



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD**

**CARRERA DE DERECHO**

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA  
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

**TÍTULO:**

**VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO  
OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS  
CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, 2025**

**AUTORAS:**

**BORBOR RODRÍGUEZ DOMÉNICA ROMINA**

**CHALEN ZAMBRANO JOICE**

**TUTORA:**

**AB. MIRNA MACIAS SALTOS, MGT.**

**LA LIBERTAD – ECUADOR**

**2025**

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD**

**CARRERA DE DERECHO**

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA  
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

**TÍTULO:**

**VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO  
OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS  
CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, 2025**

**AUTORAS:**

**BORBOR RODRÍGUEZ DOMÉNICA ROMINA**

**CHALEN ZAMBRANO JOICE**

**TUTORA:**

**AB. MIRNA MACIAS SALTOS, MGT.**

**LIBERTAD – ECUADOR**

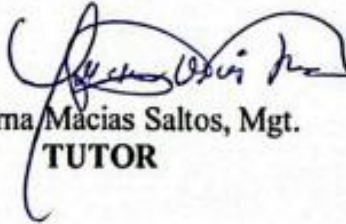
**2025**

## APROBACIÓN DEL TUTOR

### CERTIFICO

Que he analizado el trabajo de integración curricular con el título **“VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, 2025”** presentado por las estudiantes **DOMÉNICA ROMINA BORBOR RODRÍGUEZ Y JOICE CHALEN ZAMBRANO**, portadoras de las cédulas de ciudadanía N° 2450866179 y N° 0907571764 respectivamente, como requisito previo a optar el título de ABOGADAS, y declaro que luego de haber orientado científica y metodológicamente su desarrollo, el referido proyecto de investigación se encuentra concluido en todas sus partes cumpliendo así con el proceso de acompañamiento determinado en la normativa interna.

Atentamente



Ab. Mirna Macías Saltos, Mgt.  
**TUTOR**

## CERTIFICACIÓN DE ANTIPLAGIO

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular: **“VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, 2025”**, perteneciente a **DOMÉNICA ROMINA BORBOR RODRÍGUEZ** y **JOICE CHALEN ZAMBRANO**, estudiantes de la Carrera de Derecho, CERTIFICO, que el contenido de dicho trabajo ha sido sometido a la validación en sistema anti plagio COMPILATIO, obteniendo un porcentaje de similitud del 9%, cumpliendo así con los parámetros técnicos requeridos para este tipo de trabajos académicos.



Atentamente

Ab. Mirma Macías Salto, Mgt.  
**TUTORA**

## VALIDACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA

### CERTIFICO

Que, he revisado el trabajo de Integración Curricular de título: **"VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, 2025"**, elaborado por las estudiantes de la Carrera de Derecho de la Universidad Estatal Península de Santa Elena: **DOMÉNICA ROMINA BORBOR RODRÍGUEZ** y **JOICE CHALEN ZAMBRANO**, previo a la obtención del título de Abogadas.

Que, he realizado las observaciones pertinentes en los ámbitos de la gramática, ortografía y puntuación del documento, mismas que han sido acogidas proactivamente por las mencionadas, corroborando que han sido introducidos los ajustes correspondientes en el trabajo.

Por lo expuesto, autorizo a las peticionarias, hacer uso de este certificado como a bien convengan.

Atentamente,



Lcda. Giomar Borbor Rambay  
Magister en Diseño y Evaluación de Modelos Educativos  
CC. 0915312896  
Registro SENESCYT: 1050-2016-1770608  
Teléfono: 0915312896

La Libertad, a los 31 días del mes de octubre de 2025

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Nosotras, **DOMÉNICA ROMINA BORBOR RODRÍGUEZ** y **JOICE CHALEN ZAMBRANO**, estudiantes de la Carrera de Derecho de Universidad Estatal Península de Santa Elena, habiendo cursado la asignatura de Integración Curricular II, declaramos la autoría del presente trabajo de investigación de título **“VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, 2025”**, desarrollado en todas sus partes por las suscritas estudiantes con apego a los requerimientos de la ciencia del derecho, la metodología de la investigación y las normas que regulan los procesos de titulación de la UPSE.

Atentamente



**Doménica Romina Borbor Rodríguez**

**CC. 2450866179**



**Joice Chalen Zambrano**

**CC. 0907571764**

## APROBACIÓN DEL TRIBUNAL



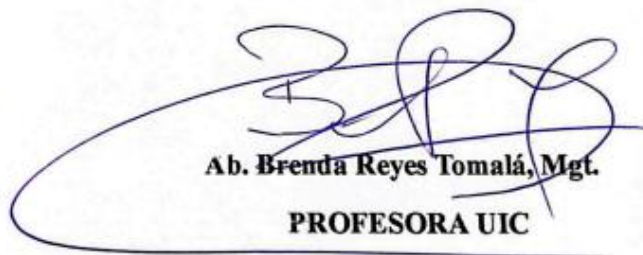
Ab. Víctor Coronel Ortiz, Mgr.  
**DIRECTOR DE LA CARRERA DE  
DERECHO**



Ab. Marco Acosta Pachecho, Mgt.  
**PROFESOR ESPECIALISTA**



Ab. Mima Macias Saltos, Mgt.  
**TUTORA**



Ab. Brenda Reyes Tomalá, Mgt.  
**PROFESORA UIC**

## DEDICATORIA

A mis padres, Héctor y Rocío, quienes me brindaron siempre su amor y apoyo incondicional. Gracias por enseñarme con su ejemplo a luchar por mis metas y nunca rendirme.

A mi prometido, Víctor López, por siempre estar a mi lado apoyándome en cada etapa y llenando mis días de alegría con su compañía.

A mi amiga, Ayleen, quien me demostró que una verdadera amistad no se mide en años, sino en la conexión genuina, la confianza, y el apoyo mutuo. Comenzamos como compañeras en el aula y, con el tiempo, nos convertimos en parte importante de la vida de la otra.

Con todo mi amor y gratitud.

Doménica Romina Borbor Rodríguez

A nuestro creador Jehová Dios, por haberme dado la oportunidad de culminar esta carrera académica que me puse como meta. A mis queridos hijos por ser mi mayor fuente de fortaleza, paciencia y comprensión, incluso en los momentos más difíciles, demostrando así, que los sueños se alcanzan cuando se es perseverante, a mis adorados nietos para que continúen con sus proyectos de vida con valentía y dedicación.

Con gratitud

Joice Chalen Zambrano

## **AGRADECIMIENTO**

A la Universidad Estatal Península de Santa Elena, por brindarnos la oportunidad de formarnos académicamente en un entorno enriquecedor y profesional. Agradecemos las herramientas y conocimientos adquiridos durante nuestra trayectoria universitaria, las cuales han sido fundamentales para nuestro desarrollo personal y profesional.

A la Abg. Mirna Lorena Macías Saltos, tutora de este trabajo de titulación, y a las Abg. Brenda Reyes y Abg. Karen Díaz, docentes de la materia Unidad de Integración Curricular, por su valiosa guía, paciencia y dedicación a lo largo de este proceso. Su compromiso con la enseñanza y constante apoyo fueron esenciales para la realización de este trabajo investigativo.

Extendemos también nuestro agradecimiento a todos los docentes de la carrera de Derecho, quienes, con su experiencia, dedicación y pasión por la enseñanza, contribuyeron a nuestra formación integral, motivándonos a dar siempre lo mejor de nosotros.

A todos quienes formaron parte de esta etapa, gracias por su apoyo y por dejar su huella significativa en nuestro camino académico.

Doménica Borbor & Joice Chalen

## ÍNDICE GENERAL

<b>PORTADA .....</b>	<b>I</b>
<b>CONTRAPORTADA .....</b>	<b>II</b>
<b>APROBACIÓN DEL TUTOR.....</b>	<b>III</b>
<b>CERTIFICACIÓN DE ANTIPLAGIO .....</b>	<b>IV</b>
<b>VALIDACIÓN GRAMATICAL Y ORTOGRÁFICA .....</b>	<b>V</b>
<b>DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....</b>	<b>VI</b>
<b>APROBACIÓN DEL TRIBUNAL.....</b>	<b>VII</b>
<b>DEDICATORIA.....</b>	<b>VIII</b>
<b>AGRADECIMIENTO .....</b>	<b>IX</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS.....</b>	<b>XII</b>
<b>ÍNDICE DE ILUSTRACIONES .....</b>	<b>XIII</b>
<b>ÍNDICE DE ANEXOS.....</b>	<b>XIV</b>
<b>RESUMEN .....</b>	<b>XV</b>
<b>ABSTRAC .....</b>	<b>XVI</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I.....</b>	<b>3</b>
1.1. Planteamiento del problema .....	3
1.2. Formulación del problema.....	6
1.3. Objetivos: General y Específicos .....	6
1.4. Justificación.....	6
1.5. Identificación de variables e Idea a defender .....	7
2.1. Marco teórico.....	9
2.1.1. Teoría de la accesibilidad universal .....	9
2.1.2. Teoría de la accesibilidad al transporte público como derecho fundamental .....	10
2.1.3. Acceso equitativo, la discriminación y sus tipos .....	11
2.1.4. Protección integral.....	12

2.1.5. Teoría de la inclusión social .....	14
2.1.6. Teoría de la Justicia Social .....	17
2.1.7. El derecho del cuidado humano.....	18
2.1.8. El debido cuidado desde el aspecto dogmático .....	18
2.1.9. Teoría de los Derechos Humanos .....	20
2.1.10. Prioridad absoluta.....	22
2.1.11. La transportación pública .....	23
<b>2.2. MARCO LEGAL .....</b>	<b>24</b>
2.2.1. Constitución de la República del Ecuador.....	24
2.2.2. Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad.....	29
2.2.3. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.....	31
2.2.4. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	35
2.2.5. Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad.....	39
2.2.6. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.....	43
2.3. Marco conceptual .....	45
<b>CAPÍTULO III .....</b>	<b>47</b>
<b>MARCO METODOLÓGICO .....</b>	<b>47</b>
3.1. Diseño y tipo de investigación.....	47
3.2. Recolección de la información .....	48
3.3. Tratamiento de la información.....	50
3.4. Operacionalización de variables.....	56
<b>CAPÍTULO IV.....</b>	<b>59</b>
4.1. Resultados de entrevista .....	59
4.2. Verificación de la idea a defender. ....	82
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>84</b>
<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>85</b>

<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>86</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>95</b>

### **ÍNDICE DE TABLAS**

<b>Tabla # 1 Población.....</b>	<b>49</b>
<b>Tabla # 2 Técnicas e Instrumentos .....</b>	<b>50</b>
<b>Tabla # 3 Operacionalización .....</b>	<b>56</b>

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<b>Ilustración 1:</b> Entrevista Ing. Félix Orrala Suarez - Director del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad .....	101
<b>Ilustración 2:</b> Abg. Félix Herrera - Secretario ejecutivo del Consejo de Protección de Derechos del Cantón La Libertad.....	101
<b>Ilustración 3:</b> Sr. Tito Quimi Reyes - Presidente del Consejo Consultivo de Personas con Discapacidad.....	102
<b>Ilustración 4:</b> Ing. Arturo Masson Álvarez - Director de la Agencia Nacional de Tránsito .....	102
<b>Ilustración 5:</b> Ab. Roosevelt Tomalá Panchana & Ing. Edison Alfonso Silva Guaranda - director jurídico de la empresa pública, municipal, técnica y de control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del cantón La Libertad, Lalitrán & director de transporte terrestre de tránsito y seguridad vial de Lalitrán EP. ....	103
<b>Ilustración 6:</b> Coronel José Bustamante, exjefe provincial de tránsito de la Comisión de Tránsito de Ecuador.....	103

## ÍNDICE DE ANEXOS

<b>Anexo 1:</b> Guía de entrevista dirigida al director de la Agencia Nacional de Tránsito .....	95
<b>Anexo 2:</b> Guía de entrevista dirigida al director LALITRAN .....	96
<b>Anexo 3:</b> Guía de entrevista dirigida al director de la CONADIS.....	97
<b>Anexo 4:</b> Guía de entrevista dirigida al secretario del Consejo de Protección de Derechos del Cantón La Libertad.....	98
<b>Anexo 5:</b> Guía de entrevista dirigida al director de la Comisión de Tránsito del Ecuador.	99
<b>Anexo 6:</b> Guía de entrevista dirigida al presidente del Consejo Consultivo de Personas con Discapacidad.....	100
<b>Anexo 7:</b> Guía de observación de rutas de transporte .....	104

**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD**

**CARRERA DE DERECHO**

**VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y CONTROL DEL  
CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE  
TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA  
PROVINCIA DE SANTA ELENA, 2025**

**Autoras: Borbor Rodríguez Doménica Romina  
Chalen Zambrano Joice**

**Tutora: Ab. Mirna Macías Saltos, Mgtr.**

**RESUMEN**

El trabajo de investigación aborda la problemática que existe en el cumplimiento de garantizar la accesibilidad del transporte público para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena. El estudio busca analizar los mecanismos de vigilancia, fiscalización y control relacionados con el cumplimiento de las normas de accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad. Para ello, se recopila información de las entidades responsables y se observan las condiciones actuales del transporte, con el fin de identificar aspectos críticos y proponer mejoras que garanticen la aplicación efectiva de dichas normativas. Este informe investigativo aborda la deficiente aplicación en la normativa de transporte en la península de Santa Elena a pesar de tener un marco legal vigente persisten barreras que limitan su movilidad y su capacidad de participar plenamente en la vida social y económica, los mismos que buscan integrarse a la sociedad con igualdad de derechos sin discriminación. Mediante un análisis claro y fundamentado que será de utilidad para las autoridades locales, responsables de la formulación de políticas públicas. El presente trabajo se apoya en las teorías de “la accesibilidad universal” de Alfredo Catalán, “La Teoría de justicia social según Rawls (1971) “La Teoría de inclusión social según González”. A través de un enfoque cualitativo, se examinan los procedimientos institucionales, la aplicación de la normativa vigente, el nivel de cumplimiento por parte de los operadores de transporte. Los resultados evidencian la necesidad de fortalecer los mecanismos de control e implementar mejoras estructurales y operativas que garanticen el respeto a los derechos de las personas con discapacidad. Finalmente, se proponen recomendaciones orientadas a optimizar la vigilancia, fiscalización y control en los medios de transporte accesibles sin barreras asegurando una movilidad inclusiva, segura y digna, en concordancia con los principios de equidad y justicia social a personas con discapacidad.

**Palabras claves:** vigilancia, fiscalización, control, transporte, discapacidad

## ABSTRAC

The research addresses the problem of ensuring accessibility to public transport for people with disabilities in the province of Santa Elena. The study seeks to analyse the mechanisms for monitoring, oversight and control related to compliance with accessibility standards in public transport for people with disabilities. To this end, information is collected from the responsible entities and the current transport conditions are observed in order to identify critical issues and propose improvements that guarantee the effective application of these regulations. This research report addresses the poor implementation of transport regulations in the province of Santa Elena. Despite having a legal framework in place, barriers persist that limit the mobility and ability of people with disabilities to participate fully in social and economic life, even though they seek to integrate into society with equal rights and without discrimination. The report provides a clear and well-founded analysis that will be useful for local authorities responsible for formulating public policies. This study is based on Alfredo Catalan's theories of 'universal accessibility', Rawls' theory of social justice (1971) and Gonzalez's theory of social inclusion. Using a qualitative approach, it examines institutional procedures, the application of current regulations and the level of compliance by transport operators. The results highlight the need to strengthen control mechanisms and implement structural and operational improvements that guarantee respect for the rights of people with disabilities. Finally, recommendations are proposed to optimise surveillance, inspection, and control in barrier-free transport, ensuring inclusive, safe, and dignified mobility for people with disabilities, in accordance with the principles of equity and social justice.

**Keywords:** surveillance, inspection, control, transport, disability

## INTRODUCCIÓN

En la provincia de Santa Elena, las personas con discapacidad enfrentan desafíos día a día para moverse, aunque existen normas que garantizan su derecho a un transporte accesible, no se cumple como debería, por lo que se vuelve urgente fortalecer la vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento obligatorio de estas normativas.

En el capítulo I está el contenido del problema de investigación que gira en torno a la falta de vigilancia, fiscalización y control de cumplimiento de las normativas afecta el acceso equitativo al transporte público para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena.

El objetivo general de este estudio es analizar los mecanismos de vigilancia, fiscalización y control relacionados con el cumplimiento de las normas de accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad teniendo una metodología de análisis de información con entrevistas y ciclos de observación a las condiciones actuales del transporte, de esta manera se identificaron aspectos críticos poniendo mejoras a la aplicación de la norma.

Este informe investigativo aborda la deficiente aplicación en la normativa de transporte en la península de Santa Elena a pesar de tener un marco legal vigente persisten barreras que limitan su movilidad y su capacidad de participar plenamente en la vida social y económica, los mismos que buscan integrarse a la sociedad con igualdad de derechos sin discriminación. Mediante un análisis claro y fundamentado que será de utilidad para las autoridades locales, responsables de la formulación de políticas públicas.

Y por supuesto la idea a defender. La falta de vigilancia, fiscalización y control en el cumplimiento de las normativas en materia de movilidad para personas con discapacidad limita el acceso adaptado y efectivo al transporte público, vulnerando sus derechos de movilidad y de acceso a los servicios públicos en condiciones de inclusión.

Para el desarrollo de toda investigación el fundamento teórico y el fundamento legal son determinantes, en el marco teórico se presentan conceptos básicos, así como las referencias de distintos autores en el marco legal vigente orientado a la titularidad de derechos de las personas con discapacidad y accesibilidad al transporte, dicho contenido se encuentra signado en el capítulo II.

En el contenido del capítulo III se encuentra el marco metodológico, se constituye los métodos de investigación, que explican el fenómeno del objeto de estudio, como el diseño, tipo de investigación, población, muestra, métodos, técnicas e instrumentos y operacionalización de variables a emplearse sobre la vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento obligatorio de las normas de transporte con el objetivo de garantizar la accesibilidad y los derechos de las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena.

En el cierre de la investigación, se encuentra el análisis de los resultados de la entrevista, donde las investigadoras exponen la parte medular del proyecto; determinando argumentos fundamentales en la verificación de la idea a defender evidenciando el cumplimiento o desvalorización de la idea en última instancia basada en la información obtenida, permitiendo que se llegue, a conclusiones y recomendaciones en el trabajo investigativo, mismo que se encuentra signado en el capítulo IV.

## CAPÍTULO I

### EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

#### 1.1. Planteamiento del problema

La presente investigación se enfoca en el campo del cumplimiento de la normativa que está destinada a garantizar la accesibilidad al transporte público en la provincia de Santa Elena para las personas con discapacidad. En los últimos años, Ecuador ha avanzado de forma relevante con respecto a la producción de un marco normativo el cual garantiza la igualdad de acceso para todos los ciudadanos ecuatorianos sin discriminación por motivos de discapacidad.

El artículo 35 de la Constitución de la República del Ecuador establece que todos los grupos vulnerables, incluidas las personas con discapacidad, tienen derecho a una atención especial y a participar en la vida pública en igualdad de condiciones. Esta disposición se complementa con la Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad cuyo objetivo es garantizar la igualdad de acceso a los servicios públicos, incluido el transporte (Asamblea Nacional Constituyente, 2008).

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece en el artículo 48 que los transportes públicos deben brindar atención especial a las personas con discapacidad, con ello, esto significa que las unidades de transporte deben de implementar condiciones de accesibilidad mismo que les corresponde a los operadores de transporte (Asamblea Nacional, 2008).

El Ecuador consta con un marco normativo magno, pese a ello, continúan las deficiencias estructurales e institucionales que imposibilitan la eficacia en vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento de las normas involucradas en la provincia de Santa Elena. El artículo 68 de la Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad establece que aquellas autoridades que poseen competencia en materia de transporte, transporte terrestre y seguridad vial supervisarán, controlarán y verificarán la aplicación de las normas sobre el transporte de personas con discapacidad (Asamblea Nacional, 2025).

Esto indica que la Agencia Nacional de Tránsito y los respectivos gobiernos autónomos descentralizados son responsables de hacer cumplir estas disposiciones de conformidad con la ley. Sin embargo, la falta de coordinación institucional, el escaso seguimiento a los operadores del transporte y la debilidad en la aplicación de sanciones constituyen causas directas del incumplimiento normativo.

Según los autores Coka Flores y otros (2023) señalan su documento de análisis que, a pesar de los avances en la normativa ecuatoriana, incluyendo las Constituciones, persisten problemas de inobservancia de la ley que conlleva a una restricción del acceso de las personas con discapacidad a servicios y espacios públicos (pág. 236). Como señalan los autores supra queda reflejado la inexistencia de medios de transporte que cumplan con lo dispuesto en la ley y en los tratados internacionales de manera específica en el sector materia de estudio.

En la provincia de Santa Elena existe 11098 personas con discapacidad, según datos actualizados a julio de 2025 de CONADIS, quienes utilizan los servicios de transporte público. Sin embargo, se observa que las unidades de transporte carecen de infraestructura física de rampas funcionales, espacios para silla de ruedas, sistema de señalización adecuados o sistema de asistencia adecuadas, el cual aumenta el riesgo de accidentes poniendo en peligro la integridad física de los usuarios con discapacidad. Escorial (2022) en su artículo de revista indica que a falta de accesibilidad en el transporte público se excluye y discrimina a las personas con discapacidad, impidiéndoles participar plenamente en la vida social y económica.

Además, es fundamental considerar que la implementación de políticas públicas no solo debe de limitarse únicamente a la infraestructura, sino que debe de incluir la capacitación del personal y la sensibilización de la comunidad sobre los derechos de las personas con discapacidad. La Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad establece que los operadores de Transporte deben recibir formación para atender a las personas con discapacidad de manera adecuada; sin embargo, en la práctica muchos conductores no están suficientemente capacitados para manejar las necesidades específicas de estos usuarios, lo que resulta en un servicio deficiente y, en ocasiones, inseguro.

La falta de regulación efectiva para la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público refleja un déficit en el compromiso con los Derechos Humanos, limitando su

participación en la vida social y económica a este segmento de la sociedad. Como señala Bolaños Moreno (2022) “la falta de acceso al transporte público hace que dicha satisfacción no se cumpla y que se limite su alcance, e incluso que afecte el desarrollo de los referidos derechos conexos” (pág. 28).

La falta de cumplimiento de estas normativas no solo afecta la movilidad de las personas con discapacidad, sino que también contradice el principio de igualdad ante la ley establecida en el artículo 11 de la Constitución, que garantiza que todas las personas poseen un estatus de igualdad y por ende el goce de los mismos derechos.

Esta situación afecta la vida cotidiana de las personas con discapacidad en el cantón La Libertad, limitando su movilidad y su capacidad para participar plenamente en la vida social y económica. Las disposiciones normativas y una correcta aplicación acarrearán un conflicto en esta jurisdicción cantonal razón por la cual, se debe de efectuar una revisión exhaustiva al proceso en el que se realiza la fiscalización y control del transporte público, el cual conlleva a incluir activamente a las personas del grupo vulnerable objeto de este trabajo.

Además, se considera fundamental examinar cómo las autoridades locales pueden mejorar su papel en la supervisión y aplicación de sanciones por las infracciones en la inobservancia al cuerpo normativo de tránsito, con la finalidad que se cumpla el derecho constitucional del acceso a los servicios públicos sin discriminación a las personas con discapacidad.

Desde el año 2008, cuando se publicó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el primitivo artículo 48 consideró el derecho de la atención preferente a las personas con discapacidad; sin embargo, a pesar de haber transcurrido 16 años de la disposición legal, en el cantón La Libertad los vehículos de transporte intra - cantonales no cuentan con la accesibilidad para transportar a las personas con discapacidad.

El propósito de este trabajo es identificar áreas que requieren intervención en la fiscalización para fortalecer la movilidad de las personas con discapacidad en un transporte público accesible y seguro en el cantón La Libertad.

De acuerdo con el segundo inciso del artículo 426 de la Carta Magna, los derechos establecidos en la Constitución y en los tratados internacionales de los Derechos Humanos deberán ser aplicados de manera inmediata. No se podrá justificar la violación de estos derechos y garantías por la ausencia de una ley o el desconocimiento de las normas, ni

tampoco rechazar las acciones de defensa o negar el reconocimiento de dichos derechos (Asamblea Nacional Constituyente, 2008).

Conforme se ha descrito los derechos de las personas con discapacidad están protegidos tanto por la Constitución como por los tratados internacionales que Ecuador ha suscrito, lo que implica que tales derechos deben ser aplicados de inmediato y sin excepciones.

## **1.2. Formulación del problema**

¿Como la falta de vigilancia, fiscalización y control de cumplimiento de las normativas afecta el acceso equitativo al transporte público para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena?

## **1.3. Objetivos: General y Específicos**

### **Objetivo general**

Examinar los mecanismos de vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento de las normas de accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena, mediante la recopilación de información de las entidades competentes y la observación de las condiciones actuales del transporte, para la determinación de aspectos críticos sugiriendo mejoras que aseguren el cumplimiento efectivo de dichas normativas.

### **Objetivos específicos**

1. Describir el estado actual de los mecanismos de vigilancia, fiscalización y control en el cumplimiento de las normas de accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena.
2. Examinar el impacto de la falta de control en el acceso equitativo al transporte público para personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena mediante entrevistas a las autoridades competentes.
3. Identificar las mejoras para optimizar la vigilancia, fiscalización y control en el cumplimiento de las normas de transporte público, asegurando un acceso equitativo para las personas con discapacidad.

## **1.4. Justificación**

El presente informe de investigación respecto a la vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento obligatorio de las normativas de transporte para personas con discapacidad en

la provincia de Santa Elena aborda la problemática actual y crucial para el acceso al transporte público para este grupo en situación de vulnerabilidad. A pesar de que en el Ecuador existe un marco normativo el cual promueve la inclusión a las personas con discapacidad en el contexto de la accesibilidad, como lo disponen la Constitución de la Republica del Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad. La implementación efectiva de estas leyes sigue siendo deficiente en la práctica, razón por la cual su cumplimiento parcial impacta de manera negativa y significativa en la movilidad y participación social de las personas con discapacidad, quienes enfrentan barreras en el acceso al transporte público.

La idoneidad del presente estudio radica en su contribución a la comprensión de como los mecanismos de vigilancia y fiscalización están siendo implementados, identificando las deficiencias al momento de la aplicación efectiva de estas normativas. Esto es particularmente relevante en la provincia de Santa Elena, donde la movilidad de las personas con discapacidad es un factor crucial para su inclusión social y económica, y donde la falta de accesibilidad limita su participación en su vida cotidiana.

El enfoque principal de este trabajo es examinar el estado actual de vigilancia, fiscalización y control, en el cual se evidenciará las consecuencias directas y la manera en la que afecta la calidad de vida para este grupo vulnerable por la falta de cumplimiento. Esto logrará, a través de un análisis exhaustivo acerca de los mecanismos vigentes, así mismo, se pretende no solo identificar los puntos críticos en su implementación, sino también, proponer mejoras que optimicen el cumplimiento de las normativas.

Este estudio se distingue por proporcionar un análisis claro y fundamentado, el cual será de utilidad para las autoridades locales, quienes son responsables de la formulación de políticas públicas. Así mismo, pretende promover un dialogo crítico sobre la necesidad de poder solicitar el fortalecimiento de vigilancia, fiscalización y el control en el cumplimiento de las normativas de accesibilidad, como un medio para asegurar la inclusión de las personas con discapacidad e incorporarlos al desarrollo socioeconómico de nuestra sociedad.

## **1.5. Identificación de variables e Idea a defender**

### **Identificación de variables**

Variable dependiente:

Acceso equitativo al transporte público para personas con discapacidad.

Variable independiente:

Vigilancia, fiscalización y control de cumplimiento de las normativas de transporte en la provincia de Santa Elena.

**Idea a defender**

La falta de vigilancia, fiscalización y control en el cumplimiento de las normativas en materia de movilidad para personas con discapacidad limita el acceso adaptado y efectivo al transporte público, vulnerando sus derechos de movilidad y de acceso a los servicios públicos en condiciones de inclusión, conforme lo garantiza el artículo 11 numeral 2 de la Constitución de la Republica del Ecuador.

## CAPITULO II

### MARCO REFERENCIAL

#### 2.1. Marco teórico

##### 2.1.1. Teoría de la accesibilidad universal

La accesibilidad universal implica el desarrollo de ambientes, productos y servicios que permitan un uso equitativo por todos los individuos, sin importar sus habilidades físicas, sensoriales o cognitivas. Este principio se fundamenta en el diseño universal, que aspira a suprimir cualquier obstáculo o marginación en el día a día, fomentando un acceso equitativo para todos. Así, la accesibilidad al uso de instalaciones o servicios no se limitaría únicamente a ello, sino que también garantiza que todas las personas sin necesidad de modificaciones externas puedan participar.

Es por eso que se considera lo siguiente, que la “accesibilidad universal se refiere a que cualquier persona, sin importar su condición física o sensorial, pueda acceder de manera autónoma y eficiente a cualquier entorno, servicio o producto, evitando la creación de soluciones específicas que segmenten a la población” (Catalán, 2022).

Un sistema de transporte que sea accesible y diseñado para todos no solo ayuda a este segmento de personas, sino también mejora la calidad de vida del servicio para la comunidad en general. En este contexto, la accesibilidad se considera un valor compartido, ya que, se beneficiarían de un entorno que promueve la inclusión y la seguridad para las personas mayores, mujeres embarazadas, familias con niños pequeños o personas con lesiones temporales.

También es esencial reconocer que la accesibilidad no se limita únicamente a la dimensión física o estructural. Factores como la accesibilidad del servicio, la disponibilidad de información clara y comprensible, y la percepción de seguridad durante el trayecto son igualmente determinantes para garantizar una experiencia de transportación digna y libre de obstáculos.

A falta de una accesibilidad coherente en las infraestructuras de las ciudades se expresa en diversas formas, desde pavimentos deteriorados hasta paradas inadecuadas que obstaculizan la movilidad independiente. Este escenario no solo afecta la calidad de vida de las personas con discapacidad, sino que limita su integración efectiva a los espacios laborales, educativos, recreativos y sociales. Un entorno urbano verdaderamente inclusivo debe garantizar condiciones equitativas para las personas, independientemente de su condición física, sensorial o cognitiva.

La accesibilidad tecnológica también desempeña un papel decisivo en la protección integral. Informaciones visuales y auditivas, aplicaciones móviles personalizadas y plataformas digitales accesibles, son herramientas que facilitan que las personas se organicen y utilicen los medios de transporte de manera autónoma y eficaz. Estas soluciones no solo aseguran el acceso al transporte, sino que también enriquecen la experiencia de movilidad para todos los usuarios.

La accesibilidad debe contemplar un diseño que incorpore la infraestructura adecuada, como rampas de acceso, espacios reservados, señalización visual y auditiva, sistemas de información accesible, y otros recursos tecnológicos que faciliten el uso del transporte. Además, estas medidas deben ser contempladas con procesos de información continua del personal, orientando a fomentar la empatía, el trato digno y la atención especializada a las necesidades particulares de las personas con discapacidad.

En este contexto, el principio de accesibilidad universal en el transporte público es fundamental que favorezca no solo la inclusión social de individuos con discapacidad, sino también la unidad social en su totalidad.

### **2.1.2. Teoría de la accesibilidad al transporte público como derecho fundamental**

La accesibilidad al transporte público es considerada por muchos como un derecho fundamental, en el sentido de que todas las personas, sin importar su condición física, social o económica, deben tener igualdad de oportunidades para desplazarse. Esta teoría sostiene que el acceso al transporte público debe estar garantizado por el Estado como parte de los derechos civiles y humanos. Lo sencillo que es acceder o utilizar el sistema de transporte público no implica la accesibilidad, sino también la propuesta de sus servicios, como lo es la equidad en su distribución y la erradicación de obstáculos que limiten su uso cierto grupo de personas.

Un derecho fundamental, que se origina a raíz de la Declaración Universal de Derechos Humanos es la accesibilidad, misma declaración afirma que toda persona tiene derecho a la libre circulación y a elegir su residencia. En este marco, es una obligación del gobierno, no solo para asegurar la movilidad de las personas con discapacidad, sino también como un recurso para fomentar tanto la inclusión social, la justicia, el desarrollo social y económico.

La relevancia de la accesibilidad es lo que subraya esta teoría, no solo desde una perspectiva de la infraestructura, sino también en los obstáculos que se podrían establecer en relación con los procesos sociales y culturales. Como muestra, la marginación dentro del sistema de transporte, aun cuando la infraestructura sea accesible, pueden resultar en discriminación y perjuicios contra las personas con discapacidad. En este contexto, entender la accesibilidad como un derecho esencial conlleva también la obligación de educar a la población sobre los derechos de las personas con discapacidad y promover una sociedad de empatía y respeto.

Una política pública integral es necesaria para asegurar este derecho, donde no solo incluya la planificación accesible del transporte a las infraestructuras, sino que fomente el establecimiento de servicios de apoyo, como la formación de personal especializado en ayudar a este segmento de grupo vulnerable, así como la innovación de tecnologías que mejoren el acceso, aplicaciones móviles que ofrezcan información sobre la situación del servicio de transporte.

Un caso ilustrativo de la exitosa implementación de este derecho en el Ecuador es el modelo de accesibilidad universal que se ofrece Quito, Cuenca y Guayaquil. En estos lugares, el acceso al transporte público se ve como una prolongación de los derechos básicos, por lo que se han establecido políticas que aseguran la accesibilidad en el transporte público. Estas políticas no tan solo abarcan la creación de infraestructuras accesibles, sino el seguimiento constante de la efectividad de las medidas establecidas.

El derecho a la accesibilidad también tiene implicaciones para la sostenibilidad, ya que un sistema de transporte accesible e inclusivo puede fomentar una mayor participación de la ciudadanía en las actividades sociales y económicas, lo que contribuye a la cohesión social y al desarrollo de comunidades más sostenibles y resilientes.

### **2.1.3. Acceso equitativo, la discriminación y sus tipos**

El acceso equitativo al transporte público representa una condición esencial para la inclusión social de las personas con discapacidad. La noción de la accesibilidad desde un enfoque

teórico abarca más que la existencia de servicios, esta se relaciona con la capacidad real de utilizarlos en igualdad de condiciones, sin contar con obstáculos físicos, comunicativos o de actitudes. Bajo esta perspectiva, el acceso justo significa que todas las personas, sin considerar sus aptitudes físicas como mentales, puedan trasladarse con libertad y autonomía, ejerciendo su derecho a participar en la vida comunitaria.

Existen diversas formas en cual se puede manifestar la discriminación, como en las conductas del personal que trabaja en los sistemas de transporte. El conjunto de creencias que privilegian a los cuerpos funcionales típicos se lo denomina capacitismo, mismo que se puede manifestar a través de actitudes despectivas o indiferentes hacia las personas con discapacidad. Estas acciones no solo atentan contra la dignidad de quienes la sufren, sino que consolidan procesos de exclusión social y crean un ambiente que desalienta la utilización del servicio.

Otra forma en la que se manifiesta la discriminación es una limitación estructural, misma que impacta de forma adversa el acceso justo de las personas con discapacidad a servicios esenciales. Desde la perspectiva en donde investigaciones en discapacidad, identifican diversas formas de discriminación que obstaculizan su participación plena en la sociedad. Una persona con discapacidad es objeto de un trato menos favorable en relación con otra en situaciones semejantes debido a su estereotipo, por lo que se considera un tipo de discriminación directa. Esta forma de discriminación puede estar motivada por actitudes individuales, como la negativa de un conductor a permitir el ingreso de una persona con movilidad reducida, lo que refleja una falta de conciencia o empatía hacia la diversidad funcional.

En contraposición, la discriminación indirecta se manifiesta cuando políticas, prácticas o condiciones aparentemente neutras producen efectos desproporcionados sobre las personas con discapacidad. Por ejemplo, la ausencia de infraestructura accesible en estaciones o unidades de transporte constituye una barrera que limita el uso efectivo del servicio, sin que exista necesariamente una intención deliberada de exclusión. Este tipo de discriminación está enraizado en diseños sociales que priorizan un modelo normativo de cuerpo y funcionamiento, desconociendo la diversidad humana.

#### **2.1.4. Protección integral**

La protección integral constituye un enfoque amplio e inclusivo que reconoce a las personas con discapacidad como sujetos de derechos, y no como objetos de asistencia. La abolición de obstáculos físicos, sociales, culturales y de actitud, es lo que promueve esta perspectiva, que a lo largo de la historia han restringido su completa participación en la vida social. Es por ello, importante asegurar el ejercicio de sus derechos no simplemente se limite al cumplimiento de la ley, sino que requiera establecer condiciones auténticas de inclusión en todos los sectores, abarcando también el transporte público.

Desde una perspectiva completa del ser humano, entendiendo la discapacidad no como una limitación única, sino como una relación compleja entre las circunstancias del entorno y las habilidades individuales. Así, la protección integral intenta modificar la sociedad para que sea inclusiva con la diversidad funcional, en lugar de obligar a las personas a adaptarse a sistemas inflexibles. En este contexto del transporte público, esto significa crear servicios que sean seguros, accesibles y dignos, fomentando la independencia, la movilidad y el respeto a los usuarios.

La protección integral desde la doctrina subraya de igual forma la importancia de cambiar los contextos sociales para que aprecien la diversidad. Se necesita un esfuerzo contante de concientización y formación de la población para llegar alcanzar este objetivo, con la finalidad de eliminar estigmas, prejuicios y conductas discriminatorias. Para conseguir una inclusión auténtica y duradera, este cambio cultural es esencial.

Es crucial la coordinación de esfuerzos entre el gobierno, las compañías de transporte, la comunidad y las entidades que abogan por los derechos de las personas con discapacidad para que así la protección integral sea efectiva. Esta cooperación debe enfocarse en crear estrategias compartidas, alinear recursos y fomentar políticas que promuevan la inclusión y la equidad.

En resumen, asegurar la completa protección de las personas con discapacidad en el sector del transporte público es una obligación ética y social que requiere un cambio profundo tanto estructural como cultural. La eliminación de barreras, fomentar el acceso inclusivo y crear espacios que sean accesibles no solo enriquece la vida de aquellos que han sido tradicionalmente marginados, sino que refuerza la unidad y el progreso de la sociedad en conjunto.

En el contexto, la protección integral específicamente en lo concerniente al transporte público se traduce en el diseño e implementación de estándares operativos y técnicos que respondan a las necesidades de todas las personas. Elementos como rampas, ascensores, señalización accesible, espacios reservados y sistemas de información adaptados, constituyen componentes esenciales para garantizar el acceso equitativo. Además, la aplicación de auditorías y controles regulares sobre la calidad y cumplimiento de estos servicios es fundamental para asegurar su permanencia y eficacia.

### **2.1.5. Teoría de la inclusión social**

La inclusión social es un principio que aspira a garantizar que todos los individuos, independientemente de sus características personales o circunstancias, tengan las mismas posibilidades de involucrarse de manera activa en la vida social, económica y cultural. Según la Unión Europea (2010), define la inclusión social como:

El procedimiento que se establece como garantía, para aquellas personas que se encuentran en situación de vulnerabilidad económica y social, dispongan de las oportunidades y recursos necesarios y así integrarse plenamente en la vida económica, social y cultural, alcanzando un nivel de vida y bienestar considerado como adecuado dentro de la sociedad. (pág. 1)

El derecho a la movilidad como un componente fundamental de la inclusión es lo que destaca esta perspectiva, ya que la capacidad de desplazarse con libertad es crucial para el ejercicio pleno de otros derechos.

En el contexto de la movilidad, la inclusión social se refiere al derecho de cada persona a acceder a los sistemas de transporte sin enfrentar obstáculos físicos, sociales o económicos. Uno de los mayores desafíos para las personas con discapacidad es lograr acceder a un transporte público que sea verdaderamente inclusivo.

Que las personas cuenten con igualdad de oportunidades y recursos necesarios para hacer uso del transporte, para que las personas puedan movilizarse en la ciudad; pero a la vez, el sistema de transporte debe ser sostenible en el tiempo, en otras palabras, que sea un sistema que pueda mantener los estándares internacionales; y sustentable, brindando un sistema de transporte que mejore la calidad de vida a los ciudadanos, menos contaminante, y principalmente, accesible para todos. (Sáez González, 2020, págs. 6-7)

Por lo tanto, la idea de inclusión social en el transporte no solo implica la supresión de obstáculos físicos, sino también la formulación de políticas públicas que aseguren un ambiente equitativo y accesible para todos los usuarios.

### **Perspectiva de la inclusión en el ámbito del transporte público**

La inclusión en el sistema de transporte público es una perspectiva particular en la teoría de la inclusión social que percibe el acceso universal y justo a los medios de transporte como un derecho esencial. Se manifiesta mediante un informe que la accesibilidad al transporte público contempla el uso de la infraestructura para personas con movilidad reducida, el diseño y conectividad de las calles, y las oportunidades que brinda la ciudad (Moscoso y otros, 2020).

La idea de inclusión en el transporte público trasciende la simple adaptación de la infraestructura; también abarca la concientización del personal de transporte y la puesta en marcha de tecnologías de asistencia. El Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señalan que la importancia de la capacitación de los operadores de transporte puesto que el trato adecuado a personas con discapacidad es un factor crucial para un transporte verdaderamente inclusivo, ya que no solo elimina barreras físicas, sino también actitudes que dificultan la experiencia de movilidad de estos usuarios (Asamblea Nacional, 2017). Además, la implementación de tecnologías de asistencia, como la señalización auditiva y visual, posibilita que individuos con diversas formas de discapacidades puedan moverse de manera independiente, incrementando de esta manera su autonomía y mejorando su calidad de vida.

Desde esta perspectiva, se representa como un medio para avanzar hacia una comunidad más justa y equitativa de la inclusión en el transporte público, donde cada persona tenga la capacidad de ejercer sus derechos sin enfrentar discriminación. La falta de accesibilidad en el transporte es lo que enfatizan los autores, mencionando que es una barrera que impide a las personas con discapacidad la posibilidad de moverse libremente y limita su capacidad para participar plenamente en la sociedad.

### **Diferencia entre la inclusión social y accesibilidad universal en el transporte público**

La inclusión social y la accesibilidad universal son dos conceptos fundamentales para entender cómo los sistemas de transporte deben adaptarse a las necesidades de las personas con discapacidades. Estos conceptos se refieren a la capacidad del entorno urbano y de los servicios públicos para ofrecer igualdad de oportunidades a todos los individuos, independientemente de sus condiciones físicas, sensoriales o cognitivas. La inclusión social tiene como objetivo asegurar que todos los individuos, incluidas aquellas personas con discapacidades, tengan acceso a los mismos servicios, experimentando una vivencia sin

diferencias y libre de obstáculos, en relación con el transporte público (González & Martínez, 2021).

La idea de accesibilidad universal se centra en un diseño que tenga en cuenta las necesidades de todos los usuarios, abarcando no solo a las personas con movilidad reducida, sino a quienes enfrentan otros tipos de discapacidades como sensoriales o intelectuales. De acuerdo con este concepto, las instalaciones de transporte deben ser alteradas o edificadas de tal forma que puedan ser utilizadas por la mayor cantidad posible de personas, sin requerir modificaciones adicionales. Con ello abarca, la creación de estaciones y vehículos accesibles, la incorporación de señalizaciones y el desarrollo de servicios de transporte que se ajusten a las variadas necesidades de la sociedad.

El principal fundamento de la accesibilidad universal es la inclusión de todos los miembros de la comunidad en la vida social. Abarcando no solo el acceso a los servicios de transporte, sino también la participación en actividades diarias como empleo, educación y diversión social. En el ámbito del transporte público la inclusión social se fundamenta en el principio de que las personas con discapacidades deben contar con las mismas oportunidades de movilidad que el resto de las personas, permitiéndoles ser participantes en la sociedad.

La accesibilidad no solo tiene que ver con la eliminación de barreras físicas en los espacios y vehículos de transporte, sino también con la creación de un entorno inclusivo en términos de actitud y cultura organizacional. Los trabajadores del sector del transporte, desde los conductores hasta el personal administrativo, deben recibir formación específica para garantizar un trato respetuoso y adecuado hacia las personas con discapacidades. Con ello implica crear conciencia sobre las diversas modalidades de discapacidad y la relevancia de proporcionar un servicio accesible para todas las personas.

Es crucial que las políticas públicas y las normativas de transporte estén en sintonía con los principios de inclusión social para que la universalidad en la accesibilidad sea efectiva. En el cual, los gobiernos deben establecer leyes y regulaciones que exijan a las compañías de transporte adherirse a los estándares de accesibilidad, al tiempo que ofrezcan recursos y formación para la adecuada aplicación de dichas políticas. Así mismo, las políticas deben tener en cuenta la accesibilidad no solo en entornos urbanos, sino también en áreas rurales en rutas menos transitadas, para asegurar que la movilidad sea verdaderamente universal (Ramírez, 2020).

Impacta negativamente en la economía el diseño universal. Frecuentemente, las modificaciones y cambios necesarios para facilitar el acceso al transporte son vistos como un coste extra para las empresas de transporte y las autoridades gubernamentales. Sin embargo, las inversiones en accesibilidad no solo son ventajosas para las personas con discapacidad, sino que optimizan la eficiencia del sistema del transporte público. Así mismo, el acceso adecuado es crucial para la inclusión en el ámbito laboral y educativo, lo que ejerce un efecto positivo en la economía.

La incorporación de tecnologías avanzadas en el transporte público es otro elemento clave, donde la digitalización de los servicios de transporte, a través de aplicaciones móviles y sistemas de información en tiempo real, puede brindar facilidad de acceso a personas con discapacidades diversas. A los usuarios con discapacidades estas herramientas proporcionan datos precisos y actualizados, lo que enriquece su experiencia de viaje y potencia su autonomía.

#### **2.1.6. Teoría de la Justicia Social**

El principio de equidad en el acceso a los servicios públicos es esencial en la teoría de la justicia social, y se centra en asegurar que todos los individuos tengan las mismas oportunidades para tener acceso a los recursos y servicios indispensables. Según Rawls (1971), en su obra de teoría de la justicia nos indica que: “El objeto primario de la justicia es la estructura básica de la sociedad, el modo en que las instituciones sociales más importantes distribuyen los derechos y deberes fundamentales y determinan la división de las ventajas provenientes de la cooperación” (pág. 5). El acceso igualitario a servicios como el transporte público es un derecho fundamental que necesita ser defendido y promovido para garantizar que todos los ciudadanos puedan tener una participación activa y plena en la vida social y económica.

En el contexto de la movilidad, los sistemas de transporte deben estar diseñados para servir a todos los ciudadanos, sin importar su condición física, sensorial o mental. La desigualdad en los servicios de transporte es lo que señala esta investigación, donde no solo se limita la autonomía de las personas con discapacidad, sino que también refuerza su exclusión social, impidiendo que accedan a una movilidad que sea tanto segura como asequible.

Las regulaciones que aseguren un tratamiento justo y accesible para todos es lo que abarca la igualdad en el acceso al transporte y no tan solo la infraestructura tangible, como rampas

y espacios designados. Para alcanzar este objetivo, es crucial que las políticas públicas aseguren recursos adecuados y un diseño inclusivo que facilite a las personas con discapacidad el acceso sin obstáculos a los servicios de transporte.

#### **2.1.7. El derecho del cuidado humano**

El derecho al cuidado humano se sustenta en una responsabilidad compartida entre el Estado y la sociedad, cuyo propósito es garantizar condiciones dignas de vida, especialmente para aquellos grupos que enfrentan mayores niveles de vulnerabilidad, como las personas con discapacidad. Este derecho no solo involucra acceder a los servicios básicos, también implica la generación de entornos accesibles, seguros y solidarios que favorezcan su plena inclusión y participación en todos los aspectos de la vida social, incluido el transporte público.

Desde esta óptica, el cuidado humano debe comprenderse no solo como una prestación asistencial, sino como una obligación ética y política de reconocer la dignidad intrínseca de cada persona. Este derecho toma suma importancia aun mayor, ya que demanda acciones diferenciadas y continuas que fomenten su autonomía, bienestar y acceso justo a los servicios de transporte públicos.

El transporte público se convierte en un componente fundamental para el ejercicio del derecho al adecuado cuidado. Así mismo, la educación, al empleo, la salud, la cultura y al tiempo libre; la capacidad de moverse de forma independiente influye directamente en sus vidas. Por tanto, garantizar el cuidado humano en este ámbito no se reduce a una adecuación técnica de los medios de transporte, sino que abarca también un servicio inclusivo y respetuoso, orientado al bienestar integral de las personas usuarias.

#### **2.1.8. El debido cuidado desde el aspecto dogmático**

En el campo del transporte público, se ejerce la precaución adecuada para implementar el nivel de acceso al estándar y la capacitación en los empleados. Estos procesos buscan asegurar que las personas con discapacidad puedan acceder al transporte público, mismos que sean seguros e independientes y que no existan limitantes que comprometen la seguridad e integridad.

No obstante, persisten desafíos significativos más allá de las normativas o planes establecidos, que dificultan una implementación efectiva de este derecho. Diversos informes y estudios especializados demuestran que, aunque existen regulaciones que fomentan la accesibilidad y un trato adecuado en el transporte. Esto se atribuye a la falta de supervisión, mantenimiento e inversión, lo que restringe el verdadero impacto de estas iniciativas en la vida diaria.

Un elemento clave para el adecuado cuidado que deben establecer tanto las instituciones públicas como las empresas de transporte privadas es la corresponsabilidad, siendo la colaboración con la sociedad civil esencial. Dicho esfuerzo cooperativo debe basarse en detectar desajustes, en el desarrollo de soluciones efectivas y en la evaluación participativa de los logros alcanzados. Las organizaciones que representan a las personas con discapacidad desempeñan un papel crucial, actuando no solo como promotores de propuestas, sino también como mecanismos de vigilancia.

De esta manera, el derecho al transporte humano y digno debe incluir una perspectiva holística que abarque todos los aspectos del servicio, garantizando así condiciones reales de equidad y participación para todos los ciudadanos.

### **Medidas alternativas y de cuidado**

Las medidas alternativas y de cuidado son fundamentales para garantizar la movilidad y la autonomía de las personas con discapacidad, especialmente en el ámbito del transporte público. Estas medidas son esenciales para que las personas con diversas discapacidades, ya sea físicas, sensoriales o cognitivas, puedan acceder al transporte de manera segura y adecuada, favoreciendo su integración y participación en la vida social y económica. Las soluciones deben ser flexibles, considerando las variadas necesidades de este grupo poblacional (García & González, 2019).

Una de las alternativas más comunes es la adaptación de los vehículos de transporte, como autobuses y trenes, para facilitar el acceso de personas con discapacidades. Esto puede incluir rampas, espacios reservados o unidades equipadas con tecnología asistida. Estos servicios deben estar disponibles en todas las áreas urbanas, no solo en zonas específicas, y deben cubrir las rutas principales de transporte. Además, el costo de los servicios adaptados debe ser accesible para garantizar que las personas con discapacidad no enfrenten barreras económicas al utilizar el transporte público (Pérez, 2020).

Además de las modificaciones físicas en los vehículos, es importante considerar otros tipos de apoyo. Por ejemplo, ciertos sistemas de transporte ofrecen descuentos o exenciones fiscales para la compra de vehículos adaptados o el uso de taxis privados. Proporcionar más independencia a las personas con discapacidad son los objetivos de esta propuesta, mejorando así su movilidad y fortalecimiento de autonomía.

Respecto a la tecnología, la adopción es fundamental para optimizar la experiencia de los usuarios con discapacidades. Un claro ejemplo son las aplicaciones móviles, donde estas herramientas brindan datos accesibles sobre los horarios, itinerarios y modificaciones en el servicio, hacen que la movilización de la persona con discapacidad independientemente de los indoles que padezca sea más sencillo, aumentando notablemente su independencia en el uso del transporte público.

La capacitación del personal es una de las estrategias alternativas que deben también enfocarse. Los trabajadores de las operadoras del servicio de transporte necesitan recibir el entrenamiento adecuado sobre como comunicarse con personas con discapacidad y aprendiendo a reaccionar de manera eficaz y respetuosa.

Para que estas estrategias sean útiles, deberían formar parte de un enfoque integral que incluya tanto a las autoridades gubernamentales como las operadoras de transporte. Es necesario tener en cuenta los recursos necesarios para que exista la política pública para llevar a cabo estas medidas, así como la infraestructura necesaria. Llevar un constante seguimiento de la efectividad de estas acciones, garantizando que estén al alcance y sean efectivas para todas las personas es un seguimiento que debe de realizar las autoridades locales (Vargas, 2021).

Es crucial que las personas con discapacidad no sean vistas como un grupo marginal o secundario en los procesos de planificación del transporte. La adopción de medidas alternativas y de cuidado no solo afecta el acceso al transporte público, sino que representa un avance significativo hacia una sociedad más inclusiva, justa y equitativa. Las medidas de cuidado y las alternativas en el transporte público deben estar integradas en todos los aspectos del diseño y operación del sistema de transporte, asegurando que las personas con discapacidad puedan moverse libremente y de manera segura por la ciudad.

### **2.1.9. Teoría de los Derechos Humanos**

El principio de no discriminación es uno de los cimientos esenciales de los derechos humanos y alude al derecho de todos los individuos a ser tratados con equidad y a no experimentar ninguna forma de discriminación basada en su estado personal, físico, sensorial o cognitivo. En el ámbito de la movilidad, este principio se manifiesta en el derecho de las personas con discapacidad a utilizar servicios de transporte público sin encontrarse con obstáculos que obstaculicen su movimiento libre y seguro. Según Damiani Pellegrini (2023), define acerca de la teoría de los derechos humanos de la siguiente manera: “La teoría de los derechos humanos propone un conjunto de derechos fundamentales necesarios a todos los seres humanos, sin discriminación alguna, para poder vivir una vida digna, para salvaguardar la dignidad de toda persona” (pág. 403).

Está íntimamente relacionado el derecho a la movilidad con el principio de no discriminación y representa la aptitud de las personas para desplazarse de manera libre, segura y sin impedimentos en espacios tanto públicos como privados. Este derecho implica la adaptación de los sistemas de transporte, para quienes tienen discapacidades, de tal manera que todos los ciudadanos puedan movilizarse sin limitaciones. El derecho a la movilidad no solo abarca la capacidad de desplazarse, sino que es fundamental para el ejercicio de otros derechos, como el acceso a la educación, empleo y a la vida cotidiana (Zambrano Gende, 2019).

En este sentido, los derechos humanos reconocen el derecho a la movilidad como un componente fundamental para la inclusión social. Este informe argumenta que es deber de los Estados asegurar condiciones seguras y accesibles de movilidad para que todos los ciudadanos, sin excepción, puedan ejercer su derecho a desplazarse de manera libre.

### **Los derechos para las personas con discapacidad**

Las personas con o sin discapacidad deberían ser tratadas por igual son seres humanos que sienten necesitan afecto Dios nos ha creado a todos por igual y no mantenerlos ocultos por el mero hecho de tener discapacidades diferentes actualmente se han creado leyes que los protegen y son parte del grupo de atención prioritaria en nuestro país se elaboraron instrumentos jurídicos eficaces para romper los obstáculos que no permitían la aplicación y ejecución de la lucha de las personas con discapacidad ha permitido tener medidas sociopolíticas medidas de protección especiales, igualdad de oportunidades en su formación profesional derecho a la educación, a ocupar un puesto laboral y apoyo por parte del estado.

La formación continua del personal del servicio de transporte constituye otro elemento esencial en la afirmación de este derecho. Fundamentar el respeto, la comprensión de las diferencias y la capacidad de responder a diversas situaciones, mejorar notablemente la calidad del servicio es lo que impulsa ser una sociedad inclusiva, así mismo, refuerza la conexión entre los ciudadanos y los operadores.

A nivel global, se han creado compromisos que refuerzan la responsabilidad de los Estados para asegurar la accesibilidad y el trato digno. La ratificación de convenios y tratados internacionales sobre los derechos de las personas con discapacidad establece un marco de referencia que guía las políticas internas y demanda coherencia entre los discursos y las acciones. Para ello, es necesario invertir en tecnologías inclusivas y en mejoras estructurales del sistema de transporte. Aunque estas medidas puedan implicar costos iniciales considerables, sus ventajas se traducen en mayor equidad, participación de los ciudadanos y cohesión social a largo plazo.

Las necesidades de un individuo con discapacidad visual, auditiva, motora o intelectual difieren notablemente, lo que implica que las soluciones deben ser personalizadas para cada situación. En este contexto, para tener una respuesta adecuada a las exigencias concretas de cada grupo se tiene que, evitando los tratamientos uniformes, ya que promueve la equidad y la inclusión.

#### **2.1.10. Prioridad absoluta**

El principio de prioridad absoluta implica reconocer que las personas con discapacidad deben ocupar un lugar central en la planificación y ejecución de políticas públicas relacionadas con la movilidad. Este enfoque parte de una visión de equidad social, en la que se busca reducir las brechas estructurales que históricamente han limitado el acceso igualitario a los servicios. Se entiende este principio no como una concesión, sino como un componente esencial y fundamental desde la fase inicial de cualquier proyecto de movilidad.

El acceso al transporte tiene que ser visto como un derecho inherente a la participación activa en la vida comunitaria, no como una opción adicional. Por lo tanto, la accesibilidad debe ser asegurada no solamente desde la perspectiva física, sino desde la comunitaria, operativa y actitudinal.

No obstante, hay numerosas barreras que dificultan la efectiva implementación de este principio. La insuficiente adaptación de los sistemas de transporte a la diversidad funcional

es una de las más significativas. En muchas ocasiones, las unidades de transporte carecen de recursos técnicos adecuados y la infraestructura urbana no propicia una experiencia autónoma y segura. Por la escasa supervisión y la ausencia de una cultura de responsabilidad social esta situación se complica.

Este principio también necesita incluir mecanismos de monitoreo que permitan observar, el cumplimiento de estos requisitos mínimos de accesibilidad. Estos sistemas deben sustentarse en indicadores concretos que muestren la calidad del servicio desde la óptica de las personas con discapacidad.

Realizar intervenciones técnicas de manera aislada no es suficiente. Es necesaria una transformación cultural enfocada en la inclusión. Son elementos esenciales para establecer una movilidad auténticamente inclusiva, las sensibilizaciones a través de campañas, las capacitaciones de quienes operan el transporte y la promoción de actitudes empáticas. La máxima prioridad debe ser considerada en cada decisión, cada diseño y cada interacción.

En diversas ciudades del Ecuador se han implementado modelos efectivos de transporte accesible que combinan aspectos técnicos, humanos y tecnológicos para mejorar la experiencia de este segmento de la sociedad que son las personas con discapacidad. En estas experiencias se evidencian que es factible crear sistemas de transporte que no solo satisfacen normas funcionales, sino que también estimulan la participación.

#### **2.1.11. La transportación pública**

El subsistema de transporte público puede identificarse en principio por las especificaciones de su finalidad fundamental y no es otra cosa que la de permitir la satisfacción de determinadas necesidades que están en el origen de los desplazamientos como el acceso de la población a los bienes y servicios respondiendo por tanto a la demanda generada (Fernández de Córdoba, 2017).

El sistema de transportación pública debe estar sujeto a los principios y derechos constitucionales brindando un servicio de calidad y accesibilidad a la comunidad sin excepción con los ciudadanos pueden hacer uso del mismo y aquí están incluidas las personas con discapacidad la sociedad debe involucrarse modificando proyectos de transporte que presten un mejor servicio dónde se pueda beneficiar a todos y todas las personas sin distinción.

La inclusión activa de las personas con discapacidad es un elemento fundamental de este enfoque, en las etapas de diseño, planificación y análisis de los sistemas de transporte. Donde esta inclusión no solo debe de ser consultiva, sino obligatoria, puesto que son experiencias vividas por los usuarios las que ayudan a identificar de manera clara las barreras existentes y de igual forma sugerir soluciones adecuadas.

Asimismo, la formación continua del personal del sector transporte constituye una estrategia indispensable para asegurar un trato respetuoso y profesional hacia las personas con discapacidad. Esta capacitación debe incluir contenidos sobre el uso de tecnologías de asistencia, normativas de accesibilidad, y principios fundamentales de inclusión y derechos humanos.

## **2.2.MARCO LEGAL**

### **2.2.1. Constitución de la República del Ecuador**

La Constitución de la República del Ecuador de 2008 nace en un contexto de inestabilidad política, crisis institucional y creciente demanda ciudadana de reformas estructurales. Durante la primera década del siglo XXI, el país vivió cambios de gobiernos anticipados, movilizaciones sociales y una disminución de la confianza en las instituciones, lo que impulsó el llamado a una Asamblea Constituyente, respaldada en consulta popular el 15 de abril del año 2007.

En Montecristi el 30 de noviembre de 2007 se instaló la Asamblea quien redactó una nueva Carta Magna, aprobada mediante referéndum popular el 28 de septiembre de 2008 y vigente desde el 20 de octubre del mismo año.

La Constitución se construyó sobre dos grandes corrientes el neo constitucionalismo latinoamericano en base a los derechos humanos y el constitucionalismo del Buen Vivir, propone vivir una vida con la naturaleza, comunidad y uno mismo, la Constitución implemento un estado garantista de derechos y de justicia, la naturaleza dejo de ser solo un hermoso paisaje ahora tiene sus derechos propios debiendo respetarlos y cuidarlos, dio paso a la plurinacionalidad da voz y espacio a las culturas que fueron invisibilidades, promueve una participación activa donde el ciudadano incide, propone y decide.

## **Título II - Derechos**

### **Capítulo primero - Principios de aplicación de los derechos**

**Art. 10.-** Las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos son titulares y gozarán de los derechos garantizados en la Constitución y en los instrumentos internacionales. La naturaleza será sujeto de aquellos derechos que le reconozca la Constitución. (Asamblea Nacional Constituyente, 2008)

La Constitución en su artículo 10 establece que todas las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos son titulares de los derechos garantizados por la Carta Suprema y los instrumentos internacionales de Derechos Humanos. El principio universalidad de los derechos permite que las personas con discapacidad gocen plenamente de las garantías y beneficios reconocidos en ley. El transporte público implica la aplicación de la accesibilidad, seguridad y calidad del servicio, sin embargo, no existe acuerdos voluntarios de las autoridades o de las operadoras, sino obligaciones jurídicas derivadas del reconocimiento constitucional.

Así mismo, este artículo cumple con un papel esencial para los procesos de vigilancia, fiscalización y control, ya que respalda que el Estado a través de sus instituciones competentes debe asegurar el cumplimiento de las normas de transporte inclusivo. La titularidad de derechos en este artículo exige mecanismos efectivos de supervisión para garantizar su ejercicio. En consecuencia, los entes de control municipal y de tránsito están obligados a verificar que las operadoras de transporte cumplan con las adaptaciones, señaléticas, unidades accesibles y protocolos establecidos para las personas con discapacidad.

## **Título II**

### **Derechos**

#### **Capítulo primero**

##### **Principios de aplicación de los derechos**

**Art. 11.-** El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: Los derechos se podrán ejercer, promover y exigir de forma individual o colectiva ante las autoridades competentes; estas autoridades garantizarán su cumplimiento.

2. Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades. Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política, pasado judicial, condición socio-económica, condición migratoria, orientación sexual, estado de salud, portar VIH, 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. 4. Ninguna norma jurídica podrá restringir

el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales. 6. Todos los principios y los derechos son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía. 8. El contenido de los derechos se desarrollará de manera progresiva a través de las normas, la jurisprudencia y las políticas públicas. El Estado generará y garantizará las condiciones necesarias para su pleno reconocimiento y ejercicio. Será inconstitucional cualquier acción u omisión de carácter regresivo que disminuya, menoscabe o anule injustificadamente el ejercicio de los derechos. 9. El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución. (Asamblea Nacional Constituyente, 2008)

El artículo 11, la Constitución de la República del Ecuador dispone que los derechos pueden ejercerse, promoverse y exigirse tanto de forma individual como colectiva ante las autoridades competentes, quienes están obligados a garantizar su cumplimiento. Esto otorga a las personas con discapacidad, en el ámbito del transporte, una base jurídica sólida para exigir que se respeten las condiciones de accesibilidad y seguridad establecidas en la Carta Magna. Esta disposición no tan solo respalda el reclamo de los usuarios, sino también la obligación de las autoridades locales y nacionales de vigilar y sancionar cualquier incumplimiento por parte de las operadoras de transporte.

De igual forma, la norma constitucional prohíbe expresamente cualquier forma de discriminación, mencionando de forma expresa la que se produce por motivos de discapacidad o diferencia física. En materia de movilidad y transporte, esto quiere decir que impedir el acceso, ofrecer un servicio sin las adaptaciones requeridas o no cumplir con estándares técnicos inclusivos constituye una vulneración directa de la Carta Suprema. La Constitución ordena al Estado a adoptar medidas de acción afirmativa que favorezcan a quienes se encuentran en situación de desigualdad, lo que implica que los entes de control deben no solo evitar la discriminación a este segmento de la sociedad, sino implementar políticas y programas que aseguren igualdad real en el uso del transporte público.

### **Capítulo tercero**

#### **Derechos de las personas y grupos de atención prioritaria**

**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. El Estado prestará especial protección a las personas en condición de doble vulnerabilidad. (Asamblea Nacional Constituyente, 2008)

La Constitución, en su articulado 35 dispone que ciertos grupos de atención prioritaria entre ellos las personas con discapacidad, deben de recibir asistencia preferente y especializada tanto en el ámbito público como privado. Este compromiso no se limita a la salud o en la educación, sino que se amplía a cualquier prestación pública, entendido el transporte. Esta disposición se sitúa como un respaldo constitucional para pedir que las unidades de transporte cuenten con los ajustes necesarios y que la asistencia de movilidad en el transporte público se lo realice con calidez, respeto y seguridad.

Por otra parte, por mandato constitucional se instituye que el Estado está obligado a prestar especial protección a los ciudadanos que se encuentran en condición de doble vulnerabilidad. De igual forma, este artículo no solo enuncia un principio de atención preferente, sino que obliga al Estado y a sus autoridades locales la responsabilidad de vigilar que esta prioridad se cumpla en la práctica.

## **Sección sexta**

### **Personas con discapacidad**

**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:

1. El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas. (Asamblea Nacional Constituyente, 2008)

El artículo 47 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que el Estado debe de impulsar políticas de prevención de las discapacidades, junto con la sociedad y la familia, procurar la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad, promoviendo así su integración plena en la vida social. Este mandato no se limita a un reconocimiento formal, sino que exige una acción regulada e inquebrantable entre los distintos niveles de gobierno y la comunidad, para responder que este segmento de la sociedad pueda desenvolverse en condiciones de igualdad.

Uno de los derechos reconocidos de manera específica en este articulado es el acceso adecuado a todos los bienes y servicios, lo que involucra descartar las barreras arquitectónicas que limiten la movilidad y el uso de espacios públicos y privados. En el campo del transporte, esta normativa requiere que las unidades, terminales y paradas dispongan de infraestructura adecuada, promoviendo el desplazamiento independiente de los usuarios con discapacidad.

## **Sección sexta**

### **Personas con discapacidad**

**Art. 48.** - El Estado adoptará a favor de las personas con discapacidad medidas que aseguren: 1. La inclusión social, mediante planes y programas estatales y privados coordinados, que fomenten su participación política, social, cultural, educativa y económica. (Asamblea Nacional Constituyente, 2008)

Esta normativa expresa que el Estado debe implementar acciones que garanticen la inclusión social de individuos a través de planes y programas en coordinación con organismos públicos y privados. De esta manera se involucran los aspectos de la vida social de los individuos en relación con los sectores políticos, sociales, culturales, educativos y económicos.

La verdadera inclusión social no se alcanza únicamente construyendo infraestructura accesible, es fundamental que existan políticas claras y efectivas de control y seguimiento, verificando el cumplimiento de estos estándares. La inobservancia por parte de los operadores de transporte o la falta de supervisión por parte de las autoridades podrían significar una vulneración directa a lo que nos indica la Carta Magna, debilitando el ejercicio efectivo de los derechos reconocidos a las personas con discapacidad.

## **Capítulo sexto**

### **Derechos de libertad**

**Art. 66.** - Se reconoce y garantizará a las personas:

1. El derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación y nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad y otros servicios sociales necesarios.
4. Derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación.
5. El derecho al libre desarrollo de la personalidad, sin más limitaciones que los derechos de los demás.
14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente.
25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características. (Asamblea Nacional Constituyente, 2008)

Este apartado de la Norma Suprema reconoce un conjunto amplio de derechos fundamentales que tienen incidencia directa en la movilidad y el acceso al transporte para las personas con discapacidad. El derecho a una vida digna es lo que certifica el numeral 1, el que incluye de manera intrínseca la posibilidad de acceder a servicios públicos principales, los que deben permitir la participación social, el trabajo, la educación y otras actividades cotidianas. Un medio de transporte accesible y seguro no solo es un medio de traslado, sino

un vehículo clave para que las personas con discapacidad puedan desarrollar sus actividades y ejercer sus derechos en condiciones de igualdad y dignidad.

En este orden, los numerales 4 y 14 fortifican el principio de igualdad material y libertad de tránsito. Donde la igualdad material exige a las autoridades y operadores de transporte a efectuar acciones afirmativas que remedien las desventajas estructurales que enfrentan las personas con discapacidad, eliminando barreras físicas como sociales. Por otra parte, la libertad de movilidad, a su vez, garantiza que ningún ciudadano pueda limitársele en su traslado dentro del territorio nacional, lo que involucra que el transporte público debe ser viable en todas sus movilidades. Son esenciales la vigilancia y la fiscalización para verificar que este derecho no se vea exclusivo de forma indirecta por falta de medidas o servicios adecuados.

Finalmente, el numeral 22 dispone el derecho a acceder bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, buen trato e información adecuada. Esto se enlaza de manera directa con la prestación de servicio de transporte. En general, este articulado forma parte de un marco constitucional que respalda la ejecución de medidas de vigilancia y control, asegurando que el transporte inclusivo no sea tan solo un anhelo, sino una obligación concreta y verificable.

### **2.2.2. Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad**

La Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad fue adoptada por la Organización de los Estados Americanos en junio de 1999, siendo el primer tratado internacional regional enfocado exclusivamente en la protección de los derechos de las personas con discapacidad en el continente americano. Esta legislación nace ante el contexto de creciente reconocimiento internacional de la necesidad de garantizar la igualdad, la no discriminación y la inclusión social de este grupo poblacional destacando caminos asistenciales.

Esta convención responde a los nuevos estándares internacionales que protegen el modelo social de la discapacidad, el cual considera que las barreras físicas, sociales y culturales son las principales causas de exclusión y discriminación. Así, arranca con un enfoque de Derechos Humanos, centrado en la autonomía, la dignidad y la participación de las personas con discapacidad en todas las esferas sociales.

La prohibición expresa de toda forma de discriminación por motivos de discapacidad, el reconocimiento de la igualdad de oportunidades, el acceso universal y la eliminación de barreras en diversos sectores como educación, salud, empleo y transporte, son las características transcendentales que presentan. Además, establece compromisos para que los Estados adopten medidas legislativas, administrativas y de políticas públicas destinadas a asegurar la plena inclusión y el respeto de los Derechos Humanos de las personas con discapacidad.

**Art. 3.-** Para lograr los objetivos de esta Convención, los Estados parte se comprometen a:

a. Medidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo, el transporte, las comunicaciones, la vivienda, la recreación, la educación, el deporte, el acceso a la justicia y los servicios policiales, y las actividades políticas y de administración;

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; y,

d. Medidas para asegurar que las personas encargadas de aplicar la presente Convención y la legislación interna sobre esta materia estén capacitadas para hacerlo.

2. Trabajar prioritariamente en las siguientes áreas. (Organización de los Estados Americanos, 2001)

La Convención establece compromisos claros para que los Estados Parte adopten medidas concretas destinadas a eliminar la discriminación y promover la integración de las personas con discapacidad en múltiples ámbitos, entre ellos el transporte. Este mandato obliga a las autoridades a implementar políticas y acciones que garanticen que los servicios de transporte público sean accesibles, inclusivos y no discriminatorios. La vigilancia y fiscalización son fundamentales para el aseguramiento del cumplimiento de la normativa de las empresas operadoras fortaleciendo la participación plena de las personas con discapacidad en la sociedad.

Es importante reconocer que muchas veces las personas con discapacidad enfrentan barreras que van más allá de lo físico. Por eso se debe eliminar los obstáculos arquitectónicos de transporte.

### **2.2.3. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**

Este instrumento internacional, fue adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de diciembre del año 2006 y entró en vigor en 2008. Ahora, en el año 2008, la Convención fue ratificada en el Ecuador y forma parte del bloque de constitucionalidad, lo que implica que sus normas deben guiar las políticas y regulaciones nacionales.

Mismo tratado que representa un cambio importante en el enfoque hacia la discapacidad, al pasar del modelo medico tradicional a un modelo social y de Derechos Humanos, que reconoce la interacción entre la persona y las barreras del entorno como causa de la discapacidad.

La igualdad, la no discriminación, la accesibilidad y la participación plena en la sociedad son los principios que establece la Convención sobre los Derechos de las Personas con discapacidad. Además, obliga a los Estados a implementar medidas para garantizar el ejercicio efectivo de estos derechos en ámbitos como la movilidad, la educación, el empleo y la salud.

**“Artículo 3. Principios generales.** Los principios de la presente Convención serán: f) La accesibilidad” (Organización de las Naciones Unidas, 2008).

El principio de accesibilidad constituye a uno de los pilares fundamentales para garantizar la igualdad y la plena participación de las personas con discapacidad en la sociedad. Este principio enfoca los entornos, bienes, servicios, instalaciones y tecnologías adaptándose de manera que sean accesibles para todas las personas, sin importar sus limitaciones físicas, sensoriales o cognitivas.

La accesibilidad tiene un impacto directo en la calidad de vida y la inclusión social de las personas con discapacidad, ya que involucra el mejoramiento de la capacidad de moverse aportando su autonomía, independencia y participación en educación, empleo y el ocio. De este modo, la fiscalización del cumplimiento de las normas de transporte accesible es un instrumento vital para convertir el entorno urbano en un espacio inclusivo, respetuoso y comprometido con la igualdad.

#### **Artículo 4. Obligaciones generales**

1. Los Estados Parte se comprometen a asegurar y promover el pleno ejercicio de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas con discapacidad sin discriminación alguna por motivos de discapacidad.

- a. Adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos reconocidos en la presente Convención;
  - b. Tomar todas las medidas pertinentes, incluidas medidas legislativas, para modificar o derogar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad;
  - c. Tener en cuenta, en todas las políticas y todos los programas, la protección y promoción de los derechos humanos de las personas con discapacidad;
  - d. Abstenerse de actos o prácticas que sean incompatibles con la presente Convención y velar por que las autoridades e instituciones públicas actúen conforme a lo dispuesto en ella;
  - e. Tomar todas las medidas pertinentes para que ninguna persona, organización o empresa privada discriminen por motivos de discapacidad;
  - f. Empezar o promover la investigación y el desarrollo de bienes, servicios, equipo e instalaciones de diseño universal, con arreglo a la definición del artículo 2 de la presente Convención, que requieran la menor adaptación posible y el menor costo para satisfacer las necesidades específicas de las personas con discapacidad, promover su disponibilidad y uso, y promover el diseño universal en la elaboración de normas y directrices;
  - g. Empezar o promover la investigación y el desarrollo, y promover la disponibilidad y el uso de nuevas tecnologías, incluidas las tecnologías de la información y las comunicaciones, ayudas para la movilidad, dispositivos técnicos y tecnologías de apoyo adecuadas para las personas con discapacidad, dando prioridad a las de precio asequible;
  - h. Proporcionar información que sea accesible para las personas con discapacidad sobre ayudas a la movilidad, dispositivos técnicos y tecnologías de apoyo, incluidas nuevas tecnologías, así como otras formas de asistencia y servicios e instalaciones de apoyo;
2. Con respecto a los derechos económicos, sociales y culturales, los Estados Partes se comprometen a adoptar medidas hasta el máximo de sus recursos disponibles y, cuando sea necesario, en el marco de la cooperación internacional, para lograr, de manera progresiva, el pleno ejercicio de estos derechos, sin perjuicio de las obligaciones previstas en la presente Convención que sean aplicables de inmediato en virtud del derecho internacional.
3. En la elaboración y aplicación de legislación y políticas para hacer efectiva la presente Convención, y en otros procesos de adopción de decisiones sobre cuestiones relacionadas con las personas con discapacidad, los Estados Parte celebrarán consultas estrechas y colaborarán activamente con las personas con discapacidad, incluidos los niños y las niñas con discapacidad, a través de las organizaciones que las representan.
5. Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a todas las partes de los Estados federales sin limitaciones ni excepciones. (Organización de las Naciones Unidas, 2008)

Este artículo resalta las obligaciones generales de los Estados Parte para asegurar y promover el pleno ejercicio de los Derechos Humanos de las personas con discapacidad sin discriminación alguna. Bajo el contexto del transporte público, este artículo demanda a las autoridades estatales adoptar todas las medidas necesarias, tanto legislativas como administrativas, para garantizar que las normas y servicios de transporte sean accesibles y cumplan con los estándares de inclusión. La supervisión efectiva y la sanción de

inobservancia para proteger los derechos de las personas con discapacidad son un deber que deben cumplirse, no tan solo con la instauración de reglas adecuadas.

Así mismo, el articulado empodera la necesidad de excluir leyes, costumbres y prácticas discriminatorias y de promover el diseño universal en bienes, servicios e infraestructuras. Son elementos esenciales para cumplir esta disposición y fortalecer la vigilancia y fiscalización la implementación de tecnologías accesibles y el desarrollo de políticas coordinadas con la participación de las personas con discapacidad.

Además, resalta la importancia de la participación de las personas con discapacidad y sus organizaciones representativas en la elaboración de y aplicación de políticas públicas. Esto es clave para así garantizar que las normas de transporte reflejen sus necesidades reales y se ajusten a sus derechos, de igual forma, fomentar la transparencia y el control social en los procesos de vigilancia.

**Artículo 8.** Toma de conciencia

1. Los Estados Parte se comprometen a adoptar medidas inmediatas, efectivas y pertinentes

2. Las medidas a este fin incluyen:

Poner en marcha y mantener campañas efectivas de sensibilización pública destinadas a:

i. Fomentar actitudes receptivas respecto de los derechos de las personas con discapacidad;

ii. Promover percepciones positivas y una mayor conciencia social respecto de las personas con discapacidad. (Organización de las Naciones Unidas, 2008)

El presente artículo subraya la importancia de que los Estados Parte adopten medidas inmediatas, efectivas y pertinentes para promover la toma de conciencia pública sobre los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad. Este mandato implica que no solo basta con tener normas técnicas o reglamentos, sino que también es necesario generar un cambio cultural y social que fomente la empatía, respeto e inclusión. Las campañas de sensibilización aportan a reducir prejuicios, promoviendo una actitud receptiva que facilite el cumplimiento y la aceptación de las normas.

Estas campañas de sensibilización deben orientarse a promover percepciones positivas y una mayor conciencia social hacia las personas con discapacidad, impactando a los usuarios y operadores del transporte público. Este compromiso estatal de fomentar una cultura de respeto y Derechos Humanos es fundamental para crear un entorno favorable donde la accesibilidad y la inclusión no sean obligaciones legales, sino valores internalizados.

### **Artículo 9. Accesibilidad**

1. 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. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas.

2. Los Estados Parte también adoptarán las medidas pertinentes para: Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público;

b. Ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad. (Organización de las Naciones Unidas, 2008)

Este articulado indica la garantía de una vida independiente y de una participación plena en la sociedad para las personas con discapacidad requiere que puedan acceder en igualdad de condiciones, a los espacios físicos, al transporte, a la información, a las comunicaciones y a cualquier servicio o instalación abierta al público, sin importar si se encuentran en zonas urbanas o rurales. Para lograrlo, la normativa internacional plantea no solo la eliminación de obstáculos ya existentes, sino también la prevención de nuevas barreras mediante una planificación que incorpore la accesibilidad desde el diseño.

Este compromiso se traduce en acciones concretas buscando mejorar la vida de las personas con la adopción de normas que regulen la accesibilidad, su aplicación obligatoria también en el sector privado que presta servicios al público, la capacitación a quienes atienden o asisten a personas con discapacidad, la instalación de señaléticas, la provisión de apoyos humanos especializados. Estas disposiciones se traducen en la obligación de contar con vehículos y estaciones adaptadas, que dispongan de rampas, espacios reservados, señalización inclusiva, etc.

### **Artículo 28. Nivel de vida adecuado y protección social**

Los Estados Parte reconocen el derecho de las personas con discapacidad a un nivel de vida adecuado para ellas y sus familias, lo cual incluye alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a la mejora continua de sus condiciones de vida, y adoptarán las medidas pertinentes para salvaguardar y promover el ejercicio de este derecho sin discriminación por motivos de discapacidad. (Organización de las Naciones Unidas, 2008)

El reconocimiento del derecho de las personas con discapacidad a un nivel de vida adecuado implica garantizar que cuenten con condiciones que satisfagan sus necesidades básicas de alimentación, vivienda y vestido, así como la posibilidad de mejorar de manera constante su

calidad de vida. Este mandato internacional conlleva la obligación de adoptar medidas que aseguren la protección y promoción de estos derechos, evitando toda forma de discriminación fundada en la discapacidad.

Las políticas públicas integren acciones concretas efectivas permitiendo el acceso a recursos, servicios esenciales y la implementación de programas de asistencia social adoptados a las necesidades específicas de este segmento de la población. Además, debe garantizarse que la protección social sea inclusiva, con mecanismos que eliminen barreras que impidan la participación plena en la vida comunitaria.

#### **2.2.4. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

El 7 de agosto del 2008 fue promulgada la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Registro Oficial No. 398, como respuesta a la necesidad de actualizar y unificar la normativa relacionada con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Esta ley surge en un contexto de modernización legislativa, alineada con los compromisos constitucionales y los estándares internacionales en materia de movilidad, accesibilidad y derechos de los usuarios.

Deben incorporarse nuevas corrientes y enfoques que buscan un sistema de transporte más seguro, eficiente, inclusivo y sostenible. la prestación del servicio de transporte público y privado, la inclusión de medidas específicas para garantizar la accesibilidad de personas con discapacidad, así como mecanismos claros para la vigilancia, fiscalización y sanción ante el incumplimiento de las normas.

La ley no solo establece, sino que asigna responsabilidades a las autoridades y organismos de control y las autoridades locales, tienen que asegurarse que las unidades de transporte público cuenten con las condiciones técnicas y de accesibilidad. Además, promoviendo la participación ciudadana y educación vial, con el fin de mejorar la convivencia y el respeto de los derechos de todos los usuarios, especialmente los que enfrentan mayores desafíos como las personas con discapacidad.

### **Título I**

#### **De la naturaleza y objeto**

**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 reglamento de la presente Ley determinará el procedimiento para la aplicación de tarifas. 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, establecerán los mecanismos de compensación a la transportación terrestre relacionados con las tarifas diferenciadas, las mismas que no serán subsidiadas por la administración pública, sino que se deberán incluir dentro de los estudios tarifarios correspondientes a cada modalidad. 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. En la importación de vehículos de transporte terrestre público de personas o ensamblaje de la carrocería, se deberá verificar que se cumpla con la normativa técnica nacional que define las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad. 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. (Asamblea Nacional, 2008)

El marco legal de transporte en su articulado 48 garantiza la atención preferente, de calidad y calidez a los grupos de atención prioritaria, incluyendo a las personas con discapacidad, dentro del sistema de transporte terrestre. Esta norma resalta el compromiso del Estado de asegurar el acceso inclusivo al transporte público reconociendo la necesidad de eliminar obstáculos físicos y promover condiciones que faciliten la autonomía y movilidad de las personas con discapacidad.

Además, este artículo resalta la importancia de la regulación de aspectos técnicos y administrativos que impactan directamente en la vigilancia y fiscalización del sector transporte. Señala que la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, como los Gobiernos Autónomos Descentralizados, tienen una seria responsabilidad de expedir normativas, controlar el cumplimiento de los requisitos de accesibilidad y condicionar permisos. Esta normativa crea un mecanismo legal efectivo para supervisar que las unidades de transporte cumplan con las condiciones técnicas necesarias y que el servicio sea verdaderamente inclusivo y de calidad.

## **Título II**

## **De los servicios de transporte**

### **Capítulo I**

#### **De las clases de servicios de transporte terrestre**

**Art. 54.** – Aspectos de atención en la prestación del servicio de transporte terrestre. - La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños;
- b) La eficiencia en la prestación del servicio. (Asamblea Nacional, 2008)

Los principios fundamentales de la ley reposan en su artículo 54, el mismo que gira en torno a la prestación del servicio de transporte terrestre, destacando la protección y seguridad de todos los usuarios, incluyendo a las personas con discapacidad. Este mandato implica que el sistema de transporte debe garantizar no solo la integridad física, sino también la psicológica y emocional de los pasajeros, creando un ambiente seguro y respetuoso.

La norma subraya la importancia de la eficiencia en la prestación del servicio para que el transporte público funcione de manera oportuna, continua y adecuada a las necesidades de los usuarios. Para las personas con discapacidad, la eficiencia es clave para facilitar su movilidad diaria y su inclusión social, así como un marco para un transporte público inclusivo que respete la dignidad y los derechos de las personas con discapacidad.

### **Capítulo II**

#### **De los servicios conexos de transporte terrestre**

**Art. 64 .-** El control y vigilancia que ejerce el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre los servicios a que se refieren los artículos anteriores, comprende: la prestación de los servicios por parte de las operadoras de transporte, la autorización en la tipología y servicios previstos en la construcción de nuevos terminales y la vigilancia en el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el reglamento específico emitido por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para la aplicación de sanciones por inobservancia a lo dispuesto en el presente artículo se recurrirá a lo previsto en el capítulo referente al Régimen Administrativo de esta ley. (Asamblea Nacional, 2008)

El rol central del Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial consta plasmado en el artículo 64 de la ley a quien confiere autoridad máxima en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Esta normativa incide en supervisar que las operadoras cumplan con los estándares técnicos

y normativos, así como autorizar la tipología y servicios en la construcción de nuevos terminales.

La vigilancia efectiva contempla la aplicación de sanciones administrativas frente a incumplimientos siendo esencial para disuadir prácticas negligentes y garantizar que las operadoras mantengan condiciones adecuadas para la movilidad de las personas con discapacidad, asegurando su derecho a un transporte digno y accesible.

El artículo 64 enfoca al Estado como garante del cumplimiento normativo en materia de transporte, promoviendo un sistema regulado, transparente y responsable. La capacidad de control y sanción de la Agencia Nacional y las autoridades descentralizadas permite una gestión efectiva de los grupos prioritarios.

## **Sección II**

### **De las infracciones y sanciones administrativas para las operadoras**

**Art. 80.** – Infracciones administrativas leves. - Constituyen infracciones administrativas leves y serán sancionadas con multa de cuatro (4) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes:

1. No acatar las disposiciones legales, reglamentarias, administrativas o contractuales vigentes o las que norme la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
2. No brindar a los usuarios protección y seguridad en la prestación del servicio, en los términos y condiciones previstos en los títulos habilitantes, contratos, permisos de operación, frecuencias y rutas otorgadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (Asamblea Nacional, 2008)

Las infracciones administrativas leves relacionadas con el incumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y contractuales vigentes en materia de transporte terrestre la encuentra en el artículo 80 de la ley. Esta norma establece sanciones claras para las operadoras que no cumplan con los requisitos y obligaciones, esto incluye no solo el respeto a las normativas de accesibilidad, sino también a los compromisos asumidos en los contratos y permisos.

Además, resalta la obligación de brindar protección y seguridad a los usuarios, condición fundamental para garantizar un transporte inclusivo y digno. La falta de cumplimiento en este aspecto, como la negligencia en la atención prioritaria a personas con discapacidad o la prestación de un servicio inseguro, puede ser sancionada con multas equivalentes a cuatro remuneraciones básicas unificadas. Esta sanción representa un mecanismo de presión

efectivo para que las empresas operadoras adopten practicas responsables y prioricen la seguridad y el bienestar de todos sus usuarios, especialmente aquellos en situación de vulnerabilidad.

## **Sección II**

### **De las infracciones y sanciones administrativas para las operadoras**

**Art. 82.** - Infracciones administrativas muy graves. - Constituyen infracciones administrativas muy graves, que serán sancionadas con multa de ocho (8) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes:

8. Contravenir lo establecido en la presente Ley respecto a garantizar el trato no discriminatorio en la prestación de los servicios de transporte a los usuarios y pasajeros. (Asamblea Nacional, 2008)

Las infracciones administrativas muy graves dentro del sistema de transporte terrestre, señalando sanciones más severas para quienes incumplan normas críticas. En particular, el numeral 8 tipifica como infracción muy grave el contravenir lo dispuesto para garantizar el trato no discriminatorio en la prestación de servicios de transporte. Esto es especialmente relevante para las personas con discapacidad, pues reafirma la obligación legal de ofrecer un servicio inclusivo y respetuoso que elimine cualquier forma de discriminación, garantizando igualdad de condiciones para todos los usuarios.

La imposición de multas equivalentes a ocho remuneraciones básicas unificadas destaca la gravedad de la infracción y su efecto frente a conductas negligentes o discriminatorias por parte de las operadoras de transporte. Este marco sancionador refuerza la función de vigilancia y fiscalización, obligando a las autoridades y operadores a mantener un compromiso firme y establece un estándar claro que protege a los usuarios vulnerables frente a posibles abusos o exclusiones en el servicio público.

#### **2.2.5. Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad**

La Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad fue promulgada en Ecuador el 3 de julio de 2025, publicada en el Cuarto Suplemento N° 73 del Registro Oficial. Esta normativa surge como una actualización y reemplazo de la anterior Ley Orgánica de Discapacidades, con el objetivo de adecuar el marco legal nacional a los estándares internacionales más recientes en materia de derechos humanos, inclusión social y accesibilidad universal.

La creación de la Ley Orgánica para las Personas con Discapacidad responde a la carencia de garantías para las personas con discapacidad, incorporando un enfoque integral que se

articula con la Constitución de la República del Ecuador, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU y la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad. La nueva ley también se alinea con las políticas de movilidad, transporte inclusivo, y acceso igualitario a bienes y servicios.

Entre sus principales atributos se destacan: la adopción plena del modelo social de la discapacidad, la regulación específica de la accesibilidad en todos los ámbitos, incluyendo transporte, infraestructura y comunicación; la creación de mecanismos más claros de vigilancia, fiscalización y sanción; y el fortalecimiento de la participación activa de las personas con discapacidad y sus organizaciones en la formulación y control de políticas públicas. Esta ley consolida el compromiso estatal y social de garantizar la igualdad real y efectiva para las personas con discapacidad en el Ecuador.

## **Capítulo VIII**

### **Accesibilidad al transporte público y comercial**

**Artículo 68.** Accesibilidad al transporte. - Las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar todo sistema de transporte público o comercial con las adaptaciones del diseño universal. El ente encargado del sector del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, así como los organismos competentes en tránsito, transporte y seguridad vial de los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos y entidades relacionadas al transporte aéreo, fluvial, marítimo y ferroviario, 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 y con movilidad reducida, emitidas por el Servicio Ecuatoriano de Normalización e impondrán medidas que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad y con movilidad reducida a las unidades de transporte y aseguren su integridad en la utilización de las mismas, sancionando su inobservancia. El ente encargado del sector del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial promoverá y adecuará en su normativa la creación de cooperativas de transporte adaptadas para personas con discapacidad. (Asamblea Nacional, 2025)

El artículo 68 establece de forma expresa el derecho de las personas con discapacidad a acceder y utilizar todo sistema de transporte público o comercial bajo los principios del diseño universal. Este enfoque garantiza que los medios de transporte estén concebidos para ser utilizados por todas las personas, sin necesidad de adaptaciones posteriores, eliminando así barreras físicas y funcionales. Toda unidad de transporte ya sea terrestre, marítima o fluvial, debe estar equipada con condiciones técnicas y de accesibilidad que permitan un uso autónomo y seguro para las personas con discapacidad y movilidad reducida.

La norma otorga la responsabilidad a las autoridades competentes, tanto nacionales como locales, en la vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento obligatorio de las normas de transporte emitidas por el Servicio Ecuatoriano de Normalización. Esto significa que, antes de otorgar permisos de operación o circulación, las autoridades deben verificar que las unidades cumplan con los estándares establecidos. Además, la disposición es clara en señalar la obligación de sancionar la inobservancia de estas normas, lo que fortalece el carácter coercitivo de la ley y evita que las disposiciones de accesibilidad queden solo como principios declarativos. Este artículo no solo atiende la accesibilidad desde la infraestructura y los vehículos, sino que fomenta modelos de transporte inclusivos gestionados específicamente para cubrir las necesidades de este grupo poblacional.

## **Capítulo VIII**

### **Accesibilidad al transporte público y comercial**

**Artículo 69.** Unidades accesibles y de calidad.- El ente encargado del sector del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos, exigirán que al menos el cuatro por ciento de unidades por cooperativa de transporte público urbano intracantonal, intercantonal, interprovincial e internacional que circula en el territorio nacional y de cooperativas de transporte particular que presten servicios de transportación, cuenten con las adecuaciones y adaptaciones técnicas necesarias para transportar a personas con discapacidad o con movilidad reducida, en función de las necesidades de la respectiva circunscripción territorial. (Asamblea Nacional, 2025)

El artículo 69 introduce una obligación concreta y cuantificable para garantizar la accesibilidad en el transporte, el cual al menos el 4% de las unidades por cooperativa cuenten con las adaptaciones técnicas necesarias para el transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida. Esta disposición transforma un principio general en un requisito medible, permitiendo a las autoridades ejercer una fiscalización más objetiva y efectiva.

La exigencia de este porcentaje mínimo implica que las autoridades competentes deben implementar mecanismos de verificación y monitoreo para asegurar el cumplimiento de inspecciones periódicas, revisiones técnicas de las unidades y la verificación de que las adaptaciones respondan a estándares de calidad y diseño universal. Al no existir esta vigilancia activa, la norma corre el riesgo de convertirse en un requisito formal que no se traduce en mejoras reales para la movilidad de las personas con discapacidad.

## **Capítulo VIII**

### **Accesibilidad a transporte público y comercial**

**Artículo 70.** Identificación de los vehículos para el uso y traslado de persona con discapacidad. - El ente encargado del sector del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, así como los organismos competentes en tránsito, transporte y seguridad vial de los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos emitirán y entregarán gratuitamente la identificación de los vehículos para el uso y traslado de personas con discapacidad. Para su registro y control utilizarán herramientas tecnológicas que no afecten la seguridad de las personas con discapacidad. El identificativo permitirá la libre y permanente circulación del vehículo. Estará exento de prohibiciones municipales de circulación y sustituirá cualquier tipo de salvoconducto o restricción de circulación. La identificación será desmontable de manera visible. El identificativo llevará el símbolo internacional de accesibilidad, la respectiva numeración de registro y el periodo de validez. (Asamblea Nacional, 2025)

El artículo 70 establece un mecanismo formal de identificación de vehículos destinados al uso y traslado de personas con discapacidad, el cual debe ser emitido y entregado gratuitamente por las autoridades competentes del transporte terrestre, tanto a nivel nacional como por los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Esta identificación tiene un valor jurídico y operativo significativo, pues otorga el derecho a la libre y permanente circulación del vehículo, exento de prohibiciones municipales y restricciones de circulación, eliminando la necesidad de salvoconductos.

El artículo también resalta la importancia de incorporarse criterios de seguridad y tecnología, disponiendo que el registro y control de estas identificaciones utilice herramientas tecnológicas que no comprometan la integridad de las personas con discapacidad. Las autoridades deben verificar que los distintivos sean auténticos y evitar que se usen de forma indebida por terceros. Es fundamental que la vigilancia se mantenga de manera constante y coordinada, de manera que la facilidad de circulación otorgada a este grupo prioritario se utilice correctamente y no se convierta en privilegio mal utilizado, afectando la credibilidad y eficacia de la medida.

## **Capítulo VIII**

### **Accesibilidad al transporte público y comercial**

**Artículo 71.** Capacitación, formación y sensibilización de conductores y choferes en el ámbito de la discapacidad.- El ente encargado del sector del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, así como los organismos competentes en tránsito, transporte y seguridad vial de los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos, asegurarán que en todas las escuelas de capacitación para choferes profesionales y no profesionales se imparta el conocimiento y el manejo de la discapacidad y su normativa vigente, a través de la inclusión del enfoque de derechos humanos en la capacitación continua y en todos sus cursos de manejo. (Asamblea Nacional, 2025)

El artículo 71 establece la obligación de incorporar capacitación, formación y sensibilización en materia de discapacidad dentro de la formación de conductores profesionales y no profesionales. Esto implica que las escuelas de capacitación vehicular deben incluir en sus programas contenidos sobre el manejo adecuado de la discapacidad y el cumplimiento de la normativa vigente, bajo un enfoque de derechos humanos.

Esta disposición deja claro que las autoridades nacionales y en los Gobiernos Autónomos Descentralizados tienen una responsabilidad directa para supervisar y garantizar que esta formación se imparta efectivamente. Para lograrlo se necesita implementar un sistema de vigilancia que incluya auditorías a las mallas curriculares, seguimiento a la calidad de la enseñanza y verificación de la actualización constante del contenido. Es esencial que las autoridades puedan sancionar a las instituciones que omitan o incumplan con esta obligación, ya que la falta de preparación en este puede derivar en prácticas discriminatorias o negligentes en la prestación del servicio de transporte.

#### **2.2.6. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización**

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización fue publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 303 el 19 de octubre de 2010, y constituye uno de los cuerpos legales más importantes para la estructura político-administrativa del Ecuador. Surge como una respuesta a las disposiciones de la Constitución de 2008, que estableció un nuevo modelo de organización territorial basado en la descentralización, la autonomía de los gobiernos locales y el fortalecimiento del régimen de competencias.

Este código nace como respuesta enmarca en las corrientes contemporáneas de gobernanza descentralizada, que buscan tomar decisiones en la gestión pública a la ciudadanía y garantizar que las decisiones se tomen considerando las realidades y necesidades en las comunidades. Gracias a la implementación se logró reunir una serie de normativas dispersa sobre organización territorial y competencias de los distintos niveles de gobierno, dándoles autonomía política, administrativa y financiera para que puedan actuar con mayor eficacia las entidades en sus territorios.

Uno de los grandes aportes de esta normativa define los niveles de gobierno y sus competencias exclusivas y concurrentes; la regulación de los mecanismos de coordinación interinstitucional; el fortalecimiento de la participación ciudadana en la gestión local; y la implementación de herramientas para la planificación y ordenamiento territorial, donde se

incluye la relación a las garantías de los derechos de las personas con discapacidad implementadas a través de las empresas de tránsito para garantizar que la descentralización se ejecute con transparencia y eficiencia, clave para cualquier análisis relacionado con la fiscalización y control a nivel cantonal, como en el caso del transporte para personas con discapacidad en La Libertad.

## **Título I**

### **Principios generales**

**Art. 4.-** Fines de los gobiernos autónomos descentralizados. - Dentro de sus respectivas circunscripciones territoriales son fines de los gobiernos autónomos descentralizados:

h) La generación de condiciones que aseguren los derechos y principios reconocidos en la Constitución a través de la creación y funcionamiento de sistemas de protección integral de sus habitantes. (Asamblea Nacional, 2010)

El literal h. establece que los gobiernos autónomos descentralizados entre ellos prefectura municipios, juntas parroquiales, tienen una dura responsabilidad, no solo trabajar en obras físicas, sino en la parte humana para garantizar el pleno ejercicio de sus derechos y principios para que las personas vivan con dignidad, implementando un sistema de protección integral de derechos, accionando de manera articulada a favor de los niños, niñas, adolescentes, jóvenes, personas adultas mayores, personas con discapacidad, mujeres y formulando políticas públicas para los grupos prioritarios consagrados en la Constitución.

En el cantón La Libertad, este mandato se vincula directamente con el derecho a la accesibilidad y la movilidad de las personas con discapacidad. Donde el Gobierno Autónomo Descentralizado municipal tiene la obligación de establecer mecanismos de control y vigilancia sobre el transporte público y comercial para asegurar que este cumpla con los estándares técnicos y de calidad exigidos por la normativa vigente. Esto incluye desde la verificación de infraestructura adaptada hasta la supervisión de la capacitación del personal de transporte, pasando por la imposición de sanciones cuando se vulneren los derechos de los usuarios.

Para obtener resultados fructíferos deberían articular un engranaje con el sistema de protección integral y la comunidad priorizando un transporte inclusivo, libre de barreras para las personas con discapacidad, esto significa que las medidas de fiscalización deben ir acompañadas de inversión en infraestructura accesible y campañas de sensibilización, creando condiciones reales con un entorno seguro y equitativo para que vivan con dignidad y sus derechos sean respetados.

## **Capítulo III**

### **Gobierno autónomo descentralizado municipal**

#### **Sección 1a**

##### **Naturaleza jurídica, sede y funciones**

**Art. 54.-** Funciones. - Son funciones del gobierno autónomo descentralizado municipal las siguientes:

j) Implementar los sistemas de protección integral del cantón que aseguren el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos consagrados en la Constitución y en los instrumentos internacionales, lo cual incluirá la conformación de los consejos cantonales, juntas cantonales y redes de protección de derechos de los grupos de atención prioritaria. Para la atención en las zonas rurales coordinará con los gobiernos autónomos parroquiales y provinciales. (Asamblea Nacional, 2010)

El artículo 54 del COOTAD, en su literal j), establece que los gobiernos autónomos descentralizados municipales deben implementar sistemas de protección integral en su jurisdicción, con el objetivo de garantizar el ejercicio, la exigibilidad y la protección de los derechos reconocidos tanto por la Constitución como por los instrumentos internacionales. Los gobiernos autónomos descentralizados para garantizar la protección de los derechos de los grupos vulnerables, incluidas las personas con discapacidad, bajo esta disposición les compete conformar consejos cantonales de protección integral de derechos, juntas cantonales, y redes de protección con autonomía administrativa y financiera.

En el ámbito del transporte, esto se traduce en establecer protocolos de vigilancia y fiscalización que aseguren que las operadoras cumplan con las condiciones de accesibilidad, trato no discriminatorio y seguridad para los usuarios con discapacidad.

#### **2.3. Marco conceptual**

Transporte: “Buque dedicado especialmente a llevar mercaderías de un puerto a otro o a varios. Organización y medios de locomoción con que una nación o ciudad cuenta. Contrato de transporte. Gastos de este, en el presupuesto familiar sobre todo” (Cabanellas de Torres, 2008, pág. 315).

Vigilancia: “Cuidado, celo y diligencia que se pone o ha de ponerse en las cosas y asuntos de la propia incumbencia. Servicio público destinado a velar por determinadas instituciones, personas y cosas” (Cabanellas de Torres, 2008, pág. 331).

Accesibilidad: “Tener acceso, paso o entrada a un lugar o actividad sin limitación alguna por razón de deficiencia, discapacidad, o minusvalía” (Alfaro Jiménez, 2013, pág. 1).

Control: “Comprobación, inspección, fiscalización, intervención. Dominio, mando, preponderancia. Oficina, despacho, dependencia donde se controla” (Villa-Real Molina & Del Arco Torres, 2014, pág. 103).

Discapacidad: “Restricción o impedimento del funcionamiento de una actividad, ocasionados por una deficiencia, en la forma o dentro del ámbito considerado normal para el ser humano” (Villa-Real Molina & Del Arco Torres, 2014, pág. 149).

Fiscalización: “Control de la propia Administración mediante tipos diferentes de recursos” (Villa-Real Molina & Del Arco Torres, 2014, pág. 188).

Movilidad: “Capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma” (Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, 2016, pág. 4).

Inclusión: “Es un proceso que asegura que todas las personas tengan las mismas oportunidades y la posibilidad real y efectiva de acceder, participar, relacionarse y disfrutar de un bien, servicio o ambiente, junto con los demás ciudadanos” (Ministerio de Justicia de Colombia, 2020, pág. 18).

## CAPÍTULO III

### MARCO METODOLÓGICO

#### 3.1. Diseño y tipo de investigación

El estudio empleó un enfoque cualitativo, pues este enfoque facilitó el análisis detallado acerca de las percepciones y vivencias de las personas sujetas de la presente investigación en relación con la observancia de las regulaciones de transporte para personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena. La investigación cualitativa resultó de forma apropiada, ya que este proporcionó la interpretación de las complejas realidades sociales y el análisis de las dinámicas subyacentes que influyen en el incumplimiento de las normas en el contexto analizado.

Según Olvera García (2015) "El enfoque cualitativo de investigación consiste en conocer de cerca el objeto de estudio, ya sea un evento, un fenómeno, una situación o una persona" (pág. 73). Este enfoque se ajustó al propósito de examinar la normativa vigente referente a la accesibilidad al transporte público y a su vez las vivencias de los participantes, ofreciendo una visión completa del incumplimiento de las normas y los retos vinculados.

Este enfoque facilitó al investigador no solo reconocer las problemáticas vigentes que se encuentran vinculados con el acceso al transporte público, sino también explorar las percepciones y posturas de los actores involucrados. Aquello se logró mediante el uso de la técnica de entrevistas, puesto que a partir de esta técnica se buscó identificar los retos y obstáculos a los que se enfrentan tanto las personas con discapacidad como las autoridades locales respecto al acatamiento de las regulaciones. Con ello este diseño permitió la exploración minuciosa, el análisis de las prácticas y percepciones que afectan la administración y supervisión de las regulaciones de transporte inclusivo en la provincia de Santa Elena.

Para el presente estudio, se optó por un enfoque de carácter exploratorio, dado que existe una ausencia de investigaciones anteriores específicas que abarque sobre la vigilancia, fiscalización y control de la aplicación de las normas de transporte para personas que poseen

discapacidad en la provincia de Santa Elena. Este tipo de investigación propició explorar un fenómeno poco explorado, favoreciendo la detención de variables fundamentales que podrán ser exploradas en investigaciones futuras.

Según Arias Odón (2012), “la investigación exploratoria es aquella que se efectúa sobre un tema u objeto desconocido o poco estudiado, por lo que sus resultados constituyen una visión aproximada de dicho objeto, es decir un nivel superficial de conocimiento” (pág. 23). El tema del transporte inclusivo en la provincia de Santa Elena no ha sido tratado de manera integral, este análisis exploratorio aportó a la creación de nuevo conocimiento, reconociendo los retos presentes en la fiscalización y control del cumplimiento de las normativas y regulaciones de transporte para personas con discapacidad.

Este enfoque exploratorio proporcionó las herramientas necesarias y requeridas para plantear interrogantes fundamentales, así como, recopilar información pertinente y establecer los conceptos concretos que orientarán el proceso de la investigación.

### **3.2. Recolección de la información**

La recolección de la información constituye el pilar fundamental de cualquier investigación, por lo que no puede ejecutarse de manera improvisada. Por el contrario, requiere una planificación rigurosa que asegure la coherencia y confiabilidad de la información recopilada. Un proceso de recolección debidamente estructurado fortalece la validez del estudio, permite reflejar de manera fiel la realidad del fenómeno analizado y garantiza que los resultados obtenidos aporten efectivamente al logro de los objetivos propuestos.

El presente trabajo investigativo se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, por lo que la correcta delimitación de la población resultó fundamental para garantizar la validez de la información obtenida. La selección precisa de las normas aplicables en la provincia de Santa Elena permitió recopilar datos directamente vinculados con el objeto de estudio, otorgando pertinencia y solidez a los hallazgos relacionados con el cumplimiento de la normativa de transporte para personas con discapacidad, así como con los criterios jurídicos aplicables en el contexto local.

La población de este estudio se estableció como el grupo de factores que tendrán una conexión directa con el fenómeno de este trabajo, escogidos con el objetivo de recolectar la información necesaria para la tarea que busca coadyubar y fortalecer la movilidad para este grupo etario. Esta población abarcó todos los elementos pertinentes, tales como individuos,

entidades, objetos y otros actores que formen parte del aspecto de interés, definidos meticulosamente en base a los propósitos concretos del análisis.

Como indican Arias-Gómez y otros (2016) “La población de estudio es un conjunto de casos, definido, limitado y accesible, que formará el referente para la elección de la muestra, y que cumple con una serie de criterios predeterminados” (pág. 202). Este enfoque garantizó que la información recopilada brinde una perspectiva integral y exacta del entorno en el que se llevó a cabo el estudio, propiciando un entendimiento apropiado de los retos en el acceso al transporte para personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena.

Es importante indicar que la provincia de Santa Elena está constituida por 3 cantones: Salinas, La Libertad y Santa Elena, para efectos de la presente investigación que se está impulsando se tomará el cantón La Libertad. Entonces, la población involucrada es la siguiente:

**Tabla # 1**

**Población**

<b>Detalle</b>	<b>n</b>
Director de la Agencia Nacional de Transito	1
Director LALITRAN	1
Secretario Administrativo del CCPD La Libertad	1
Director de la CONADIS	1
Director de Comisión de Tránsito del Ecuador	1
Presidente del Consejo Consultivo de personas con discapacidad	1
Constitución De La Republica Del Ecuador	1
Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad	1
Convención interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad	1
Ley Orgánica De Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial	1
Ley Orgánica para las Personas con Discapacidad	1
Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización	1
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>

**Elaborado por:** autoras

En este estudio, se determinó que la muestra es un segmento representativo de la población seleccionado según los requisitos particulares del estudio. Como indican Castillo & Reyes Tomalá (2015):

La muestra es una parte representativa de la población, generalmente hay que determinarla en función de los requerimientos de la investigación, si se utiliza toda la población los costos son superiores, de ahí la necesidad de utilizar una muestra representativa e inferirla a toda la población. (pág. 136)

No obstante, dado que la población de la presente investigación es reducida y accesible, se simplificó el estudio directo de todos los componentes sin la necesidad de realizar un muestreo probabilístico y no probabilístico. Esto facilitó la recolección de datos precisos y detallados sobre cada participante en la investigación, garantizando un estudio detallado y exhaustivo de la problemática en cuestión.

### 3.3. Tratamiento de la información

#### Método

En la presente investigación se utilizó diversos métodos esenciales los cuales permitieron un análisis exhaustivo sobre la vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento de las normas de transporte para personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena. El acoplamiento de estos métodos para la presente investigación permitió el tratamiento de las diversas dimensiones de la problemática sujeto de estudio, ofreciendo una perspectiva completa y minuciosa del tema en cuestión.

**Tabla # 2**

#### Técnicas e Instrumentos

Método	Técnica	Instrumento
Analítico	Fichaje	Ficha bibliográfica
Exegético	Fichaje normativo	Ficha normativa
Deductivo	Entrevista	Guía de entrevista
Observación	Observación	Guía de observación

**Elaborado por:** autoras

El primer método que fue utilizado es el analítico, el cual fue esencial para desglosar y valorar cada uno de los componentes que conforman el problema. Según Ruíz (2007) "El Método analítico es aquel método de investigación que consiste en la desmembración de un todo, descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos" (pág. 13). Con base en lo que manifiesta Ruíz, sobre el método analítico, se examinó las razones y consecuencias de los elementos implicados en el sistema de transporte accesible, lo que facilitó la observación de la interacción entre usuarios, operadores y organismos que manejan el control con respecto en la implementación de las regulaciones. Por lo tanto, se obtuvo una comprensión segmentada de cada elemento, lo que facilitó la detección de los factores cruciales que indiquen en el acatamiento de las normativas de accesibilidad.

Adicionalmente. Se empleó el método exegético, este se enfocó en la interpretación minuciosa de los textos legales pertinentes y conexos con el tema sujeto a investigación. Como indica Pavó Acosta (2007) "el análisis exegético jurídico de las normas jurídicas posibilita llegar a conclusiones sobre la calidad técnico-jurídica de las normas, ofreciendo un diagnóstico en el cual se identifiquen las deficiencias en dichas normas." (pág. 118). Mismo método que permitió una interpretación crítica de normativas relacionadas con el tema de estudio, principalmente con la Constitución de la República del Ecuador, así también con los convenios internacionales que tiene el Ecuador, tales como, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, consiguiente de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Ley Orgánica para las Personas con Discapacidad, con el fin de comprender el marco legal que rige desde la inclusión social hasta la accesibilidad al transporte público en el Ecuador. La interpretación exegética de estas normativas contribuyó en la valoración del propósito del legislador, ofreciendo un fundamento firme para el estudio legal del abordaje investigativo.

Así mismo, el método deductivo fue determinante, dado que posibilitó a partir de premisas generales acerca de la legislación actual sobre el acceso al transporte público, para establecer conclusiones concretas acerca de su cumplimiento en la praxis. Según Castillo & Reyes Tomalá (2015) "Consiste en partir de conclusiones generales para llegar a explicaciones particulares; analiza las teorías, leyes y generalizaciones que hayan sido verificadas, para aplicarlas en hechos particulares" (pág. 118).

Finalmente, se utilizó el método de observación, que ayudó en la recolección de información empírica del entorno en el que se implementan las regulaciones de accesibilidad. Como mencionan Castillo & Reyes Tomalá (2015) "El método de observación permite al investigador visualizar la realidad mediante la percepción directa de objetos, fenómenos y hechos que a menudo no son accesibles mediante otros métodos" (pág. 116). Mediante observaciones estructurales, se registró las condiciones del transporte público, además de los obstáculos que las personas con discapacidad palpan en su diario vivir.

## **Técnica**

En este estudio, fundamentado en los métodos analítico, exegético y deductivo, se utilizó varias técnicas particulares que fueron el eje para la recopilación y estructuración de información. Tal y como lo señalan Castillo Gallo & Reyes Tomalá (2015):

La técnica es indispensable en el proceso de la investigación. A más de integrar la estructura mediante la cual se organiza la investigación, el investigador determina cuál de ellas es la más apropiada y que al mismo tiempo, responde a conocer con mayor profundidad el objeto de estudio. (pág. 121)

Dentro de los métodos que fueron empleados en esta investigación incluyen lo siguiente: el fichaje, fichaje normativo y la entrevista, todos ellos se los explicará posteriormente, así como la necesidad del enfoque cualitativo en la presente investigación.

#### Técnica de fichaje

En el método analítico, se utilizó la técnica de fichaje, misma que implica ordenar y categorizar los datos bibliográficos indispensables para el estudio. Mediante este procedimiento, se recolectó información esencial, tales como, citas, conceptos claves y referencias trascendentales de fuentes documentales y bibliográficas vinculadas al tema de estudio.

#### Técnica de fichaje normativo

Dentro del método exegético, se empleó el fichaje normativo para recolectar y estructurar las disposiciones de las leyes y regulaciones que rigen el transporte accesible en Ecuador. Esta técnica se enfocó netamente en la recolección y categorización de artículos y disposiciones pertinentes de las regulaciones, lo cual facilitó una interpretación crítica y minuciosa de los textos jurídicos. El fichaje normativo ofreció una estructura ordenada para el estudio legal del presente trabajo.

#### Técnica de entrevista

Para el método deductivo, se utilizó la técnica de entrevista, el cual implica un diálogo planificado con el objetivo de recopilar datos concretos acerca de la problemática en cuestión. Se llevaron a cabo entrevistas, donde se planteó preguntas abiertas con el objetivo de obtener los puntos de vista de las autoridades locales acerca de los obstáculos del sistema de transporte. Esta metodología facilitó el estudio detallado de los puntos de vista y saberes de los entrevistados, proporcionando información importante que se infirió y se situó en el contexto del análisis deductivo.

## Observación

Otra técnica que empleó el siguiente trabajo es de observación estructurada, el cual implicó la observación sistemática de los elementos perceptibles vinculados con la accesibilidad en el sistema de transporte. Esa técnica facilitó al investigador el registro objetivo de las condiciones reales del transporte, valorando los obstáculos que las personas con discapacidad encuentran al hacer uso de estos servicios.

## Instrumentos

Castillo Gallo & Reyes Tomalá (2015) manifiestan lo siguiente "Cada una de las técnicas e instrumentos de investigación que se utilice, debe estar elaborada en función de la operacionalización de las variables, para una mayor confiabilidad en la recopilación de la información." (pág. 121).

La investigación cualitativa, con el objetivo de obtener resultados detallados y exactos, hizo uso de una serie de herramientas que facilitó al investigador el acceso a información precisa y significativa sobre el acatamiento de las normativas del transporte público en el cantón La Libertad. Estos instrumentos funcionaron como herramientas esenciales para la recopilación de datos, propiciando un entendimiento detallado del contexto investigado y las problemáticas analizadas.

## Ficha bibliográfica

Dentro del método analítico, se utilizó el instrumento de ficha bibliográfica, el cual simplificó la organización y el acceso a los datos esenciales extraídos de fuentes documentales significativas. Este recurso facilitó en la recolección y registro de información bibliográfica indispensable de artículos, libros y otros documentos vinculados con el asunto de accesibilidad en el transporte para personas con discapacidad. Mediante este instrumento, se estructuró los datos en categorías concretas para garantizar una comparación consistente y una estructura nítida para el análisis, posibilitando un examen minucioso de la literatura.

## Ficha normativa

El método exegético, se empleó el instrumento de ficha normativa, la cual facilitó la documentación y organización sistemática de las disposiciones legales y los artículos pertinentes de las normativas correspondientes. La Carta Magna, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Convención Interamericana para la Eliminación

de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Ley Orgánica para las Personas con Discapacidad, fueron los textos legales que este recurso facilitó en la recopilación de información. A través de la ficha normativa, las investigadoras pudieron analizar y comparar los principios jurídicos y su aplicación en el ámbito local, ofreciendo una sólida base para un examen crítico del marco legal que regula la accesibilidad del transporte público.

#### Guía de entrevista

El instrumento que del cual se hizo uso fue la guía de entrevista para el método deductivo, misma que estuvo constituida de cuatro a seis preguntas abiertas dirigidas al director de la Agencia Nacional de Tránsito, director de Lalitran, director de la Comisión de Tránsito del Ecuador, director del Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades, secretario ejecutivo del Consejo Cantonal de Protección de Derechos del cantón La Libertad, presidente del Consejo Consultivo de personas con discapacidad. Mismas preguntas fueron planteadas a los entrevistados con el objetivo de investigar sus percepciones acerca de la problemática de investigación. Esta guía de entrevista permitió al investigador ajustar las cuestiones de acuerdo con el contexto, las respuestas obtenidas y las particularidades de los entrevistados. El objetivo fue recopilar datos exhaustivos de autoridades tanto de las autoridades local que pueden ofrecer una perspectiva detallada sobre la aplicación de las regulaciones y obstáculos presentes en el sistema de transporte.

#### Guía de observación

Para el método de observación, el instrumento de guía de observación fue fundamental para llevar a cabo una observación organizada y metódica en el campo. Este instrumento constó con categorías y variables establecidas con anterioridad, las cuales orientó al investigador en el proceso de inspección de las condiciones de accesibilidad en los medios de transporte. La guía de observación facilitó el registro objetivo de las condiciones reales y de las prácticas observadas, aportando información empírica que enriquecerá los análisis normativos y documentales.

El método de observación, ejecutado mediante la Guía de Observación de rutas de transporte, nos permitió contrastar la realidad con las categorías e indicadores normativos.

Los indicadores de Accesibilidad Física, como la rampa operativa, el espacio para silla de ruedas, los pasamanos adecuados y la puerta de ingreso accesible, fueron calificados mayormente como 'No' en las unidades de transporte observadas. Durante el recorrido de observación realizado en el cantón La Libertad, por ejemplo, no se observó en ningún momento que se subiera o bajara a una persona con discapacidad en las unidades monitoreadas. De hecho, los datos empíricos revelaron las principales dificultades a las que se enfrenta un usuario con movilidad reducida; como lo son; las barreras estructurales, donde la observación evidenció la inexistencia de rampas operativas en las unidades o, en su defecto, la falta de infraestructura vial adecuada. Esto impide que, incluso si una unidad tuviera una adaptación interna, una persona en silla de ruedas pueda acceder al vehículo o tener un lugar seguro para esperar. Así mismo, las barreras operativas, el cual el indicador de Trato del Personal, la observación documentó la falta de detención adecuada en paradas para prestar asistencia, situación que está directamente relacionada con la infracción más común detectada por la CTE.

Estos hallazgos demostraron de manera contundente la carencia de las adecuaciones mínimas requeridas, aumentando el riesgo de accidentes y vulnerando la integridad física de los usuarios con discapacidad.

### 3.4. Operacionalización de variables

Tabla # 3

#### Operacionalización

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES						
Titulo	Variables	Concepto	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Instrumento o Técnica
Vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento obligatorio de las normas de transporte para personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena, 2025	<b>Variable dependiente</b> Acceso equitativo al transporte público para personas con discapacidad.	Es la posibilidad real y en igualdad de condiciones de que las personas con discapacidad puedan utilizar el transporte público sin barreras físicas, comunicacionales, económicas o actitudinales.	Infraestructura accesible	Adaptación del transporte público para personas con discapacidad	¿Considera usted que el sistema de transporte público en la provincia de Santa Elena es inclusivo y garantiza las condiciones necesarias para personas con discapacidad?	Fichaje Normativo Entrevista Dirigido a: Director de ANT y LALITRAN
			Inclusión operativa	Aplicación de planes o políticas para garantizar accesibilidad	¿Qué proyectos o políticas ha impulsado CONADIS en la provincia de Santa Elena para promover la inclusión y accesibilidad en el transporte público?	Fichaje Normativo Entrevista Dirigido a: CONADIS

			Supervisión del acceso	Seguimiento sobre el uso efectivo del servicio de transporte	¿LALITRAN establece alguna agenda de control para verificar el cumplimiento de las normas de accesibilidad en las unidades de transporte público?	Fichaje Normativo Entrevista Dirigido a: LALITRAN
<p><b>Variable independiente</b> Vigilancia, fiscalización y control de cumplimiento de las normativas de transporte en la provincia de Santa Elena.</p>	<p>Conjunto de acciones y mecanismos institucionales para supervisar, verificar, y sancionar el cumplimiento de las normas que garantizan el transporte inclusivo.</p>	Vigilancia institucional	Existencia de mecanismos formales de control	¿Cree que las instituciones competentes en materia de tránsito y transporte cumplen su rol en la fiscalización del acceso al transporte para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena?	Fichaje normativo Entrevista Dirigido a: CONADIS	
		Fiscalización operativa	Número de operativos realizados / seguimiento a unidades	¿Cuáles son las principales dificultades que observa el Consejo en la implementación de un sistema de transporte accesible en la provincia de Santa Elena?	Fichaje bibliográfico Entrevista Dirigido a: CCPD	

			Control sancionador y preventivo	Aplicación de sanciones y planes de capacitación	¿Qué medidas de sanción y seguimiento aplica LALITRAN a las operadoras que incumplen con la normativa sobre transporte accesible?	Fichaje Normativo Entrevista Dirigido a: LALITRAN
--	--	--	----------------------------------	--	---	--

**Elaborado por:** autoras

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS Y DISCUSIÓN

#### 4.1. Resultados de entrevista

##### Entrevista al director de la Agencia Nacional de Tránsito

Nombre: Ing. Arturo Masson Álvarez

Fecha: 10 de septiembre de 2025

Hora: 15H50

Lugar: Oficinas de la ANT

#### **1. ¿Considera usted que el sistema de transporte público en la provincia de Santa Elena es inclusivo y garantiza las condiciones necesarias para personas con discapacidades?**

Todas las personas con capacidades especiales están incluidas en todo lo que significa transportación pública.

- Esta inclusión está establecida en todas las normativas y en la ley de tránsito.
- La ANT lidera el tema del transporte intraprovincial, interprovincial, carga mixta y carga pesada.
- El grupo de personas con capacidades especiales siempre forma parte de la reglamentación de la ANT, incluyendo las reformas que se hacen constantemente a nivel nacional y a las que se acogen todas las provincias.

#### **2. ¿Cuáles son los principales obstáculos que ha identificado la ANT en Santa Elena para que las operadoras de transporte cumplan con las normas de accesibilidad para personas con discapacidad?**

- Obstáculo Principal (Vehículos Antiguos): El principal obstáculo es que la transportación antigua no constaba con la implementación de accesibilidad.

- Situación Actual (Normativa): Actualmente, por normativa, todos los vehículos traen sus rampas y módulos incluidos para poder ofrecer un mejor servicio a personas con capacidades especiales.
- Responsabilidad de Infraestructura: El director ejecutivo aclaró que, si bien la ANT regula el transporte, la normativa establece que los municipales de cada cantón (en los tres cantones de Santa Elena) son los responsables de diseñar rampas, accesos y lo demás (la infraestructura urbana necesaria).

### **3. ¿Qué mecanismos de fiscalización aplica la ANT en la provincia para evaluar su efectividad en materia de transporte inclusivo?**

- Permanencia y Ubicación: Los controles son permanentes en todo sentido, especialmente en las terminales terrestres.
- Trabajo Conjunto: La ANT realiza operativos en conjunto con otras entidades, incluyendo la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), la intendencia de policía, la Gobernación y los GAT cantonales.
- Tipos de Operativos: Realizan operativos constantes denominados "OBS" (que significan "operativos vías seguras").
- Alcance General del Control: Estos operativos incluyen la revisión de documentación al día, neumáticos, películas, placas, cinturones de seguridad y pruebas de alcoholemia.
- Control de Inclusión: Específicamente en los vehículos de transportación pública, los operativos OBS también incluyen la revisión y el cumplimiento del servicio para las personas con capacidad especial.

### **4. ¿Qué grado de coordinación mantiene la ANT con los gobiernos municipales y con CONADIS para fortalecer el control sobre las unidades de transporte?**

#### Coordinación con CONADIS

- La coordinación con el CONADIS es "muy poco".

#### Coordinación con Gobiernos Municipales

- El director ejecutivo enfatizó que la ANT tiene que trabajar de la mano obligatoriamente con los municipios.

- Esta coordinación integral ha mejorado, y el director celebró que está sucediendo ahora, a diferencia de anteriormente no estaba sucediendo.
- Actualmente, mantienen una coordinación integral a nivel de provincia que es liderada por la gobernadora.
- La ANT y los municipios están trabajando en una ordenanza que será estándar (modelo) para los tres municipios.
- Esta ordenanza también contempla la micro movilidad (uso de scooter y motocicletas) en la provincia, con la diferencia de que se considera la zona rural de los municipios de Salinas y Santa Elena.

## **Entrevista al director de LALITRAN**

Nombre: Ab. Roosevelt Tomalá Panchana & Ing. Edison Alfonso Silva Guaranda

Fecha: 20 de octubre de 2025

Hora: 16H30

Lugar: Oficinas de Lalitran

### **1. ¿Considera usted que el sistema de transporte público en la provincia de Santa Elena es inclusivo y garantiza las condiciones necesarias para personas con discapacidad?**

la inclusividad todavía tiene mucha deficiencia.

Las deficiencias se atribuyen a la falta de infraestructura. Esta carencia se manifiesta en dos aspectos principales, falta de infraestructura en las vías y falta de capacidad del vehículo.

Se enfatiza que el vehículo como tal no tiene rampa. La razón principal para esta deficiencia es que el vehículo no encuentra una infraestructura adecuada (como rampas en aceras o paradas) sobre la cual pueda operar y brindar esa inclusividad al usuario.

### **2. ¿Lalitrán establece alguna agenda de control para verificar el cumplimiento de las normas de accesibilidad en las unidades de transporte público?**

El punto clave es que, al igual que se argumentó previamente, si no se cuenta con una infraestructura vial adecuada, no es posible realizar o exigir al medio de transporte que realice las adecuaciones necesarias.

Dichas adecuaciones son fundamentales para poder brindar servicios accesibles a los usuarios que los requieran.

En esencia, la ausencia de una infraestructura vial de soporte (como rampas en aceras o paradas) impide la verificación y la exigencia de las normas de accesibilidad en las unidades de transporte público.

### **3. ¿Qué medidas de sanción y seguimiento aplica Lalitrán a las operadoras que incumplen con las normativas sobre transporte accesible?**

Marco Regulatorio y Proceso de Sanción

- Ley Principal: La entidad que rige todo lo relacionado con el transporte terrestre es la Ley Orgánica de Transporte Terrestre de Tránsito y Seguridad Vial.
- Alcance de la Ley: Esta ley regula el tránsito, la seguridad vial y el transporte terrestre, lo que incluye a las operadoras de transporte (como los buses de servicio público).
- Infracciones Administrativas: La ley y el reglamento contienen apartados que regulan las infracciones administrativas relacionadas con el incumplimiento normativo.
- Debido Proceso: Una vez que se tiene conocimiento de que se ha incumplido una norma, se inicia el debido proceso administrativo sancionador.
- Aplicación de Sanción: El control se lleva a cabo de esta forma, y la sanción correspondiente se aplica si el caso lo amerita después de completar el debido proceso.

#### Competencia de Lalitrán

- Lalitrán, como organismo autónomo, tiene la capacidad de regular de manera más específica lo que concierne a las cooperativas de buses que operan únicamente el transporte intracantonal, es decir, dentro del cantón La Libertad (como las cooperativas Puerto y Salisel).
- En el ámbito de su jurisdicción, Lalitrán es la entidad que emite las sanciones por cualquier incumplimiento normativo por parte de estas operadoras.

#### **4. ¿Existen programas o planes locales en el cantón La Libertad para promover la accesibilidad en el transporte más allá del cumplimiento obligatorio?**

##### 1. Programa Específico de Accesibilidad

- Existe un programa con la cooperativa Puerto Peninsular que busca otorgar el pasaje gratuito a los adultos mayores.
- El objetivo de esta medida es buscar una mayor accesibilidad en tema de movilidad para las personas con adultos mayores, personas con discapacidad y personas embarazadas.

##### 2. Planificación Local (Plan de Movilidad)

- Actualmente, el cantón La Libertad está actualizando su Plan de Movilidad (Plan de movilidad).
- Este plan renovado está siendo diseñado para cubrir un período de 10 años (aproximadamente hasta 2035).

- El Plan de Movilidad contendrá varios programas, planes y acciones relacionados con la movilidad y la planificación institucional local del transporte terrestre.

### 3. Rol de Lalitrán en la Planificación

Se aclara que Lalitrán, como empresa pública, tiene competencias específicas que limitan su acción en la promoción y cumplimiento de estos planes:

- Las tres áreas de competencia de Lalitrán son: planificación, control y regulación.
- La planificación se materializa en la emisión de planes como el Plan de Movilidad.
- La regulación implica el ordenamiento normativo, y la entidad está actualmente presentando una ordenanza unificada sobre el transporte terrestre que incluye el transporte público.

### **5. ¿Qué procesos se utilizan en la vigilancia técnica y control en el transporte interno en cantón La Libertad en temas de atención inclusiva para personas con discapacidad?**

Los aspectos que se consideran en la vigilancia técnica y que están presentes en los vehículos son:

1. Adecuaciones en las Unidades: Hay vehículos que, aunque no cuentan con la infraestructura vial adecuada (como rampas en aceras o paradas), sí traen adecuaciones en sus interiores.

2. Espacios Exclusivos: Se monitorean los espacios exclusivos dentro del bus, incluyendo:

- Espacios distintivos de color amarillo para mujeres embarazadas.
- Señalización interna (letreros) que indica que el espacio es exclusivo para personas embarazadas, personas con discapacidad o tercera edad.

3. Espacios para Movilidad Reducida: Se dispone de un espacio en la parte media o posterior del bus donde puede viajar una persona que tenga capacidad reducida de movilidad, como alguien en silla de ruedas, dependiendo de sus condiciones.

Sin embargo, el vocero insistió en que, si bien existen estas adecuaciones internas, "no existe una infraestructura como tal". Esta falta de infraestructura (como rampas en las aceras) impide que el usuario pueda acceder efectivamente al vehículo, ya sea por la puerta principal o por la posterior, a pesar de que la unidad de transporte tenga el espacio interno adecuado.

6. ¿Qué mecanismos se utilizan para verificar el cumplimiento de la normativa relacionada con la accesibilidad en terminales, paradas o unidades de transporte?

La verificación del cumplimiento normativo se basa principalmente en dos mecanismos:

1. Rutas y Frecuencias Establecidas: Se basan en el cumplimiento o incumplimiento de la ruta y frecuencia establecida por las operadoras.

2. Quejas Ciudadanas y Necesidad del Usuario: Se rigen principalmente por las quejas ciudadanas o la manifestación de la necesidad del usuario.

Se mencionó que estas inquietudes manifestadas por los usuarios a menudo se relacionan con que "no se encuentran con medio de transporte que le permitan trasladarse bajo las condiciones físicas que pueda tener el usuario".

Procedimiento ante Incumplimiento o Novedades:

- Alcance de Regulación: Lalitrán solo regula el transporte intracantonal (dentro del cantón La Libertad), lo que involucra únicamente cuatro líneas de bus.
- Activación del Procedimiento: Si alguna novedad, inquietud, o problema (como un forcejeo o conflicto de un conductor con un adulto mayor, una persona con discapacidad o una persona embarazada) llega a conocimiento de la secretaría o gerencia, se inicia el respectivo procedimiento.
- Resultado: Este procedimiento puede resultar en una sanción por una falta leve o grave, o en una acción relacionada con temas operativos si hay un problema en el paradero o alguna otra situación similar.

## **Entrevista al secretario de administrativo del Consejo de Protección de Derechos del cantón La Libertad**

Nombre: Ab. Félix Herrera

Fecha: 26 de septiembre de 2025

Hora: 10h00

Lugar: Oficinas del Consejo de Protección de Derechos del Cantón La Libertad

### **1. ¿Qué competencias específicas tiene el Consejo de Protección de Derechos en el control y vigilancia del cumplimiento de las normas de transporte inclusivo?**

La observancia implica para el Consejo Cantonal de Derechos lo siguiente:

1. Seguimiento de Políticas Públicas: Realizar un seguimiento (un seguimiento) de las políticas públicas enfocadas en las personas con discapacidad.
2. Control y Vigilancia: Asegurar que estas personas con discapacidad tengan un buen control en el transporte público.
3. Protección de Derechos: Velar por que no se vulneren sus derechos.
4. Respeto Específico: Garantizar que se respeten principalmente las tarifas de los pasajes, el buen trato hacia ellas, y todas sus circunstancias y derechos.

### **2. ¿Qué mecanismos de denuncia o participación ciudadana existen en el Consejo para que las personas con discapacidad puedan hacer valer sus derechos en materia de transporte?**

El Consejo Cantonal de Derechos ha recibido algunas denuncias de forma verbal.

El proceso para gestionar estas denuncias es el siguiente:

1. Los técnicos del Consejo transforman las denuncias recibidas de forma verbal en denuncia escrita.
2. Cada técnico, dentro de su competencia, debe realizar un seguimiento hacia la cooperativa o transporte cantonal específico que esté vulnerando los derechos de las personas con discapacidad.

El entrevistado confirmó que el Consejo sí ha intervenido en esta etapa.

En cuanto a la frecuencia de las denuncias verbales recibidas, se mencionan las siguientes cifras:

- En 2024 tuvieron dos denuncias.
- En este año, 2025, llevan una denuncia de forma verbal.

### **3. ¿Cuáles son las principales dificultades que observa el Consejo en la implementación de un sistema de transporte accesible en el cantón La Libertad?**

La dificultad principal es la modernización del transporte.

1. Incumplimiento de Normas Técnicas: Se ha conversado con los transportistas y gremios sobre la necesidad de modernizar los vehículos públicos. El problema principal es que existen rampas destinadas a las personas con discapacidad, pero lamentablemente no se está cumpliendo con esa norma técnica.

2. Acción del Consejo: El Consejo ha realizado la observancia de esta situación.

3. Dificultad Económica: Los transportistas manifiestan que la razón por la cual no pueden implementar la modernización "así de golpe" es la crisis económica, vista como una dificultad a nivel nacional.

4. Solución Propuesta: El Consejo ha dado la recomendación de que la implementación se haga poco a poco, por ejemplo, que se implemente un carro por cooperativa. Esta sugerencia se basa en que la accesibilidad para las personas con discapacidad debería garantizarse en todos los niveles y con buenos vehículos/transporte.

### **4. Desde su experiencia, ¿qué acciones preventivas, además del control y sanción, deberían priorizarse para garantizar un transporte digno para personas con discapacidad?**

Existe un trabajo institucional y articulado.

1. Colaboración Interinstitucional: La prevención eficaz implica un trabajo articulado entre varias entidades:

- La CTE.
- LALITRAN.
- El Consejo Cantonal de Protección de Derechos

- La empresa privada.

2. Ejemplo de Convenio: Como resultado de esta colaboración, se mencionó un convenio firmado donde se establece que los domingos no se paga el pasaje para las personas con discapacidad y adultos mayores (personas adultas mayores). Es de conocimiento público el trabajo que realiza el compañero de LALITRAN, quien se encarga de estar en el transporte público todos los domingos para estas personas.

3. Definición Amplia de Prevención: El Consejo considera que la prevención no debe limitarse a "ir atacar con oficio" (en referencia a sanciones o controles).

4. Acciones Preventivas Prioritarias del Consejo: La prevención también consiste en:

- Informar a la ciudadanía.
- Hacer campañas.
- Estar convenios (establecer convenios).

El Consejo está enfocado en el marco de su competencia en realizar campañas y establecer convenios para lograr el respeto de los derechos de las personas con discapacidad.

### **5. ¿Qué recomendaciones haría el Consejo a nivel local y nacional para fortalecer la protección de derechos en el ámbito del transporte inclusivo?**

La principal recomendación y enfoque del Consejo se centra en la creación de una ordenanza para consolidar las políticas públicas.

1. Creación de una Ordenanza como Política Pública: El Consejo está trabajando de la mano con LALITRAN para establecer una ordenanza.

2. Objetivo de la Ordenanza: Esta ordenanza busca que las políticas públicas se queden ya establecidas.

3. Mejora de la Calidad: El fin último de esta normativa es mejorar la calidad de transporte para las personas con discapacidad.

4. Impacto Nacional: El entrevistado manifestó la aspiración de que esta ordenanza, implementada a nivel local, pueda servir para a nivel nacional.

5. Ser Pioneros: El Consejo busca ser los pioneros en esta entidad (o área) con respecto a la protección de los derechos en el transporte inclusivo.

## Entrevista al Director de la CONADIS

**Nombre:** Ing. Félix Orrala Suarez

**Fecha:** 24 de septiembre de 2025

**Hora:** 16h00

**Lugar:** En las oficinas del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad, ubicadas en el Centro de Atención Ciudadana.

### **1. ¿Cree que las instituciones competentes en materia de tránsito y transporte cumplen su rol en la fiscalización del acceso al transporte para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena?**

Instituciones Competentes y su Rol General

Las instituciones que regulan el tránsito en Santa Elena incluyen la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), y los GADs (como el GAD de La Libertad), los cuales tienen competencias en la regulación del transporte urbano y comercial.

El rol que cumplen estas entidades se centra en garantizar el tránsito. Esto implica el cumplimiento de las normas de tránsito generales, como el respeto a las luces rojas o el mantenimiento de los límites de velocidad.

El Incumplimiento en Materia de Discapacidad

Desde la perspectiva del entrevistado, estas instituciones no controlan al 100% el ámbito de la discapacidad, y la fiscalización del acceso para personas con discapacidad no se ejecuta como una política específica de ellas.

Esta deficiencia se atribuye a un choque de trenes entre las leyes:

1. La Ley de Tránsito: En la ley de tránsito, no se establece el contexto de los buses adaptados para personas con discapacidad.
2. La Ley de Discapacidades: La antigua Ley Orgánica de Discapacidades sí lo establecía. Actualmente, la nueva Ley Orgánica de Personas con Discapacidad está en una cefalía (es decir, carece de un reglamento establecido en el registro oficial), por lo que se está a la espera de que el reglamento estipule estos aspectos.

Debido a esta falta de concordancia, los transportistas se escudan en la Ley de Tránsito, argumentando que, si esta ley no exige que sus unidades cumplan con parámetros de accesibilidad para ser homologadas o ingresar al servicio de transporte público, no están obligados a hacer el cambio.

#### Consecuencias y Soluciones Locales

El problema de la falta de accesibilidad en el transporte no es solo local de Santa Elena, sino que se extiende a nivel nacional (mencionando a Guayaquil y Riobamba).

Debido a la negativa y la falta de voluntad de los gremios de transportistas o dueños de buses, las municipalidades se han visto obligadas a establecer transporte público accesible. Por ejemplo, en Guayaquil, las unidades accesibles para personas con discapacidad fueron provistas por el municipio. Esto ocurrió porque las municipalidades tuvieron que brindar un servicio que correspondía a la transportación pública, la cual obedece a un proceso privado.

## **2. ¿Cuál es el rol principal que desempeña CONADIS en la provincia de Santa Elena en cuanto a la vigilancia del respeto a los derechos de las personas con discapacidad en el transporte?**

El rol de CONADIS se aborda en dos niveles: macro - política pública y operativo - vigilancia administrativa.

### 1. Rol a Nivel Macro y Político

CONADIS desempeña un rol amplio en la política pública de discapacidades, incluyendo la transportación y la movilidad de las personas con discapacidad. Sus funciones a nivel macro son:

- Formulación, transversalización, observancia, seguimiento y evaluación de la política pública de discapacidades.
- Esta política pública se rige por la Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades, que estuvo vigente de 2021 a 2025.
- CONADIS también genera informes y estudios donde se aborda la accesibilidad universal. Estos estudios analizan infraestructura (obra pública y privada) y la transportación, e inciden en que las cooperativas deban contar con al menos una o dos unidades accesibles, dependiendo de su flota vehicular. Estos consolidados se envían a Plantas Centrales.

## 2. Rol Operativo y Vigilancia (Administrativa)

CONADIS actúa principalmente desde un campo administrativo, lo cual significa que su intervención más efectiva ocurre previa denuncia.

### La Importancia de la Denuncia

El entrevistado destacó que la ciudadanía en Santa Elena tiene poca cultura de denuncia.

- A lo largo del tiempo, CONADIS ha recibido muy pocas denuncias (por ejemplo, solo una el año pasado). Aunque se reconoce que hay muchos más casos, CONADIS no puede actuar sin ellas, considerando los casos no reportados como "casos aislados".
- Cuando sí se presenta una denuncia y hay una multa que impide la circulación de la unidad por varios días, esto genera un impacto en el transportista ("ahí sí les duele").
- Para que el derecho sea efectivo, es necesario que los ciudadanos, como sujetos de derecho, se empoderen del marco normativo y denuncien.

### Controles y Observancia

CONADIS también realiza controles y observancia. Sin embargo, cuando el personal se presenta en terminales o sube a los autobuses, la acción no surte el mismo efecto porque el personal de fiscalización es conocido por los transportistas.

## 3. Sensibilización y Capacitación

Una parte constante del rol de CONADIS es la sensibilización en el ámbito de discapacidades dirigida a la transportación pública.

- Han capacitado aproximadamente a 3.000 personas hasta la fecha en la provincia.
- Entre los capacitados se incluyen dueños de buses, choferes, oficiales y dueños de taxis.
- Este trabajo es constante debido a la rotación de personal (nuevos choferes y dueños), siendo fundamental que todos conozcan sobre el tema de discapacidad.

### **3. ¿Qué proyectos o políticas ha impulsado CONADIS en la provincia para promover la inclusión y accesibilidad en el transporte público?**

El rol de CONADIS en la promoción de la inclusión y accesibilidad se divide en la implementación de una política marco a nivel nacional y acciones específicas de observancia, sensibilización y estudio a nivel local:

### 1. Marco de Política Pública

La base de las acciones de CONADIS es la política pública macro:

- Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades: Esta política ha estado vigente desde el año 2021 hasta el año 2025.
- Trabajo Constante: Actualmente, se están analizando los indicadores que arroje esta política pública y se está trabajando en una nueva agenda que tendrá una vigencia de cuatro años más.

### 2. Acciones Específicas en Santa Elena

Aterrizando esta política pública a nivel local, CONADIS ha impulsado las siguientes acciones:

- Observancia en Transportación: Realiza la vigilancia del cumplimiento en el ámbito del transporte.
- Sensibilización y Capacitación: Impulsa la sensibilización en el ámbito de discapacidades dirigida específicamente a la transportación pública.
- Hasta la actualidad, han capacitado aproximadamente a 3.000 personas en la provincia.
- El personal capacitado incluye a dueños de buses, choferes, oficiales y dueños de taxis a nivel de provincia.
- Este trabajo de sensibilización es considerado constante y fundamental, ya que existe una rotación de personal (nuevos choferes y dueños), y es importante que todos conozcan sobre el tema de discapacidad.

### 3. Estudios y Exigencias de Accesibilidad

CONADIS también genera estudios y establece directrices que promueven la accesibilidad, no solo en el transporte sino también en el entorno:

- Informes y Estudios: La entidad tiene informes y estudios que abordan la accesibilidad universal, interviniendo en la obra pública y privada y analizando la infraestructura para garantizar el acceso a las personas con discapacidad.
- Énfasis en Unidades Accesibles: En relación con la transportación, CONADIS ha sido enfático en que las diferentes cooperativas deben tener por lo menos una o dos unidades accesibles, dependiendo del tamaño de su flota vehicular.
- Consolidados Nacionales: Esta información consolidada se envía a las Plantas Centrales a nivel nacional, y ellos, a su vez, entregan estos datos a entidades como la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) para el seguimiento de estos procesos.

#### **4. ¿CONADIS cuenta con estudios que se hayan hecho entorno al acceso a las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena?**

##### Estudios e Informes de Accesibilidad Universal

CONADIS sí cuenta con informes y estudios relacionados con la accesibilidad para personas con discapacidad en Santa Elena.

Estos estudios no solo se limitan al transporte, sino que abordan el concepto de accesibilidad universal, que abarca el acceso al entorno. El trabajo de CONADIS ha incluido la intervención en:

- Obra pública.
- Obra privada.
- Análisis de la infraestructura, verificando que esta tenga acceso para las personas.

##### Directrices Específicas sobre Transportación

En cuanto al ámbito de la transportación, CONADIS ha sido enfático en exigir que las diferentes cooperativas de transporte deben tener por lo menos una o dos unidades accesibles para personas con discapacidad, lo cual depende del tamaño de su flota vehicular.

##### Consolidación y Entrega de Datos

Esta información identificada a nivel provincial se encuentra plasmada a nivel nacional.

- Los informes y consolidados se envían a las Plantas Centrales.
- Las Plantas Centrales son las encargadas de realizar una consolidación a nivel nacional.

- Luego, esta información consolidada es entregada a otras instituciones competentes. Por ejemplo, los datos relacionados con el acceso al transporte se entregan a la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), y si el tema es el acceso al voto, se entrega al Consejo Nacional Electoral.

## **Entrevista al Director de la Comisión de Tránsito del Ecuador**

Nombre: Coronel José Bustamante, exjefe provincial de tránsito de la Comisión de Tránsito de Ecuador

Fecha: 22 de octubre de 2025

Hora: 09H22

Lugar: Oficinas del Comisión Tránsito del Ecuador

### **1. ¿Qué acciones ejecuta la CTE en la provincia de Santa Elena para controlar que las unidades de transporte respeten las normas de accesibilidad para personas con discapacidad?**

- Ejecución de Controles: La CTE realiza distintos controles para garantizar el cumplimiento de la normativa de accesibilidad.
- Lugares de Enfoque: Estos controles se implementan en ciertos lugares, específicamente en paraderos y en zonas donde existe una mayor afluencia de personas con cualquier tipo de discapacidad.
- Frecuencia: Los controles para asegurar que se cumpla con esta normativa son periódicos y constantes.

### **2. ¿Cuáles son las principales infracciones que ha detectado la CTE en relación con el transporte de personas con discapacidad y cómo se sancionan?**

Principal Infracción Detectada a través de los controles realizados, la CTE ha observado que la infracción más común es que "hay conductores que no prestan la colaboración necesaria a las personas con discapacidad".

Sanciones Aplicadas, la normativa legal determina las siguientes sanciones para estas infracciones:

1. Sanción Económica: Una multa de 10% del salario básicos unificados.
2. Pérdida de Puntos: La reducción de tres puntos en su licencia.
3. Sanción a la Operadora (en caso de reincidencia): Si los conductores son reincidentes, se sanciona directamente a la operadora de transporte. Esta sanción se gestiona a través de informes de la CTE dirigidos a las autoridades competentes:

- Municipio: Entidad encargada de controlar a los vehículos urbanos.
- Agencia Nacional de Tránsito (ANT): Entidad que controla la transportación pública intra e interprovincial.
- Estas autoridades son las responsables de sancionar directamente a las operadoras.

### **3. Desde su perspectiva, ¿qué limitaciones enfrenta la CTE en la fiscalización del cumplimiento de estas disposiciones en comparación con otras provincias?**

Una limitación clave:

- Principal Limitación: La principal limitación que enfrenta la CTE en la fiscalización es la "falta de conocimiento de los de los usuarios viales".

A pesar de esta limitación, la CTE ejecuta acciones para mitigar este desconocimiento:

- Capacitaciones Constantes: La Comisión de Tránsito realiza capacitaciones constantes.
- Público Objetivo: Estas capacitaciones están dirigidas a distintas entidades, incluyendo las gubernamentales, privadas, particulares, escuelas y colegios.
- Contenido de la Capacitación: El objetivo es dar a conocer lo que determina la normativa legal, haciendo especial énfasis en cómo deben manejarse los usuarios en la vía y, muy importante, en la necesidad de darle la prioridad a las personas con discapacidad.

### **4. ¿Qué tipo de capacitación reciben los agentes de tránsito en temas de derechos y atención a las personas con discapacidad?**

En el sistema de formación interna de la institución:

- Capacitación Continua: El personal de la CTE recibe capacitación constante. Esta formación es denominada "capacitación continua".
- Frecuencia y Obligatoriedad: Esta capacitación se lleva a cabo todos los años debido a que así lo determina la normativa legal.
- Objetivo: El propósito de estas sesiones continuas es el refrescamiento de conocimientos.
- Temas Cubiertos: Dentro de estas capacitaciones continuas se abordan temas como:
  - El tema legal.

- El trato a los usuarios.
- La atención al cliente.
- Alcance: La formación en el trato y atención al cliente no está limitada únicamente a las personas con discapacidad, sino que cubre a "todas las personas" con las que los agentes tienen contacto diario por su trabajo.

**5. ¿Qué reformas o medidas considera prioritarias para fortalecer la capacidad de control de la CTE en materia de transporte inclusivo?**

Reformas debe de haber muchas.

Como medida prioritaria para fortalecer la capacidad de control, el coronel destacó una limitación en el marco legal actual:

- Contravenciones no tipificadas: Señaló que existen "muchas muchas y muchas contravenciones" que ya "no están tipificadas en la en la ley" porque fueron removidas en su momento.

Ante esta situación, sugirió la siguiente acción:

- Estudio y Reincorporación: Sería necesario realizar un "estudio muy minucioso" y la posibilidad de "volver a tomar este tipo de contravenciones, de citaciones" e incorporarlas a la normativa legal.
- Objetivo: Esta reincorporación permitiría a la CTE "poder sancionar a los infractores".

**6. De acuerdo con el artículo 69 de la Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad, que obliga a que al menos el 4% de las unidades de transporte cuenten con adaptaciones para personas con discapacidad, ¿cómo verifica la CTE, en sus procesos de fiscalización, que las operadoras cumplan con este requisito legal?**

El rol de la CTE en la fiscalización de este requisito y las competencias de otras entidades:

- Acciones de la CTE: La Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) realiza los respectivos controles y las respectivas verificaciones.
- Emisión de Informes: La CTE cumple con su función emitiendo los informes respectivos dirigidos a las autoridades competentes.

- Límites de Competencia: La CTE señala que la verificación de este requisito y el control de las adaptaciones no es su competencia final, sino que recae en otras instituciones, dependiendo del tipo de transporte:
  - Transporte Público Urbano: La competencia es netamente de los municipios. Esto también se relaciona con el tema de la matriculación de los vehículos.
  - Transporte Inter e Intraprovincial: La verificación de este tipo de unidades le corresponde a la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).
- Objetivo Final: La CTE genera los informes para que estas autoridades (municipios y ANT) puedan tomar las acciones que determinan las normativas legales pertinentes.

## **Entrevista al Presidente del Consejo Consultivo de personas con Discapacidad**

Nombre: Sr. Tito Quimi Reyes

Fecha: 26 de septiembre de 2025

Hora: 16H00

Lugar: Oficinas del Consejo Cantonal de Protección de derechos del Cantón La Libertad

### **1. Desde la voz de los usuarios, ¿cuáles son los principales problemas que enfrentan las personas con discapacidad en el transporte público de la provincia?**

Los principales problemas identificados son:

1. Omisión y Desatención por parte de los Transportistas: El principal inconveniente es que los prestadores del servicio de transporte público suelen hacer caso omiso a las personas con discapacidad.
2. Rechazo por Tarifa Reducida: A menudo, los transportistas se niegan a llevar a las personas con discapacidad porque estas pagan menos de la mitad del pasaje. Esta misma problemática ocurre con la persona adulta mayor. Los conductores indican "No, este aquí no" y pasan de largo o "dejan votado" al usuario.
3. Falta de Accesibilidad y Trato Adecuado: Una persona con discapacidad no cuenta con la forma o los medios adecuados para trasladarse en el servicio público, específicamente en las "busetas" (autobuses pequeños). El problema se refiere a la falta de un trato especial o la manera de cómo trasladarse al servicio público.

### **2. ¿Qué papel cumple el Consejo Consultivo en la vigilancia y exigibilidad del derecho a un transporte accesible?**

1. Falta de Apoyo y Cumplimiento: El entrevistado, Tito Quim Reyes, señala que, en realidad, si bien el Consejo Consultivo ha brindado apoyo en otras áreas (como ayuda material o reuniones, según otra parte de la entrevista), en cuanto al transporte, incluso las propias autoridades o acuerdos hechos son ignorados ("le hacen caso omiso").
2. Incumplimiento de los Transportistas: Se ejemplifica con una ocasión en la que el alcalde propuso el transporte gratuito los domingos para adultos mayores y personas con

discapacidad. No obstante, este acuerdo fracasó porque es "problema del del mismo allá del de los transportistas que no cumplen con esa función".

3. El Factor Humano (Choferes): El entrevistado concluye que, aunque las entidades "pueden hacer 1000 cosas", la solución recae en la conciencia del conductor ("el chofer") que "debería de ponerse en conciencia de las personas" para el trato adecuado tanto de adultos mayores como de personas con discapacidad.

### **3. ¿Qué mecanismos de participación ciudadana consideran más efectivos para que las personas con discapacidad puedan incidir en las políticas de transporte inclusivo?**

1. Falta de Apoyo Específico: El Consejo Consultivo no está recibiendo mucho apoyo en temas de participación ciudadana.

2. Falta de Inclusión y Desconocimiento: Si bien puede haber algún beneficio existiendo ("hay un beneficio por ahí"), la gran mayoría de las personas con discapacidad ("el reto") no sabe nada de lo que se está rigiendo y no hay ese apoyo.

3. Inequidad en las Bonificaciones: El entrevistado cuestiona que personas que "están bien" reciban una bonificación, mientras que otras con discapacidad que realmente lo necesitan no reciben ese apoyo. Usó su experiencia personal (ceguera, diabetes, y deterioro físico) para ilustrar esta falta de apoyo y desconocimiento sobre cómo viven realmente.

En esencia, la respuesta no identificó un mecanismo de participación específico, sino que señaló que la política más urgente es garantizar que los beneficios y el apoyo existentes sean conocidos y distribuidos equitativamente a las personas con discapacidad que verdaderamente los necesitan.

### **4. ¿Qué propuestas ha planteado el Consejo Consultivo a nivel provincial o cantonal para mejorar la movilidad y accesibilidad en el transporte público?**

1. Propuestas Específicas sobre Vehículos: El Consejo Consultivo ha propuesto que los carros estén "mejor cómodos" para las personas con discapacidad. Esto incluye adaptaciones para una persona ciega y para la persona que usa silla de rueda.

2. Llamado a la Sensibilidad: Además de las adaptaciones físicas, el Consejo propuso que la situación se "maneje de otra manera" y que "se ponga más sensible la gente".

3. Contexto de la Propuesta: Esta propuesta se hizo a nivel cantonal durante una reunión que incluyó a personal vigilante y policía. Aunque el entrevistado no recuerda la fecha específica, confirma que se hizo la propuesta en dicha reunión.

4. Otras Áreas de Accesibilidad: Relacionado con la accesibilidad, también se mencionó en la reunión la falta de cumplimiento de estándares en edificios (por ejemplo, en aquellos donde venden ropa), los cuales no son accesibles para la gente con discapacidad.

**5. El artículo 69 de la Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad establece que un mínimo del 4% de unidades de transporte debe contar con adaptaciones para personas con discapacidad. Desde la experiencia del Consejo Consultivo, ¿qué tan efectivo ha sido el cumplimiento de esta disposición en la provincia de Santa Elena?**

1. Incumplimiento de la Ley: Desde la experiencia del Consejo Consultivo, el presidente Tito Quim Reyes afirmó que la disposición del 4% de unidades de transporte adaptadas "todavía no se ha cumplido".

2. Reforma Insuficiente: Si bien se mencionó que se están "reformando" las unidades, el cumplimiento "no se ha cumplido verdaderamente completo", como debería ser para las personas con discapacidad.

3. Ayudas Alternativas del Consejo Consultivo: A pesar del incumplimiento en la adaptación del transporte masivo, el entrevistado sí señaló que el Consejo Consultivo brinda ayuda en otras áreas específicas. Estas ayudas incluyen la provisión de silla de ruedas, bastones, el apoyo con un "viaje, un transporte" específico, o la organización de pequeñas reuniones para los grupos, como el suministro de comida.

#### **4.2. Verificación de la idea a defender.**

Enuncio la idea a defender del presente trabajo “La falta de vigilancia, fiscalización y control en el cumplimiento de las normativas en materia de movilidad para personas con discapacidad limita el acceso adaptado y efectivo al transporte público, vulnerando sus derechos de movilidad y de acceso a los servicios públicos en condiciones de inclusión, conforme lo garantiza el artículo 11, numeral 2 de la Constitución de la República del Ecuador.”

En la provincia de Santa Elena existe 11098 personas con discapacidad, según datos actualizados a julio de 2025 de CONADIS, utilizan los servicios de transporte público. Sin embargo, se observa que las unidades de transporte carecen de infraestructura física de rampas funcionales, espacios para silla de ruedas, sistema de señalización adecuados o sistema de asistencia adecuadas, el cual aumenta el riesgo de accidentes poniendo en peligro la integridad física de los usuarios con discapacidad

En este sentido luego de la información recopilada, la investigación ha determinado que la idea a defender, si se cumple, a partir del análisis de las entrevistas: al Director de la Agencia Nacional de Tránsito, confirmó que la transportación no cuenta con el sistema de rampas funcionales debido a que el transporte es antiguo, regulan el transporte pero las normativas las tienen que hacer cumplir los GAD Municipal, en lo concerniente a mecanismos de fiscalización, realizan el control de revisión de documentación al día, neumáticos, películas, placas, cinturones de seguridad y pruebas de alcoholemia.

El jurídico de la empresa LALITRAN corrobora la deficiencia en la transportación debido a que no cuentan con una infraestructura adecuada (como rampas en aceras o paradas) impidiendo la verificación y la exigencia de las normas de accesibilidad en las unidades de transporte público en el cantón La Libertad donde tienen inherencia. Llevan a cabo un programa con la cooperativa Puerto Peninsular que otorga el pasaje gratuito a los adultos mayores los días domingo. No hay fiscalización periódica sobre accesibilidad.

Persona con discapacidad ha hecho denuncias por el maltrato que sufren al querer abordar el transporte público la mayoría de los choferes no los cogen porque se demoraran al subir porque el bus no es accesible, pagan medio pasaje y peor si es domingo que el pasaje es gratuito, la disposición del 4% de unidades de transporte adaptadas "no se ha cumplido".

El Secretario Ejecutivo del Consejo Cantonal de Protección de Derechos del cantón La Libertad realiza la vigilancia por el Incumplimiento de Normas Técnicas en el transporte, ha conversado con los transportistas y gremios sobre la necesidad de modernizar a una transportación accesible, además menciona que va a elaborar una política pública para personas con discapacidad, busca ser pionero con respecto a la protección de los derechos en el transporte inclusivo.

Desde la perspectiva del Director provincial de CONADIS, las instituciones no controlan al 100% el ámbito de la discapacidad, y la fiscalización del acceso para personas con discapacidad no se ejecuta como una política específica de ellas. Esta deficiencia se atribuye a un choque entre las leyes: en la Ley de Tránsito no se establece el contexto de los buses adaptados para personas con discapacidad y la antigua Ley Orgánica de Discapacidades sí lo establecía. Actualmente, la nueva Ley Orgánica de Personas con Discapacidad está en una acefalía, es decir carece de un reglamento establecido en el registro oficial, por lo que se está a la espera de que el reglamento estipule estos aspectos.

Argumentos contundentes que, sí se cumple la idea a defender desde la teoría los autores Coka Flores y otros (2023) señalan su documento de análisis que, a pesar de los avances en la normativa ecuatoriana, incluyendo la Constitución, persisten problemas de inobservancia de la ley que conlleva a una restricción del acceso de las personas con discapacidad a servicios y espacios públicos. Queda reflejado la inexistencia de medios de transporte que cumplan con lo dispuesto en la ley y en los tratados internacionales de manera específica en el sector materia de estudio.

No obstante, las investigadoras determinan que se ha hecho caso omiso a el El artículo 69 de la Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad establece que un mínimo del 4% de unidades de transporte debe contar con adaptaciones para personas con discapacidad. Persistiendo la inobservancia de la ley.

Las investigadoras consideran también el artículo 11, literal 2 de la Constitución de la República del Ecuador porque establece plenamente la igualdad de todas las personas y el goce de los mismos derechos, deberes e incluso oportunidades sin que exista espacio para la discriminación, este artículo garantiza el principio de igualdad y no discriminación especialmente para sustentar el derecho de accesibilidad, inclusión y movilidad para personas con discapacidad.

## CONCLUSIONES

Culminado el proceso de investigación, efectuado mediante el análisis relacionado con el cumplimiento de garantizar la accesibilidad del transporte público para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena, con la información recopilada se llega a las siguientes conclusiones:

- Aunque la ANT afirma que la inclusión de personas con discapacidad está contemplada en la normativa vigente, persisten obstáculos estructurales y de coordinación que limitan la efectividad de un transporte inclusivo, el principal problema identificado es la antigüedad de las unidades de transporte que no cuentan con accesibilidad y persiste una débil articulación con los GADS Municipales, para implementar estructura urbana adaptada.
- La fiscalización del acceso al transporte para personas con discapacidad es limitado y no se ejecuta como una política específica, esta deficiencia se debe a la falta de armonización en la normativa de la Ley de Tránsito y la Ley Orgánica de Discapacidad, lo que permite que los operadores de transporte aludan su obligación de adaptar sus unidades, se evidencia el rol de CONADIS en formular políticas públicas y procesos de capacitación, depende de la denuncia ciudadana para ejercer vigilancia efectiva.
- La empresa pública LALITRAN tiene una principal barrera la falta de infraestructura vial adecuada, como rampas en aceras y paradas, lo que impide el uso de unidades adaptadas, incluso cuando estas cuenten con adecuaciones internas. Esta carencia restringe la capacidad de fiscalización y dificulta la implementación política inclusiva, dejando a la voluntad de las operadoras.
- En el análisis realizado permite evidenciar que en el cantón La Libertad, existen deficiencias en la fiscalización del transporte público que limitan la movilidad de las personas con discapacidad, afectando su derecho accesible seguro y digno, por lo que se le hace necesario fortalecer mecanismos de control y seguimiento a las normativas de accesibilidad, así como fomentar una cultura de inclusión dentro del sistema de transporte.

## RECOMENDACIONES

Finalizada la recopilación y análisis de información, en relación con la conclusión previamente establecida se recomienda:

- Fortalecer la coordinación interinstitucional entre ANT, los GADs Municipales y CONADIS, mediante la creación de mesas técnicas, que permitan diseñar e implementar políticas de movilidad inclusiva, impulsando la renovación progresiva de la flota de transporte público con el incentivo plan de chatarrización, asegurando que todas las unidades cumplan con estándares de accesibilidad universal.
- Se sugiere crear un marco legal que integre las normativas de la Ley Orgánica de Tránsito con la Ley Orgánica para las Personas con Discapacidad, añadiendo requisitos específicos de accesibilidad durante el proceso de certificación de los vehículos de transporte público. Es esencial fomentar una cultura de denuncia entre los ciudadanos a través de campañas informativas y de empoderamiento legal que faciliten a las personas con discapacidad el ejercicio activo de sus derechos, contribuyendo así a la inclusión social.
- Elaborar un plan integral para la infraestructura accesible que complemente las modificaciones internas de los vehículos de transporte. Incluir la construcción de rampas y mejoras en las paradas, así como señalización universal y la incorporación de indicadores de accesibilidad en los procedimientos de certificación y supervisión. Reforzar los canales para reportar denuncias ciudadanas y asegurar respuestas rápidas ante cualquier incumplimiento, garantizando el pleno derecho a la movilidad en igualdad de condiciones.
- Se recomienda que las autoridades municipales y los organismos competentes implementen planes de fiscalización más rigurosos y constantes, acompañados de capacitaciones dirigidas a conductores, operadores y funcionarios públicos sobre atención a personas con discapacidad, mejorar la infraestructura vial, garantizando así un servicio verdaderamente inclusivo y equitativo.

## BIBLIOGRAFÍA

Alfaro Jiménez, V. M. (2013). *Glosario de términos de Derecho Civil*. Páginas Personales UNAM.

[https://www.paginaspersonales.unam.mx/files/358/GLOSARIO\\_DE\\_DERECHO\\_CIVIL.pdf](https://www.paginaspersonales.unam.mx/files/358/GLOSARIO_DE_DERECHO_CIVIL.pdf)

Alvarez, J., & Torres, M. (2021). *Diseño universal y accesibilidad en el transporte público: Desafíos y soluciones en el contexto urbano*. . Tesis doctoral, Universidad de Barcelona: <https://www.tdx.cat/handle/10803/426315>.

Arrieta Castañeda, R. A. (2017). *El enfoque de las capacidades y la teoría del reconocimiento como marco para la fundamentación de los derechos de las personas con discapacidad*. Instituto de Derechos Humanos “Bartolomé de las Casas”/ Departamento de Derecho Internacional, Eclesiástico y Filosofía del Derecho : <https://e-archivo.uc3m.es/rest/api/core/bitstreams/7afdae77-3c59-461d-824c-af5aca8642b1/content>

Asamblea Nacional. (2008). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008. [https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP\\_6\\_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf](https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf)

Asamblea Nacional. (2010). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización [COOTAD]*. Registro Oficial Suplemento 303 de 19-oct-2010. [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_org.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_org.pdf)

Asamblea Nacional. (2012). *Ley Orgánica de Discapacidades*. Suplemento - Registro Oficial N° 796. [https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/02/ley\\_organica\\_discapacidades.pdf](https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/02/ley_organica_discapacidades.pdf)

Asamblea Nacional. (2012). *Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012. <https://www.mit.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>

- Asamblea Nacional. (2017). *Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades*. Registro Oficial Suplemento 109 de 27-oct.-2017. [https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/Reglamento-lod-decre\\_-194.pdf](https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/Reglamento-lod-decre_-194.pdf)
- Asamblea Nacional. (12 de mayo de 2023). *Ley Orgánica del Derecho al Cuidado Humano*. Suplemento N° 309 - Registro Oficial. <https://procuraduria.utpl.edu.ec/NormativaExterna/LEY%20ORG%C3%81NICA%20DEL%20DERECHO%20AL%20CUIDADO%20HUMANO-2-26.pdf>
- Asamblea Nacional. (2025). *Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad*. Cuarto Suplemento N° 73 - Registro Oficial. <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/2025/07/LEY-ORGANICA-DE-DISCAPACIDADES-NUEVA.pdf>
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008). *Constitución de la República del Ecuador [CRE]*. Quito, Ecuador: Registro Oficial 449 de 20-oct-2008. [https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador\\_act\\_ene-2021.pdf](https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf)
- Bolaños Moreno, M. E. (2022). *La accesibilidad al transporte público: los derechos de las personas con discapacidad física*. . Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador. : <https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/9061>
- Briones Murillo, J. D. (2022). *Accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Portoviejo*. Repositorio Nacional PUCE: <https://repositorio.puce.edu.ec/items/0ff315e0-dc94-4c49-a3c1-a39552974345>
- Cabanellas de Torres, G. (2008). *Diccionario Jurídico Elemental*. Heliasta. <https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2015/01/doctrina34261.pdf>
- Castillo Gallo, C. M., & Reyes Tomalá, B. A. (2015). *Guía metodológica de proyectos de investigación social*. Editorial UPSE. <https://bibliotecas.upse.edu.ec/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=22742>
- Catalán, A. (29 de mayo de 2022). *¿Qué es la accesibilidad universal?* Diversidad & Inclusión: <https://fundacionadecco.org/blog-diversidad-inclusion/que-es-la-accesibilidad-universal/>

- CEPAL. (2021). *Personas con discapacidad y movilidad urbana con un enfoque de derechos: apuntes para ciudades inclusivas*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/68647-personas-discapacidad-movilidad-urbana-un-enfoque-derechos-apuntes-ciudades>
- Coka Flores, D. F., Puetate Paucar, J. M., & Portilla Paguay, R. E. (2023). La accesibilidad de personas con discapacidad en el cantón Tulcán. *Estudios del Desarrollo Social: Cuba y América Latina*. <https://revistas.uh.cu/revflacso>, 11(1), 235–244.
- Comisión Nacional de Derechos Humanos. (2015). Derechos humanos y discapacidad.
- Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos. (2016). *LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO*. Diario Oficial de la Federación. <https://observatorioplanificacion.cepal.org/sites/default/files/instrument/files/2016.%20Ley%20de%20OT.pdf>
- Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades. (2021). “*PROCESO DE OBSERVANCIA AL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE LA CIUDAD DE QUITO*” . <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>
- Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. (2006). Artículo 9: Accesibilidad. . *Naciones Unidas*.
- Disability Rights California. (1 de septiembre de 2019). *Hoja informativa sobre la discriminación: transporte público*. Disability Rights California: <https://www.disabilityrightsca.org/es/publications/hoja-informativa-sobre-la-discriminacion-transporte-publico>
- División de Desarrollo Social Inclusivo. (2022). *EL DERECHO AL TRABAJO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD*. CARPETA DE MATERIALES SOBRE DISCAPACIDAD PARA ÁFRICA: <https://www.un.org/development/desa/dspd/wp-content/uploads/sites/22/2022/01/Employment-Spanish.pdf>

- Escorial, M. (19 de julio de 2022). *La falta de accesibilidad del transporte excluye a las personas con discapacidad*. Revista Haz: <https://hazrevista.org/innovacion-social/2022/04/falta-accesibilidad-transporte-excluye-discrimina-personas-discapacidad/>
- Fernández de Córdoba, M. B. (2017). El transporte público terrestre y la accesibilidad, instrumentos para el análisis funcional del sistema de asentamientos. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 6(11), 83-97. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6216022>
- Flores, D. F., Paucar, J. M., & Paguay, R. E. (2023). La accesibilidad de personas con discapacidad en el cantón Tulcán. *Estudios del Desarrollo Social: Cuba y América Latina*, 236.
- Fundación ONCE. (2020). *Accesibilidad y discapacidad: Principales retos y soluciones*. <https://www.fundaciononce.es>
- García. (2018). Inclusión social y discapacidad: Estrategias y políticas públicas. *Editorial Inclusión*.
- García, L., & González, A. (2019). La accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad: Estrategias y desafíos. . *Revista de Movilidad Inclusiva*, , 15(3), 45-56.
- Gende, H. S. (2019). *El derecho humano a la movilidad humana; su desarrollo en la jurisprudencia de la Corte Constitucional ecuatoriana*.
- Gobierno de Navarra. (2 de abril de 2025). *Navarra eliminará barreras de entrada al sector del taxi y facilitará su uso por personas con movilidad reducida*. Cadena SER.: <https://cadenaser.com/navarra/2025/04/02/navarra-eliminara-barreras-de-entrada-al-sector-del-taxi-y-facilitara-su-uso-por-personas-con-movilidad-reducida-radio-pamplona/>
- Gómez, C., & Sánchez, M. (2020). El derecho a la movilidad y la accesibilidad en el transporte público: Un análisis comparativo. . *Revista Latinoamericana de Derecho y Discapacidad*, , 22(1), 45-59.

- González, & Martínez. (2021). *Accesibilidad universal y movilidad en el transporte público: Un estudio comparativo de ciudades latinoamericanas*. Tesis de maestría, Universidad Autónoma de Madrid.
- González, A. (2020). Control y fiscalización en el transporte público: Desafíos en accesibilidad para personas con discapacidad. *Revista de Transporte y Accesibilidad*, 5(2), 45-58.
- González, M., & Sánchez, P. (2021). *La integración de tecnologías asistivas en el transporte público urbano: Avances y desafíos*. . Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Madrid: <https://repositorio.uam.es/handle/10486/701876>.
- Gutiérrez, R. (2020). *Accesibilidad y diseño universal: Teoría y práctica en el transporte público*. . Tesina, Universidad Politécnica de Valencia: <https://riunet.upv.es/handle/10251/140444>.
- Hernández, R., & Martínez, F. (2021). *Barreras sociales y psicológicas en la inclusión de personas con discapacidad en el transporte público*. . Tesis de maestría, Universidad de Guadalajara.: [https://www.udg.mx/sites/default/files/tesis\\_inclusion\\_discapitados.pdf](https://www.udg.mx/sites/default/files/tesis_inclusion_discapitados.pdf).
- HuffPost. (5 de febrero de 2025). *Muchos desconocen el motivo de los nuevos asientos verdes del Metro de Madrid*. <https://www.huffingtonpost.es/sociedad/muchos-desconocen-motivo-nuevos-asientos-verdes-metro-madrid.html>
- Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2018). *Normas técnicas de accesibilidad para el transporte público*. <https://www.ecuador.gob.ec>
- López, A., & Mendoza, P. (2018). Políticas públicas de accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad: El caso de Guayaquil. . *Revista de Transporte y Sociedad*. <https://www.revistatransporte.com>, 14(3), 77-88.
- López, M., & Martínez, A. (2021). *El impacto de las políticas públicas en la movilidad urbana de personas con discapacidad: Un análisis de las medidas adoptadas en ciudades de América Latina*. . Tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México.

- Ministerio de Inclusión Económica y Social. (2019). *La Ley Orgánica de Discapacidades: Un marco para la inclusión de las personas con discapacidad en Ecuador*.  
<https://www.inclusion.gob.ec>
- Ministerio de Inclusión Económica y Social. (2022). *Atención a personas con discapacidad*.  
<https://www.inclusion.gob.ec/servicios-mies-para-personas-con-discapacidad/>
- Ministerio de Justicia de Colombia. (2020). *Glosario Jurídico sobre discapacidad*.  
<https://www.minjusticia.gov.co/Sala-de-prensa/PublicacionesMinJusticia/Glosario%20jur%C3%ADdico%20sobre%20discapacidad..pdf>
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2020). *Informe sobre la accesibilidad en el transporte público*. Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Ecuador:  
<https://www.mtop.gob.ec>
- Moscoso, M., van Laake, T., Quiñones, L., Pardo, C. F., & Hidalgo, D. (2020). *Transporte urbano sostenible en América Latina: evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad*. Despacio: Bogotá, Colombia. <https://www.despacio.org/wp-content/uploads/2020/02/SUTLac-ESP-05022020-web.pdf>
- Municipio de Quito. (2022). *PLAN DE ACCESIBILIDAD A IMPLEMENTARSE EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO*. COMISIÓN DE ATENCIÓN Y PROTECCIÓN DE LA MESA TÉCNICA DISTRITAL SOBRE DISCAPACIDADES.:  
[https://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Comisiones%20del%20concejo%20Metropolitano/Igualdad%2C%20G%C3%A9nero%20e%20Igualdad%20Social/Resoluciones/2023/SC-ORD-010-CIG-02/Cumplimiento/Anexos/plan\\_de\\_accesibilidad\\_\\_%281%29%2](https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Comisiones%20del%20concejo%20Metropolitano/Igualdad%2C%20G%C3%A9nero%20e%20Igualdad%20Social/Resoluciones/2023/SC-ORD-010-CIG-02/Cumplimiento/Anexos/plan_de_accesibilidad__%281%29%2)
- Naciones Unidas. (2006). *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. . <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-sp.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas. (2008). *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad [CDPD]*.  
<https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>

- Organización de los Estados Americanos. (2001). *Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad*. <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Folleto-Convencion-Interamericana-Eliminacion-Discriminacion-Discapacidad.pdf>
- Organización Mundial de la Salud. (14 de diciembre de 2011). *Informe mundial sobre la discapacidad*. Organización Mundial de la Salud: <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789241564182>
- Palacios, A. (2008). *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. [https://institutodomus.org/sites/default/files/el\\_modelo\\_social\\_de\\_discapacidad\\_origenes\\_caracterizacion\\_y\\_plasmacion\\_en\\_la\\_convencion\\_internacional\\_sobre\\_los\\_derechos\\_de\\_las\\_personas\\_con\\_discapacidad.pdf](https://institutodomus.org/sites/default/files/el_modelo_social_de_discapacidad_origenes_caracterizacion_y_plasmacion_en_la_convencion_internacional_sobre_los_derechos_de_las_personas_con_discapacidad.pdf)
- Parker, R. (2014). Discriminación indirecta en el contexto del transporte público: Un análisis desde la accesibilidad. . *Revista de Derechos Humanos y Discapacidad*, 12(3), 123-135.
- Pellegrini, L. R. (2023). Fundamentos teórico-conceptuales de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas: la teoría de los derechos humanos y el modelo social de la discapacidad. *Scielo*.
- Pérez, J. (2020). Alternativas de transporte para personas con discapacidad en áreas urbanas. . *Tesis de Maestría, Universidad Autónoma de México*.
- Ramírez, C. (2020). *Inclusión social y transporte accesible: Teoría y práctica en el diseño de políticas públicas*. . Tesina, Universidad Nacional Autónoma de México.: <https://repositorio.unam.mx/handle/123456789/124689>.
- Rawls, J. (1971). *Teoría de la justicia*.
- Red Nacional de la ADA. (2022). *La ADA y Transporte Terrestre Accesible*. <https://adata.org/ground-transportation-esp>

- Rivadeneira Guijarro, J. G. (2020). *El acceso a la justicia de las personas con discapacidad*.  
[https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/148972/PDEDGG\\_RivadeneiraGuijarroJG\\_Accesojusticia.pdf?isAllowed=y&sequence=1](https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/148972/PDEDGG_RivadeneiraGuijarroJG_Accesojusticia.pdf?isAllowed=y&sequence=1)
- Sáez González, C. N. (2020). *Accesibilidad e inclusión en el sistema de transporte público en la región metropolitana. Tesina para optar al grado de Magister en Políticas Públicas*. Universidad del Desarrollo, Santiago de Chile.  
<https://repositorio.udd.cl/server/api/core/bitstreams/145ab7b3-c9e4-49e2-809b-fec1bdb8e389/content>
- Sánchez, J. (2017). *Sostenibilidad social y la accesibilidad al transporte: Retos en las ciudades latinoamericanas*. Ediciones Inclusión.
- Sánchez, L., & Pérez, D. (2020). *Accesibilidad y barreras psicológicas en el transporte público para personas con discapacidad*. . Artículo de investigación, Revista de Inclusión Social. : <https://www.revistainclusion.social/arts/barreras-psicologicas>.
- Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito. (2023). *Plan de accesibilidad a implementarse en el sistema de transporte público*.  
[https://www7.quito.gob.ec/mdmq\\_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Comisiones%20del%20concejo%20Metropolitano/Igualdad%2C%20G%C3%A9nero%20e%20Igualdad%20Social/Resoluciones/2023/SC-ORD-010-CIG-02/Cumplimiento](https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Comisiones%20del%20concejo%20Metropolitano/Igualdad%2C%20G%C3%A9nero%20e%20Igualdad%20Social/Resoluciones/2023/SC-ORD-010-CIG-02/Cumplimiento)
- Smith, L. (2016). *Tecnologías asistivas para mejorar la movilidad de las personas con discapacidad*. . *Journal of Assistive Technology*, 8(4), 233-245.
- Torres, V., & García, J. (2020). *Políticas públicas de accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en el ámbito urbano*. . Artículo de investigación, Revista de Movilidad Urbana.
- Unión Europea. (2010). *EL fondo social europeo y inclusión social*. *Bernard Brunhes Internationa*, 1-14.  
[https://ec.europa.eu/employment\\_social/esf/docs/sf\\_social\\_inclusion\\_es.pdf](https://ec.europa.eu/employment_social/esf/docs/sf_social_inclusion_es.pdf)
- Vargas, M. (2021). *Políticas públicas para la inclusión del transporte accesible en Ecuador*. *Instituto de Estudios Urbanos y Regionales*, , 10(4), 22-33. .

Villa-Real Molina, R., & Del Arco Torres, M. Á. (2014). *Diccionario Jurídico Elemental - Tercera Edición*. Editorial Comares, S.L.  
<https://www.comares.com/media/comares/files/book-attachment-6941.pdf>

Zambrano Gende, H. S. (2019). El derecho humano a la movilidad humana: su desarrollo en la jurisprudencia de la Corte Constitucional Ecuatoriana. *Tesis (Maestría en Derecho Constitucional)*. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, Quito.  
<https://repositorio.uasb.edu.ec/handle/10644/6556>

# ANEXOS

## ANEXO 1



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
CARRERA DE DERECHO  
TRABAJO DE INTEGRACION CURRICULAR: "VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y  
CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE  
TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE  
SANTA ELENA, 2025"



INVESTIGADORAS: DOMÉNICA BORBOR RODRÍGUEZ - JOICE CHALEN ZAMBRANO

### GUÍA DE ENTREVISTA DIRIGIDA AL DIRECTOR DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO

**OBJETIVO:** *Valorar la opinión de los actores institucionales sobre las condiciones de vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento de las normas de transporte para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena.*

*Estimado Consultado: Sírvase a dar lectura al banco de preguntas que permitirá profundizar aspectos relevantes en esta investigación.*

1. ¿Considera usted que el sistema de transporte público en la provincia de Santa Elena es inclusivo y garantiza las condiciones necesarias para personas con discapacidades?
2. ¿Cuáles son los principales obstáculos que ha identificado la ANT en Santa Elena para que las operadoras de transporte cumplan con las normas de accesibilidad para personas con discapacidad?
3. ¿Qué mecanismos de fiscalización aplica la ANT en la provincia para evaluar su efectividad en materia de transporte inclusivo?
4. ¿Qué grado de coordinación mantiene la ANT con los gobiernos municipales y con CONADIS para fortalecer el control sobre las unidades de transporte?

*Agradecemos vuestra colaboración*

**Anexo 1:** Guía de entrevista dirigida al director de la Agencia Nacional de Tránsito

## ANEXO 2



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
CARRERA DE DERECHO  
TRABAJO DE INTEGRACION CURRICULAR: "VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y  
CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE  
TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE  
SANTA ELENA, 2025"



INVESTIGADORAS: DOMÉNICA BORBOR RODRÍGUEZ - JOICE CHALEN ZAMBRANO

### GUIA DE ENTREVISTA DIRIGIDA AL DIRECTOR LALITRAN

**OBJETIVO:** *Valorar la opinión de los actores institucionales sobre las condiciones de vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento de las normas de transporte para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena.*

*Estimado Consultado: Sírvase a dar lectura al banco de preguntas que permitirá profundizar aspectos relevantes en esta investigación.*

1. ¿Considera usted que el sistema de transporte público en la provincia de Santa Elena es inclusivo y garantiza las condiciones necesarias para personas con discapacidades?
2. ¿LALITRAN establece alguna agenda de control para verificar el cumplimiento de las normas de accesibilidad en las unidades de transporte público?
3. ¿Qué medidas de sanción y seguimiento aplica LALITRAN a las operadoras que incumplen con la normativa sobre transporte accesible?
4. ¿Existen programas o planes locales en el cantón La Libertad para promover la accesibilidad en el transporte más allá del cumplimiento obligatorio?
5. ¿Qué procesos se utilizan en la vigilancia técnica y control en el transporte interno el cantón la libertad en temas de atención inclusiva para personas con discapacidad?
6. ¿Qué mecanismos se utilizan para verificar el cumplimiento de la normativa relacionada con la accesibilidad en terminales, paradas o unidades de transporte?

*Agradecemos vuestra colaboración*

Anexo 2: Guía de entrevista dirigida al director LALITRAN

## ANEXO 3



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
CARRERA DE DERECHO  
**TRABAJO DE INTEGRACION CURRICULAR: "VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, 2025"**



INVESTIGADORAS: DOMÉNICA BORBOR RODRÍGUEZ - JOICE CHALEN ZAMBRANO

### GUIA DE ENTREVISTA DIRIGIDA AL DIRECTOR DE LA CONADIS

**OBJETIVO:** *Valorar la opinión de los actores institucionales sobre las condiciones de vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento de las normas de transporte para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena.*

*Estimado Consultado: Sírvase a dar lectura al banco de preguntas que permitirá profundizar aspectos relevantes en esta investigación.*

1. ¿Cree que las instituciones competentes en materia de tránsito y transporte cumplen su rol en la fiscalización del acceso al transporte para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena?
2. ¿Cuál es el rol principal que desempeña CONADIS en la provincia de Santa Elena en cuanto a la vigilancia del respeto a los derechos de las personas con discapacidad en el transporte?
3. ¿Qué proyectos o políticas ha impulsado CONADIS en la provincia para promover la inclusión y accesibilidad en el transporte público?
4. ¿CONADIS cuenta con estudios que se hayan hecho entorno al acceso a las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena?

*Agradecemos vuestra colaboración*

## ANEXO 4



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
CARRERA DE DERECHO  
TRABAJO DE INTEGRACION CURRICULAR: "VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y  
CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE  
TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE  
SANTA ELENA, 2025"



**INVESTIGADORAS:** DOMÉNICA BORBOR RODRÍGUEZ - JOICE CHALEN ZAMBRANO

### GUIA DE ENTREVISTA DIRIGIDA AL SECRETARIO DEL CONSEJO DE PROTECCIÓN DE DERECHOS

**OBJETIVO:** *Valorar la opinión de los actores institucionales sobre las condiciones de vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento de las normas de transporte para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena.*

**Estimado Consultado:** *Sírvase a dar lectura al banco de preguntas que permitirá profundizar aspectos relevantes en esta investigación.*

1. ¿Qué competencias específicas tiene el Consejo de Protección de Derechos en el control y vigilancia del cumplimiento de las normas de transporte inclusivo?
2. ¿Qué mecanismos de denuncia o participación ciudadana existen en el Consejo para que las personas con discapacidad puedan hacer valer sus derechos en materia de transporte?
3. ¿Cuáles son las principales dificultades que observa el Consejo en la implementación de un sistema de transporte accesible en el cantón La Libertad?
4. Desde su experiencia, ¿qué acciones preventivas, además del control y sanción, deberían priorizarse para garantizar un transporte digno para personas con discapacidad?
5. ¿Qué recomendaciones haría el Consejo a nivel local y nacional para fortalecer la protección de derechos en el ámbito del transporte inclusivo?

*Agradecemos vuestra colaboración*

**Anexo 4:** Guía de entrevista dirigida al secretario del Consejo de Protección de Derechos del Cantón La Libertad

## ANEXO 5



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
CARRERA DE DERECHO  
TRABAJO DE INTEGRACION CURRICULAR: "VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y  
CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE  
TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE  
SANTA ELENA, 2025"



INVESTIGADORAS: DOMÉNICA BORBOR RODRÍGUEZ - JOICE CHALEN ZAMBRANO

### GUÍA DE ENTREVISTA DIRIGIDA AL DIRECTOR DE LA COMISIÓN DE TRÁNSITO DEL ECUADOR

**OBJETIVO:** *Valorar la opinión de los actores institucionales sobre las condiciones de vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento de las normas de transporte para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena.*

**Estimado Consultado:** *Sírvase a dar lectura al banco de preguntas que permitirá profundizar aspectos relevantes en esta investigación.*

1. ¿Qué acciones ejecuta la CTE en la provincia de Santa Elena para controlar que las unidades de transporte respeten las normas de accesibilidad para personas con discapacidad?
2. ¿Cuáles son las principales infracciones que ha detectado la CTE en relación con el transporte de personas con discapacidad y cómo se sancionan?
3. Desde su perspectiva, ¿qué limitaciones enfrenta la CTE en la fiscalización del cumplimiento de estas disposiciones en comparación con otras provincias?
4. ¿Qué tipo de capacitación reciben los agentes de tránsito en temas de derechos y atención a las personas con discapacidad?
5. ¿Qué reformas o medidas considera prioritarias para fortalecer la capacidad de control de la CTE en materia de transporte inclusivo?
6. De acuerdo con el artículo 69 de la Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad, que obliga a que al menos el 4% de las unidades de transporte cuenten con adaptaciones para personas con discapacidad, ¿cómo verifica la CTE, en sus procesos de fiscalización, que las operadoras cumplan con este requisito legal?

*Agradecemos vuestra colaboración*

## ANEXO 6



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
CARRERA DE DERECHO  
**TRABAJO DE INTEGRACION CURRICULAR: "VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE SANTA ELENA, 2025"**



**INVESTIGADORAS:** DOMÉNICA BORBOR RODRÍGUEZ - JOICE CHALEN ZAMBRANO

### **GUÍA DE ENTREVISTA DIRIGIDA AL PRESIDENTE DEL CONSEJO CONSULTIVO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD**

**OBJETIVO:** *Valorar la opinión de los actores institucionales sobre las condiciones de vigilancia, fiscalización y control del cumplimiento de las normas de transporte para las personas con discapacidad en la provincia de Santa Elena.*

**Estimado Consultado:** *Sírvase a dar lectura al banco de preguntas que permitirá profundizar aspectos relevantes en esta investigación.*

1. Desde la voz de los usuarios, ¿cuáles son los principales problemas que enfrentan las personas con discapacidad en el transporte público de la provincia?
2. ¿Qué papel cumple el Consejo Consultivo en la vigilancia y exigibilidad del derecho a un transporte accesible?
3. ¿Qué mecanismos de participación ciudadana consideran más efectivos para que las personas con discapacidad puedan incidir en las políticas de transporte inclusivo?
4. ¿Qué propuestas ha planteado el Consejo Consultivo a nivel provincial o cantonal para mejorar la movilidad y accesibilidad en el transporte público?
5. El artículo 69 de la Ley Orgánica de las Personas con Discapacidad establece que un mínimo del 4% de unidades de transporte debe contar con adaptaciones para personas con discapacidad. Desde la experiencia del Consejo Consultivo, ¿qué tan efectivo ha sido el cumplimiento de esta disposición en la provincia de Santa Elena?

*Agradecemos vuestra colaboración*

## ANEXO 7: Evidencias fotográficas



**Ilustración 1:** Entrevista Ing. Félix Orrala Suarez - Director del Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad



**Ilustración 2:** Abg. Félix Herrera - Secretario ejecutivo del Consejo de Protección de Derechos del Cantón La Libertad



**Ilustración 3:** Sr. Tito Quimi Reyes - Presidente del Consejo Consultivo de Personas con Discapacidad



**Ilustración 4:** Ing. Arturo Masson Álvarez - Director de la Agencia Nacional de Tránsito



**Ilustración 5:** Ab. Roosevelt Tomalá Panchana & Ing. Edison Alfonso Silva Guaranda - director jurídico de la empresa pública, municipal, técnica y de control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial del cantón La Libertad, Lalitrán & director de transporte terrestre de tránsito y seguridad vial de Lalitrán EP.



**Ilustración 6:** Coronel José Bustamante, exjefe provincial de tránsito de la Comisión de Tránsito de Ecuador

## ANEXO 8: Guía de observación



**UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**TRABAJO DE INTEGRACION CURRICULAR: "VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y**  
**CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE**  
**TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE**  
**SANTA ELENA, 2025"**



**INVESTIGADORAS:** DOMÉNICA BORBOR RODRÍGUEZ - JOICE CHALEN ZAMBRANO

### GUÍA DE OBSERVACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE

**OBJETIVO:** *observar las condiciones de cumplimiento de las normas de transporte para personas con discapacidad.*

#### Datos informativos

Lugar de observación: Líneas de buses urbanos del cantón La Libertad

Cooperativa: Puerto Peninsular

Puntos de inicio: Paradero Tía – zona periférica

Recorrido: Sector de las 7 esquinas, Colegio Celleri, Paseo shopping, Vía Punta Carnero, Sector 28 de mayo, Sector Velasco Ibarra - línea 1.

Fecha de observación: 6 de octubre de 2025

Categoría	Indicador	Sí	No	Parcial
Accesibilidad física	Rampa operativa		X	
	Espacio para silla de ruedas		X	
	Pasamanos adecuados		X	
	Puerta de ingreso accesible		X	
Señalética	Asientos preferenciales señalizados		X	
	Información auditiva/visual accesible		X	
	Numeración visible y legible		X	
Trato del personal	Trato respetuoso y asistencia		X	
	Detención adecuada en paradas		X	
Cumplimiento normativo	Respeto de prioridad		X	
	Unidad adaptada según LOTTTSV		X	
Condiciones externas	Paradas accesibles		X	
	Aceras en buen estado		X	

Anexo 7: Guía de observación de rutas de transporte



UNIVERSIDAD ESTATAL PENÍNSULA DE SANTA ELENA  
CARRERA DE DERECHO  
TRABAJO DE INTEGRACION CURRICULAR: "VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y  
CONTROL DEL CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO DE LAS NORMAS DE  
TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA PROVINCIA DE  
SANTA ELENA, 2025"



**INVESTIGADORAS:** DOMÉNICA BORBOR RODRÍGUEZ - JOICE CHALEN ZAMBRANO  
**GUÍA DE OBSERVACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE**

**OBJETIVO:** *Observar las condiciones de cumplimiento de las normas de transporte para personas con discapacidad.*

**Datos informativos**

Lugar de observación: Líneas de buses urbanos del cantón La Libertad

Cooperativa: Puerto Peninsular

Puntos de inicio: Paradero Tía – zona céntrica.

Recorrido: Parada en el mercado La Libertad, Sectores de Barrio Manabí, 11 de Diciembre, San Vicente, Santa Catalina, La minas, La propicia, Gasolinera CLP, 6 de Enero universidad y avanzar hacia la gasolinera P&S con rumbo al barrio panorama en el límite con la zona urbana de Santa Elena- línea 5.

Fecha de observación: 8 de octubre de 2025

Categoría	Indicador	Sí	No	Parcial
Accesibilidad física	Rampa operativa		X	
	Espacio para silla de ruedas		X	
	Pasamanos adecuados		X	
	Puerta de ingreso accesible		X	
Señalética	Asientos preferenciales señalizados		X	
	Información auditiva/visual accesible		X	
	Numera ción visible y legible		X	
Trato del personal	Trato respetuoso y asistencia		X	
	Detención adecuada en paradas		X	
Cumplimiento normativo	Respeto de prioridad		X	
	Unidad adaptada según LOTTSV		X	
Condiciones externas	Paradas accesibles		X	
	Aceras en buen estado		X	