un servicio adaptado a sus necesidades (Lucero, 2016). La variable 2: Accesibilidad de las personas con discapacidad; está compuesta por 5 dimensiones: entorno físico, actitudinal, actividades sociales, movilidad, confortabilidad; totalizando la cantidad de 30 ítems. Al respecto, Pérez (2015) señala que es la participación integral, de todas las personas sin importar sus capacidades físicas o cognitivas, es decir, sin importar si posee discapacidad o no, dentro de la vida diaria. Esto, en la realidad, se ve afligido por las personas con discapacidades, pues existen dificultades de accesibi-

alidad en el contexto físico lo que impide o dificultad su movilidad, comunicación y penetración, perjudicando la unificación social que le permita tener independencia en su día a día.

2.1 Análisis estadístico

Para estimar la relación de la gestión del transporte público urbano inclusivo y las dimensiones equipamientos y servicios, vehículos adaptados, tarifa preferencial, cumplimiento normativo, estado de las vías con la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020 se utilizó la correlación por rangos de Spearman con la ayuda del software R (R Core Team, 2020).

3. Resultados

En la tabla 3 se observa que el 58.7% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran un nivel deficiente de la gestión del transporte público urbano inclusivo, mientras que el 29.1% consideran un nivel regularmente eficiente y el 12.2% un nivel eficiente. En consecuencia, se identifica que la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo tiene un nivel predominantemente deficiente.

Tabla 3: Niveles de la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo, 2020.

| NIVELES | Gestión del transporte público urbano inclusivo | |
|------------------------|---|------|
| | f | % |
| Deficiente | 115 | 58.7 |
| Regularmente eficiente | 57 | 29.1 |
| Eficiente | 24 | 12.2 |
| TOTAL | 196 | 100 |

En la tabla 4 se observa que el nivel que tiene preponderancia en las dimensiones de la gestión del transporte público urbano inclusivo es el nivel deficiente, en los porcentajes descritos a continuación: equipamientos y servicios con 64.3%, vehículos adaptados con 56.6%, tarifa preferencial con 50.5%, cumplimiento normativo con 48%, estado de las vías con 52.6%.

Tabla 4: Niveles de las dimensiones de la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo, 2020.

| NIVELES | Equipamientos y servicios | | Vehículos adaptados | | Tarifa preferencial | | Cumplimiento normativo | | Estado de las vías | |
|------------------------|---------------------------|------|---------------------|------|---------------------|------|------------------------|------|--------------------|------|
| | f | % | f | % | f | % | f | % | f | % |
| Deficiente | 126 | 64.3 | 111 | 56.6 | 99 | 50.5 | 94 | 48 | 103 | 52.6 |
| Regularmente eficiente | 46 | 23.5 | 57 | 29.1 | 69 | 35.2 | 74 | 37.7 | 62 | 31.6 |
| Eficiente | 24 | 12.2 | 28 | 14.3 | 28 | 14.3 | 28 | 14.3 | 31 | 15.8 |
| TOTAL | 196 | 100 | 196 | 100 | 196 | 100 | 196 | 100 | 196 | 100 |

En la tabla 5 se observa que el 57.2% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de trans-

portes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran un nivel malo de la accesibilidad de las personas con discapacidad, mientras que el 30.6 consideran un nivel regular y el 12.2 % un nivel bueno. En consecuencia, se identifica que la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo tiene un nivel predominantemente malo.

Tabla 5: Niveles de la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

| NIVELES | Accesibilidad de las personas con discapacidad | |
|--------------|--|------|
| | f | % |
| Mala | 112 | 57.2 |
| Regular | 60 | 30.6 |
| Buena | 24 | 12.2 |
| TOTAL | 196 | 100 |

En la tabla 6 se observa que el nivel que tiene predominancia en las dimensiones de la accesibilidad de las personas con discapacidad es el nivel malo, en los porcentajes descritos a continuación: entorno físico con 56.6 %, actitudinal con 58.2 %, actividades sociales con 55.6 %, movilidad con 57.2 % y confortabilidad con 58.7 %.

Tabla 6: Niveles de las dimensiones de la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

| NIVELES | Entorno físico | | Actitudinal | | Actividades sociales | | Movilidad | | Confortabilidad | |
|--------------|----------------|------|-------------|------|----------------------|------|-----------|------|-----------------|------|
| | f | % | f | % | f | % | f | % | f | % |
| Mala | 111 | 56.6 | 114 | 58.2 | 109 | 55.6 | 112 | 57.2 | 115 | 58.7 |
| Regular | 56 | 28.5 | 55 | 28.1 | 59 | 30.1 | 56 | 28.5 | 48 | 24.5 |
| Buena | 29 | 14.9 | 27 | 13.7 | 28 | 14.3 | 28 | 14.3 | 33 | 16.8 |
| TOTAL | 196 | 100 | 196 | 100 | 196 | 100 | 196 | 100 | 196 | 100 |

En la tabla 7 se comprueba que existe relación directa y significativa ($p < 0.01$) entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y sus dimensiones (equipamientos y servicios, vehículos adaptados, tarifa preferencial, cumplimiento normativo, estado de las vías) con la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

Tabla 7: Relación de la gestión del transporte público urbano inclusivo y sus dimensiones con la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020.

| Gestión del transporte público urbano inclusivo | Accesibilidad de las personas discapacitadas | |
|---|--|---------|
| | Correlación por rango de Spearman | |
| | Coefficiente | P valor |
| Equipamiento y servicios | 0,935** | 0,000 |
| | 0,793** | 0,000 |
| Vehículos adaptados | 0,783** | 0,000 |
| Tarifa preferencial | 0,864** | 0,000 |
| Cumplimiento normativo | 0,834** | 0,000 |
| Estado de las vías | 0,836** | 0,000 |
| n = 196 | | |

4. Discusión

La discriminación de este sector se refleja en cómo se les niega oportunidades en la sociedad, vulnerando los derechos y marginándolos al punto de que no pueden vivir en igualdad con el resto de la población. La accesibilidad, como derecho no cumplido, es un claro ejemplo de esta exclusión discreta, sistemática e histórica, lo podemos ver en cómo las autoridades no mejoran el derecho de acceso al servicio de transporte público. Los sistemas de transporte público urbano no están ofreciendo espacios que cumplan con los requisitos de acceso, entonces, el derecho de libre movilización para las personas con discapacidad está siendo vulnerado en ese aspecto. La exclusión de las personas con discapacidad a su libre desplazamiento conlleva que no pueda integrarse a la vida económica, perjudicando su calidad de vida. En el Perú, no se han logrado corregir los numerosos errores en el entorno de servicio de transporte urbano por mucho que haya leyes y normativas orientadas a la problemática. Si hablamos de los usuarios que se desplazan a través de silla de ruedas, son de los más vulnerados en la problemática de la accesibilidad al transporte público interrumpiendo actividades necesarias para su bienestar y calidad de vida como lo es acceder a la educación o a los centros sanitarios de rehabilitación, también se niega la posibilidad de movilizarse hacia la vida laboral. Es por eso, que esta situación ha provocado la elaboración constante de estrategias y políticas que intentan mejorar el sistema de movilidad en general, pues es el derecho de toda persona el de transitar con seguridad por la ciudad con la finalidad de optimizar su entorno diario para el desarrollo de sus actividades cotidianas. El derecho de poder acceder al transporte en cualquier momento y lugar es a lo que se le denomina derecho al transporte, y es un principio para cualquier ciudadano. La movilidad es un factor elemental para que una persona pueda integrarse al mundo social y económico, negándose este derecho, la vida cotidiana no se puede ejercer de modo pleno. Es posible lograr un derecho de acceso íntegro al servicio de transporte público una vez se haya capacitado a la población en general en el ámbito de un cambio de actitud inclusivo con las personas que sufren algún tipo de discapacidad. En la actualidad se ha demostrado que el servicio de transporte público no cuenta con las medidas y los espacios necesarios (accesibilidad) que una persona con discapacidad necesita para llevar a cabo su libre movilización, tampoco la calidad ni la cobertura que es obligatoria de cumplir y mucho menos, la normatividad que debería proteger a este tipo de usuarios. En general, las personas con discapacidad no disponen de un gran poder adquisitivo por lo que es frecuente que no posean un vehículo personal. El servicio público urbano debería ser su medio de transporte primario, pero si apenas está en condición para la población en general, mucho menos para los que sufren una discapacidad. Estos hechos incrementan la exclusión social, pues se imposibilita a este sector de la población a conseguir un trabajo, tener acceso a los servicios necesarios como lo son los de estudio, salud, entretenimiento y compras. De los

resultados estadísticos encontrados en la investigación respecto al nivel de gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo; se tiene que en la tabla 3 el 58.7% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran un nivel deficiente de la gestión del transporte público urbano inclusivo, mientras que el 29.1% consideran un nivel regularmente eficiente y el 12.2% un nivel eficiente. En consecuencia, se identifica que la gestión del transporte público urbano inclusivo en la ciudad de Trujillo tiene un nivel predominantemente deficiente. Estos datos pueden ser complementados con lo que señala Lucero (2016), sobre la gestión del transporte público, este servicio implica que toda persona, sin importar sexo, edad o localidad, tengan la libertad de acceder a este servicio, tampoco negándole este servicio a los ciudadanos con origen extranjero, cultura diferente y, por supuesto, a los ciudadanos que poseen una discapacidad. En pocas palabras, debe ser un servicio que no suministre requerimientos al entrar, así como tampoco para excluir a cierto sector de la población y con la finalidad de que se cumplan los derechos a la igualdad de condiciones y a la colaboración. Todas las personas deben estar beneficiadas de un servicio adaptado a sus necesidades. Así también, en la tabla 4 se observa que el nivel que tiene preponderancia en las dimensiones de la gestión del transporte público urbano inclusivo es el nivel deficiente, en los porcentajes descritos a continuación: equipamientos y servicios con 64.3%, vehículos adaptados con 56.6%, tarifa preferencial con 50.5%, cumplimiento normativo con 48%, estado de las vías con 52.6%. Para la Defensoría del Pueblo de Bolivia (2020), el transporte urbano debe estar bajo estándares de calidad, seguridad y equidad, cumpliendo con que toda la población tenga un acceso en contextos de igualdad, incluyendo los ciudadanos con cualquier tipo de discapacidad; en otro contexto, es necesario que se cuente con una sanción generalizada para quien no respete este derecho de los usuarios, regulándolo como infracción de carácter grave, si se llegara a negar el desplazamiento de ciudadanos con discapacidad en transportes que cuentan con lugares para tal fin. En la tabla 5 se observa que el 57.2% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran un nivel malo de la accesibilidad de las personas con discapacidad, mientras que el 30.6% consideran un nivel regular y el 12.2% un nivel bueno. En consecuencia, se identifica que la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo tiene un nivel predominantemente malo. En relación a estos resultados, cabe añadir lo que sostiene Pérez (2015) sobre la participación integral, de todas las personas sin importar sus capacidades físicas o cognitivas, es decir, sin importar si posee discapacidad o no, dentro de la vida diaria. Esto, en la realidad, se ve afligido por las personas con discapacidades, pues existen dificultades de accesibilidad en el contexto físico lo que impide o dificulta su movilidad, comunicación y penetración, perjudicando la unificación social que le permita tener independencia en su día a día. De igual manera, en la tabla 6 se observa que el nivel que tiene predominancia en las dimensiones de la accesibilidad de las personas con discapacidad es el nivel malo, en los porcentajes descritos a continuación: entorno físico con 56.6%, actitudinal con 58.2%, actividades sociales con 55.6%, movilidad con 57.2% y confortabilidad con 58.7%. En función de estos resultados, se debe tomar lo señalado por Alonzo (2016), cuando expresa que la accesibilidad puede ser entre medio o instrumento, facilita a las personas realizar sus actividades cotidianas con normalidad. Sin ella, no existe la posibilidad de que los ciudadanos especialmente los ciudadanos con discapacidades, utilicen plenamente sus derechos tales como el trabajo, la salud, la formación académica, derecho a recrearse y a obtener información. Se puede decir que la relación del individuo con su entorno en el que se desenvuelve, es, precisamente, la accesibilidad. Por lo tanto, se requiere que este cuente con accesibilidad para disponer de diversos servicios herramientas que estén a su alcance y le brindan confort tales como seguridad, independencia entre otros. En relación con los resultados de las hipótesis, se tiene en la tabla 7 que el 57.1% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que la gestión del transporte público urbano

inclusivo es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.935$ (muy alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Los resultados antes encontrados pueden ser contrastados con lo encontrado por Poveda, Márquez y Monroy (2017) sus encuestas tuvieron como resultado que el 95% de los ciudadanos con discapacidad, tiene dificultad para desplazarse en la ciudad, con el 88% de estos usando transporte público y el resto, utilizando taxi (lo cual incrementa los costos de desplazo). Se concluyó, entonces, que existe una importante parte de información para el desarrollo de este servicio el patrón de traslado e inconvenientes a los que se enfrentan los ciudadanos con alguna discapacidad en la ciudad de Tunja, en Colombia.

Los resultados antes presentados, también se sostienen en la Teoría del Servicio, la misma que resulta fundamental puesto que resulta fundamental su presencia en el presente trabajo, dado que, si se refiere al transporte urbano, haciendo alusión a un servicio; esta teoría plantea el cómo se da la prestación de un servicio ante la demanda que tiene la población de este, inequívocamente, en la sociedad surgió la necesidad de transportarse de un lugar a otro, razón por la cual surgió el servicio del transporte. Dentro de la teoría del Estado y el Derecho, está, por supuesto, la teoría del servicio público, cambiando la manera en la que concebimos los elementos de la naturaleza del Estado. En vez de percibirlo como un poder de mando, esta teoría quiere convertir al Estado en una entidad colaboradora a nivel nacional los cuales aseguren el buen uso del sistema público y a su vez sancione la normativa del derecho. Serán representantes de un poder social los gobiernos, quienes gerencian los servicios públicos, teniendo al hombre como destinatario de sus funciones y convirtiendo al gobernante su servidor (Matías, 2013). En la tabla 8 se observa que el 57.1% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que los equipamientos y servicios son deficientes y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.793$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de los equipamientos y servicios y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Esto resultados pueden ser contrastados con lo encontrado por Sáez (2020). En su estudio en la ciudad de Santiago de Chile, se concluye que debe considerarse al momento de planificar una política de movilidad urbana, la problemática, es decir, contemplando el proceso de urbanización que se desarrolla en paralelo. Hasta ahora, las decisiones no han sido adecuadas puesto que, son las ciudades las que se adecuan al sistema de transporte público, y no debe ser así, el sistema de transporte el que debe ser diseñado de acuerdo a la ciudad. Además, en la tabla 9 se observa que el 53.1% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que los vehículos adaptados son deficientes y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.783$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de vehículos adaptados y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Respecto de estos datos, Loyola, Puertas y Rengifo (2018) concluyeron que la percepción sobre el gran número de ciudadanos desatendidos con situaciones adecuadas, dado que el sistema que actualmente es ofrecido contiene restricciones e insatisfacción por parte del ciudadano. El gran porcentaje del 92% muestra que las personas encuestadas se han enfrentado a inconvenientes con el servicio de transporte privado (taxi), eso puede ser una oportunidad para estos de ofrecer un servicio accesible logrando estándares de seguridad y calidad. En la tabla

10 se observa que el 47.4% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que la tarifa preferencial es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.864$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de la tarifa preferencial y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Estos resultados guardan relación con lo que encontró Santiago (2018) en su estudio se concluye que han sido vulnerados los derechos de los ciudadanos cuya discapacidad motora les ha obligado a usar silla de ruedas, pues el servicio de transportes no cuenta con componentes de accesibilidad, el cual debería implementar el autónomo acceso al contexto diario, escenario que incide en quebrantamiento al art. 15 de la Ley N° 29973, Ley General de las Personas con Discapacidad, así se evidencio en el análisis y entrevistas llevadas a cabo. Igualmente, en la tabla 11 se observa que el 46.4% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que el cumplimiento normativo es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.834$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del cumplimiento normativo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Al respecto Gento y Elorduy (2016), concluyen que ha habido avances importantes en la ciudad de Valladolid con la adaptación de su transporte público aún sin cumplir por completo requerimientos de accesibilidad que establece el reglamento actual. Estos requisitos (tanto en acceso y parada) se vienen cumpliendo con un bajo porcentaje del 14,46%. Referido a los requisitos impuestos de acceso a la parada, se cumplieron satisfactoriamente con el 92%, siendo este, una alta ponderabilidad. Este porcentaje ha reflejado que el pavimento, la acera, así como las avenidas de la ciudad de Valladolid, han sido dispuestos para que los ciudadanos con discapacidad física accedan de forma independiente al paradero. No obstante, estos requerimientos críticos en el paradero penalizaran el nivel total de cumplimiento. En la tabla 12 se observa que el 51.0% de los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y personas con discapacidad del distrito de Trujillo consideran que el estado de las vías es deficiente y la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala; siendo el coeficiente de correlación de Spearman $Rho = 0.836$ (alto grado de correlación y positiva), con nivel de significancia $p = 0.000$ menor al 1% ($p < 0.01$), se comprueba que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del buen estado de las vías y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Esto concuerda con lo encontrado por Navarrete (2019), quien concluye en su estudio que existen muchos elementos clave que pueden ser de apoyo para la movilización, tales como las pantallas de las paradas, a través de ello, puedan escuchar el bus que está por llegar y que no tengan que estar preguntando a alguien más, otro problema son las limitaciones que se presentan en cuanto a la movilidad, debido a que existen huecos en las aceras, semáforos que no funciona el sistema de audio y pocos espacios inclusivos tanto en el medio de transporte como en la ciudad, las barreras más grandes que tienen es la ausencia de empatía de la sociedad, otra dificultad es la falta del sistema de audio en buses que les permita escuchar la parada siguiente, también se ven afectados por no poder tener una comunicación clara sobre el lugar que se encuentran. Finalmente, existe una normativa que protege a la población con discapacidad además de que los mecanismos de integración social están regulados por muchas leyes que, a final de cuentas, no se cumplen y vulneran los derechos de esta fracción de la población. Siendo demasiadas limitantes que impiden al ciudadano con discapacidad gozar de un transporte público accesible y si no son eliminadas, esta población no contará con las mismas oportunidades que el resto de la ciudadanía. Es por eso, que, se necesita una urgente implementación del sistema de transporte

público, en la que se ofrezcan formas de movilidad mejoradas atendiendo a los requerimientos de los individuos con alguna discapacidad. La accesibilidad entonces, son derechos que articulan y potencian el goce positivo de otros derechos para que los ciudadanos con discapacidad participen de forma plena en la sociedad, y puedan vivir de forma autónoma, ejercer su derecho como ciudadanos de forma igualitaria. Implicando así el acceso a los sistemas de transporte urbano masivo para los individuos con discapacidad física y auditiva, siendo esto un derecho esencial entre los diversos bienes, servicios y productos, los cuales deberían ser concebidos o tener accesibilidad para disminuir los niveles discriminativos existentes en los ciudadanos que poseen alguna discapacidad. Por último, la accesibilidad es un derecho que potencia y articula otros derechos relacionados a la inclusión de las personas con discapacidad dentro de la vida social, además de una vida independiente e igualitaria. El derecho de los ciudadanos con discapacidad a ser parte de un sistema de transporte público con accesibilidad, es parte esencial relacionado directamente a que estos accedan a un universo de bienes, servicios y productos erradicando la discriminación hacia ellos.

5. Conclusiones

Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020. Según los trabajadores de la OMAPED, Gerencia de transportes del Gobierno Regional de La Libertad y las personas con discapacidad del distrito de Trujillo, la gestión del transporte público urbano inclusivo en general es percibida como deficiente, la accesibilidad de las personas con discapacidad es mala según. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de los equipamientos y servicios y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de vehículos adaptados y la accesibilidad de las personas con discapacidad. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través de la tarifa preferencial y la accesibilidad de las personas con discapacidad. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del cumplimiento normativo y la accesibilidad de las personas con discapacidad. Se determinó que existe relación directa y significativa entre la gestión del transporte público urbano inclusivo a través del buen estado de las vías y la accesibilidad de las personas con discapacidad.

6. Referencias Bibliográficas

Alonso G (2016): La accesibilidad en evolución: la adaptación persona-entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa. (Tesis Doctoral), Universidad Autónoma de Barcelona.

Bolaños M (2018): El derecho humano al acceso al transporte público para las personas con discapacidad física en la ciudad de Quito. (Tesis de Maestría). Universidad Andina Simón Bolívar.

Corbella y Araújo (2009): El ocio en las personas con discapacidad intelectual: participación y calidad de vida a través de las actividades de ocio. *Revista Española sobre Discapacidad Intelectual* Vol. 40(3), Núm. 23, 30-44.

Defensoría del Pueblo (2019): Exigimos mejorar la accesibilidad en el transporte para personas

con discapacidad. Nota de Prensa N° 259/OCII/DP/2019

Defensoría del Pueblo de Bolivia (2020): Transporte público inclusivo para personas con discapacidad. Una obligación desde la regulación y planificación del nivel nacional y municipal del Estado 2019-2020. Informe defensorial.

Del Águila A (2019): Accesibilidad y confort peatonal entre las Av. Rebagliati, Av. Arenales y calle Teodoro Cárdenas – Lima. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Díaz E (2020): Satisfacción del usuario con discapacidad motriz en los servicios de transporte público en tres distritos de Lima Metropolitana. (Tesis de Maestría). Universidad César Vallejo.

Díaz J (2019): Discapacidad en el Perú: Un análisis de la realidad a partir de datos estadísticos. *Revista Venezolana de Gerencia*, 24(85) Universidad del Zulia.

Feigenbaum A (1951): Total Quality Control. (3ra ed.). McGraw-Hill.

Gento AM, Elorduy JL (2016): Análisis de la accesibilidad física en el transporte público en autobús en la ciudad de Valladolid, *Revista Española de Discapacidad*, 4(I):135-153. Doi: <http://dx.doi.org/10.5569/2340-5104.04.01.08>

Hernández R, Baptista P, Fernández C (2010): Metodología de la investigación 5a Edición, Editorial Mc Graw-Hill

Holst B (2006): Estudio Bibliográfico: Ayudas Técnicas, Tecnologías de Apoyo y Accesibilidad. Centro de Investigación y Docencia en Educación -CIDE, División de Básica. (Tesis de Maestría). Universidad Nacional. Heredia, Costa Rica.

Jiménez R (2002): Las personas con Discapacidad en la Educación Superior. San José. Costa Rica.

Ley N° 29973 (2012): Diario El Peruano.

Ley N° 28735 (2006): El peruano.

Ley N° 30412 (2016): Congreso de la República.

Loyola F, Puertas S, Rengifo I (2018): Servicio de Movilidad Accesible para Personas Con Discapacidad Motriz, Visual y/o Auditiva en Lima Metropolitana. (Tesis de Maestría). Universidad ESAN.

López F (2016) La accesibilidad en evolución: la adaptación persona-entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa. (Tesis de Doctoral) Universitat Autònoma de Barcelona.

- Lucero L (2016): Sistema de Movilidad Inclusivo para Personas Invidentes y con Baja Visión. (Tesis de Maestría). Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD.
- Martínez D (2012): Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física: caso Bogotá. (Tesis de Maestría). Universidad Nacional de Colombia.
- Matías S (2013): La Teoría del Servicio Público y las Telecomunicaciones. Diálogos de saberes, No. 38, Enero – Junio, pp. 43-62.
- Molinero Á, Sanchez I (2002): Transporte público: Planeación, diseño, operación y administración. (Cuarta ed.). Universidad Autónoma de México.
- Navarrete N (2019): El diseño inclusivo en el servicio de transporte público de Ibarra para personas con discapacidad visual. Universidad Técnica del Norte.
- Neef M (1986): Desarrollo a Escala Humana. Cepaur
- Pérez G (2015): Accesibilidad para personas con discapacidad. Ibero 90.9
- Poveda J, Márquez L, Monroy N (2017): Patrones de viaje y problemas de accesibilidad de personas en situación de discapacidad en Tunja, *Revista Lasallista de Investigación*, 14(2):20-29. DOI: 10.22507/rli.v14n2a2
- Rojas S (2019): Modelo de gestión de conservación vial para optimizar los costos de mantenimiento en la carretera Dv. Rio Seco – Oyón, Año-2019. Universidad Ricardo Palma.
- Saéz N (2020): Accesibilidad e inclusión en el sistema de transporte público en la región metropolitana. (Tesis de Maestría). Universidad del Desarrollo, Santiago de Chile.
- Santiago V (2018): Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018. Universidad César Vallejo.
- Servimedia (2019): El Cermi denuncia que Europa no garantiza la movilidad urbana a las personas con discapacidad. Obtenido de: <https://servimedia.es/noticias/1174285>.
- Valencia L (2014): Breve historia de las personas con discapacidad: De la Opresión a la Lucha por sus Derechos. en: Rebelión, www.rebelion.org
- Villareal B (2016): Reflexión en torno de la necesidad de equipamiento para el transporte público, de la Parroquia de Aloag, Provincia de Pichincha, y diseño arquitectónico del centro de transferencia intermodal de pasajeros. Universidad Central del Ecuador.